
Drogi Czytelniku, coraz mniej jest w kraju kolei wąskotorowych, a te, które przetrwały najtrudniejszy okres, lata świetności mają za sobą. Wiele linii już skasowano, na innych pociągi przewożą tylko towary lub turystów.

Romantyczne ciuchcie służyły ludziom tak, jak umiały najlepiej, wiąże się z nimi wiele wspomnień z okresu II wojny światowej, powoli stają się zabytkami pamiętającymi wiek XIX, a na temat polskich kolei wąskotorowych nie powstaje za wiele publikacji.

Wiadomo powszechnie, że koleje wąskotorowe w polskim transporcie spełniają funkcję pomocniczą i niemal giną w cieniu normalnotorowego giganta. Mówiąc o kolejach PKP, słyszy się przeważnie o liniach magistralnych, ich znaczeniu, pracy, modernizacji i zadaniach przewozowych. Wąskie tory są zawsze traktowane marginesowo. Jeżeli jednak dokładnie przypatrzymy się ich pracy, to przekonamy się, że i one spełniają ważną rolę w transporcie regionu, a w stosunku do swojej wielkości przewożą dużo towarów.

Na pewno warto pisać o ciuchciach, warto — bowiem coraz trudniej o zebranie autentycznego

materiału fotograficznego, uchwycenie niepowtarzalnej atmosfery poszczególnych linii, a tym samym przekazanie prawdy o ich życiu. Gwałtowny rozwój transportu samochodowego po 1950 roku sprawił, że wiele linii wąskotorowych rozebrano. Często robiono to w dużym pośpiechu, nie myśląc o gromadzeniu materiału dokumentacyjnego, a przecież bilet, który po podróży wyrzucono do kosza, dziś też jest dokumentem świadczącym o istnieniu linii.

Być może moda retro, a na pewno bogactwo techniczne i historyczne związane z kolejami wąskotorowymi sprawiły, że w Polsce interesują się nimi coraz częściej hobbisci i modelarze kolejnictwa. Podobnie jest w innych krajach. Za granicą powstaje wiele klubów miłośników kolei wąskotorowych, powstają muzea, tworzy się liczne skanseny. Niektóre zabytkowe linie służą do dziś turystom i miłośnikom kolejnictwa.

W Polsce regionalne Muzeum Kolei Wąskotorowych powstało w roku 1972 w Wenecji koło Żnina. W miesiącach letnich są uruchamiane na liniach wąskotorowych pociągi dla turystów. Kursują one na kolejach PKP (kolej żnińska na

trasie Żnin–Wenecja–Biskupin–Gąsawa, kolej gdańska na trasie Prawy Brzeg Wisły–Stegna Gdańska) oraz na kolejach leśnych (kolej bieszczadzka na trasie Rzepedź–Nowy Łupków–Cisna). Skansen kolei wąskotorowych założono w Gryficach. Projektuje się podobne w okolicach Włocławka i Warszawy.

Duży wkład w ochronę zabytkowego taboru kolei wąskotorowych ma Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Zarejestrowany w nim tabor wąskotorowy gromadzi się w określonych miejscach. W przyszłości wzbogaci on skanseny i muzea.

Drogi Czytelniku, ta praca nie jest wyczerpującą monografią ani encyklopedią kolei wąskotorowych w Polsce, lecz jedynie skromnym zbiorem podstawowych wiadomości o nich.

W cyklu „Nasze Koleje” powstaną na pewno następne pozycje omawiające obszerną, bogatą i ciekawą tematykę kolejnictwa wąskotorowego. Sądzę, że stworzą one interesującą całość, rzetelnym opracowaniem przyczynią się do popularyzacji tej tematyki wśród młodzieży, a starszym przypomną czasy, kiedy było gwarno i tłoczno w wagonach kolei wąskotorowych PKP.

W książce starałem się przekazać jak najwięcej informacji o kolejach wąskotorowych. Ze względu na obszerność tego tematu byłem zmuszony do wyboru i omówienia zagadnień, które uznałem za najważniejsze. Jeżeli po przeczytaniu książki stwierdzicie, że nie ma w niej tego wszystkiego co spodziewaliście się znaleźć, to nie miejcie tego autorowi za złe. Z pewnością inne książki o tej tematyce wzbogacą Waszą wiedzę o kolejach wąskotorowych.

Wydawnictwa Komunikacja

5. TABOR KOLEI WĄSKOTOROWYCH PKP



5.1. OZNACZANIE WĄSKOTOROWYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

Na kolejach wąskotorowych przejętych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w roku 1918 poszczególne jednostki taboru miały oznaczenia kolei macierzystych. W roku 1926 wprowadzono nowe oznakowanie taboru wąskotorowego, składające się z symboli cyfrowych, które określały szerokość toru i numer inwentarzowy.

Do określania serii parowozu wprowadzono symbole literowe składające się czasami z dwóch liter, które określały liczbę osi napędnych i niektóre cechy parowozu. Litera B oznaczała dwie osie napędne, litera C — 3, litera D — 4, litera E — 5 itd. Małe litery oznaczały: t — parowóz bez tendra (tendrzak z niewielkimi skrzyniami na wodę i węgiel), h — parowóz z przegrzewaczem pary, s — parowóz firmy Schwartzkopff. W użytkowaniu system ten okazał się niedogodny.

Już w roku 1930 tabor budowany w wytwórniach krajowych otrzymywał nowe oznaczenia serii. Budowane od roku 1929 parowozy typu Wilno oznaczono symbolem Wp29.

Podczas II wojny światowej wszystkie parowozy wąskotorowe oznaczono symbolem 99 oraz numerami inwentarzowymi kolei niemieckich. Parowozy kolei górnośląskiej oznaczono numerami 99 401 do 99 460; kolei o szerokości toru 600 mm — 99 1501 do 99 1525, 99 1531 do 99 1606, 99 1611 do 99 1633 i 99 3317 do 99 3318; kolei o szerokości toru 750 mm — 99 2501 do 99 2560, 99 2571 do 99 2584 i 99 4051.

Wszystkie koleje prywatne i samorządowe miały odrębne znakowanie taboru dostosowane do własnych potrzeb.

Po II wojnie światowej tabor wąskotorowy, który otrzymały PKP, oznaczono nowymi symbolami i numerami inwentarzowymi. Podobnie jak przed wojną, system ten nie był dobry. Zmieniono go w roku 1960 i w tej postaci obowiązuje on do dzisiaj.

Symbole parowozów są literowo-cyfrowe.

Litery określają:

— rodzaj parowozu:

P — parowóz z tendrem,

T — parowóz bez tendra (tendrzak);

- układ osi napędnych:
 - y — trzy osie napędne,
 - x — cztery osie napędne,
 - w — pięć osi napędnych,
 - z — sześć osi napędnych,
 - dla dwóch osi napędnych nie ma symbolu;
- układ osi tocznych:
 - a — oś toczna z przodu,
 - b — oś toczna z tyłu,
 - n — osie toczne z przodu i z tyłu.

Parowozy z dostaw UNRRA miały dodatkowo literę u bez określenia mocy ani lat zatwierdzenia konstrukcji.

Cyfry określają:

- moc parowozu obcej budowy:

- 1 — do 60 KM,
- 2 — od 61 do 80 KM,
- 3 — od 81 do 100 KM,
- 4 — od 101 do 120 KM,
- 5 — od 121 do 150 KM,
- 6 — od 151 do 180 KM,
- 7 — od 181 do 220 KM,
- 8 — od 221 do 300 KM,
- 9 — powyżej 300 KM;

- ostatnie dwie cyfry roku zatwierdzenia konstrukcji parowozów produkowanych w kraju.

Symbole cyfrowe oznaczające szerokość toru

i numer inwentarzowy są następujące:

- od 0001 do 1000 — 600 mm,
- od 1001 do 2000 — 750 mm,
- od 2001 do 2800 — 785 mm,
- od 2801 do 3000 — 800 mm,
- od 3001 do 4000 — 1000 mm.

Tendry parowozów wąskotorowych są podzielone ze względu na sposób połączenia z parowozem i odpowiednio oznaczane:

- Pt — tender połączony z parowozem na stałe,
- Zt — tender doczepny.

Cyfra występująca za tym symbolem oznacza pojemność skrzyni wodnej tendra w metrach sześciennych.

Następny symbol literowy oznacza liczbę osi tendra:

- y — tendry trzyosiowe,
- x — tendry czteroosiowe,
- dla tendrów dwuosiowych nie ma symbolu.

Do symbolu tendrów budowanych w kraju dodaje się dwie ostatnie cyfry roku zatwierdzenia konstrukcji.

Numery inwentarzowe tendrów z określeniem szerokości toru oznaczają się liczbami od 5001 do 5500.

Przykłady oznakowania parowozów i tendrów przedstawiono w tablicach 5.1 i 5.2.

TABLICA 5.1

PRZYKŁADY OZNACZANIA PAROWOZÓW WĄSKOTOROWYCH PKP

Symbol parowozu	Wyjaśnienie symbolu		
	rodzaj parowozu	układ osi	inne dane
T1	bez tendra	0-2-0	moc do 60 KM
Ta2	bez tendra	1-2-0	moc od 61 do 80 KM
Tb3	bez tendra	0-2-1	moc od 81 do 100 KM
Tya2	bez tendra	1-3-0	moc od 61 do 80 KM
Txb5	bez tendra	0-4-1	moc od 121 do 150 KM
Pyl	z tendrem	0-3-0	moc do 60 KM
Px48	z tendrem	0-4-0	konstrukcja polska z 1948 r.
Pxu	z tendrem	0-4-0	z dostaw UNRRA

TABLICA 5.2

PRZYKŁADY OZNACZANIA TENDRÓW WĄSKOTOROWYCH PKP

Symbol tendra	Wyjaśnienie symbolu			
	sposób połączenia tendra z parowozem	pojemność zbiornika wody [m ³]	liczba osi	inne dane
Pt2	połączony na stałe	2	2	
Pt4y	połączony na stałe	4	3	
Pt6x29	połączony na stałe	6	4	konstrukcja polska z 1929 r.
Pt6x48	połączony na stałe	6	4	konstrukcja polska z 1948 r.
Zt2	doczepny	2	2	
Zt3y	doczepny	3	3	
Zt4x	doczepny	4	4	
Zt6x29	doczepny	6	4	konstrukcja polska z 1929 r.

Spalinowe pojazdy trakcyjne, ze względu na ich małą liczbę, były oznaczane przed rokiem 1939 tylko numerami kolejnymi. Na niektórych konstrukcjach budowanych od roku 1936 przez wytwórnie krajowe przed numerem kolejnym umieszczano literę M.

Zmianę oznaczeń przeprowadzono w roku 1960 i wprowadzono nowe symbole: L — lokomotywa spalinowa, M — wagony silnikowe.

Symbole oznaczające liczbę osi pojazdu są takie same jak dla oznaczania parowozów.

Pozostałe oznaczenia literowe są następujące:

- c — pojazd trakcyjny ma silnik spalinowy niskoprężny,
- d — pojazd trakcyjny ma silnik spalinowy wysokoprężny,
- a — pojazd trakcyjny ma silnik elektryczny zasilany z akumulatorów,
- f — lokomotywa ma przedział bagażowy.

Do określenia rodzaju przekładni stosuje się symbole cyfrowe: 1 — przekładnia mechaniczna, 2 — przekładnia hydrauliczna, 3 — przekładnia hydrauliczno-mechaniczna, 4 — przekładnia elektryczna.

Symbole cyfrowe oznaczające szerokość toru i numer inwentarzowy lokomotywy spalinowej są następujące:

- od 001 do 100 — 600 mm,
- od 101 do 300 — 750 mm,
- od 301 do 380 — 785 mm,
- od 381 do 400 — 800 mm,
- od 401 do 500 — 1000 mm.

W oznaczeniu wagonów silnikowych obok litery M może występować drugi symbol, oznaczający klasę:

- A — pierwsza klasa,
- B — druga klasa.

Symbole cyfrowe oznaczające szerokość toru i numer inwentarzowy wagonu silnikowego są następujące:

- od 001 do 100 — 600 mm,
- od 101 do 280 — 750 mm,
- od 281 do 300 — 785 mm,
- od 401 do 410 — 800 mm,
- od 301 do 400 — 1000 mm.

Przykłady oznakowania wąskotorowych pojazdów spalinowych przedstawiono w tablicach 5.3 i 5.4.

TABLICA 5.3

PRZYKŁADY OZNACZANIA WĄSKOTOROWYCH LOKOMOTYW SPALINOWYCH PKP

Symbol lokomotywy spalinowej	Wyjaśnienie symbolu			
	rodzaj lokomotywy	liczba osi	rodzaj silnika	rodzaj przekładni
Lc1	bez przedziału bagażowego	2	niskoprężny	mechaniczna
Lyc2	bez przedziału bagażowego	3	niskoprężny	hydrauliczna
Lxc4	bez przedziału bagażowego	4	niskoprężny	elektryczna
Ld1	bez przedziału bagażowego	2	wysokoprężny	mechaniczna
Lyd2	bez przedziału bagażowego	3	wysokoprężny	hydrauliczna
Lxd4	bez przedziału bagażowego	4	wysokoprężny	elektryczna
Lfxdl	z przedziałem bagażowym	4	wysokoprężny	mechaniczna
Lfxd2	z przedziałem bagażowym	4	wysokoprężny	hydrauliczna

TABLICA 5.4

PRZYKŁADY OZNACZANIA WĄSKOTOROWYCH WAGONÓW SILNIKOWYCH PKP

Symbol wagonu silnikowego	Wyjaśnienie symbolu			
	klasa	liczba osi	rodzaj silnika	rodzaj przekładni
MBc1	2	2	niskoprężny	mechaniczna
MBd2	2	2	wysokoprężny	hydrauliczna
MByc1	2	3	niskoprężny	mechaniczna
MBxd4	2	4	wysokoprężny	elektryczna
MAxd1	1	4	wysokoprężny	mechaniczna
MABxd1	1 i 2	4	wysokoprężny	mechaniczna
MBxa	2	4	elektryczny zasilany z akumulatorów	
MBya	2	3	elektryczny zasilany z akumulatorów	

5.2. PAROWOZY

W roku 1918 Ministerstwo Kolei Żelaznych przejęło 455 parowozów różnych typów i na różne szerokości torów. Większość z nich była w złym stanie technicznym. Trzeba było złomować 132 parowozy, a 92 sprzedano prywatnym przedsiębiorstwom, ponieważ ich moc, poniżej 60 KM, nie odpowiadała wymogom kolei państwowych.

Większość przejętych parowozów pochodziła z firm niemieckich: Orenstein & Koppel, Henschel & Sohn, Hanomag, Borsig, Schwartzkopff, Hohenzollern, Maffei i Vulcan. Były też parowozy z fabryk rosyjskich, austriackich, węgierskich, francuskich i amerykańskich.

W 1922 roku z 231 parowozów na naprawę oczekiwało aż 128. Chcąc poprawić katastrofalny stan ówczesnych pojazdów trakcyjnych, do roku 1923 zakupiono za granicą 83 parowozy oraz uruchomiono warsztaty naprawcze. Dzięki szybkim i solidnym naprawom ogólny stan pojazdów trakcyjnych w roku 1924 był zadowalający.

Zaraz po wojnie najbardziej rozpowszechnionym typem parowozu na tor szerokości 600 mm był parowóz wojskowych kolei polowych (Brigadenlokomotive für Heeres Feldbahnen, w skrócie HF). Był on przez długie lata podstawowym

pojazdem trakcyjnym PKP. Wprawdzie miał moc zaledwie 60 KM, ale niewielki nacisk 4 t/oś pozwalał go eksploatować nawet na torach położonych prowizorycznie.

Parowozy tego typu produkowane przez wytwórnie niemieckie różniły się nieraz szczegółami budowy. Część z nich miała długie czterooosiowe tendry przyczepne, część zaopatrzono w baniasty iskrochron wirowy na kominie. Dzięki niemu mogły pracować w lasach.

Prototypową serię parowozu typu HF zbudowano w roku 1911 w firmie Orenstein & Koppel w Berlinie. Parowozy tej serii miały nieco inny rozstaw osi oraz mechanizm parorozdzielczy systemu Heusingera. Jeden parowóz z serii prototypowej stoi obecnie w Muzeum Kolei Wąskotorowych w Wenecji, oznaczony serią PKP Tx2 355. Pozostałe parowozy typu HF, budowane seryjnie w latach 1913–1919, miały mechanizm parorozdzielczy systemu Stephensa, osie przesuwne systemu Klien-Lindera. Dzięki tym osiom mogły jeździć na liniach z łukami o promieniu 18 m.

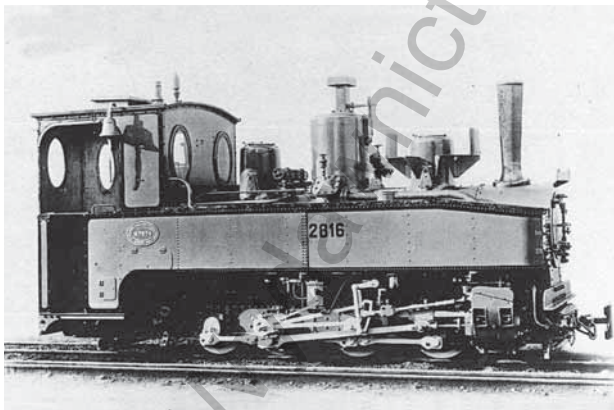
Parowozy typu HF, oznaczone na PKP seriami Tx1 i Tx2, eksploatowano do roku 1970.

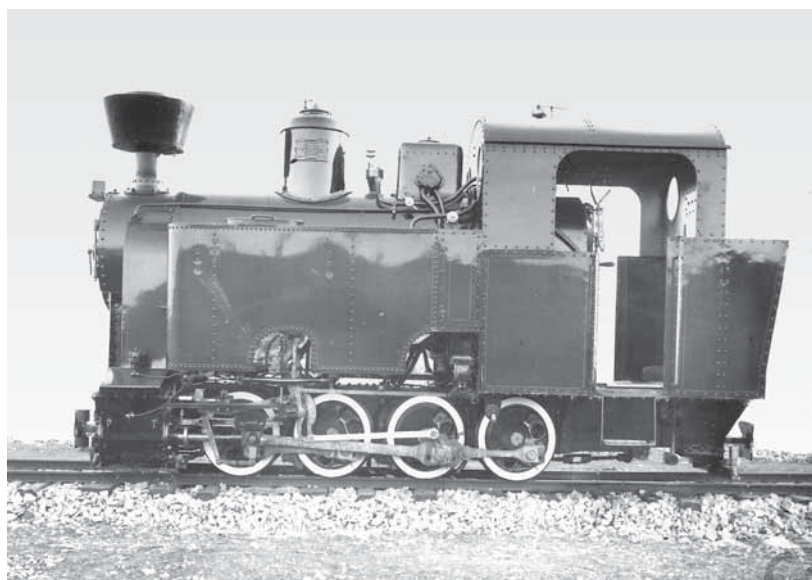
Drugim typem parowozu wojskowego na tor szerokości 600 mm był parowóz podwójny. Kilka egzemplarzy tego typu znalazło się po I wojnie światowej na kolejach państwowych. Na kolei kujawskiej zwano go potocznie „dubelt-deker”, gdyż były to właściwie dwa parowozy połączone ze sobą od strony budki maszynisty. Moc 80 KM, nacisk zestawu kołowego na tor 2,6 t, siła pociągowa na haku 20 kN i niewielki zapas paliwa to typowe cechy tego parowozu. Produkowano go w wytwórniach niemieckich od roku 1898. Parowozy podwójne pracowały przy budowie kolei bydgoskiej, wyrzyskiej i żnińskiej, a podczas I wojny przy budowie linii Lubicz–Nasielsk i Mątwy–Stryków.

Na PKP nie spełniły one należycie swojego zadania, a 4 sztuki, które pracowały na kolei kujawskiej, skreślono z inwentarza już w roku 1922.

Innym interesującym parowozem, którego kilka egzemplarzy eksploatowano w Polsce,

5.1. PAROWOZY TYPU HF, OZNACZONE NA PKP SYMBOLAMI Tx1 i Tx2, EKSPLOATOWANO W POLSCE DO ROKU 1970 (fot. B. Pokropiński)





5.2 W PIERWSZEJ FABRYCE LOKOMOTYW W POLSCE W CHRZANOWIE PIERWSZY PAROWÓZ WĄSKOTOROWY ZBUDOWANO W ROKU 1926. POMIMO KRÓTKIEGO TERMINU DOSTAWY I TRUDNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA POWSTAŁA UDANA KONSTRUKCJA, KTÓREJ DUŻĄ ZALETĄ BYŁO M.IN. EKONOMICZNE SPALANIE WĘGLA

był przeznaczony dla wojskowych kolei polowych parowóz z podwójnym kotłem Fairliego. Skonstruował go Pechot Bourdon. Budowano te parowozy od roku 1887 dla fortyfikacji wojskowych w południowej Francji. W chwili wybuchu I wojny światowej parowozy te pracowały na kolejach polowych pod Verdun. Na PKP pełniły one służbę na kolei jędrzejowskiej. Następnie odstąpiono je innym resortom. Po II wojnie światowej dwa z nich pracowały na kolei leśnej w okolicach Mielca. Gdy już nie nadawały się do eksploatacji, zełomowano je. Jeden parowóz tego typu znajduje się w Muzeum Komunikacji w Dreźnie. Udaną konstrukcją, przeznaczoną również dla wojskowych kolei polowych, był parowóz o pięciu osiach napędnych, budowany od roku 1918. Kilka sztuk tego typu eksploatowano na PKP (seria Tw1). W latach 1958–1966 odstąpiono je cukrowniom lub złomowano.

Z parowozów innych typów na tor 600 mm eksploatowano na PKP parowozy o dwóch i trzech osiach napędnych. Używano tych parowozów do prac pomocniczych na krótkich odcinkach.

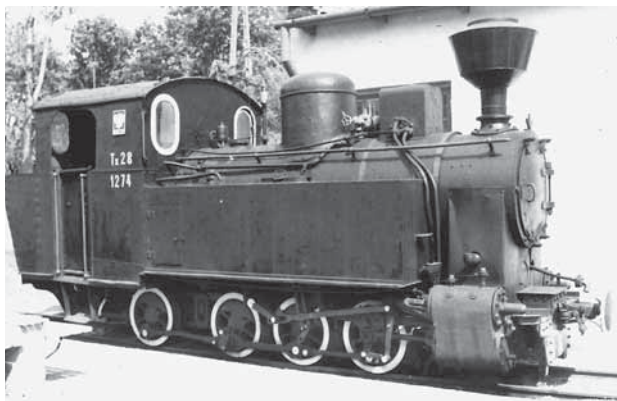
W latach 1919–1923 zakupiono za granicą pewną liczbę parowozów na tor 600 mm.

Najlepszymi i najbardziej udanymi pod względem konstrukcji były parowozy firmy Hanomag z roku 1923, będące w eksploatacji na PKP jeszcze w końcu lat 70. XX stulecia (seria Tx4). Parowozy te przebudowywano nawet na tor 750 mm, a również stosowano do nich tendry doczepne.

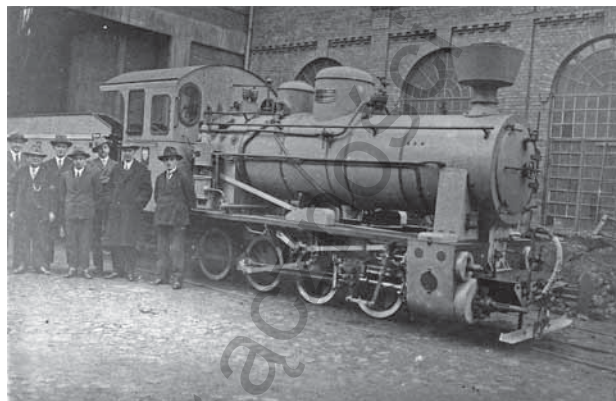
W latach 1919–1923 najwięcej parowozów na tor szerokości 750 mm pochodziło z Rosji. Miały one po trzy osie napędne oraz tendry doczepne. Budowano je w latach 1913–1916 w Kołomeńskiej Fabryce Parowozów w Kołomnie, a nazywano potocznie przez kolejarzy „kołomenkami”. Na PKP pełniły służbę do roku 1968.

Na kolejach o szerokości toru 760 mm eksploatowano parowozy o trzech lub czterech osiach napędnych wyprodukowane w Austrii i na Węgrzech (firmy: Krauss, Sigl, Ganz). Wraz z przebudową kolei na tor szerokości 750 mm przebudowano na tę szerokość parowozy i inny tabor. Parowozy austriackie pełniły służbę na PKP do roku 1968. Następnie złomowano je.

Na kolei górnośląskiej (785 mm), przejętej przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w roku 1922, było 41 parowozów budowy niemieckiej. Miały one cztery lub pięć osi napędnych. Wśród



5.3. OSTATNI PAROWÓZ TYPU WISŁA, OZNACZONY NA PKP SYMBOLEM Tx28 1274 WYCOFANO ZE SŁUŻBY W 1975 ROKU I PRZEKAZANO DO MUZEUM KOLEJNICTWA W WARSZAWIE (fot. B. Pokropiński)



5.4. PAROWÓZ TYPU WILNO, OZNACZONY NA PKP SYMBOLEM Px29 – ZBUDOWANO 21 SZTUK W WARSZAWSKIEJ SPÓŁCE AKCYJNEJ BUDOWY PAROWOZÓW (fot. B. Pokropiński)

wielu typów parowozów wąskotorowych, przejętych przez państwo, był to tabor najsilniejszy i w najlepszym stanie technicznym. Parowozy te eksploatowano na PKP do roku 1968. Były one oznaczone symbolami serii Tx9 i Tw9. W roku 1924 zakupiono w firmie Schwartzkopff 9 parowozów zbudowanych wg opracowania profesora Alberta Czczozotta. Był to tzw. typ Górny Śląsk.

W roku 1926 zbudowano w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce w Chrzanowie pierwszy polski parowóz wąskotorowy. Miał on moc 120 KM, a był przeznaczony dla Pińczowskich Kolei Dojazdowych (600 mm). Od tego czasu parowozy wąskotorowe budowano w wytwórniach krajowych.

Od roku 1927 rozpoczęła produkcję parowozów wąskotorowych Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów w Warszawie, dostarczając parowozy cukrowni Kruszwica, kolejom: myszyńskiejskiej, żnińskiej, sochaczewskiej i na eksport do ZSRR.

W tym czasie zbudowano w Chrzanowie dwa parowozy z tendrami doczepnymi dla kolei wyrzyńskiej. Pełniły one służbę na PKP (seria Px27) do roku 1973. Osiem parowozów typu Wisła zbudowano w Chrzanowie dla kolei kujawskiej (750 mm).

W roku 1929 w Chrzanowie zbudowano 6 parowozów typu Górny Śląsk (seria Tw29). Unowocześnione lokomotywy tego typu budowano również w latach 1947–1953 (serie Tw47 i Tw53). Są one najsilniejszymi parowozami wąskotorowymi polskiej budowy, eksploatowanymi na PKP. Mają one moc 360–400 KM.

W latach 1930–1931 wytwórnia warszawska zbudowała 21 parowozów typu Wilno. Miały one po cztery osie napędne i stały tender czterosiowy. Oznaczone serią Wp29, przeznaczone na tor 750 mm, były bardzo udaną konstrukcją o mocy 180 KM. Parowozy te eksploatowano na PKP do roku 1977. W roku 1949 oznaczono je nowym symbolem serii Px29.

Dzięki ocalałej podczas wojny dokumentacji Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie produkowała parowozy tego typu od roku 1950. Wprowadzono w nich pewne zmiany konstrukcyjne i nowe symbole serii Px48, Px49.

Do roku 1938 krajowe wytwórnie parowozów zbudowały około 100 parowozów wąskotorowych, PKP zakupiły z tego 40 sztuk.

W czasie II wojny światowej część taboru zniszczył okupant już w 1939 roku, inne parowozy pracowały na kolejach macierzystych przez całą okupację. Naprawiano je

w miejscowych warsztatach. Czasem okupant dla własnych potrzeb przerzucał tabor z jednej kolei na drugą, zamieniał go i sprowadzał nowy lub wysłużony tabor z całej Europy. W czasie wojny eksploatacja taboru była rabunkowa. Potrzeby przewozowe były duże, a doinwestowanie na naprawy i konserwacje bardzo małe.

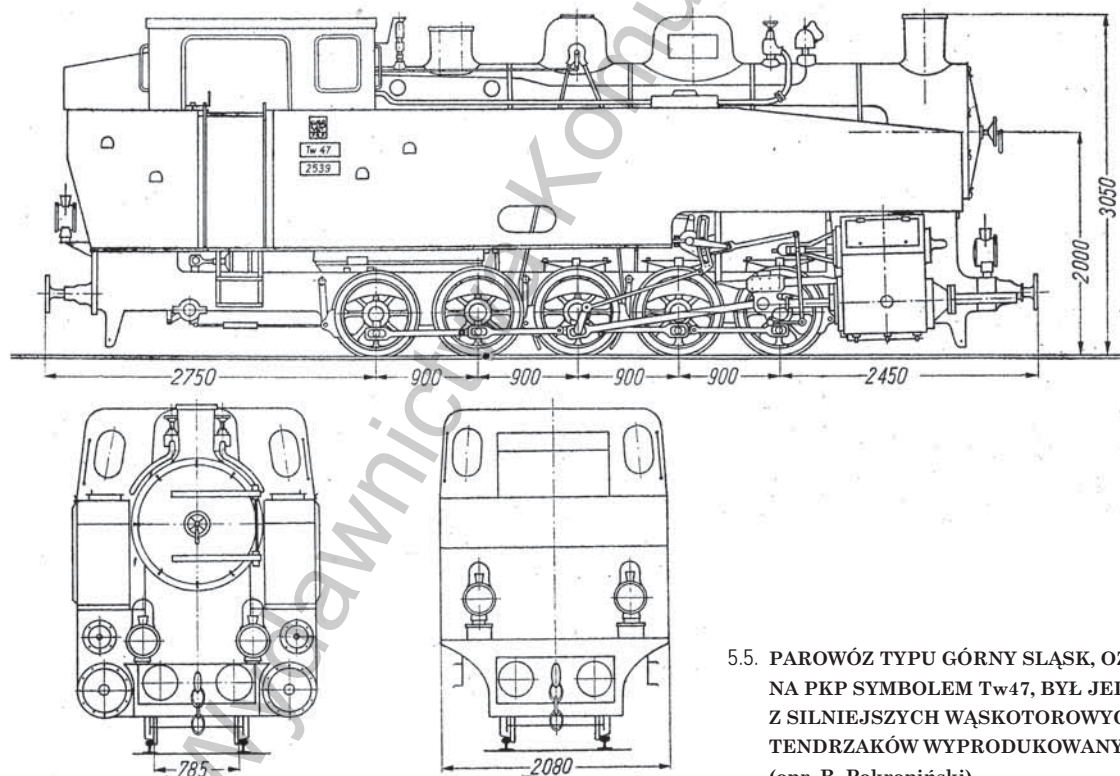
Po roku 1945 PKP zyskały parowozy wąskotorowe radzieckiej serii 159. Parowozy te, oznaczone polskimi symbolami Px6 i Px5, eksploatowano na naszych kolejach do roku 1973.

Wycofujące się wojska niemieckie niszczyły tabor naszych kolei. Po wojnie część zabranego taboru powróciła z Niemiec, a część przepadła bezpowrotnie. Na terenie Polski znalazł się tabor wąskotorowy z wielu krajów europejskich, przewieziony na nasz teren przez wojska niemieckie. Był to zlepek najrozmaitszych typów i konstrukcji. Niektóre z nich powstały w latach osiemdziesiątych XIX stulecia, a prawie wszystkie były w bardzo złym stanie technicznym.

Już w roku 1945 uruchomiono warsztaty naprawcze taboru wąskotorowego w Krośniewicach, Jędrzejowie, Bytomiu Karbiu oraz w wielu parowozowniach na poszczególnych kolejach. Przykładem są warsztaty w Piasecznie, Mławie, Warszawie Stalowej. Przyjmowano tu do napraw rewizyjnych tabor również z innych kolei.

W latach 1946–1947 PKP otrzymały pomoc z UNRRA (20 parowozów amerykańskich firm Murray, Iron, Works & Co, Burlington Yova z 1944 r.). Miały one po cztery osie napędne i tender czteroosiowy na tor szerokości 750 mm. Z tych 20 przebudowano 13 sztuk dla kolei górnośląskiej. Parowozy te pełniły służbę na PKP (seria Pxu) do roku 1970.

W 1946 roku Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie rozpoczęła powojenną produkcję parowozów wąskotorowych. Początkowo budowano w niej parowozy typu Ryś i Las (600, 750, 760 i 785 mm). PKP zakupiły kilkanaście sztuk tych



5.5. PAROWÓZ TYPU GÓRNY ŚLĄSK, OZNACZONY NA PKP SYMBOLEM Tw47, BYŁ JEDNYM Z SILNIEJSZYCH WĄSKOTOROWYCH TENDRZAKÓW WYPRODUKOWANYCH W FABLOKU (opr. B. Pokropiński)