

częstego stosowania w lokomotywowniach PKP, nigdy nie był używany w Wolsztynie. Wewnątrz klatki, za pomocą silników elektrycznych, podnoszone były dwa wagoniki, które po wywróceniu napełniały stojący obok parowóz.

25 Dźwigi i pojazdy pomocnicze:

- **Drezyna spalinowa WM-5 z 1958 r.** – pierwsza po wojnie konstrukcja polskiej drezyny o nośności 5 ton i prędkości 45 km/h. Używana w Wolsztynie i w Grodzisku Wielkopolskim.

- **Parowóz bezogniowy TKb b4 z 1912 r.** – najstarszy parowóz w Wolsztynie. Przeznaczony do prac manewrowych w zakładach przemysłowych pracował w Hucie Szczecin do lat 80. XX w.

- **Dźwиг francuski z 1913 r. firmy Stelers Otis Piure** – używany w warsztatach kolejowych i na szlakach pomorza, pochodzi ze skansenu w Choszcznie. Waga dźwigu to 32 t, udźwig 5 t.

- **Dźwиг produkcji Zakładów w Ostrowcu Świętokrzyskim** – używany do węglowania parowozów, jego udźwig to 1200 kg. Posiada ciekawy system stabilizujących odciągów szynowych.

26 **Schronisko kanalarzy** – miejsce odpoczynku dla pracowników usuwających z parowozów na kanale oczyszczonym popioł (szlakę). Praca na kanale była najcięższą w parowozowni – obrządzano tu kilkadziesiąt parowozów pozbywając się kilkunastu ton popiołu dziennie.

27 **Żuraw wodny** – jedyny z 4 istniejących czynny żuraw na stacji, wyprodukowany w Niemczech na początku XX w. Woda płynie do niego podziemnym rurociągiem z wieży wodnej, w kilkanaście minut napełniając zbiornik parowozu. Zimą obok żurawia ustawiany jest koksownik, by zapobiec zamarzaniu wody i uszkodzeniu urządzenia.

28 **Zasiek węglowy** – magazyn mieszczący ok. 3-miesięczne zapotrzebowanie węgla do celów trakcyjnych, zbudowany z żelaznych podkładów kolejowych z okresu I wojny światowej. Węgiel wyjeżdża z zasieku na uruchamianym elektrycznie taśmociągu.

29 **Dźwigi węglowe** – uruchamiane niegdyś ręcznie na korby, dziś napędzane silnikiem. Podnoszą wagoniki z 500 kg zapasem węgla, „koziokując” nad skrzynią węglową wypuszczają go. Niegdyś wagoniki załadowywano ręcznie, obecnie napełnia je taśmociąg.

Parowozy:

Tr5-65 – ostatni zachowany parowóz tej serii na świecie. Zbudowany w 1921 r. w Berlinie, przebudowany z serii Tp4 w 1938 r. w Pile. W latach 70. odstawiony, w 1994 r. odbudowany, od 2002 r. w Wolsztynie, przeniesiony z Jaworzyny Śląskiej.

Pm36-2 „Piękna Helena” – zbudowany w 1937 r. jako jeden z dwóch tej serii - model Pm36-1 o nowatorskiej, opływowej otulinie zdobył na wystawie światowej w Paryżu złoty medal. Przydomek zawdzięcza maszyniście, który nazwał ją imieniem swej żony, „w czasach późniejszych słowem „piękna” nawiązano do postaci z mitologii greckiej. Parowóz pospieszny o prędkości maks. 130 km/h i długości niemal 24m. W Wolsztynie od 1995 r.

Ok22-31 – przedwojenny polski parowóz do prowadzenia pociągów osobowych i lekkich pospiesznych. Jeden z dwóch zachowanych egzemplarzy tej serii będącej rozwinięciem konstrukcji parowozu pruskiego Ok1.

Ty1-76 – jeden z dwóch zachowanych w Polsce parowozów trzycylindrowych (trzeci cylinder wewnątrz ramy pod kotłem), wyprodukowany w 1919 r. we Wrocławiu. Sprawdzony z Gniezna nigdy nie służył w Wolsztynie, wycofany z ruchu w 1969 r.

PAROWOZOWNIA WOLSZTYN

Ostatnie miejsce na świecie, gdzie w codziennym ruchu planowym na normalnym torze spotkać można pracujący parowóz. Powstały w 1907 r. obiekt do dziś spełnia rolę zaplecza technicznego dla funkcjonujących lokomotyw parowych. Jest też miejscem, gdzie na co dzień zobaczyć można wszystkie czynności związane z przygotowaniem parowozu do jazdy, odbywające się tu niezmiennie od ponad stu lat, m.in. obrządzanie parowozu ze szlakowaniem, wodowaniem i węglowaniem, a także przeglądy i naprawy.

Parowozownia jest Instytucją Kultury Samorządu Województwa Wielkopolskiego, której organizatorami są Województwo Wielkopolskie, Gmina Wolsztyn, Powiat Wolsztyński, współorganizatorem PKP CARGO SA. Celem „żywej parowozowni” jest zachowanie spuścizny dawnego transportu kolejowego oraz ochrony związanego z nim, ginącego dziedzictwa kulturowego i przekazania go przyszłemu pokoleniom.

PAROWOZOWNIA WOLSZTYN



ul. Fabryczna 1, 64-200 Wolsztyn
+48 68 419 17 93 / 663 294 664



Przewodnik (grupy zorganizowane)
506 985 166



info@parowozowniawolsztyn.pl
www.parowozowniawolsztyn.pl



/ParowozowniaWolsztyn



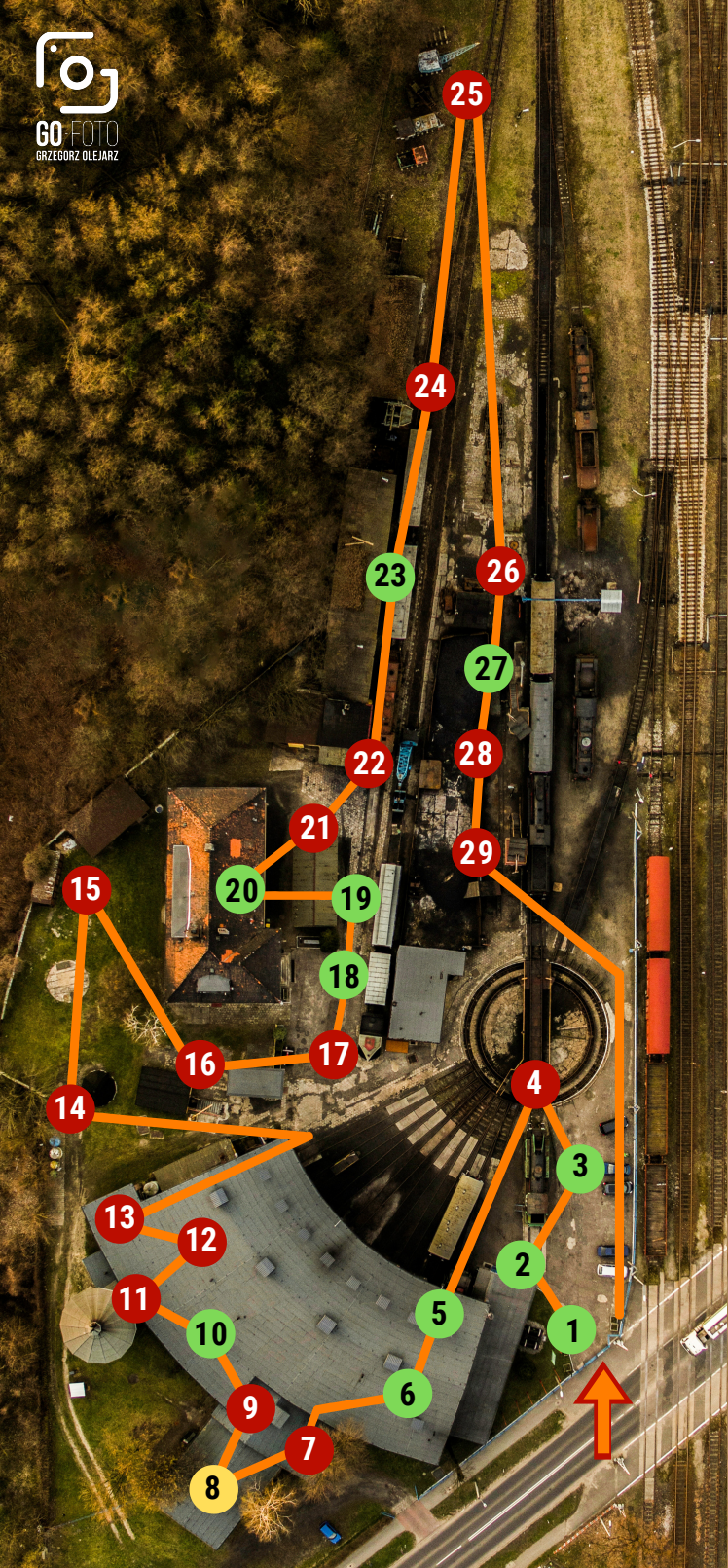
PAROWOZOWNIA WOLSZTYN

Trasa zwiedzania



Trasa zwiedzania prowadzi po parowozowni będącej czynnym zakładem pracy, na który składa się kompleks budynków i urządzeń służących do naprawy i obsługi lokomotyw parowych. Prosimy o przestrzeganie "Regulaminu zwiedzania" oraz zwiedzanie zgodnie z poniższymi wskazówkami:

- Pomieszczenia / ekspozycje udostępnione dla zwiedzających
- Wejście tylko za zgodą i przy obecności pracownika
- Zwiedzanie możliwe tylko z zewnątrz



- 1 Wózek tendrowy typu „Diamonda”** – wzorowany na konstrukcjach amerykańskich, stosowany w tendrach przy parowozach pospiesznych Pu29 i Pt31 budowanych w latach 1929-39 przez fabrykę lokomotyw w Chrzanowie. Dane techniczne: seria 32D29, pojemność skrzyni węglowej / wodnej – 10t/32m³, prędkość maks. 110 km/h, średnica kół 1000 mm.
- 2 Zegar typu kolejowego** – charakterystyczny dla dworców kolejowych zegar wyprodukowany w 1908 r. w fabryce zegarów wieżowych braci Momma w Głogowie. Główny mechanizm znajduje się w zegarze stojącym w dyspozytorni napędzając dwie tarcze widoczne na zewnątrz budynku.
- 3 Parowóz Tkt48-143** – jeden z najlepszych polskich parowozów, przeznaczony do obsługi ruchu podmiejskiego w okolicy Warszawy. Pod koniec lat 80. prowadził pociągi osobowe na liniach podgórskich i drugorzędnych. Do dziś istnieje 37 ze 191 sztuk wyprodukowanych dla PKP.
- 4 Obrotnica** – jedno z najważniejszych urządzeń Parowozowni – kieruje parowozy do hali napraw oraz pozwala na obracanie parowozów przodem do kierunku jazdy, dzięki czemu mogą rozwijać maksymalną prędkość. Urządzenie w 1946 r. przeniesione z Kożuchowa. Średnica 20,5 m, napęd z 1908 r., do którego dorobiono silnik elektryczny. Tory prowadzące do i z obrotnicy pochodzą z lat 1881-1908.
- 5 Hala postojowa parowozów** – typ wachlarzowy (kształt widziany z góry), budowana w dwóch etapach – stanowiska 1-4 w 1907 r., 4-8 w 1909 (oryginalny plan przebudowy znajduje się w sali muzealnej). Wykonuje się w niej przeglądy i naprawy lokomotyw. Wewnątrz widać kanały rewizyjne, dymochłony w dachu, piece ogrzewcze. Przed 1995 r. posadzkę stanowiły stuletnie, ustawione pionowo cegły, do dziś zachowane w kanałach.
- 6 Piec od suszenia piasku** – pozwalał wysuszyć i, dzięki systemowi sprężonego powietrza, samoczynnie nasypać piasek do znajdującej się na kotle parowozu piasecznicy. Piasek zapobiega ślizganiu się kół lokomotywy przy ruszaniu, szczególnie przy ciężkich pociągach i na mokrych szynach. Obok znajduje się piecyk podgrzewający wodę do mycia rąk rzemieślników.
- 7 Spawalnica** – wykonuje się tu naprawy zużytych elementów oraz prace spawalnicze na mniejszych częściach parowozów. Pomieszczenie wyposażone w stół spawalniczy oraz spawarki elektryczne i gazowe, ogrzewane pięknym, bogato zdobionym piecem żeliwnym.
- 8 Warsztat napraw z narzędziownią** – kryty dachem o drewnianej konstrukcji niezmienionej od momentu budowy w 1940 r., ogrzewany piecem typu „Hohenzollern” zbudowanym z żeliwnych kręgów umożliwiających regulację wysokości. W warsztacie codziennie odbywa się naprawa części parowozów - użytkowane tu maszyny pochodzą z I poł. XX w.
- 9 Odlewnia** – panewki (elementy układu biegowego parowozu) co jakiś czas wymagają przelania nowym stopem łożyskowym. W pomieszczeniu znajduje się piec do wytopu metalu, stół, na którym kładzie się wylewaną panewkę oraz stanowisko do oczyszczania korpusu panewki z resztek stopu.
- 10 Kuźnia z młotem do kucia swobodnego** – poza spawaniem pewne elementy przy wykonywaniu napraw należy podgrzewać, wyginać i kształtować młotami. Używane do dziś stanowisko kowala składa się ze stołu z paleniskiem, młota elektrycznego oraz kowadeł.
- 11 Wieża wodna** – zbudowana w latach 1906-07 jest jednym z najważniejszych urządzeń w parowozowni umożliwiając uzupełnienie zapasu wody parowozu. Pochodząca z sąsiedniego jez. Berzyńskiego woda przelewana jest do studni i za pomocą pomp tłoczona do znajdującego się w szczycie wieży zbiornika o pojemności 100 m³, skąd trafia do żurawia wodującego parowóz na kanale oczyszczowym.
- 12 Zapadnia do wymiany osi parowozowych** – urządzenia zamontowane

- na kanałach 6 i 7 składające się dźwigników, które unoszą i opuszczają pojedyncze osie z parowozów. Czynnikiem napędowym jest woda, którą spręża się za pośrednictwem powietrza z kompresora. Przeniesione ze Zbąszczyńskie urządzenie jest w Wolsztynie od 1940 r.
- 13 Kompresorownia** – pomieszczenie z zestawem urządzeń służących do sprężania powietrza, które rozprowadzane jest po całej parowozowni. Kompresor napędza silnik elektryczny, powstające ciśnienie ma wartość 6 Atm. Powietrze jest wykorzystywane przy zapadni w odlewni oraz na warsztacie do wykonywania prób urządzeń parowych po naprawach.
- 14 Studnia kopana (grzybek)** – jedna z pierwszych budowli powstałych na terenie Parowozowni, stanowi element stacji wodnej o odpowiadającej wieży wodnej objętości 100 m³. Tu w pierwszej kolejności splywa pochodząca z jeziora woda, wtłaczana następnie do zbiornika wieży.
- 15 Pudło wagonu przeciwpożarowego** – nadwozie wagonu towarowego kolei pruskich zbudowanego pod koniec XIX w. Do lat 80. był to wagon przeciwpożarowy Lokomotywowni Wolsztyn, w którym znajdowała się motopompa i inny sprzęt gaśniczy. Nadwozie służy za magazyn części.
- 16 Magazyn zagłębiowy** – parowozu do bezawaryjnej pracy potrzebują olejów do smarowania mechanizmów. W magazynie znajduje się zapas olejów trzech typów: osiowy, sprężarkowy i cylindrowy. W związku z zagrożeniem pożarowym zagłębiono go w ziemi i umiejscowiono z dala od innych budynków.
- 17 Plug odśnieżny** – przebudowany z pochodzącego z 1883 r. tendra od parowozu pruskiej serii P2. Plugi tego rodzaju używane były do usuwania zasp śnieżnych do wysokości jednego metra, szybkość podczas pracy nie przekraczała 30 km/h. Używany w Wolsztynie do końca lat 70. brał udział w zimie stulecia na przełomie lat 1978/79.
- 18 Wagon ratownictwa technicznego** – budowy francusko-belgijskiej z 1911 r. Zgromadzono w nim kolekcję sprzętu ratunkowego m.in. podnośniki, liny, wózki transportowe.
- 19 Wagon osobowy 3-osiovy** – będący niegdyś podstawowym środkiem transportu na PKP wagon produkcji niemieckiej z 1909 r. Pierwotnie przejście przez całą jego długość możliwe było tylko po pomoście zewnętrznym, stąd nazwa „bocznik”. Posiada 3 przedziały klasy 1 i 2, toaletę oraz na dachu świetlik doświetlający wnętrze.
- 20 Dawna noclegownia z salą muzealną** – wybudowana w latach 1951-53 z przeznaczeniem na szatnie dla pracowników i pokoje noclegowe dla drużyn parowozów, które zjeżdżały do Wolsztyna na odpoczynek nocny. W latach 90. na piętrze urządzono hotel, w części szatni salę muzealną.
- 21 Drezyny ręczne** – specjalne pojazdy pomocnicze wykorzystywane na kolei przy pracach utrzymania szlaków w dobrym stanie. Jeździły ekipy naprawiające tory, większymi przewożono szyny oraz elementy torowiska.
- 22 Dźwig EDK-80** – zbudowany w 1966 r. w dawnej NRD dźwig o napędzie spalinowym i elektrycznym. Użytkowany do napełniania zasieków węglowych, sporadycznie do nawęglania parowozu – pojemność czerpaka to 2 t. Niegdyś węgiel z wagonów do zasięgu sypany był ręcznie, przy czym dzienny rozchód węgla w Parowozowni w latach 70. dochodził do 100 ton czyli ok. półtora wagonu.
- 23 Tokarki do zestawów kołowych** – spotykane tylko na kolei, służyły do nadawania odpowiedniego profilu części tocznych osi. Najczęściej jest to wykonywane podczas napraw okresowych parowozów. Ekspozyty pochodzą ze skansenu w Hoszczynie.
- 24 Wyciąg Teudtloffa** – służy do nawęglania parowozów. Wyprodukowany w 1955 r. w ZNTK Piła pochodzi z Kluczborka lecz, mimo