
OSTATNIE SĄDECKIE PAROWOZY

Leszek Zakrzewski

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

Streszczenie. *Artykuł w zarysie przedstawia rodzaje parowozów stacjonujących w parowozowni w Nowym Sączu w ciągu 115 lat użytkowania. Szczególnie omówione są ostatnie parowozy pracujące w nowosądeckiej lokomotywni do chwili zakończenia eksploatacji trakcji parowej i pamiątki jakie po nich pozostały. Artykuł jest zilustrowany unikalnymi fotografiami ostatnich sądeckich parowozów na terenie stacji w Andrzejówe.*

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

Parowozy nowosądeckiej parowozowni na przestrzeni 115 lat eksploatacji trakcji parowej

W dziejach sądeckiej parowozowni, uruchomionej wraz z warsztatami naprawczymi w 1876 roku, przewinęło się wiele serii parowozów. Za czasów zaboru austriackiego, były to parowozy towarowe serii BNt I z tendrami TNt (typ Cn 2; wyprodukowane w 1875 r. w wytwórni *Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG)* w Wiedniu, po 1885 roku oznaczone serią kkStB 32; po 1918 PKP przejęło 6 szt., oznaczonych później jako seria Th11), o numerach bocznych 1-12, posiadające swoje indywidualne nazwy: Biała, Bobowa, Dunajec, Gromnik, Grybów, Krynica, Leluchów, Rytro, Tarnów, Tuchów, Szczawnica i Żegiestów.

W 1884 roku pojawiły się tutaj, sprowadzone po oddaniu do ruchu Kolei Transwersalnej, parowozy pasażerskie serii AN II (układ osi 1B; po 1885 r. oznaczone serią kkStB 25; po 1918 r. na PKP 7 szt. Oc11) i towarowe BN II (układ osi C; po 1885 roku oznaczone serią kkStB 54; 20 szt. z *Lokomotivfabrik Floridsdorf*, 8 szt. z zakładów *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* i 10 szt. z wytwórni *Borsig* z Berlina; po 1918 PKP przejęło 55 szt. oznaczonych serią Th17). Ponadto tendrzaki typu Cn2t produkcji zakładów *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* (serii kkStB 97). Pociągi pasażerskie prowadziły parowozy serii 2 (później Od12 na PKP).

Niedługo przed wybuchem I wojny światowej, na dzień 30.06.1914 r. w sądeckiej „szopie” (łącznie z podległą parowozownią pomocniczą w Stróżach) stacjonowały parowozy pospieszne austriackich serii: 2 (na PKP serii Od12 – 19 szt.) i 229 (na PKP serii OK12 – 12 szt.), towarowe serii: 46 (na PKP serii Th18 – 4 szt.), 54 (na PKP serii Th17 – 5 szt.), 60 (na PKP serii Ti12 – 2 szt.), 73 (na PKP serii Tp15 – 21 szt.) i oporządzane tutaj parowozy, z których dwa były wynajmowane

dla kolei prywatnej (Towarzystwa Akcyjnego Kolei Muszyna–Krynica) serii 178 (na PKP serii TKp11 – 5 szt.) i 97 (na PKP serii TKh12 – 3 szt.).

Przed 1939 rokiem w sądeckiej parowozowni stacjonowały m.in. parowozy towarowe serii: poaustriackie – Ti11, Ti16, Tp15, Tp17, Tr12, Tw12, poniemieckie Tp1, Tp3 – a dla pociągów osobowych i pospiesznych: poaustriackie – Ol11, Ol12, OKl12, niemieckie TKt1 i rodzimej produkcji OKz32. Pruskiej konstrukcji parowozy serii T14 (TKt1) zostały przydzielone do krakowskiej dyrekcji w 1930 r. i wtedy pierwsze 8 sztuk trafiło do Nowego Sącza z zadaniem prowadzenia pociągów osobowych na odcinku od Tarnowa do Krynicy. W Krakowie pozostawiono 8 sztuk, a kiedy w latach 1931-1933 dla kolei Wolnego Miasta Gdańska dostarczono nowe parowozy OKl27, 7 następnym tendrzaków TKt1 przydzielono dyrekcji krakowskiej. W efekcie w 1939 r. ilość tych parowozów w Nowym Sączu wzrosła do 15 sztuk (na 23 sztuki znajdujące się w posiadaniu PKP i 4 sztuki kolei Wolnego Miasta Gdańska), a jesienią 1938 r. z Krakowa skierowano tu kolejne 3 sztuki.

Na dzień 1.04.1939 r. na stanie było 66 parowozów serii: Ol12 (2 sztuki – czynne), OKz32 (9 sztuk, wśród nich 3 czynne), Tp1 (12 sztuk, z czego 5 czynnych i 6 w zapasie), Tp17 (2 sztuki – w zapasie), Tr12 (8 sztuk czynnych), Tw12 (13 sztuk – z tego 11 czynnych i 1 w zapasie), TKp101 (2 sztuki czynne), TKt1 (18 sztuk – z tego 10 czynnych i 2 w zapasie).

W chwili wybuchu wojny, we wrześniu 1939 r. z 66 posiadanych parowozów, trzy przebywały na naprawach w Warsztatach Głównych, reszta była sprawna i wyruszyła na szlak. Do pociągów ewakuacyjnych zatrudniono aż 14 TKt1 (numery 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23), które dostały się w okolice Lwowa, gdzie po 17.09.1939 r. zostały przejęte przez sowiecką administrację. Na terenach zajętych przez Niemców pozostało tylko 9 szt. TKt1 – w tym 4 z WM Gdańska. Wszystkie otrzymały nową numerację 93 418 – 426 i przez zimę 1939/1940 stacjonowały w Nowym Sączu. Na mocy rozporządzenia z 28.03.19 40 r. wszystkie parowozy tego typu zostały przekazane do *RBD Danzig*.

Tabor kolejowy przemianowano na niemieckie oznakowania. Zmieniły się też nieco serie będących na stanie parowozowni parowozów. I tak w dniu 30.03.1943 r. stacjonowały tu parowozy przedwojennych serii Ol12 (niem. 35² – 8 sztuk), Ti11 (niem. 54¹ – 4 sztuki), Tp1 (niem. 55⁰⁻⁶ – 2 sztuki), Tr11 (niem. 56³³⁻³⁴ – 1 sztuka), Tw12 (niem. 57³⁻⁴ – 12 sztuk), TKi3 (niem. 91³⁻¹⁸ – 3 sztuki), OKz32 (niem. 95³ – 5 sztuk). Do końca roku zwiększono stan Ol12 do 14 sztuk i przydzielono dwa parowozy francuskie serii 040 (jak Tp2). Z tych lokomotyw 4 parowozy przedwojennej serii Ol12, po jednym Tr11, Tw12 i Tki3 używano do prowadzenia pociągów sanitarnych, a OKz32 i francuską 040 do pociągu ratunkowego stacjonującego w Muszynie.

Po przejściu frontu, z końcem stycznia 1945 r. nowosądecka parowozownia była w ruinie. Zniszczone i odarte z wyposażenia hale, budynek administracyjny, wywiezione zapasy magazynu, wysadzona centralna obrotnica, wieże ciśnień, zniszczony dźwig węglowy, zniszczone tory dojazdowe i trakcyjne na terenie parowozowni. W zasiekach pozostało jedynie około 300 ton węgla. Pierwszym zadaniem, po usunięciu min i niewypałów z terenu parowozowni przez saperów z Ar-

mii Czerwonej, było przywrócenie funkcjonowania układu torowego na terenie parowozowni. Sformowana naprędce ochotnicza brygada remontowa łączyła kilkumetrowe odcinki szyn, naprawiała zniszczone rozjazdy; do odbudowy zgłaszały się drużyny parowozowe i pracownicy warsztatowi. Przeprowadzono renowację stanowisk warsztatowych i skompletowano pierwsze narzędzia, które udało się różnymi sposobami uchronić przed wywozem. W pozostawionych na stacyjnych torach wagonach, natrafiono na przygotowaną do wywiezienia wytwornicę acetylenu, spawarkę elektryczną, imadła warsztatowe i trochę narzędzi. Było to bardzo cenne znalezisko.

Pozostawiony na stacji parowóz O112 został naprawiony i oddany do użytku, prowadził komunikację do Kamionki. Napelnienie tendra przeprowadzono ręcznie, nosząc wiadra z wodą ze studni.

Mimo trudności i zimowej pory, uruchomiono pracę na trzy zmiany. W miarę możliwości, ściągano z okolicznych stacji uszkodzone wagony. Drużyny pracowników z parowozowni i Warsztatów Głównych, dokonywały rekonesansowych wyjazdów, podczas których odnajdywano porzucony tabor, określano stopień zniszczenia, wykolejony wstawiano na szyny i przystępowano do napraw. W Rytrze podniesiono i wstawiono na tory przewrócony parowóz serii 52 (Ty2), na stacji w Piwnicznej, gdzie znajdowało się wiele zniszczonych bądź też spalonych wagonów towarowych i cztery parowozy 52, udało się uruchomić jeden. Prowadził on później składy pomiędzy Piwniczną a Starym Sączem aż do mostu na Popradzie. Ściągnięto uszkodzone parowozy z Marcinkowic, Rabki Zaryte (Ty2), Jordanowa (Ty2 i Tr12), Łasku (tender od parowozu) i Zakopanego (TKi3, utopiony przez polskich kolejarzy w błotnistym stawie podczas przetaczania, w celu uratowania przed wywiezieniem).

Jesienią 1951 r. powróciły na krynicką linię tendrzaki TKt1, kiedy śląska dyrekcja przekazała do Krakowa 23 maszyny, przeznaczone do obsługi linii Kraków–Zakopane i Tarnów–Stróże–Krynica. Dwa lata później rozpoczęto sprzedaż tych parowozów z PKP do przemysłu, ilostan w DOKP Kraków zmniejszył się do 10 sztuk a eksploatacja ich trwała do 30.09.1956 r. kiedy to pozbyto się ostatniej TKt1. W tym czasie w Nowym Sączu pojawiły się TKt3 a od 1955 r. fabrycznie nowe TKt48.

Lata 50. to okres forsowania przez władze współzawodnictwa pracy. Drużyny trakcyjne spalając najgorsze gatunki węgla, stawały w szranki rywalizacji o maksymalne wydłużanie przebiegów międzynaprawczych parowozów, ale także i ilości kilometrów przejechanych w ciągu doby. Załogi przekraczające symboliczne 500 km jazdy w ciągu doby nazywano „pięćsetnikami”. W lokomotywowni w Nowym Sączu były także drużyny odnotowane w zestawieniach sukcesów we współzawodnictwie. Maszyniści sądeccy bili rekordy na parowozach: Ty2-10 – 260 tys. km bez płukania kotła, TKt3-12 (maszyniści A. Olesiński i L. Mucha) – 170 tys. km między naprawami średnimi (przepisy przewidywały dla TKt3 naprawy średnie co 110 tys. km) i 400,6 t oszczędności węgla (była to w 1950 r. największa oszczędność uzyskana przez parowóz na terenie DOKP Kraków), TKt3-30 – 110 tys. km bez napraw średnich, zastąpionych naprawami rewizyjnymi,

TKt3-35 – 116 tys. km między naprawami średnimi, Ty2-138 – praca z ciężkimi pociągami na odcinkach Stróż–Tarnów, Muszyna–Nowy Sącz, Ty2-878 – przeprowadzenie pociągu o ciężarze 2341 t brutto, Ty2-901 – przeprowadzenie ze Stróż do Tarnowa pociągu towarowego o ciężarze 2490 t brutto, Ty2-1098 – przeprowadzenie ze Stróż do Tarnowa pociągu towarowego o ciężarze 2618 t brutto, TKt48-140 – tytuł „Brygady Pracy Socjalistycznej” w 1963 r.

Lata 60. to kontynuacja współzawodnictwa pracy. Głównymi kryteriami oceny efektywności pracy było przekraczanie wartości mierników i wykazywanie oszczędności w zużyciu węgla i smarów. Jako pierwsze do rywalizacji przystąpiły w 1959 r., po utworzeniu zakładowej komórki Związku Młodzieży Socjalistycznej (ZMS), załogi „parowozów młodzieżowych”: Ty2-105 (Z. Marszałek, A. Migacz, E. Tudaj, F. Wardęga, S. Kielbasa), Ty2-838 (S. Dąbrowski, M. Fałowski, D. Gómółka, M. Zbyszowski, A. Olchawa, M. Rzeminiński, W. Kościsz, M. Kostrzeba) i załogi „mieszane” parowozów: Ty2-1049, TKt48-139 i Ty2-971. Praca drużyn „młodzieżowych” ZMS polegała na zaoszczędzaniu jak największej ilości węgla, dbałości o czystość parowozu, jeździe bez opóźnień i defektów i podejmowaniu zobowiązań na 1 maja, 22 lipca i Święto Kolejarza. Wkrótce dołączył kolejny parowóz „młodzieżowy” Ty2-316 (R. Migacz, Cz. Faron, S. Puch, R. Kaczmarczyk). W roku 1964 dołączył czwarty parowóz „młodzieżowy” Ty2-1098 i kolejny Ty2-674.

Pierwsze odznaki „Brygady Pracy Socjalistycznej” uzyskały załogi 5 parowozów w 1962 r. W 1964 r. wręczono nowosądeckim załogom 10 srebrny ch i 10 złotych odznak „Brygady Pracy Socjalistycznej”. Złotymi odznakami nagrodzono R. Janowca (TKt3-34), S. Bogusza (TKt48-139), J. Radzika (Ty2-971), M. Ekier-ta (TKt48-31), J. Martuszelewskiego (TKt48-92), B. Szumańskiego (TKt48-140), W. Kielcza (TKt48-95), A. Migacza („młodzieżowy” Ty2-674), S. Dąbrowskiego („młodzieżowy” Ty2-838), S. Oleksiewicza („mieszany” Ty2-1049). Odpowiednie emblematy zamontowano na kabinach maszynisty parowozów obsługiwanych przez nagrodzone drużyny trakcyjne.

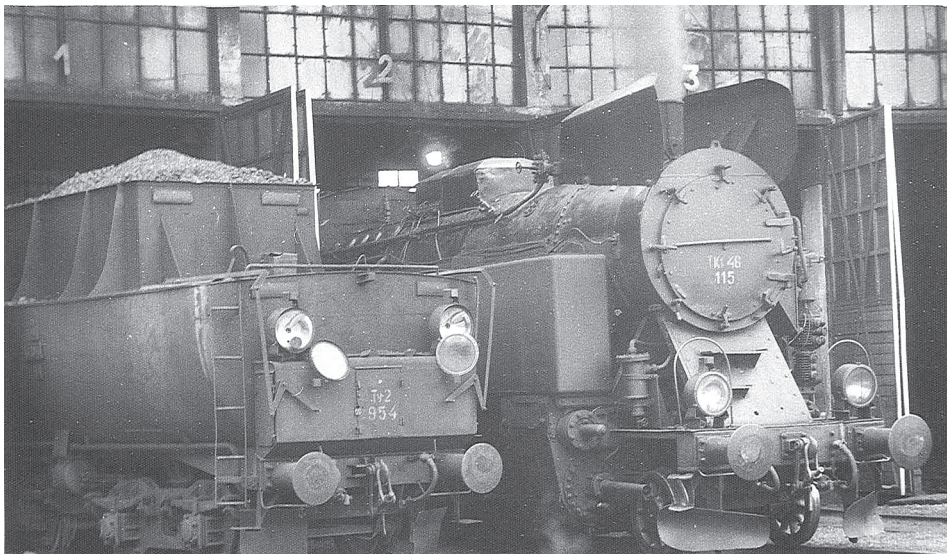
Ilostan lokomotyw MD Nowy Sącz na dzień 1.01.1969 r. przedstawiał się następująco:

TKt3	– 6 szt.: 10, 22, 30, 34, 40, 43
TKt48	– 15 szt.: 27, 31, 36, 59, 92, 93, 94, 95, 96, 113, 139, 140, 157, 165, 166
Tr203	– 7 szt.: 10, 88, 157, 160, 266, 286, 435
Ty2	– 44 szt.: 120, 138, 159, 172, 230, 285, 295, 299, 301, 316, 326, 343, 432, 436, 441, 450, 478, 600, 630, 632, 633, 674, 680, 788, 789, 854, 863, 878, 888, 890, 910, 920, 932, 937, 971, 1032, 1046, 1047, 1049, 1055, 1091, 1093, 1146, 1177

Na początku lat 70. wycofano z ruchu liniowego ostatnie parowozy serii TKt3 i od tego momentu obsługę pociągów pasażerskich zapewniały głównie TKt48, docierając do Chabówki, Tarnowa, Krynicy i Zagórza. W latach 1971-72 przy-

gotowano parowozownię do obsługi pojazdów spalinowych, wkopano podziemne zbiorniki stacji paliw (wykorzystując zbiorniki z cystern kolejowych) w miejsce dwóch zasieków węglowych, wyposażono warsztat w przyrządy do obsługi taboru spalinowego, przeszkolono pracowników. W 1973 roku został oddany do użytku budynek Oddziału Urządzeń Technicznych wraz z warsztatami. Mimo tego, jako jeden z ostatnich na sieci, Oddział Trakcji w Nowym Sączu nie dysponował pojazdami trakcji spalinowej, wykonując całą pracę przewozową wyłącznie parowozami. I tak np. jesienią 1973 r. nowosądecka lokomotywnia wydawała do ruchu 70 parowozów na dobę, z tego 23 do obsługi pociągów pasażerskich, 37 do pociągów towarowych i 10 parowozów do pracy manewrowej.

Po przeszkoleniu pracowników drużyn trakcyjnych, obsługę lokomotyw spalinowych sądeccy maszyniści przejęli w 1974 r. (lokomotywy pochodziły z Krakowa Płaszowa), a z dniem 1.01.1975 r. pierwsze spalinówki zostały wpisane na stan lokomotywni. Były to lokomotywy ST43 (14 szt.) i w czerwcu tego roku pierwsze dwie ST44. Epoka dominacji parowozów przechodziła do przeszłości.



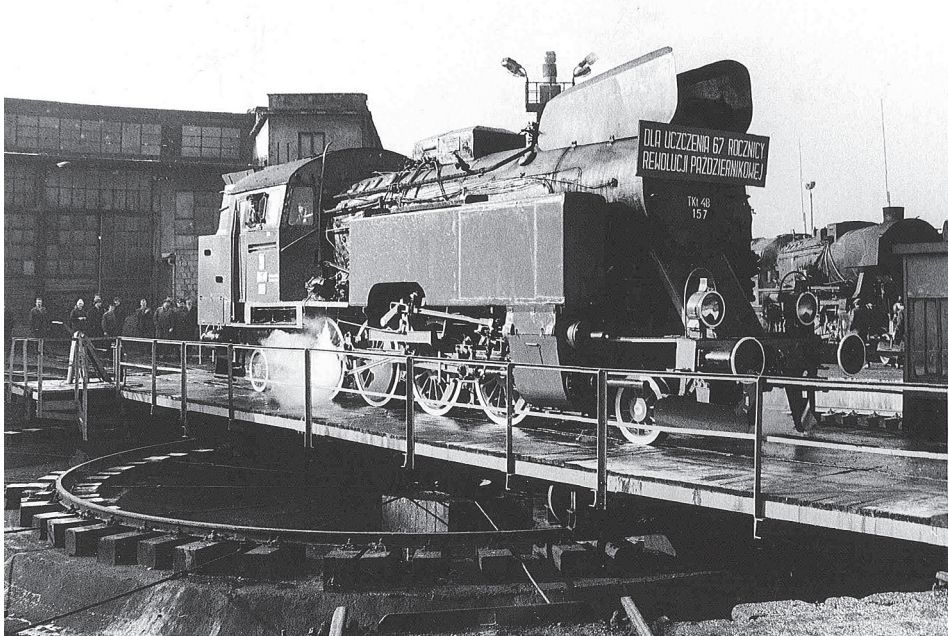
Fot. 1. Hala wachlarzowa w latach osiemdziesiątych XX w.¹

Na wachlarzu Lokomotywni Pozaklasowej Nowy Sącz stoją Tj2-954 i TKt48-115 w oczekiwaniu na pracę.

W 1984 r. przed elektryfikacją linii z Tarnowa do Krynicy, Muszyny i granicy państwa, w MD Nowy Sącz, łącznie z MDp Stróże było czynnych równocześnie 36 szt. parowozów i drugie tyle lokomotyw spalinowych, obsługujących ruch na linii do Chabówki, Tarnowa i Muszyny. W tym czasie zakład wykorzystując posiadany potencjał wykonywał, poza bieżącym utrzymaniem pojazdów trakcyjnych, szereg napraw rewizyjnych bądź awaryjnych parowozów i lokomotyw spalinowych. Jako ciekawostkę można podać fakt wykonania naprawy rewizyjnej parowozu TKt48-157 dla uczczenia 67. rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej

1 Fot. z „Kroniki lokomotywni”, Nowy Sącz 1995, rkps.

w 1984 r! Jeszcze w roku 1987 z tej samej okazji, uroczystie oddano do ruchu po rewizji TKt48-139.



Fot. 2. Obrotnica²

Rok 1984. Na obrotnicy TKt48-157 naprawiona dla uczczenia 67 rocznicy rewolucji październikowej.



Fot. 3. Parowóz TKt48-139 w 1987 roku³

Na torze nr 506 TKt48-139 naprawiona dla uczczenia 70 rocznicy rewolucji październikowej.

2 Fot. z „Kroniki lokomotywowni”, Nowy Sącz 1995, rkps.

3 Fot. z „Kroniki lokomotywowni”, Nowy Sącz 1995, rkps.

W 1986 r. ostatnie czynne TKt48 pojawiły się jeszcze w Stróżach, pracując w turnusach przydzielonych tamtejszej lokomotywowni pomocniczej. Od czerwca tego roku zlikwidowano działający tam Oddział Naprawy Wózków Akumulatorowych i przekazano pomieszczenia służbie drogowej. Na terenie stacji w Nowym Sączu, tendraki TKt48 wykorzystywano jeszcze w pracy manewrowej; obsługiwały bocznice stacyjne i szlakowe w dzielnicy Gorzków i na Kaduku. Ostatnia czynna TKt48-166 była zatrudniona w ruchu pasażerskim do marca, a w pracy manewrowej do maja 1989 r.

Ostatni akcent obecności parowozów w pracy pociągowej nastąpił w sezonie zimowym 1989/1990, kiedy wszystkie lokomotywy SP32 obsługujące ruch do Chabówki skierowano do Jasła, przywracając do ruchu parowozy Ty2.

W dniu 5.03.1991 roku na linii Chabówka–Nowy Sącz przejechał ostatni rozkładowy pociąg prowadzony parowozem (Ty2-1091).

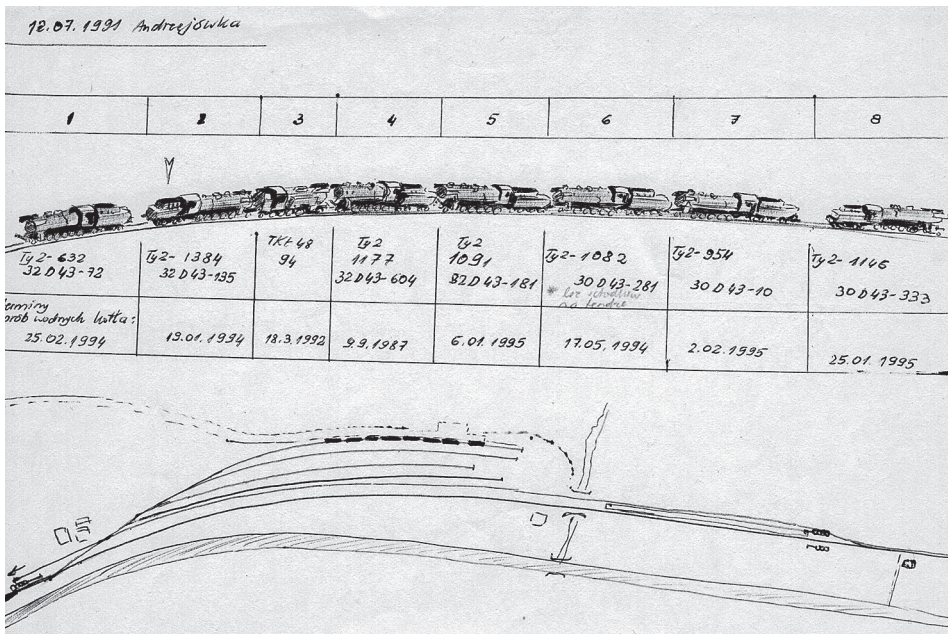
Parowozy w „zapasie długotrwałym” na stacji Andrzejówka

Sądeckie parowozy od roku 1990 odstawiano do zapasu długotrwałego na torach stacji Andrzejówka. Ze skreślonych z inwentarza maszyn, powędrowało tam szereg parowozów serii Ty2: 29, 182, 304, 402, 487, 586, 632, 633, 863, 878, 954, 971, 1078, 1082, 1091, 1146, 1177, 1313 i 1384, a także TKt48-94. Na pozostałych torach towarzyszyły im początkowo wagony węglarki przeznaczone do kasacji, w roku 1992 było to kilkadziesiąt wagonów szutrówek dwu i czteroosiowych.

Posiadane parowozy po skreśleniu z inwentarza, były sukcesywnie transportowane do Nowego Sącza i fizycznie likwidowane w zorganizowanym na terenie lokomotywowni w Nowym Sączu punkcie kasacji. Ściągano je także do Marcinkowic, gdzie były złomowane. Działał tam od 1975 r. punkt cięcia wagonów, a od 01.07.1983 r. pracownicy zatrudnieni w Marcinkowicach wraz z przyległym terenem zostali przekazani do nowo utworzonego Zamiejscowego Oddziału Napraw i Fizycznej Likwidacji Wagonów w Marcinkowicach.

W lipcu 1991 r. na torach stacji Andrzejówka stały jeszcze:

1. Ty2-1146 (x 16.09.1991) z tendrem 30D43-333 (ze schodkami do kabiny na tendrze; co ciekawe podwozie pochodziło z parowozu Ty2-1091, o czym świadczyła oryginalna tabliczka „Oberlok, Fabrik-Nr 1344” na podwoziu),
2. Ty2-954 (x 16.09.1991) z tendrem 30D43-10,
3. Ty2-1082 (x 5.07.1991) z tendrem 30D43-281 (oznaczenie 30D43 ale bez śladu schodków),
4. Ty2-1091 (x 16.09.1991) z tendrem 32D43-181,
5. Ty2-1177 (x 16.09.1991) z tendrem 32D43-604,
6. TKt48-94 (x 8.07.1991),
7. Ty2-1384 (x 5.07.1991) z tendrem 32D43-135 (dawnym mazutowym – na co wskazywały wzmocnione żebrza ścian skrzyni węglowej),
8. Ty2-632 (x 5.07.1991) z tendrem 32D43-72.



Rys. 1. Szkic ustawienia parowozów na stacji Andrzejówka¹

12.07.1991 r. Szkic ustawienia ostatnich sądeckich parowozów w „zapasie długotrwałym” na torze nr 4 stacji w Andrzejówce.
Od lewej: Ty2-632, Ty2-1384, TKt48-94, Ty2-1177, Ty2-1091, Ty2-1082, Ty2-954 i Ty2-1146.

Dnia 16.09.1991 r. z inwentarza lokomotywowni w Nowym Sączu skreślono ostatnie parowozy Ty2: Ty2-954, Ty2-1091, Ty2-1146 i Ty2-1177.

Ostatnim parowozem na inwentarzu lokomotywowni pozostał TKt48-94, skreślony dnia 18.03.1992 r. i zezłomowany na terenie MD Nowy Sącz w czerwcu 1992 r.

Tabela 1. Skreślenia parowozów z inwentarza lokomotywowni w Nowym Sączu

Rok	Ilość na l.01. (z MDp Stróże) [szt.]	Skreślono [szt.]	Parowozy o numerach
1984	Ty2: 36 TKt48: 17	Ty2: 1 TKt48: -	Ty2: 799
1985	Ty2: 38 TKt48: 15	Ty2: 5 TKt48: -	Ty2: 172, 441, 788, 895, 955
1986	Ty2: 33 TKt48: 15	Ty2: 2 TKt48: 2	Ty2: 528, 693 TKt48: 34, 157
1987	Ty2: 29 TKt48: 12	Ty2: 10 TKt48: 3	Ty2: 120, 230, 251, 274, 577, 598, 630, 974, 1286, 1402 TKt48: 121, 148, 177
1988	Ty2: 20 TKt48: 8	Ty2: - TKt48: 2	TKt48: 162, 175
1989	Ty2: 20 TKt48: 6	Ty2: 5 TKt48: 2	Ty2: 402, 487, 633, 878, 1313 TKt48: 27, 115
1990	Ty2: 15 TKt48: 4	Ty2: 7 TKt48: 3*	Ty2: 29, 182, 304, 586, 863, 971, 1078 TKt48: 62*, 63, 139, 166

1991	Ty2: 7 TKt48: 1	Ty2: 7 TKt48: -	Ty2: 632, 954, 1082, 1091, 1146, 1177, 1384
1992	TKt48: 1	TKt48: 1	TKt48: 94

* TKt48-62 w zestawieniu MD Nowy Sącz - Pojazdy trakcyjne (do 01.07.1997 r.) autorstwa Mieczysława Cbrapka, opublikowanym w „Koleje Małe i Duże” nr 1-2/2012, s. 61, podaje odejście tego parowozu w lipcu 1977 r. do Zagórza; książka inwentarzowa MD Nowy Sącz podaje datę kasacji na 27.07.1990 r.



Fot. 4. Lokomotywa Ty2-632 w Andrzejówce 1991 rok⁵

12.07.1991 r. Andrzejówka. Ty2-632, za nim Ty2-1384. Ty2-632 miał wyznaczoną datę kolejnej próby wodnej kotła na 25.02.1994 r.



Fot. 5. Tender lok_Ty2-1384_1991⁶

12.07.1991 r. Andrzejówka. Tender 32D43-135 od Ty2-1384. Tender był przebudowany niegdyś na mazutowy, o czym świadczą widoczne wydłużone żebra wzmacniające ściany boczne skrzyni węglowej, w której mocowany był zbiornik na mazut. Kocioł parowozu miał wyznaczoną datę kolejnej rewizji dopiero na 19.01.1994 r.

5 Fot. L. Zakrzewski

6 Fot. L. Zakrzewski



Fot. 6. Parowóz TKt48 w 1991 roku⁷

12.07.1991 r. Andrzejówka. Zdemolowana budka maszynisty parowozu TKt48-94.



Fot. 7. Lokomotywa Ty2-1177 w 1991 roku⁸

12.07.1991 r. Andrzejówka. Zardzewiała budka maszynisty parowozu Ty2-1177, rozbite szyby i szyba ochronna okna maszynisty.

7 Fot. L. Zakrzewski

8 Fot. L. Zakrzewski



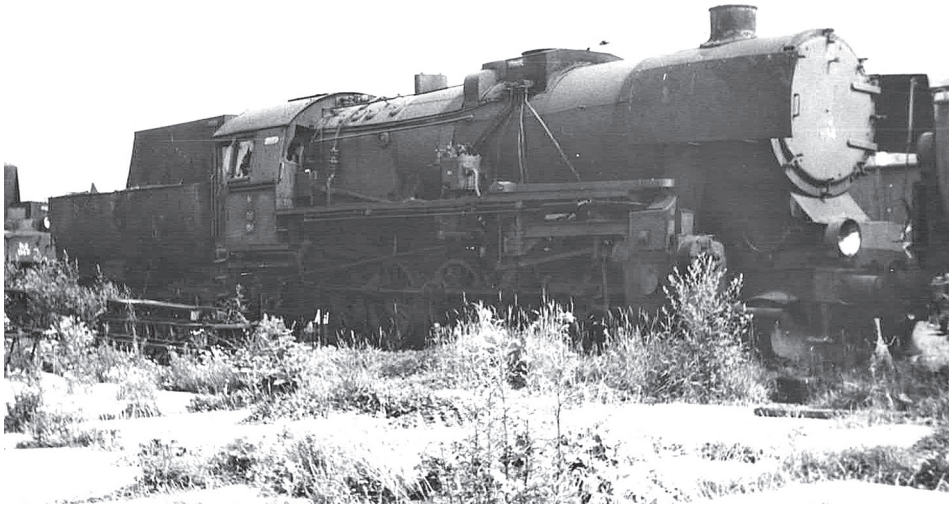
Fot. 8. Parowóz Ty2-1091 w 1991 roku⁹

12.07.1991 r. Andrzejówka. Zdemolowana budka maszynisty parowozu Ty2-1091, rozbite szyby i szyba ochronna okna maszynisty, a przecież ostatnią jazdę z pociągiem rozkładowym parowóz ten odbył 5.03.1991 r., czyli ledwo cztery miesiące wcześniej! Kocioł miał wyznaczoną datę kolejnej rewizji dopiero na 6.01.1995 r.



Fot. 9. Parowóz Ty2-1082 z 1991 roku⁹

12.07.1991 r. Andrzejówka. Zdemolowana budka maszynisty parowozu Ty2-1082, rozbite szyby i szyba ochronna okna maszynisty. Kocioł tego parowozu miał wyznaczoną datę kolejnej rewizji dopiero na 17.05.1994 r.



Fot. 10. Parowóz Ty2-954 na stacji Andrzejówka w 1991 roku¹⁰

12.07.1991 r. Andrzejówka. Ty2-954 miał jeszcze dopuszczenie do ruchu. Termin kolejnej próby wodnej kotła wyznaczono dopiero na 2.02.1995 r.



Fot. 11. Tender parowozu Ty2-1146 w 1991 roku¹¹

12.07.1991 r. Andrzejówka. Tender 30D43-333 od parowozu Ty2-1146 z widocznymi siodkami zabudowanymi w przestrzeni kadzi wodnej, prowadzącymi niegdyś do kabiny dla kierownika pociągu zabudowanej tuż za skrzynią węglową tendra. Widoczne mechanizmy dźwigni otwierania kłap wlewowych z poziomu torów, instalowane w latach 50. w ramach modernizacji tendrów.

¹⁰ Fot. L. Zakrzewski

¹¹ Fot. L. Zakrzewski

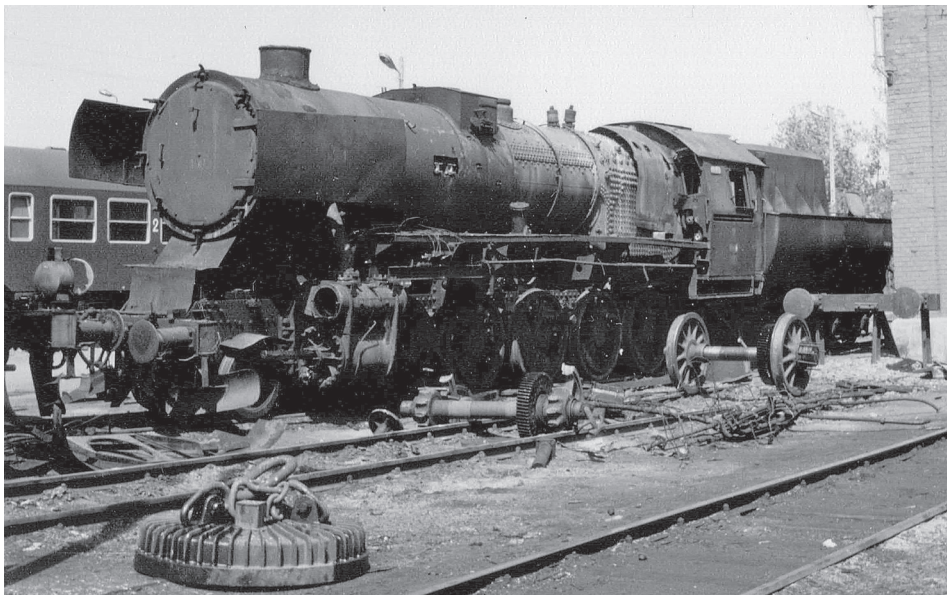


Fot. 12. Wjazd do stacji Andrzejówka w 1991 roku¹²

12.07.1991 r. Andrzejówka. W ile mającą sylwetki parowozów odstawionych do „zapasu długotrwałego”.

W czerwcu 1992 r. na torze w Andrzejówce pozostały dwa ostatnie parowozy – Ty2-1146 i Ty2-954.

Tymczasem w maju i czerwcu 1992 r. na torze nr 501, na terenie lokomotywni, cięto na złom ostatnie dwa sądeckie parowozy: TKt48-94 i Ty2-1091, a także jasielski Ty2-887. Ostatnim parowozem, który opuścił Andrzejówkę był Ty2-1146, przetransportowany w czerwcu 1993 r. do Nowego Sącza.



Fot. 13. Parowóz Ty2-1082 w trakcie złomowania¹³

15.05.1992 r. MD Nowy Sącz. Ty2-1082 w trakcie złomowania na torze nr 501.

¹² Fot. L. Zakrzewski

¹³ Fot. L. Zakrzewski



Fot. 14. Parowóz Ty2-887¹⁴

15.05.1992 r. MD Nowy Sącz. Jasielski Ty2-887 w kolejce do złomowania na torze nr 501. Za nim TKt48-94 i Ty2-1082.

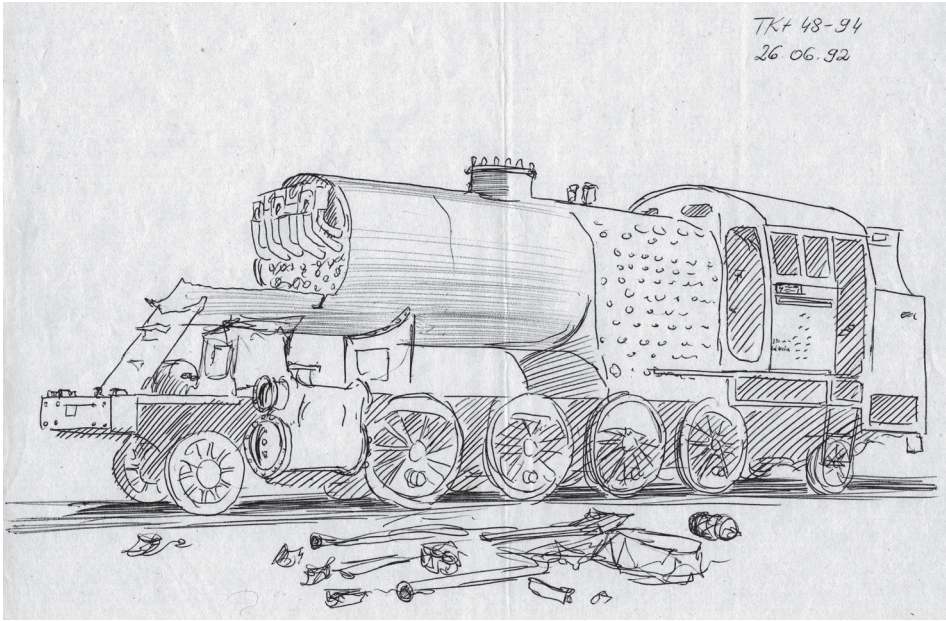


Fot. 15. Ostatni sądecki TKt48-94¹⁵

15.05.1992 r. Nowy Sącz. Ostatnia sądecka „tekatka” TKt48-94 oczekuje złomowania na torze sądeckiej lokomotywowni; za nią Ty2-1082.

14 Fot. L. Zakrzewski

15 Fot. L. Zakrzewski



Rys. 2. Parowóz TKt48-94 w trakcie złomowania¹⁶
26.06.1992 r. MD Nowy Sącz. TKt48-94 w trakcie złomowania. Wygląd wraku miesiąc później.



Fot. 16 Tory postojowe w Andrzejówce 1992 rok¹⁷
27.06.1992 r. Andrzejówka. Na torze postojowym pozostały dwa ostatnie parowozy – Ty2-954 i Ty2-1146, widoczne spoza stojących tam szutrówek.

¹⁶ Rys. L. Zakrzewski

¹⁷ Fot. L. Zakrzewski



Fot. 17. Parowóz Ty2-1146¹⁸

19.08.1992 r. Andrzejówka. Na torze postojowym pozostał tylko mocno rdzewiejący ostatni parowóz Ty2-1146.



Fot. 18. Parowóz Ty2-1146¹⁹

19.08.1992 r. Andrzejówka. Samotny parowóz Ty2-1146.

18 Fot. L. Zakrzewski

19 Fot. L. Zakrzewski



Fot. 19. A oto niespodzianka²⁰

19.08.1992 r. Andrzejówka. Po odskrobaniu farby z czółownicy Ty2-1146, ukazał się opis „Ty2-1091”, który potwierdziła tabliczka firmowa przyspawana do ostoi nad osią toczną.



Fot. 20. Stacja Andrzejówka w 1992 roku²¹

19.08.1992 r. Andrzejówka. Za licznie zgromadzonych szutrówek widoczna sylwetka samotnego Ty2-1146.

²⁰ Fot. L. Zakrzewski

²¹ Fot. L. Zakrzewski

Po wycofaniu trakcji parowej z regularnego ruchu, likwidowano stacje wodne: 10.04.1989 r. – w Męcinie, 12.04.1990 r. – w Piwnicznej, 17.05.1990 r. – stacja wodna w Zagórzach została przekazana służbie drogowej, 2.09.1991 r. – stacja wodna w Stróżach została przekazana służbie drogowej, w październiku 1990 r. – został zlikwidowany ostatni wyciąg węglowy w Stróżach, 28.09.1992 r. zlikwidowano stację wodną w Limanowej, a 23.11.1992 r. przekazano stację wodną w Muszynie służbie drogowej. Po roku 1992 zdemontowano wyciąg nad kanałem oczyszczającym i żurawie wodne na terenie lokomotywni, pozostawiając jeden żuraw typu niemieckiego. Stację wodną w Nowym Sączu wraz z wieżą ciśnieniową dzierżawiono ZNTK (obecnie Newag), które używają wody, pobieranej do wieży ciśnieniowej rurociągiem z rzeki Kamienica dla potrzeb technologicznych.



Fot. 21. Ty2-1146 w lokomotywni Nowy Sącz w 1993 roku²²

15.05.1993 r. MD Nowy Sącz. Przetransportowany z Andrzejkówki Ty2-1146 odstawiony na torze trakcyjnym lokomotywni. Zakończył działalność punkt kasacji taboru na terenie lokomotywni.

Tabor trakcyjny po II wojnie światowej - podsumowanie

Po wojnie w sądeckiej „szopie” stacjonowały parowozy TKt2-43, TKt3 (do 1972 r.; łącznie 22 szt.), TKt48 (1955-1991; łącznie 37 szt.), Tp1 (łącznie 4 szt.), Tr203 (do 1976 r.; łącznie 9 szt.), Ty2 (1945-1991; łącznie 160 szt.).

Parowozy stacjonowane w MD Nowy Sącz w latach 1945-1991

TKt2-43 (1 szt./ 68 szt. będących na inwentarzu PKP)

²² Fot. L. Zakrzewski

TKt3 (22 szt./ 46 szt. będących na inwentarzu PKP);

numery: 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 22, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 40, 42, 43, 45, 46

1.01.1966 r. w MD stacjonowały TKt3: 7, 10, 12, 13, 22, 30, 34, 35, 40, 42, 43, 46

14.12.1970 r. TKt3-30 wykonał swą ostatnią pracę przy prowadzeniu pociągu
11.04.1972 r. TKt3-10 jako ostatni czynny w serii, wykonał ostatnią pracę manewrową na terenie stacji w Nowym Sączu

TKt48 (37 szt./ 191 szt. będących na inwentarzu PKP);

numery: 24, 27, 31, 34, 36, 47, 51, 52, 59, 62, 63, 69, 72, 79, 83, 85, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 113, 115, 121, 126, 139, 140, 147, 148, 157, 162, 165, 166, 168, 175, 177

Pierwsze TKt48 otrzymał Nowy Sącz w dniu 1.10.1955 roku – były to parowozy o numerach: 92, 93, 94, 95, 96

Ostatni sądecki TKt48-94 został skreślony z inwentarza 18.03.1992 r. i złomowany na terenie tutejszej lokomotywowni w czerwcu 1992 r.

Sądecki TKt48-166 był ostatnim parowozem normalnotorowym naprawionym przez ZNTK Nowy Sącz w czerwcu 1972 r.

TKt48-177 został ustawiony jako pomnik naprzeciwko dworca kolejowego w Nowym Sączu w dniu 4.09.1987 r.

Tp1 (4 szt./ 99 szt. będących na inwentarzu PKP);

numery: 54, 65, 70, 97

Tr203 (9 szt./ 500 szt. będących na inwentarzu PKP);

numery: 10, 68, 88, 157, 160, 266, 286, 356, 435

W styczniu 1976 r. skreślono z inwentarza ostatnie sądeckie Tr203: 88, 160 i 356

Ty2 (160 szt./ 1407 szt. będących na inwentarzu PKP);

numery: 6, 29, 64, 67, 68, 74, 80, 97, 99, 100, 104, 105, 109, 115, 120, 132, 138, 148, 157, 158, 159, 163, 172, 176, 182, 184, 196, 197, 209, 226, 227, 230, 243, 251, 274, 285, 295, 299, 301, 304, 310, 313, 316, 326, 343, 352, 383, 397, 402, 424, 432, 436, 441, 450, 451, 463, 474, 478, 479, 487, 493, 496, 501, 506, 521, 528, 530, 543, 552, 574, 577, 586, 591, 598, 599, 600, 630, 632, 633, 674, 679, 680, 693, 696, 702, 716, 722, 723, 737, 744, 756, 775, 776, 784, 788, 789, 797, 798, 799, 804, 810, 817, 828, 838, 854, 863, 870, 878, 879, 888, 890, 895, 901, 910, 920, 932, 937, 939, 950, 951, 954, 955, 971, 974, 980, 993, 1009, 1012, 1028, 1032, 1042, 1043, 1044, 1046, 1047, 1049, 1055, 1078, 1082, 1086, 1089, 1091, 1093, 1098, 1109, 1114, 1139, 1144, 1146, 1156, 1175, 1177, 1205, 1227, 1286, 1298, 1313, 1331, 1384, 1402

Ty2-971 był najdłużej pracującym „sądeckim” Ty: na inwentarz MD Nowy Sącz został wpisany 3.10.1945 r. i nieprzerwanie stacjonował tu do 9.11.1990 roku!

Kolejny – Ty2-632: na inwentarz MD Nowy Sącz został wpisany w czerwcu 1950 r. i nieprzerwanie znajdował się na stanie sądeckiej lokomotywowni do 5.07.1991 r.

Ostatnim Ty2 z najdłuższym stażem „sądeckim” był Ty2-878: na inwentarz MD Nowy Sącz został wpisany w maju 1953 r. i nieprzerwanie figurował do 18.08.1989 r.

Dnia 16.09.1991 r. skreślono z inwentarza ostatnie sądeckie Ty2: 954, 1091, 1146 i 1177. Jako ostatni opuścił teren sądeckiej lokomotywowni Ty2-1146 w maju 1993 r., po kilkuletnim postoju „w zapasie” na stacji w Andrzejówce.

Pamiętki po ostatnich sądeckich parowozach

Do tych pamiętek mogę zaliczyć zestaw fotografii czarno-białych, które wykonałem w lipcu 1991 r. w Andrzejówce, kiedy znajdowało się tam jeszcze 8 parowozów i fotografie kolorowe, wykonane dwóm ostatnim, stojącym tam parowozom w roku 1992.

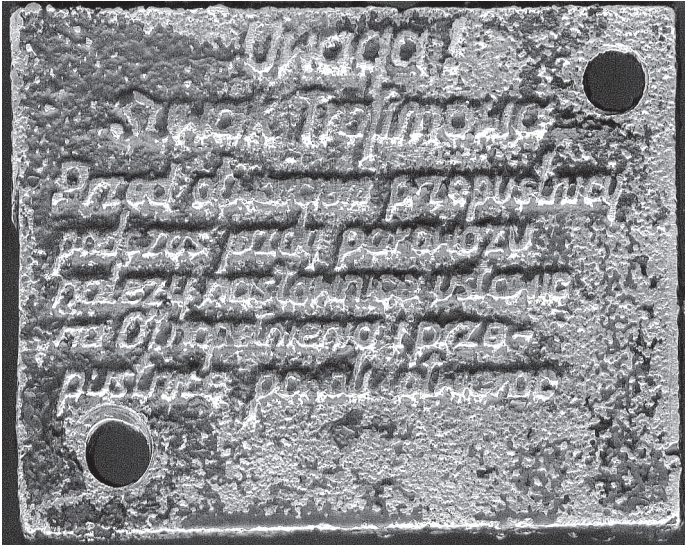
Pozostały w moim zbiorze także tabliczki, uratowane przed wyrzuceniem na złom – wśród nich:

1. Z parowozu TKt48-94 – tabliczka z godłem państwowym, tabliczka z serią parowozu, tabliczka kotłowa kolejowa (kocioł nr kol. 6688), tabliczka największej dozwolonej szybkości, tabliczka „suwak Trofimowa”.



Fot. 22. Tablica z numerem serii ostatniej sądeckiej TKt48-94²³

23 Ze zbioru L. Zakrzewskiego



Fot. 23. Tabliczka z ostrzeżeniem²⁴

Uwaga! Suwak Trofimowa. Przed otwarciem przepustnicy podczas jazdy parowozu należy nastawnicę ustawić na 0% napełnienia i przepustnicę powoli otwierać pobudzając z parowozu TK148-94.

2. Z parowozu Ty2-954 – tabliczka z numerem parowozu, tabliczka z serią tendra 30D43, obie tabliczki z numerem tendra „10”.



Fot. 24. Kolejna tabliczka znamionowa²⁵

Tabliczka z numerem z parowozu Ty2-954 z licznymi otworami do mocowania – na różne zastosowane sposoby po kolejnych naprawach parowozu.

²⁴ Ze zbioru L. Zakrzewskiego

²⁵ Ze zbioru L. Zakrzewskiego

3. Z parowozu Ty2-1082 – tabliczka z godłem państwowym z budki maszynisty (orzeł w przedwojennej formie, z odciętą koroną).



*Fot. 25. Tabliczka z godłem²⁶
Tabliczka z godłem państwowym z parowozu Ty2-1082.*

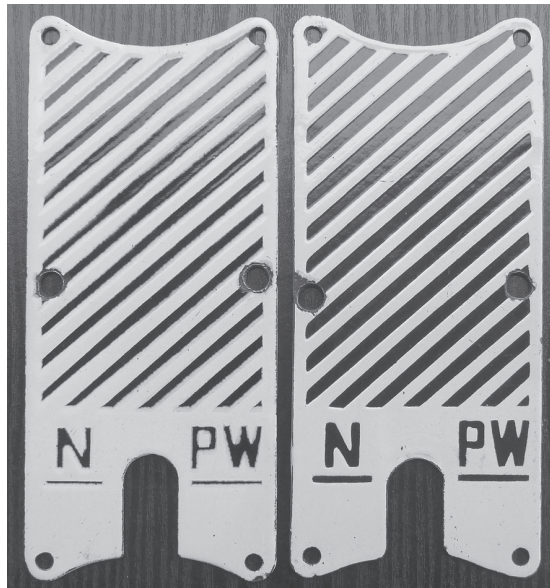
4. Z parowozu Ty2-1091 – tabliczka z godłem państwowym z budki maszynisty, tabliczka z serią parowozu, tabliczka z numerem parowozu.
5. Z parowozu Ty2-1146 – wskaźniki najniższego dozwolonego poziomu wody „NPW” i tabliczka z numerem fabrycznym podwozia Ty2-1091, z którym zakończył pracę Ty2-1146.



*Fot. 26. Tabliczka z numerem fabrycznym²⁷
Tabliczka z numerem fabrycznym parowozu (Oberlok 1344) z Ty2-1091, z którym to podwoziem pracował Ty2-1146.*

26 Ze zbioru L. Zakrzewskiego

27 Ze zbioru L. Zakrzewskiego



Fot. 27. Wskaźniki poziomu wody²⁸

Wskaźniki najniższego poziomu wody z Ty2-1146 instalowane za szklami wodowskazowymi.

6. Z parowozu Ty2-1177 – tabliczka kotłowa kolejowa (kocioł nr kol. 4731), tabliczka największej dozwolonej szybkości, wskaźniki najniższego dozwolonego poziomu wody „NPW”.



Fot. 28. Tabliczka z numerem kotła²⁹

Tabliczka z numerem kolejowym 4731 kotła z parowozu Ty2-1177 z datą ostatniej próby wodnej kotła 22.02.1988 r.

28 Ze zbioru L. Zakrzewskiego

29 Ze zbioru L. Zakrzewskiego



Fot. 29. Tabliczka szybkości konstrukcyjnej³⁰
 Tabliczka szybkości konstrukcyjnej parowozu (80 km/h) Ty2-1177.

7. Z parowozu Ty2-1384 – tabliczka kotłowa kolejowa (kocioł nr kol. 3730), tabliczka największej dozwolonej szybkości.
8. Tabliczka o niebezpieczeństwie porażenia prądem z sieci trakcyjnej.

Bibliografia

- [1] Adler A. *W parowozowni i na szlaku*, WKiŁ, Warszawa 1984, wyd. I.
- [2] *Historia parowozowni Nowy Sącz. Okres XX-lecia – 1945-1965*. Opracowanie Ireny Bator. Rękopis znajduje się w PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki w Nowym Sączu.
- [3] *Kronika Lokomotywowni Nowy Sącz*. Opracowanie mgr inż. Marek Jasieniak 1995-1997; w posiadaniu PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki w Nowym Sączu.
- [4] Neumann T. *Podręcznik maszynisty parowozowego*, WK, Warszawa 1951.
- [5] Terczyński P. *TKt48 w Nowym Sączu* w „Świat Kolei” nr 5/2001.
- [6] Terczyński P. *Lokomotywy SP32 w MD Nowy Sącz* [w:] „Świat Kolei” nr 3/2005.
- [7] Terczyński P. *Parowóz serii Tp3* [w:] „Świat Kolei” nr 4/2006.
- [8] Witkowski R. *Parowozy serii TKt1* [w:] „Świat Kolei” nr 12/2004.
- [9] Zakrzewski L. *Działalność nowosądeckiej parowozowni do roku 1948* [w:] „Almanach Sądecki” R X nr 4 (37), Nowy Sącz 2001.
- [10] Zakrzewski L. *Pomnik tradycji kolejarskiej węzła nowosądeckiego* [w:] „Almanach Sądecki” R XI nr 4 (41), Nowy Sącz 2002.

³⁰ Ze zbioru L. Zakrzewskiego

Aneks.
**Zestawienie parowozów Ty2 będących na stanie
MD Nowy Sącz w ostatnich latach ich pracy**

Dane w tabelach pochodzą z formularzy parowozu lub książki inwentarzowej MD Nowy Sącz (wtedy oznaczono jedynie datę przybycia i odejścia bądź skreślenia z inwentarza MD Nowy Sącz); spisane w lipcu 1990 r. i sierpniu 1992 r.

Kursywą podano uzupełnienia dopisane wg wykazu *Die Identität der polnischen Ty2*, „LOK-Report” nr 5/91, s. 13–15, „LOK-Report” nr 6/91, s. 44–46, „LOK-Report” nr 7/91, s. 40–41, „LOK-Report” nr 8/91, s. 44–45, „LOK-Report” nr 9–10/91, s. 47–48, „LOK-Report” nr 11/91, s. 46–47, „LOK-Report” nr 12/91, s. 40–41 i *Wykazu parowozów Ty2 PKP* stanowiącym załącznik do książki R. Stankiewicz, R. Garbacik, *Ty2 – wojenna lokomotywa na pokojowe czasy*, Wydawnictwo Europrinter, Rybnik 2013, pogrubiona numeracja kotła oznacza zgodność z tabelą LOK-Report.

Pogrubiona seria oznacza „sądecki” parowóz – na stanie MD Nowy Sącz od 1945 roku.

LP	Seria i numer	Numer na kolejach DR lub Ostbahn	Numer fabryczny	Rok prod.	Producent (wg zapisów w formularzy parowozu)/ producent wg książki Stankiewicz, Garbacik	Nr pierwszego kotła (kolejowy), producent, rok/ nr pierwszego kotła (kolejowy), producent, rok wg książki Stankiewicz, Garbacik	Kocioł aktualny		Przebieg służby
							Nr kotła (nr kolejowy)/ producent/ rok produkcji/ data instalacji	Instalowany wcześniej w parowozach; data instalacji	
1	Ty2-29 +32D43-274 (wysłany do Krakowa), wcześniej +32D43-330	52 053	2851	1943	H Cegielski Poznań 1946/ <i>Henschel 26971/1942</i>	26 871 (3621) Henschel 1942 <i>26971(3621) Henschel 1942</i>	15 598 (3741) Borsig 1943 28.07.1984	Ty2-150; 30.08.1957 Ty2-743; 20.09.1962 Ty2-960; 28.02.1967 Ty2-609; 03.03.1973 Ty2-961; 27.10.1978 Ty2-969	<i>11.1942 RBD Osten, 1944 RBD Danzig, 1945 CUWS, 01.07.1945 Białogrod, 01.07.1947 Białogard, 27.09.1947 Stargard Szczeciński, 23.04.1949 Słupsk, 27.11.1949 Stargard Szczeciński, 16.12.1960 Szczecinek, 03.1963 Katowice, 08.1963 Szopienice, 09.1967 zapas, 01.1968 zapas Racibórz, 04.1969 Chabówka, 06.1982 Nowy Sącz, 06.1989 zapas, X 09.11.1990 03.06.1943 RBD Posen, 06.1943 DR-Ost, 15.08.1944 OBD Lemberg, 7.12.1945 Nowy Sącz, 01.1954 Chabówka, 06.1955 Nowy Sącz, 01.1956 Kraków Płaszów, 28.10.1960 Jarocin, (29.05.1966 Nowy Sącz), 06.1966 Nowy Sącz, X 16.07.1987</i>
2	Ty2-120 +32D43-233	52 485	15 487	1943	Borsig	15 487 (3708) Borsig 1943			

3	Ty2-172 +30D43-262 wcześniejszej 32D43-162 30D43-84	52 1130	544	1943 1944	DWM Posen	(3763) DWM 1944		07.1943 OBD Krakau, 1943 OBD Lemberg, 1944 Malkinia, 15.08.1944 RBD Danzig, 1945 Toruń Gł., 09.11.1945 Iłowo, 25.11.1946 Konin, 18.01.1947 Iłowo, 02.1947 Konin, 15.04.1947 Iłowo, 15.11.1947 Rzeszów, 12.1948 Dębica, 01.01.1949 Szczakowa, 18.11.1951 Sucha, 12.1952 Kraków Płaszów, 03.1933 Sucha, 05.1933 Chabówka, 1962 Nowy Sącz, 10.1965 Nowy Sącz, 1976 Chabówka, 1984 Nowy Sącz, X 16.04.1985	
4	Ty2-182 +30D43-262 wcześniejszej 32D43-162 30D43-84	52 1172	586	1943	? DWM Posen	11 299 Schichau 1944; 27 029(3824) Henschel 22.10.1957; 3798 Schichau 23.10.1963; 27 708(3897) Henschel 24.09.1968; 16 542(4358) Babelsberg 31.05.1973	28 016(4456) Henschel 1944 25.05.1984	16.02.1973 Ty2-759; 31.05.1968 Ty2-539; 30.06.1962 Ty2-862; od Ty 2-873	09.1943 RBD Berlin, 05.1945 Poznań, 20.12.1945 Strzemiędzyce, 05.09.1946 Kędzierzyn, 09.1956 Gliwice, 11.1957 Pyskowitz, 28.03.1958 Opole, 01.05.1966 Kraków Płaszów, 01.1968 Kraków Płaszów, 09.09.1971 Sucha Beskidzka, 11.1975 Chabówka, 12.05.1976 Nowy Sącz (MDp Stróże), 07.1976 Nowy Sącz, 01.01.1989 Nowy Sącz, X 17.03.1990

5	Ty2-230 +32D43-244	52 2164	27 015 <i>Henschel</i>	1943	Henschel	27 015 (3820) Henschel 1943; 16 807 Wiener 29.09.1961	26 872(3675) Henschel 1943 23.04.1981	23.12.1974 Ty42-94; 18.02.1965 Ty2-115; 01.1960 Ty2-86; 28.02.1955 Ty2-231	02.1943 RBD Berlin, 11.1945 Zbąszyniek, 31.12.1945 Warszawa Wschodnia, 07.1946 Warszawa Praga, 05.1947 Thuszcz, 05.1947 Warszawa Praga, 06.1947 Kurno, 17.08.1947 Warszawa Praga, 18.06.1948 Miałaszewice, 30.06.1949 Bydgoszcz, 06.1949 Warszawa Praga, 10.1962 Ilawa, 19.10.1963 Przeworsk, 09.02.1964 Nowy Sącz (MDp <i>Stróże</i>), 01.01.1965 Nowy Sącz, 04.1987 ostatnia praca, X 15.11.1987
6	Ty2-251 +32D43-793	52 2264		1943	? <i>Henschel</i>				04.1943 RBD Posen, 04.1943 DR-Ost, 15.08.1944 Lublin, 06.1945 Łódź Kaliska, 02.11.1946 Olechów, 09.1962 Warszawa Odolany, 09.1963 Olechów, 01.1974 Łódź Kaliska, 28.12.1982 Nowy Sącz, X 30.04.1987
7	Ty2-274 +32D47-161	52 2371		1943	? <i>Henschel</i>				06.1943 RBD Halle, 08.1945 Żagan (Lubsko), 09.1952 Miłkowiec, 04.05.1958 Wałbrzych Gł. 10.1961 Łuków, 01.1972 Siedlce, 17.08.1984 Nowy Sącz, X 30.04.1987

8	Ty2-304 +32D43-151 wczesniej +30D43-89	52 2517	27 685	1943	Henschel	27 685 Henschel 1943; 11 500 Sosnowitz 31.12.1952; 11 890 Sosnowiec 1946 08.06.1958; 12 026 Sosnowiec 1946 30.01.1963	12 033(5213) Sosnowiec 1946 14.12.1978	07.08.1973 Ty42-38; 20.11.1968 Ty42-1; 16.04.1958 Ty42-118; 22.02.1952 Ty 42-62; od Ty42-106	09.1943 RBD Sietlin, 02.1944 Stargard, 29.01.1945 Białogrod, 29.11.1946 Warsztaty Poznan, 29.01.1947 Białogard, 09.09.1947 Slupsk, 13.11.1948 Białogard, 10.1953 Choczczno, 01.03.1954 Stargard Szczeciński. 15.06.1956 Nowogard, 28.04.1961 Szczecin-Port, 05.1972 Przeworsk, 16.03.1984 Jaslo, 29.05.1984 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 09.11.1990
9	Ty2-316 +32D43-247	52 2600	27 778	1943	? Henschel				12.1943 Lemberg West, 04.1945 Nowy Sącz, 11.1947 Rzeszów, 06.1950 Sielca, 07.1950 Nowy Sącz (MDp Stróże), 01.1969 Brochów; 1983 Nysa, 1984 Nowy Sącz (MDp Stróże), 17.01.1986 do Zagórz, X 10.02.1988
10	Ty2-402 +30D43-132 wczesniej 30D43-92	52 3867	14 147 O&K 1944	1943 1944	? rozp. Krauss-Maffei 17062/1944 ukoniecz. MBA 14147/1944	27 768 Henschel 1943; 15 469 Borsig 31.01.1955; 12 729 Schwartzkopff 17.11.1959; 9699 Wiener 31.07.1964	? Henschel 1943 30.06.1983	16.05.1977 Ty2-491; 06.05.1971 Ty2-643; od Ty2-923	08.05.1944 Gbesen, 10.06.1945 Lublin, 15.01.1946 Chelm, 12.1947 Lublin, 29.04.1971 Nowy Sącz, 08.1971 Nowy Sącz, 02.02.1974 Żurawica, 01.07.1974 Nowy Sącz (MDp Stróże), 1985 Nowy Sącz, 02.1989 ostatnia praca, X 18.08.1989

11	Ty2-441	52-4991	? 1/4061	1943 1944	Krenau MBA				26.02.1944 Tarnow 07.1945 Nowy Sącz, X 18.11.1985 11.1945 Kraków Płaszów; 05.1947 Chabówka, 09.1948 Szczakowa, 08.1953 Kraków Płaszów; 06.1956 Sucha, 10.1956 Trzebnica, 01.1965 Żurawica, 06.1968 Przeworsk, 05.1970 Żurawica, 10.1975 Nowy Sącz, 25.04.1986 Zagórz, X 1987
12	Ty2-463 +30D43-93	52-5235	?	1943	Krenau				
13	Ty2-487 +30D43-318	52-5398	3676	1943	Schichau	3680 Schichau 1943; 27 787 Henschel 31.01.1956; 820 Schichau 28.08.1961; 27 084(3833) Henschel 29.04.1967	17 106(4737) Wiener 1944 15.07.1977	21.10.1972 Ty2-402; 03.09.1966 Ty2-801; 29.11.1961 Ty2-840; 10.11.1955 Ty2-940	03.1943 RBD Stettin, 09.1945 Sedziszów, 03.08.1948 Kielce, 08.1961 Nowy Sącz, 01.09.1961 BDŻ (Bulgaria), 01.01.1963 ZNTK Nowy Sącz (NG), 14.03.1963 Przeworsk, 02.1964 Rzeszów, 12.1970 Przeworsk, 04.1979 Nowy Sącz, (20.11.1979 Nowy Sącz), 03.1988 ostatnia praca, X 04.11.1989

14	Ty2-528 +32D43-92	52 5569	3847	1943	Schichau	820 Schichau 1943; 14 078 Babelsberg 31.07.1961; 11 871(5215) Sosnowitz 31.01.1967	27 524(3860) Henschel 1943 1.11.1977	21.09.1971 Ty2-1327; 07.06.1966 Ty2-1306; 24.08.1955 Ty2-749; od Ty2-270	08.1943 RBD Danzig, 1945 DOKP Gdańsk, 22.03.1946 Gdynia, 20.05.1947 Biełsko, 19.10.1949 Elk, 10.1954 Korsze, 22.06.1956 Białystok, 14.01.1960 Dęblin, 08.1961 ZNTK Nowy Sącz, 01.09.1961 BDŻ – Bułgarskie Koleje Żelazne, 01.01.1963 ZNTK Nowy Sącz (NG), 26.02.1963 Trzebinia, 01.01.1971 Trzebinia Siersza, 04.1971 Przeworsk, 07.1976 Jasło, 09.07.1982 Nowy Sącz, 08.1983 ostatnia praca X 10.07.1986
15	Ty2-577 +32D43-265	52 5720	4011 Schichau	1943	Borsig	15 639 1943; 27 024 Henschel 21.10.1955; 23 warszt. Gł.PKP Poznań 27.02.1961	12 016(5294) Babcock 1945 24.07.1981	12.04.1975 Ty2-667; 16.12.1969 Ty2-652; 29.10.1962 Ty2-1084; 09.04.1958 Ty2-53; 21.01.1952 Ty42-134; od Ty42-87	11.1943 RBD Königsberg, 1944 Luków, 05.1945 Łódź Kaliska, 01.07.1945 Dęblin, 11.1945 Warszawa Praga, 10.1956 Łuków, 01.1963 Warszawa Praga, 11.1964 Przeworsk, 08.1976 Nowy Sącz, 1984 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 14.01.1987

16	Ty2-586 +30D43-109	52 5743	4034	1943	Schichau 1943; 27 275 Henschel 20.10.1961; 26 856(3626) Henschel 30.10.1972	3969 Schichau 1943; 27 275 Henschel 20.10.1961; 26 856(3626) Henschel 30.10.1972	969(4437) Borsig 1944 29.12.1983	11.10.1978 Ty2-1086; 31.10.1972 Ty2-518; 09.05.1967 Ty2-439; 20.08.1962 Ty2-273; 26.09.1956 Ty2-903; od Ty2-857	12.1943 RBD Danzig, 09.1945 Toruń Główny, 18.10.1947 Katowice, 09.1948 Szczakowa, 05.1950 Trzebinia, 09.1951 Kraków; 24.04.1952 Kraków, 28.05.1958 Kraków Płaszów, 29.05.1965 Trzebinia, 1971 Trzebinia Siersza, 01.1974 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 17.03.1990
17	Ty2-598 +32D43-270	52 5779	? 4070	1943 1944	Schwartzkopf Schichau				01.1944 RBD Königsberg, 1945 grupa „C”, 1951 ZNTK Poznań (NG), 1951 Racibórz, 11.1952 Siedlce, 07.1955 Łuków, 02.1960 Skiermiewice, 05.1962 Legnica, 07.1966 Kraków Płaszów, 02.1968 Przeworsk, 05.1976 Nowy Sącz, X 15.11.1987
18	Ty2-630 +32D43-330	52 6017	? 12458	1943	? BMAG				09.06.1943 RBD Posen, 06.1943 Ostbahn, 02.1945 kolumna 4 Lublin CUWS, 15.08.1945 Tarnowskie Góry, 11.1945 Gliwice, 02.1947 Rybnik, 20.07.1948 Nowy Sącz, 02.1967 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 30.04.1987

19	Ty2-632 +32D43-72	52 6027	12 468	1943	Schwartzkopff BMAAG	16 250 (4330)	11 573(4535) Lokwerke Bremen; 12 468 Schwartzkopff 3163 Krupp-Essen 31.12.1952; 16 645 Wiener 31.12.1958; 11 573 31.03.1963 ?	?	15.06.1943 RBD Posen, 06.1943 Ostbalm,1944 uszkodzony; 12.1944 RBD Danzig, 1945 PKP – nieczynny; 11.1946 naprawa, 02.1947 Rybnik, 25.08.1948 Kraków, 01.1949 Oświęcim, 23.02.1949 Tamów, 24.04.1949 Oświęcim, 03.03.1950 Kraków, 18.03.1950 Oświęcim, 05.1950 Nowy Sącz, 06.1957 Zagórz, 08.1957 Nowy Sącz, 09.1967 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 05.07.1991
20	Ty2-633 +32D47-212 wcześniej +32D43-275	52 6013	? 12 472	1943	Henschel BMAAG	27 569(4221) Henschel od 1943; 11 416(3982) Sosnowitz 21.05.1955;	16 135(4302) Wiener 1943 ?	16.02.1978 Ty2-1317; 28.01.1972 Ty2-1216; 05.08.1966 Ty2-716; od Ty2-721	18.06.1943 RBD Posen, 06.1943 Sdolbunow, 02.1945 Katowice, 14.02.1947 Rybnik, 01.07.1947 Racibórz, 01.07.1951 Rybnik, 06.1968 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 18.08.1989

21	Ty2-693 +32D43-279	52 6299	12 742	1943	Schwartzkopff (BMAG)	<p>12 742 27 462 Henschel 25.03.1957; 3867 Schichau 28.02.1963; 12.015(4752) Ferrum 30.09.1972; 12.215(3693) Schwartzkopff 23.03.1968</p>	803(4102) Schichau 1943 ?	23.02.1978 Ty2-955; 30.10.1972 Ty2-1; od Ty2-514	<p>26.11.1943 Dresden– Friedrichstadt, 1945 PKP – nieczynny; 07.1945 Fablok (NG), 01.07.1945 Nowy Sącz, 01.09.1945 Iasło, 19.12.1946 Kraków Płaszów, 20.11.1948 Sucha Beskidzka, 01.12.1948 Kraków Płaszów, 03.1935 Trzebita, 19.06.1955 Kutno, 26.04.1959 Toruń, 02.10.1959 Inowrocław, 13.11.1959 Bydgoszcz Główna, 18.08.1962 Inowrocław, 06.03.1963 Czechowice, 11.07.1963 Inowrocław, 12.1964 Toruń, 08.1965 Olsztyn, 12.1965 Korszce, 06.1966 Olsztyn, 07.1967 Iasło, 08.1967 Zagórz, 09.07.1982 Nowy Sącz, X 18.11.1986</p>
22	Ty2-788	52 7145	16598	1943	Wiener	<p>17.08.1943 RBD Regensburg, 1945 CUWS (CSD), 07.1945 Sucha, 07.1947 Kraków, 12.1947 Dębica, 12.1933 Nowy Sącz, 1979 Sierpc, 1980 Nowy Sącz, X 15.01.1985</p>			

23	Ty2-799	52 7218	? 16671	1943	? Wiener				09.1943 RBD Breslau, 1945 CUIWS, 1945 PKP – nieczyłmy, 02.1946 NG, 02.1946 Trzebinia, 02.1947 Kraków, 11.1947 Żurawica, 08.1948 Przeworsk, 11.1948 Warszawa Praga, 02.1952 Tarnów, 11.1952 Żurawica, 06.1956 Chabówka, 10.1978 Nowy Sącz, X 01.09.1984
24	Ty2-863 +32D43-85 wczesniej +32D43-300	52 658	4112* 15755 *-wg LOK- Report	1944	Schichau* Borgis *-wg LOK-Report	4112 Schichau 1944; 4138 Schichau 23.09.1954; 4724 Esslingen 14.10.1959; 13 118 Schwartzkopf 21.05.1964	11 870 (4048) Krenau 1943 25.09.1985	22.08.1973 Ty2-855; od Ty2-459	04.1944 RBD Sietlin, 04.1944 Ostbahn, 1945 PKP – nieczyłmy, 1946 NG, 18.09.1946 Gdynia, 01.11.1947 Kraków Płaszów, 06.1951 Nowy Sącz, 09.1952 Nowy Sącz, 01.1961 Nowy Sącz (MDp Stróże), 1982 Nowy Sącz, X 09.11.1990
25	Ty2-878 +32D43-162 wczesniej +32D43-302	52 775	28 060	1944	Henschel	28 060; 17 132 Wiener 20.11.1956; 2688 DWM Posen 29.09.1962; 12 021 Babcock 19.08.1967	17 104 (7745) Wiener 1944 6.06.1983	23.09.1978 Ty2-233; 08.09.1972 Ty42-70; 13.08.1966 Ty2-946 od 52 7745	07.1944 RBD Regensburg, 1944 Ostbahn, 1945 CUIWS (CSD), 31.07.1945 Sucha Beskidzka, 05.1953 Nowy Sącz, 1984 Nowy Sącz (MDp Stróże), 1988 Nowy Sącz, X 18.08.1989

26	Ty2-895 +32D43-343	52 1259	687	1944	DWM Posen				02.1944 RBD Danzig, 1945 PKP – nieczytny, 1946 NG, 11.1946 Gdańsk Rdz, 12.1946 Białogard, 07.1947 Zarawica, 07.1950 Rzeszów, 06.1951 Nowy Sącz, 11.1967 Zarawica, 06.1968 Przeworsk, 11.1971 Zarawica, 09.1974 Zagórz, 11.1980 Przeworsk, 05.02.1981 Nowy Sącz, X 16.12.1985
27	Ty2-954 +30D43-10 wcześniejszej 30D42-41, 30D43-135	52 2826	28 172	1944	Henschel	28 172 Wiener; 27 429 Henschel 30.11.1952; 12.217 Schwartzkopff 30.06.1958	26 851 (3668) Henschel 1942 2.02.1989	25.01.1978 Ty2-625; 07.08.1972 Ty2-823; wcześniejszej Ty2-945	08.1944 RBD Dresden, 08.1945 Gdańsk Rdz, 12.1946 Tzewe, 05.1948 Itawa Gł., 04.1951 Białystok, 01.1963 Warszawa Praga, 03.10.1970 Siedlce, 1981 Siedlce, 11.04.1984 Nowy Sącz, X 16.09.1991
28	Ty2-955 +32D43-108	52 2827	28 173	1944	Henschel				08.1944 RBD Danzig; 08.08.1945 DOKP Gdańsk – niecz. 1946 NG, 22.01.1946 Toruń Gł., 01.1948 Itawa Gł., 02.1950 Kraków Płaszów, 04.1950 Kraków, 14.11.1957 Kraków Płaszów; 01.1963 Kraków Prokocim, 01.1965 Kraków Płaszów, 01.05.1965 Trzebinia, 11.1968 Zagórz 01.05.1973 Jasło, 10.01.1981 Nowy Sącz, X 18.11.1985

29	Ty2-971 +32D43-231 wczesniej 32D43-318 30D43-132	52 2872	28 229	1944	Henschel	28 229 Henschel od 1944; 26 913 Henschel 16.10.1956; 28 327(4757) Henschel 29.06.1961; 16 360 Wiener 27.01.1966	12 165 (3629) Schwartzkopf ? 26.02.1980	14.12.1973 Ty2-1064; 26.09.1957 Ty2-744; od Ty2-37	11.1944 RBD Danzig, 18.07.1945 DOKP Gdańsk – niecz. 22.08.1945 Fablok (NG), 03.10.1945 Nowy Sącz, 1978 Chabówka, 1981 Nowy Sącz (MDp Stróże), X 09.11.1990
30	Ty2-974 +32D43-258	52 2880	28 237	1944	? <i>Henschel</i>				11.1944 RBD Oppeln, 14.06.1945 Nowy Sącz, 11.1947 Rzeszów, 08.1948 Trzebnia, 09.1948 Oświęcim, 12.1949 Sucha, 10.1956 Trzebnia, 09.1957 Dębica, 05.1958 Kraków Płaszów, 03.1960 Kraków Prokocim, 11.1963 Kraków Płaszów, 02.1971 Przeworsk, 11.1971 Żurawica, 26.10.1979 Nowy Sącz, X 30.04.1987
31	Ty2-1012 +32D43-102	52 3770	17 112	1944	Wiener				29.04.1944 RBD Oppeln, 03.1945 Sucha, 09.08.1947 Kraków Płaszów, 10.1950 Chabówka, 13.04.1951 Sucha, 14.01.1958 Chabówka, 26.03.1982 Nowy Sącz, 04.1982 Nowy Sącz, 13.03.1986 do Miłkovic, 01.05.1989 Legnica, X 15.08.1991

32	Ty2-1078 +32D43-200	52 5/00	14 303	1944	? MBA	14.303 Babelsberg 1944	12.383 (4294) Schwartzkopff 1943 14.07.1977	16.10.1972 Ty2-1095; 28.10.1966 Ty2-1056; 24.02.1962 Ty2-121; 30.11.1949 Ty2-708; od Ty2-620	08.1944 RBD Danzig, 1945 PKP grupa „C”, 02.1947 NG, 25.09.1948 Bydgoszcz, 12.12.1952 Lublin, 26.01.1960 Skarżysko- Kamienna, 01.10.1982 Nowy Sącz, X 17.03.1990
33	Ty2-1082 +30D43-281 wczesniej 32D47-24	52 5/06	14 310	1944	MB Babelsberg MBA	14.310 12798(4702) Schwartzkopff 28.09.1961; 27 570 Henschel od 1956; 15 481(3712) Borsig od 1972	11.432 (4063) Sosnowitz ? 17.05.1988	24.06.1982 Ty2-1226; 24.07.1975 Ty2-945; 13.08.1969 Ty2-1249; 22.04.1965 Ty2-865; 20.08.1960 Ty2-23; z Ty2-474	08.1944 RBD Danzig, 1945 PKP grupa „C”, 05.1945 NG, 05.1945 Skarżysko- Kamienna, 02.08.1948 Radom, 01.03.1950 Kraków Płaszów, 05.04.1950 Kraków, 11.1952 Kraków Płaszów, 05.1960 Dębica, 05.06.1960 Tarnów, 31.08.1961 Dębica, 01.11.1963 Przeworsk, 16.10.1964 Białystok, 13.07.1965 Ostrołęka, 04.1984 Nowy Sącz, X 05.07.1991

34	Ty2-1091 +32D43-181 wcześniejszej 32D43-85	52 5320	? 1344	1944	Krauss Maffei <i>Krenau</i>	16 831 Krauss 1944	12 931 (4704) Schwartzkopf ? 6.01.1989	21.04.1983 Ty2-410; 17.03.1977 Ty2-870; 23.02.1972 Ty2-996; 16.03.1966 Ty2-1120; 16.02.1961 Ty2-923; 1956 Ty2-922	11.03.1944 <i>Malkinia</i> , 07.04.1945 <i>Toruni GI.</i> , 16.11.1945 <i>Szczakowa</i> , 10.02.1947 <i>Kraków</i> , 31.12.1949 <i>Szczakowa</i> , 16.03.1953 <i>Trzebinia</i> , 21.08.1953 <i>Nowy Sącz</i> , 10.1953 <i>Sucha Beskidzka</i> , 01.12.1953 <i>Trzebinia</i> , 24.03.1956 <i>Przeworsk</i> , 22.09.1957 <i>Kraków Płaszów</i> , 16.10.1957 <i>Przeworsk</i> , 06.12.1957 <i>Kraków Płaszów</i> , 01.1958 <i>Przeworsk</i> , 04.1959 <i>Kraków Płaszów</i> , 01.01.1963 <i>Kraków Prokocim</i> , 03.1963 <i>Nowy Sącz</i> , 1984 <i>Nowy Sącz (MDp Stróże)</i> , X 16.09.1991
----	---	---------	-----------	------	--------------------------------	-----------------------	---	--	---

35	Ty2-1146 +30D43-333 wcześniejszej 32D43-262	52 7630	? 16 978	1944	? Wiener	14 017 (4027-kolej.) MB Babelsberg	16 637 (4374) Wiener LAG ? 25.02.1989	z Ty2-793; 21.10.1982 Ty2-388; 12.05.1976 Ty2-1333; 27.01.1970 Ty2-61; 31.12.1963 Ty2-20; 10.10.1957 Ty2-790	02.1944 RBD Oppeln, 1944 CUWS, 07.04.1945 Toruń – nieczytny; 07.1945 NG, 07.1945 Kielec, 25.07.1945 Częstochowa, 20.08.1945 Kielec, 08.09.1945 Częstochowa, 25.11.1945 Szczakowa, 25.10.1947 Łódź Kaliska, 06.04.1950 Kraków, 16.05.1950 Sucha Beskidzka, 10.01.1952 Rzeszów, 06.02.1952 Sucha Beskidzka, 01.1955 Kraków, 07.1957 Trzebinia, 09.1962 Przeworsk, 01.06.1964 Zurawica, 21.05.1966 Trzebinia, 07.09.1966 Nowy Sącz, 30.06.1975 Chabówka, 05.1976 Nowy Sącz, 1977 Nowy Sącz, X 16.09.1991
36	Ty2-1177 +32D43-604 wcześniejszej 30D43-134 32D47-83	52 6389	12 942	1944	Schwartzkopff	12 942 14 076 Babelsberg 23.10.1962; 60 939 (7785) 09.09.1967	17 098 (4731) Wiener LAG ? 22.02.1988	Ty2-1154; 10.11.1955 Ty2-1190; 25.05.1961 Ty2-791; 03.11.1970 Ty2-804; 07.07.1975 Ty42-130; 22.09.1981 Ty2-1384	25.02.1944 Riga, 02.1945 RBD Danzig, 1945 DOKP Gdańsk; nieczytny, 22.08.1945 Fablok – NRew, 02.09.1945 Oświęcim, 01.03.1949 Kraków, 02.04.1949 Oświęcim, 30.06.1949 Iarnów, 05.07.1949 Trzebinia, 25.06.1951 Kraków, 07.1961 Trzebinia, 11.1962 Kraków Prokocim, 03.1963 Nowy Sącz, X 16.09.1991

37	Ty2-1286 +32D43-278	52 56/19	3897 <i>Schichau</i>	1943	? <i>Schichau</i>	?	28 175(4535) Henschel 1944 14.08.1980	06.02.1976 Ty2-988; 21.03.1970 Ty2-339; 13.04.1964 Ty2-900; 23.12.1958 Ty2-55; 31.01.1953 Ty2-134; od Ty2-957	09.1943 RBD Königsberg, 09.08.1944 RBD Regensburg, 1945 CUHS (CSD), 27.01.1950 BeDŻ, 1959 LiDŻ, 25.12.1962 Leszno, 02.1969 Łuków, 05.1970 Nowy Sącz (MDp Stróżel), 10.1970 Nowy Sącz, X 30.04.1987
38	Ty2-1313 +32D43-302 wczesniej 30D42-1313 30D43-81	52 26/12	27 790	1943	Henschel	27 790 Henschel	16 508(3945) Krauss ? 20.02.1984	22.05.1971 Ty2-1127; 03.1956 Ty 2-1125; od Ty2-1376	12.1943 <i>Vacha</i> (RBD Erfurt), 05.1945 <i>Frankfurt/O</i> , 16.02.1947 <i>Briest Centralnyj</i> (<i>BIDŻ</i>), 23.08.1952 <i>Briest Wostocznyj</i> (<i>BIDŻ</i>), Do 1945 na kolejach DR, 1955 Brześć Centralny, do 1962 ZSRR, 16.02.1963 zakupiony przez PKP, 16.02.1963 Rozwadów, 05.1963 <i>Kraków Prokocim</i> , 17.12.1963 Kielec, 25.01.1967 Skarzynsko- Kamienna, 09.1982 Nowy Sącz, 02.1988 ostatnia praca, X 04.11.1989

39	Ty2-1384 +32D43-135 wczesniej 32D43-278	52 676	? 4229	1943 1944	BMAG Schwartzkopff Schichau	12.274 (7784)	15 563 (3730) ? ? 19.01.1988	(?); 16.04.1981 Ty2-810; 08.09.1975 Ty2-1007; 25.02.1971 Ty2-719, wczesniej Ty2-139 i Ty2-59	04.1944 RBD Königsberg, 1945 MP5, 28.07.1945 Stanisławów, 22.01.1959 Daugarpilis (Litwa), 13.02.1963 Stargard, (przekazany w Kaliningradzie), 03.1963 Szczecinek, 30.05.1963 Białogard, 04.07.1963 Szczecin, 05.10.1968 Szczecin-Port, 01.1974 Szczecin, 07.1974 Nowy Sącz, X 05.07.1991
40	Ty2-1402 +32D43-124	52 7497	? 1595	1944	? Skoda				07.1944 RBD Wten, 1945 CUWS (H), 1945 MP5 – niemiecki, 1950 OuzD, 1958 LiZD, 20.02.1963 przekazany PKP w Kaliningradzie, 09.07.1963 zakupiony przez PKP, 20.02.1963 Węgliniec, 11.1965 Oleśnica, 21.05.1966 Trzebita, 01.01.1971 Nowy Sącz, X 28.04.1987

Pełnie nazwy wytwórni parowozów:

Borsig: *Borsig Lokomotiv-Werke GmbH*, Henningsdorf b. Berlin

BMAG: *Berliner Maschinenbau AG (BMAG)*, Wildau b. Berlin (d. *Schwartzkopff*)

DWM Posen: *Deutsche Waffen und Munitionfabriken AG, Werk Posen* (d. H.Cegielski Sp. Akc.)

Esslingen: *Maschinenfabrik Esslingen*, Esslingen am Neckar

Henschel: *Henschel & Sohn*, Kassel

Krauss-Maffei: *Krauss-Maffei AG*, München-Allach

Krenau: *Oberschlessische Lokomotivfabrik AG Kattowitz, Werk Krenau* (d. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce Sp. Akc., Chrzanów)

MBA: *Maschinenbau und Bahnbedarf AG*, Berlin

O&K: *Orenstein & Koppel*, Berlin-Drewitz (od 1938 r. MBA: *Maschinenbau und Bahnbedarf AG*, Berlin)

Schichau: *Ferdinand Schichau Maschinen und Lokomotivfabrik AG*, Elbing

Schwartzkopff: *Louis Schwartzkopff*, Wildau b. Berlin (późn. *Berliner Maschinenbau AG (BMAG)*, Wildau b. Berlin)

Wiener: *Wienier Lokomotivfabrik AG*, Wien-Floridsdorf

Producenci kotłów:

Babelsberg: *Bahnbedarf*, Potsdam-Babelsberg

Babcock, Zieleniewski – Sosnowiec

Ferrum: *Ferrum*, Sosnowitz

Sosnowitz: j.w.

Krupp: *Friedrich Krupp Maschinenfabriken*, Essen

Lokwerke Bremen

Skróty:

BeDŻ: *Bieloruskie Drogi Żelaznyje*

BlDŻ: *Bieloruskie Drogi Żelaznyje*

CUWS (CSD): *Cientralnoje Uprawlenije Wojennyh Soobszczzenij*, Centralny Zarząd Komunikacji Wojskowej (dla kolei CSD)

CUWS (H): *Cientralnoje Uprawlenije Wojennyh Soobszczzenij*, Centralny Zarząd Komunikacji Wojskowej (dla kolei MAV)

LiŻD: *Litewskie Żelaznyje Drogi*

MPS

OBD: *Ostbahndirektion*

OdŻD

RBD: *Reichsbahndirektion*

Zestawienie ostatnich parowozów TKt48 będących na stanie MD Nowy Sącz

L.P.	Seria i numer	Nr fabr.	Rok prod.	Producent	Nr pierwszego kotła	Nr kotła aktualny	Data instalacji kotła	Od parowozu
1.	TKt48-27	1553	1951	ZISPO Poznań	13 034 (6592-kolej.) Sosnowiec 1951	14 772 (7218-kolej.) Sosnowiec 1956	28.11.1983	TKt48-163; 21.04.1977 TKt48-173; 15.04.1977 TKt48-107
2.	TKt48-34	1560	1951	ZISPO Poznań				29.05.1951 Nasielsk, 27.05.1959 Kielce, 10.1963 Chełm, 26.05.1965 Sucha Beskidzka, 06.1967 Nowy Sącz, ostatnia praca – 02.1989 X 11.04.1989
3.	TKt48-62	1659	1951	ZISPO Poznań	13 046 (6627-kolej.)	14 419 (6687-kolej.)	?	01.09.1970 Nowy Sącz X 20.06.1986
4.	TKt48-63	1660	1951	ZPM im. Stalina Poznań	13 047 (6628-kolej.)	14 398	27.09.1977	12.12.1951 Bielsko-Biała, 30.05.1964 Zembrzydowice, 01.1965 Kędzierzyn, 06.1970 Rybnik, 01.08.1970 Nowy Sącz, X 27.07.1990
5.	TKt48-93	4456	1955	FABLOK Chrzanów				12.12.1951 Bielsko-Biała, 25.05.1954 Rybnik, 20.10.1954 Szczakowa, 09.06.1960 Orzesze, 01.02.1968 Zembrzydowice, 21.02.1963 Czechowice, 31.06.1964 Zembrzydowice, 28.10.1982 Nowy Sącz, X 27.07.1990
6.	TKt48-94	4457	1955	FABLOK Chrzanów	14 391	14 420	28.01.1982	04.12.1984 do Jasło 01.10.1955 Nowy Sącz X18.03.1992
7.	TKt48-96	4459	1955	FABLOK Chrzanów				01.10.1955 Nowy Sącz X 17.07.1967
8.	TKt48-115	4478	1955	FABLOK Chrzanów		12 963 (6596-kolej.)	30.04.1983	05.1976 Nowy Sącz X 09.12.1989

9.	TKi48-121	4484	1955	FABLOK Chrzanów						16.05.1984 Nowy Sącz X 15.11.1987
10.	TKi48-126	4489	1956	FABLOK Chrzanów						12.03.1984 Nowy Sącz 20.06.1986 do Jarocina
11.	TKi48-139	4729	1956	FABLOK Chrzanów	14 436	13 017	14.02.1979	TKi48-16		28.03.1956 Nowy Sącz X (27.07.1990) 16.04.1991
12.	TKi48-148	4738	1956	FABLOK Chrzanów	14 760 (7203-kolej.) Sosnowiec	14 760				16.07.1956 Rybnik, 21.07.1983 Nowy Sącz, ostatnia praca 08.1986, X 15.11.1987
13.	TKi48-157	4747	1956	FABLOK Chrzanów						10.1967 Nowy Sącz X 09.06.1986
14.	TKi48-162	4752	1956	FABLOK Chrzanów						02.1970 Nowy Sącz X 10.02.1988
15.	TKi48-166	4756	1956	FABLOK Chrzanów	14 767	13 062	09.01.1978	TKi48-88		31.08.1956 Nowy Sącz X 25.06.1990
16.	TKi48-168	4758	1956	FABLOK Chrzanów						22.03.1976 Nowy Sącz 13.05.1986 do Jarocin
17.	TKi48-175	4765	1956	FABLOK Chrzanów	14 786 (7230-kolej.) Sosnowiec	13 031 (6631-kolej.)	22.08.1981	z TKi48-66; 11.07.1975 TKi48-157		05.11.1956 Bielsko-Biała, 01.1965 Zebrzydowice, 01.1966 Sucha Beskidzka, 01.10.1976 Nowy Sącz X 08.07.1988
18.	TKi48-177	4767	1956	FABLOK Chrzanów	14 793 (7232-kolej.) Sosnowiec					22.11.1956 Bielsko-Biała, 06.1964 Czechowice, 24.04.1966 Skarżysko-Kamienna, 15.07.1969 Nowy Sącz, ostatnia praca 05.1986, X 28.04.1987

