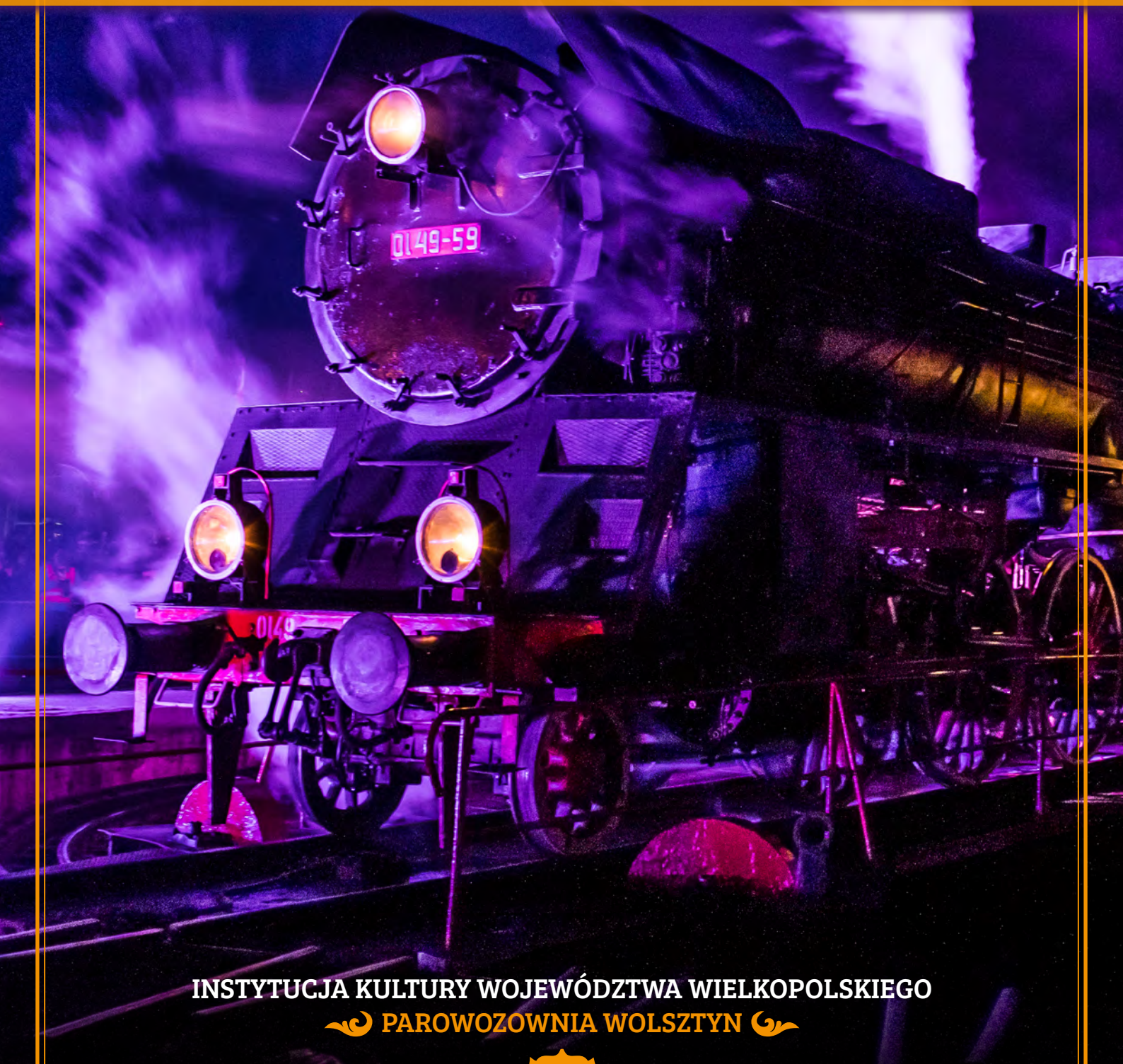


HISTORIA PARĄ NAPISANA

OSTATNIA TAKA PAROWOZOWNIA



INSTYTUCJA KULTURY WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

PAROWOZOWNIA WOLSZTYN

2023



HISTORIA PARĄ NAPISANA – OSTATNIA TAKA PAROWOZOWNIA
Dziedzictwo kulturowe zabytkowej Parowozowni Wolsztyn

Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w ramach programu
Narodowego Instytutu Dziedzictwa – Wspólnie dla dziedzictwa.



Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego



Narodowy
Instytut
Dziedzictwa

60
LAT MISJI



Katalog opracowano w oparciu o inwentaryzację zbioru eksponatów Parowozowni Wolsztyn, wykonaną przez wolontariuszy zadania „HISTORIA PARĄ NAPISANA - OSTATNIA TAKA PAROWOZOWNIA - Dziedzictwo kulturowe zabytkowej Parowozowni Wolsztyn, dofinansowanego ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w ramach programu Narodowego Instytutu Dziedzictwa - Wspólnie dla dziedzictwa.

TOWARZYSTWO INICJATYW KULTURALNYCH „ALAMO” składa serdeczne podziękowania dla:

- **Wojciech Lis** – Burmistrz Wolsztyna, członek Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, za zaangażowanie, wsparcie wiedzą ekspercką i historyczną oraz przekazanie zbioru fotografii autorskich;
- **Waldemar Ligma** – Dyrektor Parowozowni Wolsztyn, za owocną współpracę i udostępnienie wszelkich niezbędnych zasobów do realizacji zadania;
- **Członków Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni i pozostałych Wolontariuszy**, za ich wkład pracy i pasję, z jaką pielęgnują historyczną wartość Parowozowni Wolsztyn.



PAROWOZOWNIA
WOLSZTYN



O Parowozowni

Parowozownia Wolsztyn jest instytucją kultury Województwa Wielkopolskiego utworzoną przez Województwo Wielkopolskie, Gminę Wolsztyn, Powiat Wolsztyński oraz PKP Cargo S.A.

Parowozownia Wolsztyn jest ostatnią czynną parowozownią na świecie, która obsługuje przewozy pasażerskie trakcją parową w normalnym ruchu planowym. Jest to również jedyne takie miejsce, gdzie obejrzeć można funkcjonujące niezmiennie warsztaty, maszyny i urządzenia oraz inne obiekty zaplecza technicznego służące utrzymaniu i naprawie parowozów. Nie jest to skansen ani muzeum utworzone dla prezentacji parowozów i ich zaplecza, ale czynna od ponad 100 lat prawdziwa parowozownia. Tylko tutaj niemal codziennie zobaczyć można gorący, buchający parą parowóz.

Podstawowym przedmiotem działania Parowozowni Wolsztyn jest zachowanie dziedzictwa kulturowego oraz upowszechnienie wiedzy o kulturze technicznej, związanej z historią transportu kolejowego, w szczególności trakcji parowej, poprzez prowadzenie czynnej parowozowni oraz uruchamianie pociągów w trakcji parowej.

Dzięki wspólnemu zaangażowaniu Jednostek Samorządu Terytorialnego i PKP Cargo S.A., „żywa parowozownia” prowadząca ruch pociągów planowych pod parą, ma szansę zachowania dotychczasowego dorobku i kolejowego dziedzictwa kulturowego, a także zapewnienia odpowiedniego poziomu jego utrzymania i dalszego efektywnego rozwoju. Bogactwo zabytkowego taboru kolejowego i obiektów architektury kolejowej, pasja i kreatywność lokalnych miłośników kolei jest kapitałem, który sprawnie zarządzany przyniesie korzyści całej gospodarce Wielkopolski. Silny, unikalny dobrze rozpoznawalny produkt ma szansę podnieść atrakcyjność turystyczną regionu, a wspólne działania i skuteczna współpraca są ratunkiem i szansą na zachowanie go dla przyszłych pokoleń.

Wolsztyn usytuowany jest obrębie kilku linii kolejowych w 5 różnych kierunkach. Każda z nich przedstawia dużą wartość historyczną o znaczeniu ponadregionalnym. Wokół nich można podziwiać dawną pruską architekturę małych dworców zachowanych w stanie oryginalnym, a także nastawnie, semafony kształtowe, mosty i wiadukty.

Stacja Wolsztyn ze swoim zabytkowym, nieskażonym jeszcze współczesną cywilizacją techniczną charakterem, stanowi naturalne zaplecze dla tej ostatniej czynnej parowozowni. Tradycje kolejowe, historia i unikalność posiadanego majątku w skali światowej przyczynia się do światowej promocji regionu. Przebywając w obiektach Parowozowni Wolsztyn takich jak hala napraw parowozów można namacalnie poznać część historii kolei. Obiekty utrzymywane są nadal w stylu lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Całe wyposażenie w maszyny i urządzenia wykorzystywane obecnie przy naprawie parowozów wspaniale oddają atmosferę warsztatów naprawczych z tamtych lat. Również inne eksponaty kolejowe rozmieszczone na terenie parowozowni pozwalają dokładniej zapoznać się z bardzo ciekawą historią techniki utrzymania i napraw parowozów. Zlokalizowane tu zabytki ruchome i nieruchome stanowią nieocenione źródło wiedzy nie tylko o dawnej technice, ale także etosie pracy i życiu codziennym w Polsce dwudziestego stulecia.

Parowozownia dysponuje między innymi parowozem Pm36-2 z 1937 roku, zwanym „Piękną Heleną” oraz pierwszym polskim parowozem osobowym Ok22-31 z roku 1929. Parowozownia posiada także 19 historycznych wagonów i inne szynowe pojazdy takie jak dźwig warsztatowy czy pług odśnieżny, datowany na 1883 rok. Całość kolekcji stanowi przykład unikatowego dziedzictwa z zakresu historii techniki, stanowiącej atrakcję dla zwiedzających w różnym wieku i dysponujących różnymi kompetencjami kulturowymi.

SPIS TREŚCI

Wstęp	03
Parowóz Ok1-359	04
Parowóz Ok22-31	06
Parowóz Ol 49	08
Parowóz Ty1-76	10
Parowóz Ty2 / Ty42	12
Parowóz Ty3 / Ty43	14
Parowóz Ty5-10	16
Parowóz Tr5-65	18
Parowóz Ty45-379	20
Parowóz Ty51-223 / Ty-183	22
Parowóz Pt47 „Petucha”	24
Parowóz Pm36-2 „Piękna Helena”	26
Parowóz TKt 48-143 / TKt 48-147	28
Parowóz TKi3-87	30

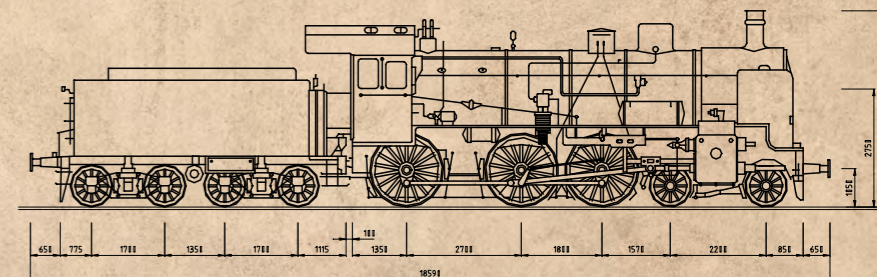
INSTYTUCJA KULTURY
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO
PAROWOZOWNIA WOLSZTYN

PAROWÓZ
Ok1-359



TENDER	22D2 - 266
Średnica kół	1000 mm
Zapas wody	21,5 m ³
Zapas węgla	7,0 t
Masa w stanie służbowym	51,5 t

Ok 1



DANE TECHNICZNE

Układ osi	2-3-0 / 2C
Ilość osi wiązanych	3
Ilość osi toczonych przednich	2
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV, V	13,2/13,4/16,6/17,7/17,3 t
Długość z tendrem ze zderzakiem	18 590 mm
Masa parowozu próżnego	71,7 t
Masa w stanie roboczym	78,2 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	94,7 t
Masa w stanie roboczym z tendrem	129,7 t
Moc	1180 kW
Siła pociągowa	10 500 kG
Prędkość maksymalna	100 km/h
Średnica kół napędnych	1750 mm
Średnica kół toczonych przednich	1000 mm
Ciśnienie w kotle	1,2 Mpa
Powierzchnia rusztu	2,64 m ²
Długość ruszta	2,62 m
Szerokość ruszta	1,01 m
Powierzchnia paleniska	14,58 m ²
Płomieniówki	119
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	51 mm / 2,5 mm
Długość między ścianami sitowymi	4700 mm
Powierzchnia ogrzewalna	80,67 m ²
Płomienice	26
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	133 mm / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	48 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	143,25 m ²
Średnica cylindra	575 mm
Skok tłoka	630 mm

Parowóz Ok1-359 został zbudowany w roku 1917 w Berlinie w zakładach Schwartzkopff. Jego numer fabryczny to 6388. Do roku 1945 na liniach niemieckich miał numer 38 2155. 31 października 1945 roku po przebyciu 53359 km od ostatniej naprawy okresowej parowóz poddano naprawie średniej w MD Toruń Gł. Z dniem 6 stycznia 1946 roku Ok1-359 rozpoczęła swoją służbę w Itawie. Następnie stacjonowała jeszcze w Toruniu, Malborku, Grudziądzu, Poznaniu, Gnieźnie, Pile, Krzyżu i Międzyrzeczu, a od 20 marca 1989 jest w Wolsztynie.

W roku 1945 parowóz ten posiadał kocioł zbudowany w 1922 roku w zakładach Hohenzollern Düsseldorf o naprężności pary 12 atmosfer. Jego numer fabryczny to 4235 a numer kolejowy 0856. 31. grudnia 1969 na parowozie Ok1-359 zainstalowano kocioł zbudowany w zakładach Schwartzkopff Berlin w roku 1921 o numerze fabrycznym 7590 i numerze kolejowym 559.

Z zachowanych dokumentów wynika, iż w czasie wojny dokonano przeglądu kotła 1. lipca 1942 roku. Miejsce przeglądu jest nieznane. Przełożenia kotła dokonano w ZNTK Piła.

W Wolsztynie przedostatnią próbę wodną wykonano 15.04.1999 roku przy 1,2 Mpa, a korki topliwe wypalono z datą 14.04.1999. 19. kwietnia 2001 została przeprowadzona próba parowozu w Wolsztynie i przedłużono termin kotła do 19. października 2001 roku. Następnie trafił do Gniezna, gdzie został poddany naprawie głównej i ku uciesze wielu Miłośników Kolei wrócił do Wolsztyna w poniedziałek 20 listopada 2006 roku. Prowadząc nie tylko pociągi specjalne jeździł także „w planie na linii do Leszna”.

Parowóz Ok1-359 występował w wielu filmach. Między innymi w nagrodzonym Oscarem filmie „Pianista” Romana Polańskiego oraz w filmie „Pogranicze w ogniu”.



PAROWÓZ
Ok22-31



Jest to polski parowóz wzorowany na niemieckiej konstrukcji P8 czyli Ok1.

Pierwszy parowóz Ok22 został zbudowany 31 grudnia 1928 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Ok 22-31 została zbudowana w roku 1929 w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie i ma numer fabryczny 238.

Podczas II Wojny Światowej na kolejach niemieckich nosił oznaczenie 38 4536.

Parowóz ten posiada od 23.12.1975 kocioł o numerze fabrycznym 10324 (numer inwent. 964), który został zbudowany w 1930 roku w Sosnowcu. Kocioł ten był przedtem zamontowany w parowozie Ok22-78. Przełożenia kotła dokonano w obu przypadkach w ZNTK Piła.

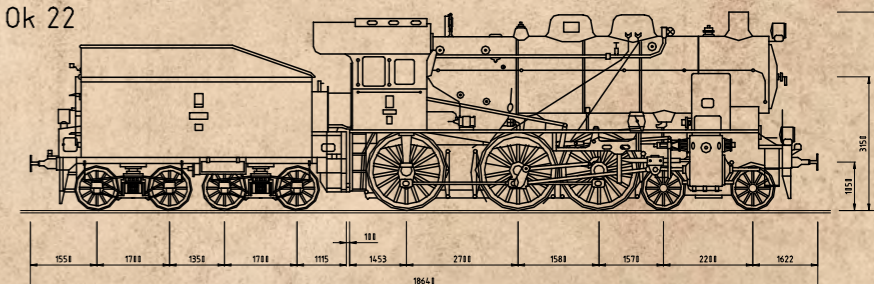
Parowóz Ok22-31 jest własnością Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Od 16. lipca 1987 roku znajduje się w Wolsztynie.

Prowadził przede wszystkim pociągi specjalne, a sporadycznie można go było zobaczyć na trasie do Poznania lub Leszna z pociągiem planowym. Od września 1997 do 8 grudnia 2002 roku parowóz ten jako nieczynny już eksponat, stał przy wejściu na teren parowozowni i mało kto wierzył, że zobaczymy go jeszcze pod parą. W niedzielę 8 grudnia 2002 roku, razem z parowozem Ty3-2, odstawiono go do Gniezna, a później do Piły, gdzie został poddany naprawie głównej. Wrócił do Wolsztyna jako sprawny parowóz w sobotę 29 maja 2004 roku i ponownie wyjechał na szlak.

Ostatni raz parowóz ten zaprezentował się w pełnej okazałości, pod parą, 2 maja 2009 roku podczas Parady Parowozów. Obecnie stanowi eksponat historyczny Parowozowni Wolsztyn.



Ok 22



DANE TECHNICZNE	
Układ osi	2-3-0 / 2C
Ilość osi wiązanych	3
Ilość osi toczonych przednich	2
Nacisk osi w stanie roboczym I / III	13,95 t / 17 t
Długość z tendrem ze zderzakiem	18540 mm
Masa parowozu próżnego	71,8 t
Masa w stanie roboczym	78,9 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	94,4 t
Masa w stanie roboczym z tendrem	133,0 t
Moc	721 kW
Siła pociągowa	8500 kG
Prędkość maksymalna	100 km/h
Średnica kół napędnych	1750 mm
Średnica kół toczonych przednich	1000 mm
Ciśnienie w kotle	1,2 Mpa
Powierzchnia ruszta	4,01 m ²
Długość ruszta	2360 mm
Szerokość ruszta	1700 mm
Długość paleniska	2360 mm
Szerokość paleniska	1700 mm
Powierzchnia paleniska	14,1 m ²
Płomieniówki	175
Średnica wewnętrzna	45 mm
Średnica zewnętrzna	50 mm
Długość między ścianami sitowymi	4700 mm
Powierzchnia ogrzewalna	116,3 m ²
Płomienice	28
Średnica wewnętrzna	125 mm
Średnica zewnętrzna	133 mm
Powierzchnia ogrzewalna	51,7 m ²
Całk. pow. ogrzewalna bez przegrzewacza	184,2 m ²
Średnica cylindra	575 mm
Skok tłoka	630 mm

TENDER	22 D 23 nr 293
Ilość osi	4
Średnica kół	1000 mm
Nacisk na osie	13,5 t
Zapaw wody	21,5 m ³
Zapaw węgla	10,0 t
Masa w stanie służbowym	51,0 t

PAROWÓZ
0149



0149 – jest to polski parowóz skonstruowany w 1949 roku w zakładach Fablok-Chrzanów. Był produkowany do roku 1954, a łączna liczba wyprodukowanych maszyn to 115 sztuk.

Jest to obecnie najliczniejsza seria i najczęściej używany parowóz w wolsztyńskiej parowozowni do prowadzenia pociągów osobowych. Bywało jednak i tak, że „oelka”, bo tak nazywa się potocznie ten parowóz, prowadziła pociągi towarowe i wykonywała manewry na stacji.

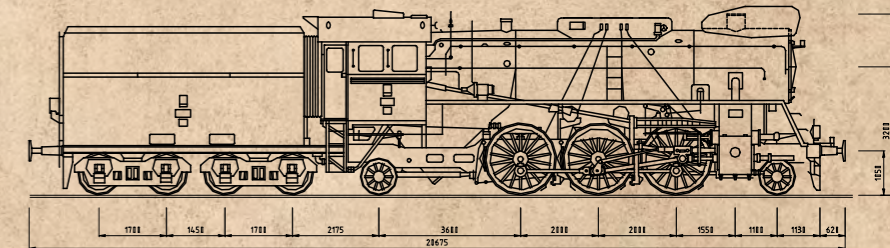
Obecnie na inwentarzu znajduje się aż 8 maszyn tego typu. Są to 0149-7, 23, 59, 60, 69, 81 85 oraz 0149-111.

Seria i numer parowozu	Numer fabryczny	Miejsce i rok produkcji
0149-7	2609	Chrzanów 1951
0149-23	2625	Chrzanów 1952
0149-59	3170	Chrzanów 1953
0149-60	3171	Chrzanów 1953
0149-69	3180	Chrzanów 1953
0149-81	3192	Chrzanów 1953
0149-85	3183	Chrzanów 1954
0149-111	4073	Chrzanów 1954

TENDER	25 D 49
Ilość osi	4
Odstęp między osiami skrajnymi	4850 mm
Średnica kół	1000 mm
Zapaw wody	25,0 m ³
Zapaw węgla	12,0 t
Masa w stanie służbowym	62,0 t



01 49



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-3-1 / 1C1
Ilość osi wiązanych	3
Ilość osi toczonych przednich	1
Ilość osi toczonych tylnych	1
Nacisk osi w stanie roboczym	17,15 t
Długość parowozu z tendrem	20 675 mm
Waga parowozu próżnego	75,1 t
Masa w stanie roboczym	83,25 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	125,4 t
Moc	949 kW
Siła pociągowa	9600 kG
Prędkość maksymalna	100 km/h
Średnica kół napędnych	1750 mm
Średnica kół toczonych przednich	850 mm
Średnica kół toczonych tylnych	850 mm
Odstęp między osiami skrajnymi	10250 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	3,7 m ²
Długość rusztu	2420 mm
Szerokość rusztu	1582 mm
Długość paleniska	2420 mm
Szerokość paleniska	1532 mm
Wysokość paleniska	1565,4 mm
Powierzchnia paleniska	16,7 m ²
Płomieniówki	102
Średnica wewnętrzna	46 mm
Średnica zewnętrzna	51 mm
Długość między ścianami sitowymi	4815 mm
Powierzchnia ogrzewalna	70,9 m ²
Płomienice	38
Średnica wewnętrzna	125 mm
Średnica zewnętrzna	133 mm
Długość między ścianami sitowymi	4815 mm
Powierzchnia ogrzewalna	71,8 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	159,4 m ²
Średnica cylindra	500 mm
Skok tłoka	630 mm

PAROWÓZ
Ty1-76



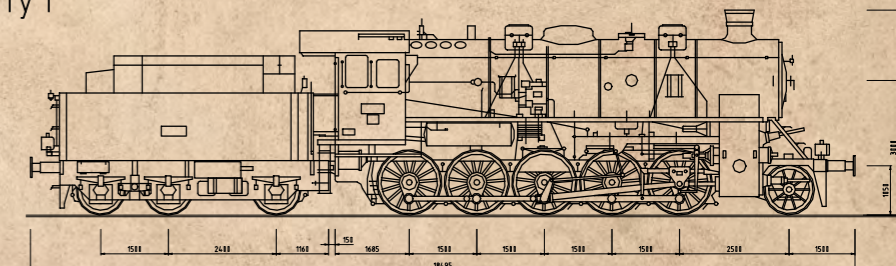
Jest to niemiecki 3-cylindrowy parowóz serii G12 zbudowany w 1919 roku (BR58-1297) w fabryce Linke-Hofmann dla KPEV. Parowozy te budowano w latach 1917-1921, a zbudowano ich ogółem 1158 sztuk. Znajdujący się w Wolsztynie parowóz posiada numer fabryczny 1866.

Pierwotnie nosił oznaczenie G12 „Elberfeld 5562”. Po wojnie stacjonował w Katowicach, następnie w Poznaniu (od 22.07.1946), Jarocinie (od 18.10.1951), Wągrowcu (od 14.07.1953), Zbąszynku, Gnieźnie (od 18.10.1955), ponownie w Wągrowcu od 23.09.1963 roku i Gnieźnie, gdzie 6 grudnia 1961 roku zakończył służbę i został wycofany z eksploatacji.

Do Wolsztyna przybył 1 stycznia 1994 roku jako „zimny eksponat” i taką rolę pełni do dziś. Po 18 latach stania pod przystawią chmurką Ty1-76 został odmalowany w kwietniu 2012 roku dzięki funduszom zbieranym przez Fundację „Era Parowozów”.



Ty 1



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV, V, VI	13,2/ 16,4/ 16,6/ 16,7/ 16,4/ 16,4 t
Długość ze zderzakiem	18 495 mm
Waga parowozu próżnego	87,27 t
Masa w stanie roboczym	95,7 t
Masa z tendrem w stanie roboczym	141,3 t
Masa z tendrem w stanie próżnym	106,87 t
Moc	1413 kW
Siła pociągowa	18 200 kG
Prędkość maksymalna	65 km/h
Średnica kół napędnych	1400 mm
Średnica kół toczonych przednich	1000 mm
Ciśnienie w kotle	1,4 Mpa
Powierzchnia rusztu	3,90 m ²
Długość ruszta	2,5 m
Szerokość ruszta	1,56 m
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	14,19 m ²
Płomieniówki	189
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	44,5 / 2,5 mm
Odległość między ścianami sitowymi	4800 mm
Powierzchnia ogrzewalna	113,2 m ²
Płomienice	34
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	133 / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	64,05 m ²
Całk. pow. ogrzewalna bez przegrzewacza	191,46 m ²
Średnica cylindra	570 mm
Skok tłoka	660 mm



TENDER	20C1
Średnica kół	1000 mm
Zapas wody	20,0 m ³
Zapas węgla	6,0 t
Masa w stanie służbowym	45,6 t

PAROWÓZ
Ty2/Ty42



Parowozy Ty2 to niemiecka seria 52, znana jako Kriegsslok, (lokomotywa wojenna) budowana w latach 1942-1945, przeznaczona przede wszystkim dla potrzeb zaopatrzenia frontu wschodniego. Zbudowano około 6161 sztuk tych parowozów.

W porównaniu do innej niemieckiej serii BR 50 do budowy tego parowozu potrzebnych było tylko 5000 części. Przy BR 50 było ich 6000! Pozostałe po wojnie na terenie Polski niemieckie parowozy BR 52 otrzymały oznaczenia na PKP Ty2. Najwyższy numer tej serii to 1402 (Ty2-1402). Po roku 1963 PKP zakupiły kolejne parowozy Ty2 od Związku Radzieckiego.

Ty2-406 to był parowóz niemiecki BR 52 4770. Został zbudowany w 1943 roku w Sosnowcu i ma numer fabryczny 13821. Jego tender ma oznaczenie 30D42 oraz numer kolejowy 140.

W parowozie tym były zainstalowane następujące kotły:

Od kiedy?	Nr fabryczny / nr PKP / producent
1943	13821 / 3995 / Babelsberg
30.06.1953	12416/4214 /BMAG Schwarzkopf Berlin
29.07.1959	15617 /-/ Borsig Berlin
31.05.1963	2837 /-/ Cegielski Poznań
20.12.1966	968 /4250/ Borsig Berlin
12.06.1972	28231/4550 Henschel Sohn Kesse

Ty2-406 służył w parowozowniach Jarocin i Gniezno, a od kwietnia 1989 roku jest w Wolsztynie. Parowóz ten najprawdopodobniej nie będzie już nigdy pod parą i stanowi eksponat muzealny.

Parowozy Ty42 to wierna kopia maszyn Ty2 lecz zbudowanych już w Polsce po wojnie z pozostawionych przez Niemców części. Parowozów Ty42 zbudowano w Polsce około 150.

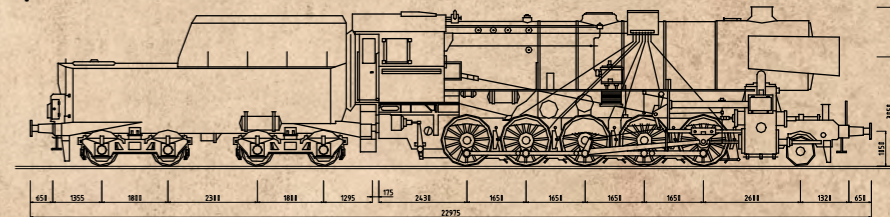
Oprócz Ty2-406 i Ty42-148 na stanie parowozowni znajduje jeszcze Ty2-1086.

5 lipca 2001 roku trafił do Wolsztyna kolejny parowóz tej serii, mianowicie Ty2-1398 z zamkniętego skansenu parowozów w Choszcznie. Parowóz ten posiada obecnie numer 1398, jednak jego prawdziwy numer to 1298. Trudno wytłumaczyć dlaczego doszło do takiej zamiany. Z zachowanej dokumentacji wiadomo, że Ty2-1298 pracował w Wolsztynie od 1987 do 1990 roku. Tak więc Ty2-1398 wrócił do domu!



TENDER	30D42
Ilość osi	4
Średnica kół	850 mm
Zapaw wody	30,0 m ³
Zapaw węgla	8,0 / 10,0 t
Masa w stanie służbowym	61,1 / 60,8 t

Ty 42



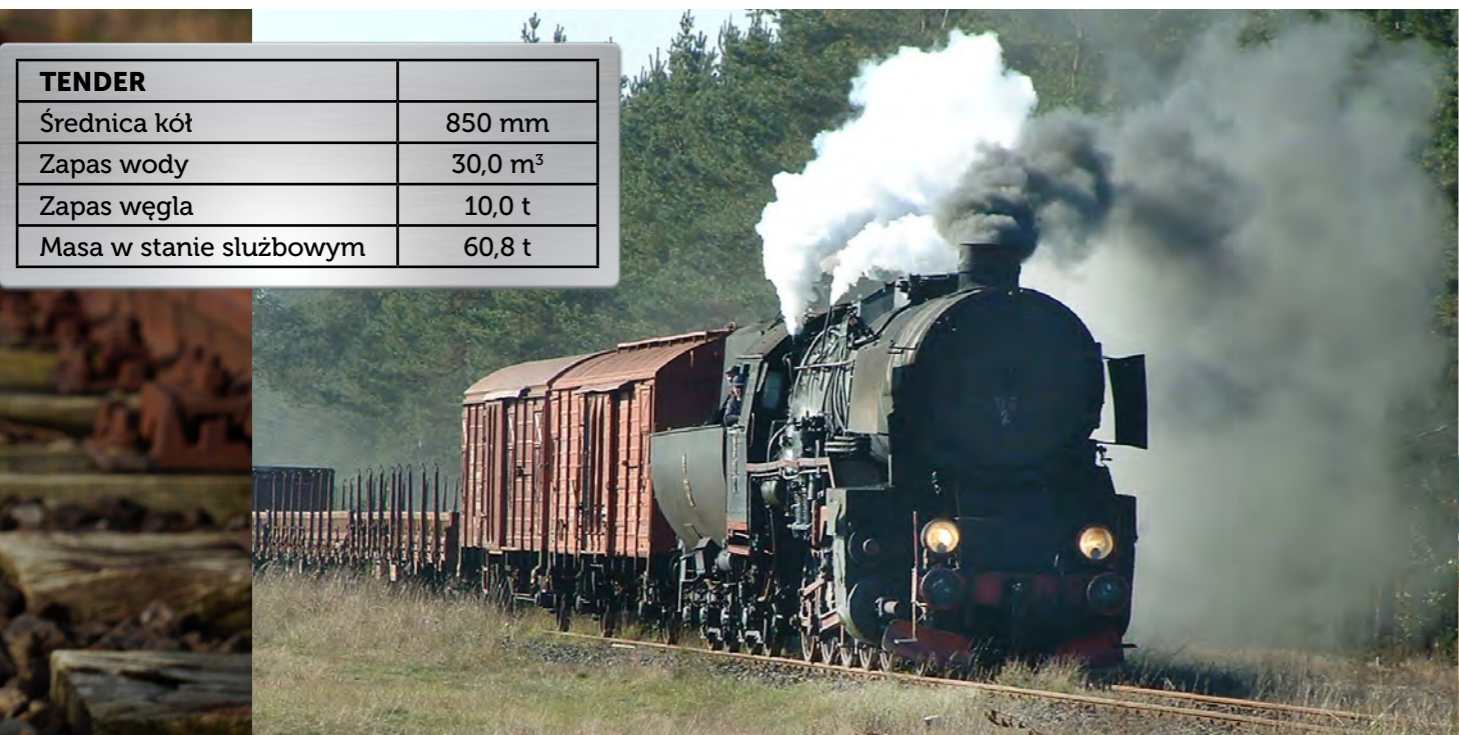
DANE TECHNICZNE	
Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym	15 t
Długość ze zderzakiem	22 975 mm
Waga parowozu próżnego	78,35 t
Masa w stanie roboczym	85,92 t
Masa w stanie roboczym z tendrem	114,92 t
Moc	1200 kW
Siła pociągowa	16 300 kG
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnica kół napędnych	1400 mm
Średnica kół toczonych przednich	800 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	3,9 m ²
Długość ruszta	2542 mm
Szerokość ruszta	1832 mm
Długość paleniska	2542 mm
Szerokość paleniska	1532 mm
Wysokość paleniska	1832 mm
Powierzchnia paleniska	15,9 m ²
Płomieniówki	113
Średnica wewnętrzna	49 mm
Średnica zewnętrzna	54 mm
Długość między ścianami sitowymi	5200 mm
Powierzchnia ogrzewalna	90,4 m ²
Płomienice	35
Średnica wewnętrzna	125 mm
Średnica zewnętrzna	133 mm
Długość między ścianami sitowymi	5200 mm
Powierzchnia ogrzewalna	71,3 m ²
Całk. pow. ogrzewalna bez przegrzewacza	177,6 m ²
Średnica cylindra	600 mm
Skok tłoka	660 mm



PAROWÓZ
Ty3/Ty43



Jest to parowóz niemieckiej konstrukcji BR42. Po wojnie zachowały się tylko 3 takie parowozy. Z pozostawionych przez Niemców części zbudowano w zakładach w Poznaniu i Chrzanowie 126 sztuk parowozów oznaczonych już jako Ty43. Tak więc 3 niemieckie parowozy otrzymały oznaczenia Ty43-126, 127 i 129. Ty3-2 otrzymał wtedy numer Ty43-126. Dopiero kiedy to 06. marca 1990 roku przybył do Wolsztyna otrzymał swe pierwotne oznaczenie Ty3-2. Parowóz ten został zbudowany w 1944 roku w fabryce Schichau i otrzymał numer fabryczny 4448. W służbie DR nosił oznaczenie 42 1427. Po wojnie stacjonował w Bydgoszczy, Pile, Poznaniu, Sędziszowie i Gnieźnie.



TENDER	
Średnica kół	850 mm
Zapas wody	30,0 m ³
Zapas węgla	10,0 t
Masa w stanie służbowym	60,8 t

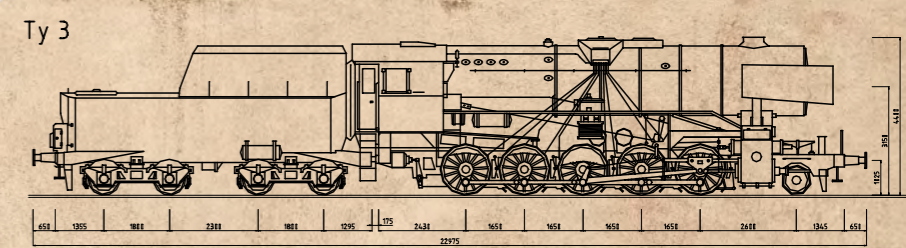
Parowóz pracował w Wolsztynie do 11 października 2002 roku. Ostatni raz na manewrach był 4 maja 2002 roku podczas Parady Parowozów

W swą pożegnalną podróż wyjechał w piątek 11 października 2002 roku ze specjalnym pociągiem towarowym do Konotopu.

Parowóz Ty43-123 zbudowano w Fabryce Lokomotyw w Poznaniu. Numer fabryczny to 1354. Posiada tender 32D47 o numerze kolejowym 508 (numer zmieniono w 1972 roku na 46) i numerze fabrycznym 3288. Parowóz posiada kocioł zbudowany w Poznaniu w 1949 roku o nadprężności pary 16 atmosfer, o numerze fabrycznym 3167 i numerze kolejowym 5480.

Ty43-123 rozpoczął służbę 25.08.1949 w Zbąszynku, następnie trafił do Zielonej Góry, Chełmna i Gniezna. Od 1. sierpnia 1989 jest w Wolsztynie. Ostatni raz pod parą był podczas Parady Parowozów 1 maja 1999 r.

Dzięki funduszom zebranych przez Fundację „Era Parowozów” parowóz Ty43-123 został odmalowany w kwietniu 2009 roku i stanowi eksponat muzealny Parowozowni Wolsztyn.



DANE TECHNICZNE	
Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym I / II	10,5 / 17,1 t
Długość ze zderzakiem	23 000 mm
Waga parowozu próżnego	86,7 t
Masa w stanie roboczym	96 t
Masa z tendrem w stanie roboczym	158 t
Masa z tendrem w stanie próżnym	106,7 t
Moc	1350 kW
Siła pociągowa	18 000 kG
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnica kół napędnych	1400 mm
Średnica kół tocznych przednich	850 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	4,70 m ²
Długość ruszta	3070 mm
Szerokość ruszta	1530 mm
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	19,30 m ²
Płomieniówki	143
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	51 / 2,5 mm
Odległość między ścianami sitowymi	4800 mm
Powierzchnia ogrzewalna	99,3 m ²
Płomienice	43
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	133 / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	81 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	199,6 m ²
Średnica cylindra	630 mm
Skok tłoka	660 mm



PAROWÓZ
Ty5-10



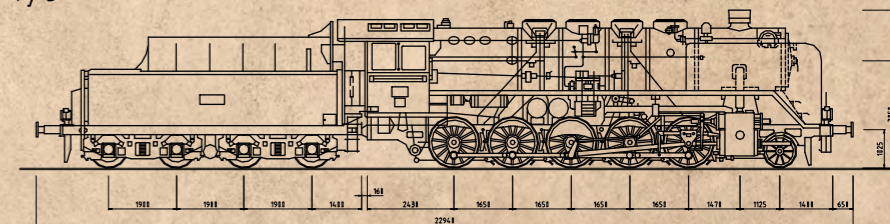
Jest to niemiecki parowóz BR 50. W latach 1938-42 zbudowano ich aż 3147 sztuk. Budowano je także w Polsce w zakładach HCP w Poznaniu oraz Ostrowcu Świętokrzyskim. Stosunkowo niski nacisk na oś wynoszący 15 ton sprawiał, iż parowozy te mogły być używane na liniach o słabej nawierzchni. Po wojnie zostały na terenie Polski 52 maszyny tego typu.

Znajdujący się w Wolsztynie parowóz został zbudowany w zakładach Schichau-Elbing w 1940 roku. Jego numer fabryczny to 3413. Jego oznaczenie niemieckie to BR 50 451. Stacjonował w Stettin-Altdamm (Dąbie), następnie od września 1940 roku w Jüdickeendorf (Godków), od grudnia 1942 w Ankerminde, od lutego 1944 Stralsund oraz w Szczecinie. W styczniu 1947 roku trafił do Poznania.

Do Wolsztyna przybył jako „zimny eksponat” w 1994 roku po odbudowie w MD Ostrów. Odmalowany we wrześniu 2002 roku stanowi eksponat muzealny Parowozowni Wolsztyn.



Ty 5



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV, V, VI	11,56/ 15/ 15/ 15/ 15,16/ 15,13 t
Długość ze zderzakiem	22 940 mm
Waga parowozu próżnego	78,83 t
Masa w stanie roboczym	86,85 t
Masa z tendrem w stanie roboczym	140,35 t
Masa z tendrem w stanie próżnym	104,3 t
Moc	1273 PS
Siła pociągowa	15 300 kG
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnica kół napędnych	1400 mm
Średnica kół toczonych przednich	800 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	3,90 m ²
Długość ruszta	2,542 m
Szerokość ruszta	1,532 m
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	15,9 m ²
Płomieniówki	113
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	54 / 2,5 mm
Odległość między ścianami sitowymi	5200 mm
Powierzchnia ogrzewalna	90,40 m ²
Płomienice	35
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	133 / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	71,30 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	177,60 m ²
Średnica cylindra	600 mm
Skok tłoka	660 mm

TENDER	26D5
Średnica kół	850 mm
Zapas wody	26,0 m ³
Zapas węgla	8,0 t
Masa w stanie służbowym	59,5 t

PAROWÓZ
Tr5-65

G8.1 ex DRG 56.2 DRG 56 511 Stettin 5312



DANE TECHNICZNE	
Układ osi	1-4-0 / 1D
Ilość osi wiązanych	4
Ilość osi toczonych przednich	1
Obciążenie resorów jednej osi w stanie służbowym zestaw I, II, III, IV, V,	8,5/13,1/12,5/ 12,2/12,9 t
Nacisk osi na szyny w stanie służbowym zestaw I, II, III, IV, V,	10,5/16,2/15,6/ 16,1/16,2 t
Długość z tendrem ze zderzakiem	18296 mm
Ciężar parowozu w stanie roboczym	74,6 t
Ciężar w stanie próżnym z tendrem	90,31 t
Ciężar w stanie roboczym z tendrem	120,1 t
Prędkość maksymalna	70 km/h
Średnica kół napędnych	1350 mm
Średnica kół toczonych przednich	850 mm
Rozstaw osi skrajnych	4700 mm
Ciśnienie w kotle	1,4 Mpa
Powierzchnia rusztu	2,66 m ²
Długość ruszta	2,63 m
Szerokość ruszta	1,01 m
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	13,89 m ²
Płomieniówki	139
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek płomieniówek	51 mm / 2,5 mm
Długość między ścianami sitowymi	4500 mm
Powierzchnia ogrzewalna płomieniówek	90,2 m ²
Powierzchnia ogrzewalna odparowująca całkowita	146,20 m ²
Płomienice	24
Średnica zewnętrzna rurek przegrzewacza i grubość ścianek	38 mm / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna przegrzewacza	46,0 m ²
Ciężar kotła bez urządzeń i osprzętu	14 200 kg
Ciężar kotła z osprzętem i urządzeniami	22 300 kg
Średnica cylindra	2x600 mm
Skok tłoka	660 mm

Parowóz Tr5-65 trafił do Wolsztyna 3 maja 2002 roku z parowozowni w Jaworzynie Śląskiej. Był on wykorzystywany przede wszystkim do prowadzenia pociągów specjalnych.

Jest to parowóz niemieckiej konstrukcji G8.1 zbudowany w 1921 w fabryce Orenstein & Koppel i ma numer fabryczny 8961. Po Drugiej Wojnie Światowej PKP przejęły 66 maszyn tej serii, które zostały zgrupowane w DOKP Wrocław i Katowice. Parowóz Tr5-65 stacjonował m.in. w MD Łazy i MD Legnica.

W Niemczech parowozy te zakończyły pracę pod koniec lat 60 tak, a na PKP został tylko Tr5-65, który jest obecnie

JEDYNYM EGZEMPLARZEM TEJ SERII NA ŚWIECIE!

Po 22 letniej „odstawce” parowóz ten został odbudowany i od 27 czerwca 1994 roku stacjonował w Jaworzynie Śląskiej a obecnie w Wolsztynie. 11 maja 2010 roku lokomotywa prowadziła swój ostatni pociąg do Włoszakowic, po czym została wygaszona.

Obecnie parowóz ten jest nieczynny, stoi pod dachem w wolsztyńskiej Parowozowni i został wytypowany jako pierwszy do odbudowy w ramach Funduszu Odbudowy Wolsztyńskich Parowozów.



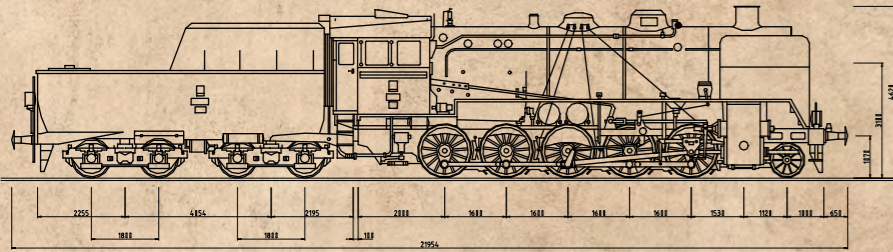
TENDER	17C1
Średnica kół	1000 mm
Zapasy wody	16,5 m ³
Zapasy węgla	7,0 t
Masa próżnego tendra	22,0 t
Masa w stanie służbowym	45,5 t



PAROWÓZ
Ty45-379

TENDER	32D47
Średnica kół	940 mm
Zapas wody	32,0 m ³
Zapas węgla	12,0 t
Masa w stanie służbowym	65,6 t

Ty 45



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV, V, VI	12,5 / 17 t
Długość ze zderzakiem	12550 mm
Waga parowozu próżnego	90 t
Masa w stanie roboczym	97,5 t
Masa z tendrem w stanie roboczym	163,1 t
Masa z tendrem w stanie próżnym	111,6 t
Moc	1266 kW
Siła pociągowa	18500 kG
Prędkość maksymalna	75 km/h
Średnica kół napędnych	1450 mm
Średnica kół toczonych przednich	860 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	4,55 m ²
Długość ruszta	2,81 m
Szerokość ruszta	1,62 m
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	17 m ²
Płomieniówki	130
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	51 / 2,5 mm
Odległość między ścianami sitowymi	5100 mm
Powierzchnia ogrzewalna	95,7 m ²
Płomienice	40
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	143 / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	86,16 m ²
Całk. pow. ogrzewalna bez przegrzewacza	196,85 m ²
Średnica cylindra	630 mm
Skok tłoka	700 mm



Parowóz ten został zbudowany w 1949 roku w zakładach Cegielskiego w Poznaniu. Ma numer fabryczny 1388.

Tender 32D47 (32 m³ wody, skonstruowany w 1947) jest wyposażony w automatyczny podajnik węgla - stoker. Parowóz ten osiąga prędkość 75 km/h i był wykorzystywany do prowadzenia planowych pociągów towarowych. Od końca 1999 roku do 2. maja 2000 pracował w Wolsztynie również parowóz Ty45-20 z Jaworzyny Śląskiej.

Ty45-379 wrócił 11. sierpnia 2000 po naprawie w Gnieźnie do Wolsztyna i pracował do 12. października 2002, kiedy to ostatni raz poprowadził specjalny pociąg towarowy do Grodziska Wlkp. Od 19 lutego 2003 stanowi eksponat muzealny Parowozowni Wolsztyn.



PAROWÓZ
Ty51-223
Ty-183



Jest to najcięższy parowóz zbudowany w Polsce. Nacisk na osie wynosi tu ponad 21 ton, co negatywnie wpłynęło na wykorzystanie tego parowozu na słabych liniach lokalnych. Konstrukcja ta została oparta na modelu Ty246, który trafił do PKP w ramach dostaw UNNRA. Ogółem wyprodukowano 242 maszyn tego typu.

Parowóz ten jest bogato wyposażony, m.in. w suwaki Trofimowa, automatyczny podajnik węgla i wielotonową syrenę. Został on zbudowany w 1957 roku w zakładach Cegielskiego, a do roku 1988 pracował w Rzepinie.

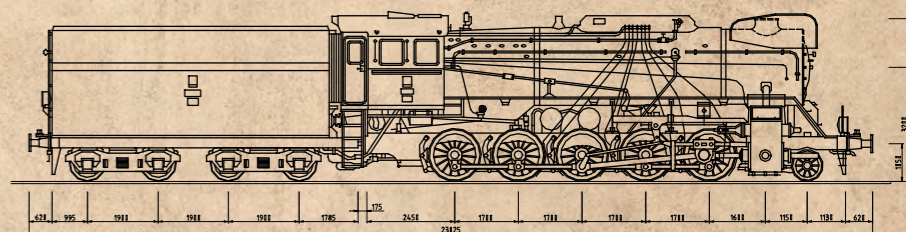
Do Wolsztyna trafił w roku 1989. Brał udział w licznych paradach parowozów. Obecnie stanowi eksponat Parowozowni Wolsztyn.

Od 11 lipca 2001 znajduje się w Wolsztynie również Ty51-183. Jest to parowóz, który stacjonował w Porcie Centralnym w Szczecinie.

Parowóz Ty51-183 został odmalowany przez Miłośników Parowozów latem 2006 roku i stanowi eksponat muzealny Parowozowni Wolsztyn.



Ty 51



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-5-0 / 1E
Ilość osi wiązanych	5
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV,V,VI	14,8 /17,65 /17,12 /19,5 /20,25 /20,6 t
Długość ze zderzakiem	23 025 mm
Masa parowozu próżnego	100,3 t
Masa w stanie roboczym	109,9 t
Masa w stanie roboczym z tendrem	188,9 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	131,7 t
Moc	1590 kW
Siła pociągowa	18 400 kG
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnica kół napędnych	1450 mm
Średnica kół tocznych przednich	850 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia rusztu	6,3 m ²
Długość rusztu	3,048 m
Szerokość rusztu	2,063 m
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	23,86 m ²
Płomieniówki	171
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	51 / 2 mm
Długość między ścianami sitowymi	5000 mm
Powierzchnia ogrzewalna	123,5 m ²
Płomienie	45
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	143 / 4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	94,6 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	241,96 m ²
Średnica cylindra	630 mm
Skok tłoka	700 mm

TENDER

Średnica kół	1000 mm
Zapaw wody	27,0 m ³
Zapaw węgla	20,5 t
Masa w stanie służbowym	79,5 t

PAROWÓZ
Pt 47



„Petucha”

Jest to parowóz przeznaczony do prowadzenia pociągów pospiesznych. Cztery osie napędowe i 2000KM pozwalają osiągnąć prędkość do 110km/h. Posiada on automatyczny podajnik węgla i mieszający 27 m³ wody tender. Ogółem zbudowano 180 sztuk parowozów tej serii.

Pt47-65 ma numer fabryczny 2065 i został zbudowany w Chrzanowie w 1949 roku. Do służby trafił 5. sierpnia 1949 roku, a od 15. sierpnia stacjonował w MD Ostrów. Parowóz posiadał w 1949 roku kocioł zbudowany w Sosnowcu o numerze 12625. Od 30.10.1969 posiada on kocioł o numerze fabrycznym 12440 zbudowany również w Sosnowcu.

Od 9 września 1990 roku znajduje się w Wolsztynie i jest wykorzystywany do prowadzenia planowych pociągów osobowych. Od kwietnia 2009 po naprawie w Gnieźnie parowóz ten wrócił do Wolsztyna z „krótkim”, starym tendrem od parowozu OI49-59, dzięki czemu można go teraz obracać na obrotnicy w Wolsztynie. Od grudnia 2004 do września 2009 roku ze względu na zły stan techniczny mostu w 109,548 kilometrze linii Sulechów - Luboń i zbyt duży nacisk na jeden metr bieżący toru parowozy Pt47 nie mogły jeździć do Poznania. Po wymianie mostu na nowy, 26 września 2009 o godzinie 13:31 Pt47-65 wyjechała pierwszy raz po prawie pięciu latach przerwy do stolicy Wielkopolski. Parowóz prowadzili Stanisław Szczeciński i Marek Rybarczyk. 3 października 2022 roku na haku lokomotywy spalinowej ST44-1245 w drogę do Kolina w Czechach wyruszył parowóz Pt47-65. W Kolinie została przeprowadzona rewizja kotła.

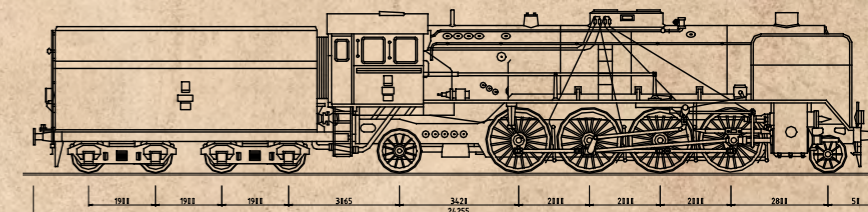
Parowóz Pt47-65 wrócił do ruchu planowego „pod parą” w czerwcu 2023

Od 30 czerwca 2001 w Wolsztynie znajduje się jeszcze jeden parowóz tej serii: Pt47-106 z Choszczna. Parowóz ten stacjonował przedtem w Poznaniu (od 18.03.1949), Szczecinie (od 1964), Białogardzie (od 1972), Szczecinku (od 1976), ponownie w Białogardzie (1979) i Szczecinku (1980), oraz w Kostrzynie (1987).

W roku 2008 z pieniędzy zebranych przez Fundację „Era Parowozów” podczas Parady Parowozów 2007 parowóz ten został odmalowany i ustawiony przy nastawni WL jako eksponat Parowozowni Wolsztyn.

TENDER	27D48
Ilość osi	4
Nacisk osi	18,1
Średnica kół	1000 mm
Zapasy wody	27,0 m ³
Zapasy węgla	10,0 t
Masa w stanie służbowym	72,4 t

Pt 47



DANE TECHNICZNE	
Układ osi	1-4-1 / 1D1
Ilość osi wiązanych	4
Ilość osi toczonych przednich	1
Ilość osi toczonych tylnych	1
Nacisk osi w stanie roboczym	18,7 t
Długość parowozu z tendrem	23 835 mm
Waga parowozu próżnego	97 t
Masa w stanie roboczym	103 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	125,4 t
Moc	1200 kW
Siła pociągowa	13 500 kG
Prędkość maksymalna	110 km/h
Średnica kół napędnych	1850 mm
Średnica kół toczonych przednich	1000 mm
Średnica kół toczonych tylnych	1200 mm
Odstęp między osiami skrajnymi	12 220 mm
Ciśnienie w kotle	1,5 Mpa
Powierzchnia rusztu	4,49 m ²
Długość rusztu	2784 mm
Szerokość rusztu	1616 mm
Długość paleniska	2640 / 2774 mm
Szerokość paleniska	1616 mm
Wysokość paleniska	1648 / 1940 mm
Powierzchnia paleniska	19,8 m ²
Płomieniówki	113
Średnica wewnętrzna	50 mm
Średnica zewnętrzna	55 mm
Długość między ścianami sitowymi	6100 mm
Powierzchnia ogrzewalna	108,2 m ²
Płomienice	40
Średnica wewnętrzna	134,5 mm
Średnica zewnętrzna	143 mm
Długość między ścianami sitowymi	6100 mm
Powierzchnia ogrzewalna	103 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	231 m ²
Średnica cylindra	630 mm
Skok tłoka	700 mm



PAROWÓZ
Pm36-2



„Piękna Helena”

W roku 1936 opracowano w Chrzanowie pociąg parowy doświadczalny typu Pm36. W następnym roku zbudowano dwie maszyny tego typu. Parowóz Pm36-1 posiadał aerodynamiczną obudowę i został odznaczony złotym medalem na międzynarodowych targach w Paryżu.

W czasie wojny parowóz miał niemieckie oznaczenie 18 602. Wojnę przetrwał tylko parowóz Pm36-2, który trafił do ruchu planowego w roku 1947 po naprawie w ZNTK w Bydgoszczy. Parowóz ten posiada kocioł zbudowany w 1937 roku w Sosnowcu. Jego numer fabryczny to 10552, a numer kolejowy 0151.

Swoją ostatnią planową jazdę „Piękna Helena” wykonała w kwietniu 1965.

To najprawdopodobniej w Ostrowie Pm36-2 otrzymała swój przydomek „Piękna Helena” - imię żony maszynisty, który jeździł tą lokomotywą. Po zakończeniu eksploatacji maszyna ta trafiła do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Z okazji jubileuszu 150-lecia PKP podjęto decyzję o odremontowaniu Pm36-2. Po remoncie kapitalnym w Pile w 1995 parowóz ten trafił 06.06.1995 do parowozowni w Wolsztynie, gdzie jest nadal wykorzystywany w ruchu planowym. Pm36-2 to najszybsza lokomotywa PKP. Jej prędkość konstrukcyjna wynosi 130km/h.

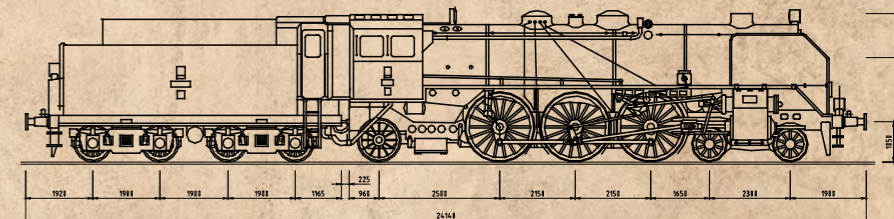
W niedzielę 19 stycznia 2003 Pm36-2 ustanowiła swój kolejny rekord prędkości, ponad 130km/h, na trasie z Poznania do Leszna.

„Piękna Helena”, ze względu na swoją prestiżową historię to najpopularniejszy parowóz wśród odwiedzających Parowozownię Wolsztyn. Stanowi także częste tło widowisk, spektakli i produkcji telewizyjnych i filmowych.



TENDER	32D36-2
Średnica kół	1000 mm
Zapasy wody	32,0 m ³
Zapasy węgla	9,0 t
Masa w stanie służbowym	72,9 t

Pm 36



DANE TECHNICZNE	
Układ osi	2-3-1 / 2C1
Ilość osi wiązanych	3
Ilość osi toczonych przednich	2
Ilość osi toczonych tylnych	1
Nacisk osi na szyny w stanie roboczym zestaw I / IV / VI	12500 / 17200 / 17400 kg
Długość parowozu ze zderzakiem	23 820 mm
Masa parowozu próżnego	85,8 t
Masa w stanie roboczym	94 t
Masa w stanie próżnym z tendrem	112,3 t
Masa w stanie roboczym z tendrem	161,5 t
Moc	1325 kW
Siła pociągowa	10 600 kG
Prędkość maksymalna	130 km/h
Średnica kół napędnych	2000 mm
Średnica kół toczonych przednich	950 mm
Średnica kół toczonych tylnych	1150 mm
Odstęp między osiami skrajnymi	13 900 mm
Ciśnienie w kotle	1,8 Mpa
Powierzchnia rusztu	3,85 m ²
Długość rusztu	2413 mm
Szerokość rusztu	1600 mm
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	15,00 m ²
Płomieniówki	113
Średnica wewnętrzna	42 mm
Średnica zewnętrzna	50 mm
Odległość między ścianami sitowymi	6000 mm
Powierzchnia ogrzewalna płomieniówek	110,00 m ²
Płomienice	30
Średnica wewnętrzna	110 mm
Średnica zewnętrzna	120 mm
Odległość między ścianami sitowymi	6050 mm
Powierzchnia ogrzewalna płomienic	76,00 m ²
Całk. pow. ogrzewalna bez przegrzewacza	171 m ²
Średnice cylindrów	2x530 mm
Skok tłoka	700 mm

PAROWÓZ
TKt48-143
TKt 48-147



Konstrukcja tego parowozu pochodzi z 1948 roku a pierwsze maszyny tego typu zostały wyprodukowane w 1950 roku.

Stacjonujący w Wolsztynie egzemplarz został zbudowany w 1956 roku w Chrzanowie i ma numer fabryczny 4733. Parowóz posiadał kocioł zbudowany w 1956 roku w Sosnowcu. Numer fabryczny 14755, numer kolejowy 6708. Wymieniono go w roku 1977 na kocioł o numerze 13022, a 23. czerwca 1983 na kocioł z numerem 14412.

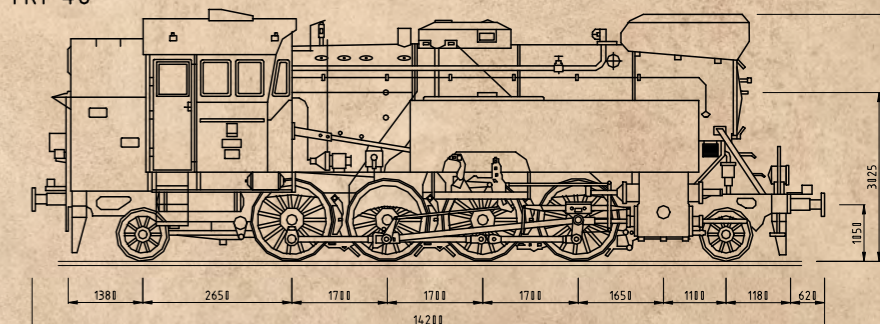
TKt48-143 został oddany do służby 29.02.1956 roku w parowozowni Nasielsk, a od stycznia 1990 roku jest w Wolsztynie. Może poruszać się w obu kierunkach z prędkością do 80 km/h, dlatego był używany do prowadzenia pociągów towarowych i osobowych.

Od 1998 roku Wolsztyński „osiołek”, bo tak nazwano „tekatkę” jest niestety niesprawny i nie zobaczymy go już nigdy pod parą. Parowóz ten został odmalowany w 2010 roku przez Fundację „Era Parowozów” i ponownie w roku 2021 przez Parowozownię Wolsztyn i stanowi eksponat muzealny Parowozowni Wolsztyn.

24 lipca 2001 roku trafił do Wolsztyna kolejny parowóz tej serii, TKt48-147 ze skansenu w Choszcznie.

11 kwietnia 2019 roku TKt48-147 został odstawiony przez Ol49-69 na bocznicy do Stefanowa, gdzie trafi od pod opiekę Stowarzyszenia Miłośników Kolejnictwa „Stacja Stefanowo”.

Tkt 48



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-4-1 / 1D1
Ilość osi wiązanych	4
Ilość osi toczonych przednich	1
Ilość osi toczonych tylnych	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV,V,VI	15,38/16,8/16,85/ 16,8/16,8/15,38 t
Długość ze zderzakiem	14 200 mm
Masa parowozu próżnego	78 t
Masa w stanie roboczym	98 t
Moc	785 kW
Siła pociągowa	11 600 kG
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnica kół napędnych	1450 mm
Średnica kół toczonych przednich i tylnych	850 mm
Ciśnienie w kotle	1,6 Mpa
Powierzchnia ruszta	2,97 m ²
Długość ruszta	2,5 m
Szerokość ruszta	1,18 m
Powierzchnia paleniska	15,5 m ²
Płomieniówki	97
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	51 mm / 2,5 mm
Długość między ścianami sitowymi	4172 mm
Powierzchnia ogrzewalna	58,5 m ²
Płomienice	30
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	133/4 mm
Powierzchnia ogrzewalna	49,1 m ²
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	123,1 m ²
Średnica cylindra	500 mm
Skok tłoka	700 mm
Zapaw wody	10 m ³
Zapaw węgla	6 t



PAROWÓZ
TKi3-87



Parowozy TKi3 są bardzo związane z wolsztyńską parowozownią, bowiem stacjonowały tu na początku XX wieku. TKi3-87 był do niedawna najstarszym parowozem w wolsztyńskiej parowozowni. Został zbudowany w Królewcu w 1908 roku na zamówienie kolei pruskich. Ogółem zbudowano 2060 takich parowozów, a po 1918 roku do PKP trafiło 320 egzemplarzy.

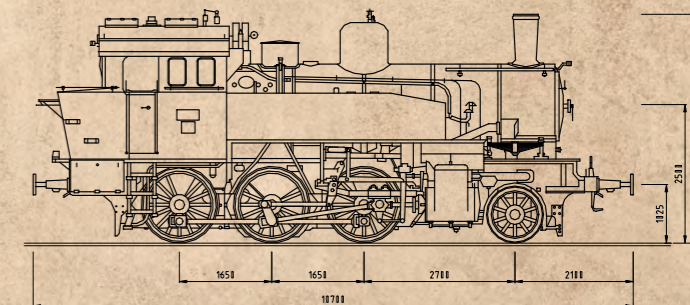
W KPEV parowóz ten był oznaczony jako „7247 Posen”, natomiast w DRG nosił numer 91 1041. Po wojnie trafił do Poznania, a od 1964 pracował jako parowóz zakładowy w Luboniu pod Poznaniem. Należał on do Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych.

Odremontowany w 1995 roku w Gnieźnie trafił do Wolsztyna i był wykorzystywany do prowadzenia pociągów okolicznościowych.

Parowóz TKi3-87 znajduje się w zbiorach eksponatów muzealnych Parowozowni Wolsztyn. Do niedawna przebywał w Jarocinie pod opieką Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, jednak 2023 roku pojawiła się dobra nowina. Parowóz TKi3-87 został kupiony przez Instytucję Kultury Parowozownię Wolsztyn I będzie przywrócony do pełnej sprawności technicznej.



TKi3



DANE TECHNICZNE

Układ osi	1-3-0 / 1C
Ilość osi wiązanych	3
Ilość osi toczonych przednich	1
Nacisk osi w stanie roboczym zestaw I, II, III, IV	14,9 / 14,9 / 15,6 / 14,5 t
Długość z tendrem ze zderzakiem	10700 mm
Masa parowozu próżnego	46,78 t
Masa w stanie roboczym	59 t
Moc	460 kW
Siła pociągowa	8900 kG
Prędkość maksymalna	65 km/h
Średnica kół napędnych	1350 mm
Średnica kół toczonych przednich	1000 mm
Ciśnienie w kotle	1,2 Mpa
Powierzchnia rusztu	1,53 m ²
Długość ruszta	1,55 m
Szerokość ruszta	0,99 m
Powierzchnia paleniska	7,70 m ²
Płomieniówki	209
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	44,5mm / 2,5mm
Długość między ścianami sitowymi	3700 mm
Powierzchnia ogrzewalna	96,60 m ²
Płomienice	-
Średnica zewnętrzna i grubość ścianek	-
Powierzchnia ogrzewalna	-
Całkowita powierzchnia ogrzewalna bez przegrzewacza	104,3 m ²
Średnica cylindra	450 mm
Skok tłoka	630 mm
Zapaw wody	7 m ³
Zapaw węgla	2 t





REDAKCJA

Towarzystwo Inicjatyw Kulturalnych „ALAMO”
Krzysztof Korolewski
Wojciech Lis
Magdalena Łuszczynska

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Krzysztof Korolewski

KONSULTACJA MERYTORYCZNA

Wojciech Lis

FOTOGRAFIE

Wojciech Lis
Artur Wieczorek
archiwum Parowozowni Wolsztyn
Krzysztof Korolewski
pixabay.com

