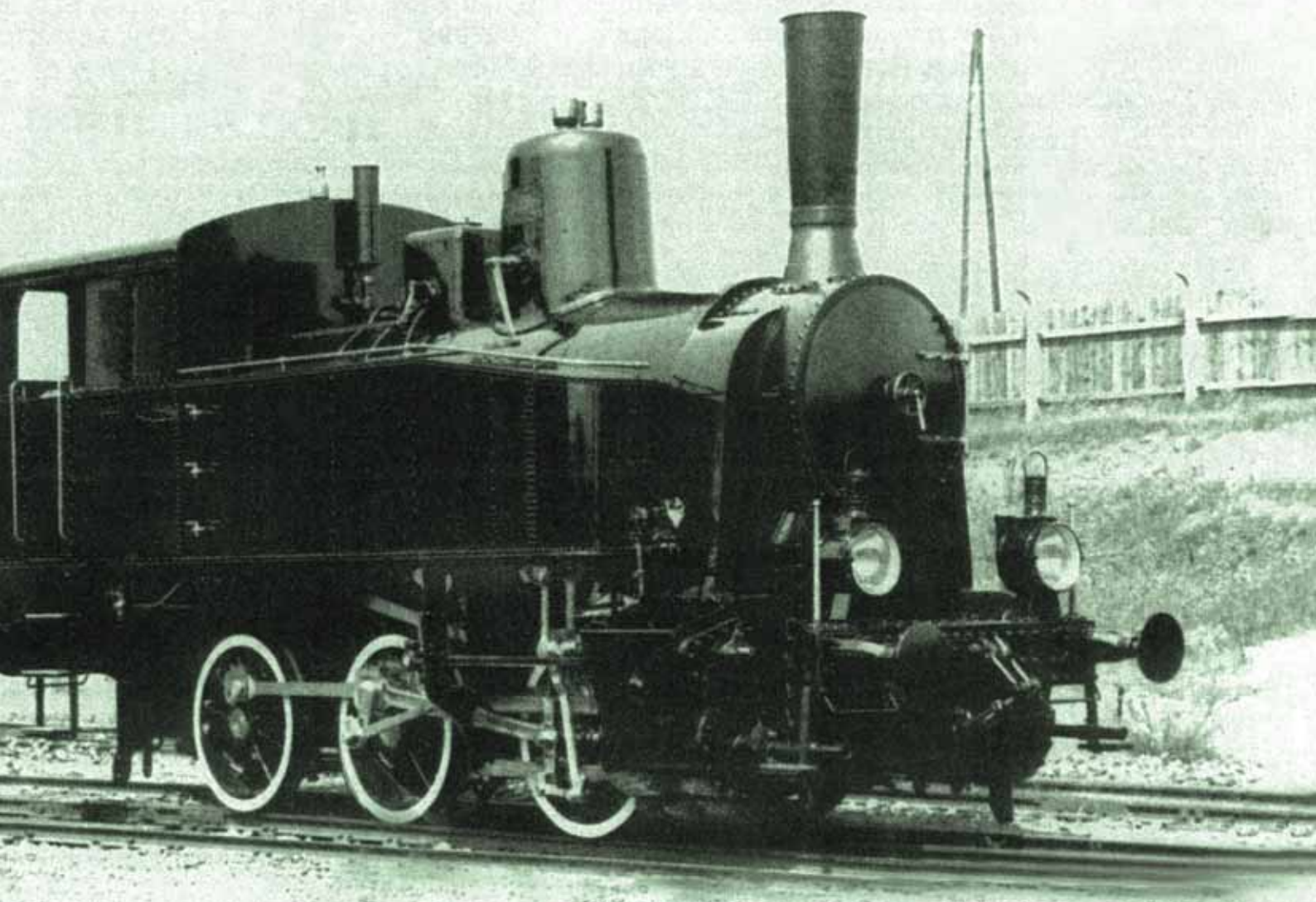
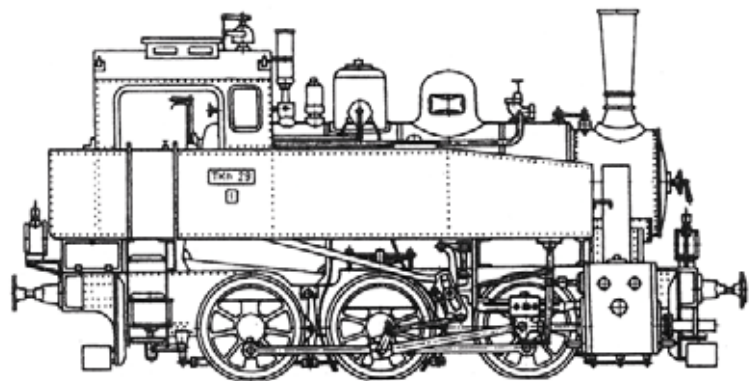

BOGDAN POKROPIŃSKI

Koleje bielańskie





KOLEJE BIELAŃSKIE



BOGDAN POKROPIŃSKI

Koleje bielańskie

SŁOWO OD BURMISTRZA

Kolej na Bielanach? Tramwaje funkcjonują i to całkiem niezłe, mamy nowoczesne metro, ale tradycyjne pociągi? Te niedowierzające pytania powstały w mojej głowie po raz pierwszy, kiedy zaproponowano nam wydanie pozycji *Koleje bielańskie*. Okazuje się jednak, że ten rodzaj transportu pojawiał się na Bielanach w ciągu ostatnich stu lat. Mogli z niego korzystać mieszkańcy międzywojennych Bielan, by potem... No właśnie... Kolej zniknęła niczym kamfora. W dodatku zostało po niej mało śladów. Obecnie niewiele osób zdaje sobie sprawę, że w miejscu dzisiejszej linii tramwajowej na ul. Marymonckiej kiedyś biegły przecież tory kolejowe.

Te zapomniane okruchy bielańskiej historii wspaniale opisuje Bogdan Pokropiński. Jego opowieść to nie tylko suche fakty, lecz również wspomnienia z własnego życia. Był przecież przez wiele lat zatrudniony w Hucie Warszawa, gdzie pracował jako maszynista. Zamiłowanie do kolei miał od dzieciństwa, stąd wybór zawodu, wiele publikacji im poświęconych, a w końcu ich historia na terenie naszej dzielnicy.

Co istotne, Autor przypomina, że na Bielanach pociągi wciąż jeżdżą. Wspomagają pracę działającej z powodzeniem bielańskiej huty – obecnie Huty ArcelorMittal Warszawa. Nie ma ich co prawda zbyt dużo na bielańskich bocznicach. Jeśli już, to przemykają chyłkiem, niewidoczne dla wielu bielańczyków. Wciąż jednak są obecne i potrzebne.

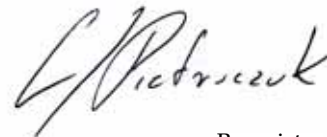
Czy ich obecność się zwiększy?

Czy na Bielany zawita kiedyś okazały skład pendolino?

A może będzie to już pociąg zupełnie inny od znanych nam teraz?

Przyszłość jest zawsze nieodgadniona. Warto jednak spojrzeć w przeszłość i zobaczyć, w jaki sposób koleje żelazne były niemalże stałym elementem bielańskiego krajobrazu...

Grzegorz Pietruczuk



Burmistrz
Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy

SPIS TREŚCI

Podziękowania	8
Od Autora	10
Wstęp. Koleje podmiejskie z Warszawy 1892–1914	12

CZĘŚĆ I. KOLEJ MŁOCIŃSKA	14
Kolej elektryczna Warszaw–Młociny–Modlin S.A.	16
Parowozy zakupione dla kolei młocińskiej	24
Projekt Ministerstwa Komunikacji budowy kolei do Modlina	30
Magazyny amunicyjne w Palmirach	34

CZĘŚĆ II. KOLEJE GRUZOWE	42
Kolej gruzowa na trasie getto warszawskie–Żoliborz	44
Kolej gruzowa z Placu Krasińskich na Kępę Potocką	56
Żoliborska kolej gruzowa z ulicy Włociańskiej w kierunku Wisły	62
Kolej gruzowo-budowlana od Trasy W-Z do Kępy Potockiej	66

CZĘŚĆ III. KOLEJ ZAKŁADOWA HUTY WARSZAWA	82
Projekt budowy Huty i pierwsze prace	84
Budowa Huty Warszawa	88
Wydział Kolejowy „PTr” Huty Warszawa	96
Parowozy Wydziału Kolejowego	108
Lokomotywy spalinowe Huty Warszawa	116
Wagony i dźwigi Huty Warszawa	132
Kolej zakładowa obsługująca stalownię	140
Moja praca na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa	146
Prywatyzacja i modernizacja Huty Warszawa	158

Bibliografia	172
--------------	-----

PODZIĘKOWANIA

Książka ta nie powstałaby bez życzliwości, zaangażowania i pomocy wielu osób. Szczególnie dziękuję Urzędowi Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy za inicjatywę wydania tej publikacji oraz jej sfinansowanie. Pragnę również podziękować dyrektorowi Huty ArcelorMittal Warszawa Markowi Kempie oraz kierownikowi Wydziału Kolejowego Grzegorzowi Bieńce – za pomoc w zapoznaniu się z obecną produkcją huty, jak również pracą Wydziału Kolejowego. Dziękuję Dyrekcji Muzeum Powstania Warszawskiego oraz paniom z tamtejszego Działu Ikonografii i Fotografii: kierownicze Joannie Lang i Aleksandrze Trzeciewskiej – za udostępnienie fotografii do rozdziału o kolei gruzowej nr 1 na terenie byłego getta w Warszawie. Dziękuję Hubertowi Chwedykowi z Zamościa – za szkice torów kolei gruzowej z getta, przerysowane z mapy lotniczej z 1945 roku; Markowi Morgale z Sosnowca – za fotografie z jego zbiorów; inżynierowi Edwardowi Pokropińskiemu – za pomoc w wykonaniu wielu rysunków technicznych, szczególnie rysunków parowozów i taboru kolejowego.

Bogdan Pokropiński

OD AUTORA

Urodziłem się w Warszawie, w dzielnicy Targówek, gdzie mieszkali moi rodzice, w pobliżu torów kolei obwodowej oraz Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, biegnącej od Kowla przez Lublin, Warszawę Pragę do Mławy. Toteż od dziecięcych lat najbardziej interesowałem się koleją, i dlatego moje życie ułożyło się w ten sposób, że w kolejnictwie przepracowałem w sumie aż 57 lat.

O kolei młocińskiej, normalnotorowej drodze publicznej, uruchomionej z Dworca Gdańskiego wzdłuż lewego brzegu Wisły i biegnącej przez Żoliborz, Bielany, Młociny do Łomianek, dowiedziałem się dosyć późno, bo dopiero w latach 1946–1948, kiedy będąc na Bielanach, zobaczyłem z lewej strony ulicy Marymonckiej leżące podkłady torowiska, już bez toru, gdyż szyny zostały wcześniej wymontowane. Ponadto obok rozebranego torowiska stały semafor kształtowy oraz tarcza ostrzegawcza. Również na terenie Akademii Wychowania Fizycznego znajdowały się resztki bocznic wraz z koźłem oporowym, które rozebrano dopiero w latach 1972–1975. Ponieważ ta kolej mnie zainteresowała, zacząłem zbierać wszelkie wiadomości o niej, zarówno w bibliotekach publicznych na terenie Warszawy, jak i w archiwach, lecz niestety znalazłem bardzo mało informacji.

Jednak, kiedy w 1968 roku zwolniłem się z Polskich Kolei Państwowych i rozpocząłem pracę na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa, dowiedziałem się wielu ciekawych rzeczy o kolei młocińskiej od kilku starszych pracowników, którzy pochodzili z podwarszawskich miejscowości jak: Łomianki, Dziekanów Leśny, Sadowa, Buraków, Pociecha, Janówek czy Łomna, i nadal tam mieszkali. Nie pamiętam nazwisk tych osób, gdyż wiele z nich odeszło na emerytury już w latach 70., inni później, ale pamiętam dwóch braci Pacholaków z miejscowości Łomna, z których jeden (starszy) odszedł na emeryturę na początku lat 80., a drugi chyba w roku 1990. Ojcowie wielu z tych osób pracowali na kolei młocińskiej lub w magazynach wojskowych w Palmirach.

Od mieszkańców Łomianek, Łomnej oraz Kiełpina, zatrudnionych w latach 20. przy konserwacji wałów przeciwpowodziowych Wisły na jej lewym brzegu, dowiedziałem się ponad 40 lat temu o działającej tam wąskotorowej kolei polowej.

Moje wiadomości na temat pierwszej kolei gruzowej w Warszawie na terenie byłego getta pochodzą z rozmów z wieloma ludźmi, którzy mieli styczność z tą koleją, ale mogą one być niezbyt precyzyjne. W Muzeum Historii Żydów Polskich w Warszawie nie znalazłem żadnych materiałów na temat wywozu gruzu koleją wąskotorową. Pamiętam jednak, że w 1946 roku rozebrano tor biegnący przez ulicę Okopową i Cmentarz Żydowski na wysypisko przy ulicy Obozowej i rozmontowano skrzyżowanie z torami tramwajowymi.

Na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa pracowałem w latach 1968–1992, pracę tam poznałem więc od podszewki.

WSTĘP

KOLEJE PODMIEJSKIE Z WARSZAWY 1892–1914

Kolej wąskotorowa stała się środkiem komunikacji podmiejskiej dla Warszawy w 1892 roku, kiedy to inżynier Henryk Huss otworzył pierwszą taką linię z Warszawy do Wilanowa. W 1897 roku ruszyła kolej wąskotorowa do Marek, w 1898 roku – z placu Unii Lubelskiej do Piaseczna i Góry Kalwarii, a w 1900 roku – z Jabłonny przez stację Most do Wawra.

Już pod koniec XIX stulecia władze carskie rozpatrywały budowę szerokotorowej kolei strategicznej z Warszawy do Kalisza, z uwzględnieniem projektów sztabu podpułkownika wojsk carskich Tyzenhausena, nad którymi pracowali wybitni inżynierowie kolejnictwa: G. Graftio i S. Szulenburg. Opracowano wówczas projekt wąskotorowej kolei elektrycznej, o szerokości toru 750 mm, wokół Warszawy, od której miano wybudować odgałęzienia do Młocin i Łomianek, Leszna i Sochaczewa oraz do Grodziska. Planowano, że główna baza tej obwodowej linii będzie się znajdowała na Elsnerowie, gdzie zamierzano zbudować elektrownię, lokomotywownię i warsztaty naprawcze. Od Elsnerowa linia miała przebiegać przez Targówek, most kolejowy koło Cytadeli, Powązki, Wolę, Czyste, Rakowiec, Wierzbno, Sielce, nowym mostem przez Wisłę na Grochów i powracać do Elsnerowa. Kolej ta miała być zasilana prądem pod napięciem 600 woltów, wytwarzanym przez własną elektrownię. Jednak władze carskie w 1899 roku odrzuciły ten projekt.

W tym samym czasie warszawski przedsiębiorca Władysław Krauze przedstawił inną koncepcję budowy kolei wąskotorowej, która miała brać początek przy Dworcu Nadwiślańskim Kolei Nadwiślańskiej (obecny Dworzec Gdański) na ulicy Pokornej, a jej linia biegłaby do Młocin, z jedynym odgałęzieniem do klasztoru na Bielanych. Niestety władze Warszawy projekt ten odrzuciły.

Jednak w 1906 roku magistrat jakby się obudził i zaplanował budowę tramwaju konnego z Warszawy do Młocin, który w przyszłości zostałby zelektryfikowany. Ale ostatecznie pomysłu nie zrealizowano.

Jednak sprawą dogodnej komunikacji z Warszawy do Młocin zainteresowali się właściciele majątków w Młocinach, Aleksander Nowiński i pułkownik armii rosyjskiej Zygmunt Łempicki. Wydzielili oni część swoich gruntów pod projekt Miasto Ogród Młociny, a miała to być strefa podmiejska o willowej zabudowie, wśród zielonego lasu, do której z Warszawy należałoby doprowadzić dobrą komunikację szynową. W tej sprawie zaczął czynić starania Łempicki, który latem 1913 roku uzyskał od władz carskich koncesję na budowę „Kolei elektrycznej z Warszawy przez Młociny do Łomianek”. Do budowy linii zamierzano przystąpić w roku następnym, ale nie zdążono nawet rozpocząć robót, gdyż w sierpniu 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa.

CZĘŚĆ I

Kolej

młocińska



**KOLEJ ELEKTRYCZNA
WARSZAWA-MŁOCINY-
MODLIN S.A.**



Próbna jazda pociągu Elektrycznej Kolei Dojazdowej na trasie Grodzisk–Warszawa ul. Nowogrodzka w 1927 r. z udziałem założycieli tej kolei. Zbiory Archiwum Dokumentacji Mechanicznej.

Wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w listopadzie 1918 roku, bo już 5 grudnia 1918 roku, powstało w Warszawie Polskie Zgrupowanie Elektryfikacyjne „Siła i Światło” Spółka Akcyjna, które w chwili założenia dysponowało kapitałem 10 milionów marek. W grudniu 1919 roku spółka ta odkupiła od niemieckiej spółki akcyjnej „Gesfüirel” z siedzibą w Berlinie dwie – tzw. Elektrownię Wolską w Warszawie (zamkniętą w 1924 roku) oraz elektrownię w Pruszkowie (rozbudowywaną i modernizowaną).

Spółka „Siła i Światło” zamierzała zbudować elektryczne koleje wychodzące z Warszawy promiennie do miejscowości podmiejskich, a mianowicie do Żyrardowa przez Grodzisk, do Sochaczewa przez Leszno, do Modlina przez Łomianki, do



Wołomina przez Ząbki, do Otwocka przez Wawer i do Mińska Mazowieckiego przez Rembertów-Miłosnę.

Po zbudowaniu elektrycznej kolei z Warszawy do Grodziska postanowiono wznowić budowę linii kolei elektrycznej – ze stacji Warszawa Gdańska w kierunku północno-zachodnim – przez Żoliborz, Bielany, Młociny i Łomianki do Modlina. Działania podjęto już wcześniej – powołana przez „Siłę i Światło” spółka Kolej Elektryczna Warszawa-Młociny-Modlin (z siedzibą w Warszawie

przy ulicy Marszałkowskiej 94, z kapitałem zakładowym 250 milionów marek) starała się odkupić od pułkownika Zygmunta Łempickiego koncesję na budowę tejże kolei.

Zezwolenie na przejęcie tej koncesji Minister Kolei Żelaznych wydał już 22 października 1924 roku (nr V-7853 zu), a odkupiono ją 17 listopada 1924 roku.

ELEKTRYCZNA KOLEJ DOJAZDOWA DO GRODZISKA

W 1925 roku przy wsparciu kapitału angielskiego rozpoczęto budowę kolei normalnotorowej od Komorowa w kierunku Warszawy i od Komorowa w kierunku Grodziska. Budowę zakończono w ciągu dwóch lat, a kolej ta została zelektryfikowana trakcją elektryczną o napięciu 600 voltów, zasilaną przez elektrownię w Pruszkowie. Tabor dostarczyła angielska fabryka Metropolitan Vickers. Linia tej kolei zaczynała się w Warszawie przy ulicy Nowogrodzkiej, a dalej biegła przez Komorów do Grodziska, który z tej okazji nazwano Grodziskiem Mazowieckim. Uroczyste otwarcie tej Elektrycznej Kolei Dojazdowej nastąpiło 11 grudnia 1927 roku. W następnych latach zbudowano odgałęzienia od linii głównej do Milanówka i Włoch.

TORY PATENTOWE

W kolejnictwie polskim torami patentowymi nazywano gotowe przesła torów wraz z zamontowanymi stalowymi podkładami. Takie tory można było w całości montować, tworząc nową linię, jak również szybko demontować i przenosić w inne miejsce.

Pociąg osobowy kolejki używanej do naprawy wałów przeciwpowodziowych na lewym brzegu Wisły od Marymontu do Łomianek, 1926 r.



WĄSKOTOROWA KOLEJ POŁOWA

Wszystko zaczęło się na wiosnę 1924 roku, jak mi opowiadali mieszkańcy Łomianek, kiedy to podczas spływu lodów zostały mocno uszkodzone wały przeciwpowodziowe i w wielu nadwiślańskich miejscowościach woda pozalewała domy, a nawet miejscami dochodziła aż do szosy Warszawa–Modlin.

Po tych powodziach w celu budowy i konserwacji wałów przeciwpowodziowych Zarząd Dróg Wodnych zbudował wzdłuż lewego brzegu Wisły kolejkę połową o szerokości toru 600 mm, ułożoną z przeset patentowych. Brała ona początek od Marymontu, a właściwie Kępy Potockiej, i biegła wzdłuż lewego brzegu Wisły aż pod Kielpin.

Zarządzający ruchem tej kolejki wpadli na pomysł, żeby w słoneczne świąteczne dni wozić nią pasażerów z miasta na zieloną trawkę. Wypożyczyli więc z jakiejś nieznanej bliżej kolei wąskotorowej

trzy wagoniki osobowe, a także przekształcili dwie platformy na podwoziach wózków kolebowych na osobowe wagony odkryte i uruchomili świąteczne przewozy pasażerskie. Taki „skład osobowy” był ciągnięty lokomotywką spalinową firmy Austro-Daimler, jedną z zakupionych w tamtych latach przez Polskę w Austrii.

Gdy w latach 1960–1970 przeglądałem fotografie w Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, znalazłem stare zdjęcie takiego „pociągu osobowego” z kolejki Marymont–Łomianki, pochodzące z 1926 roku.

Kolejka ta prawdopodobnie przewoziła pasażerów właśnie do 1926 roku, gdyż wtedy w miarę postępu prac przy budowie wałów zaczęto rozbierać jej tor od Marymontu, przenosząc dalej w dół rzeki, gdzie wciąż trwała budowa wałów przeciwpowodziowych.



Budowę tej kolei powierzono inżynierowi Tadeuszowi Baniewiczowi, który miał kierować całokształtem robót, a Ministerstwo Kolei Żelaznych zaoferowało pomoc – udostępniło ze swoich zapasów szyny kolejowe, zmagazynowane na stacji Lida. Była to zbieranina przeróżnych rodzajów szyn, przeważnie lekkiego typu, jak: 27, 29, 31, 33 i 36, które jednak w tamtych trudnych czasach bardzo się przydały. Dnia 24 sierpnia 1925 roku

ukazało się zarządzenie o wywłaszczeniu gruntów pod budowę kolei normalnotorowej z Warszawy przez Młociny i Łomianki do Modlina. Kiedy więc nadeszły transporty szyn ze stacji Lida na Dworzec Gdański w Warszawie, przystąpiono do budowy.

Budowana linia odgałęziała się od torów na Dworcu Gdańskim, w okolicy ulicy Księdza Felińskiego, gdzie również powstał mały budynek



Przystanek kolei młocińskiej na Bielanych, km 5,0, lata 1929–1930, usytuowany przy szosie do Łomianek, a obecnej ulicy Marymonckiej. Zbiory E. Aftańskiego z dzielnicy Marymont.

stacyjny, i biegła w okolice dzisiejszego placu Grunwaldzkiego, a następnie w kierunku północnym (przecinając obecne ulice: Krasińskiego, Sady Żoliborskie, Włociańska) do Słodowca.

Powstały od tej linii odgałęzienia bocznicowe do warsztatów Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż) przy ulicy Włociańskiej (po wojnie Warsztaty Naprawcze Autobusów MZK) oraz do młyna na Słodowcu.



Jednak w 1926 roku roboty przy budowie linii przerwano wskutek konfliktu między koncernem a magistratem miasta Warszawy. Dalsze prace ruszyły dopiero w 1927 roku – linię budowano dalej w kierunku północnym, wzdłuż lewej strony ulicy Marymonckiej.

Ponieważ w tym samym czasie stawiano Centralny Instytut Wychowania Fizycznego na Bielanych, do terenu budowy doprowadzono bocznicę kolejową w celu dowozu potrzebnych materiałów.

Zbudowano również bocznicę w kierunku lewym, bo działała tam już spółdzielnia Zdobywc Robotnicza (obecne ulice Kasprowicza, Kleczewska, Płatnicza, Schroegera, Lipińska), gdzie powstawało osiedle małych domów i trzeba było dowieźć materiały budowlane.

Linię montowano dalej, wzdłuż lewej strony ulicy Marymonckiej, przez Bielany, Młociny, Buraków do Łomianek. Budową linii zainteresowało się Ministerstwo Spraw Wojskowych, które posiadało swoje magazyny w Palmirach (patrz rozdział „Magazyny amunicyjne w Palmirach”) i wystąpiło o przedłużenie linii od Łomianek do Palmir. Toteż już w 1928 roku zbudowano całą trasę od Dworca Gdańskiego do Palmir o długości 20 km, a na odcinku do Łomianek postarano się o przystanki osobowe w postaci ziemnych peronów, gdyż liczone na duży ruch osobowy. Te przystanki to:

1. Warszawa Młocińska (czyli Dworzec Gdański od strony północnej) km 0,00.
2. Słodowiec km 3,00.
3. Zdobywc Robotnicza km 4,00.
4. Bielany km 5,00.
5. Młociny Wieś km 6,00.
6. Młociny Park (obecny wylot ul. Dzierżoniowskiej) km 8,00.
7. Pancierz-Buraków km 10,00.
8. Łomianki km 12,00.

W Łomiankach powstała stacja końcowa (tymczasowa), gdzie zbudowano tory mijankowe



Stacja kolei młocińskiej
Młociny Park na km 8,00
z dwoma torami
mijankowymi, lata
1929–1933(?).
Zbiory pana
Majchrzaka, mieszkańca
Żoliborza.

o długości 300 m, które umożliwiały parowozom objeżdżanie składów pociągowych. Tory mijankowe zbudowano także na przystanku Młociny Park, gdzie również powstał mały budynek dla kierującego ruchem i kasy biletowej. Prawdopodobnie zbudowano też mijankę przy bocznicy na wojskowe lotnisko Bielany (działało do 1950 roku).

Otwarcie ruchu na linii Warszawa Młocińska–Bielany–Młociny–Łomianki nastąpiło 1 stycznia 1929 roku. Uruchomiono wtedy osiem par pociągów osobowych.

Kolej miała być zelektryfikowana i przedłużona do Modlina, lecz planów tych nie zrealizowano, gdyż wkrótce nadszedł wielki światowy kryzys gospodarczy, który nie ominął Polski – upadło wiele zakładów pracy, w tym nawet dobrze prosperujące fabryki, i nastąpiło wielkie bezrobocie.

Okazało się też, że na nowo otwartej kolei ruch pasażerski był niewielki, więc wkrótce zamiast utrzymywać w ruchu osiem par pociągów na dobę, używano tylko dwóch par dla

oszczędności, a uruchomiono pociągi „mieszane”, czyli towarowo-osobowe.

Bilans przewozowy był jednak bardzo słaby. Normalnie funkcjonowały jedynie przewozy towarowe wojskowe do magazynów amunicyjnych w Palmirach.

PRZEWOZY EKD NA TRASIE WARSZAWA–ŁOMIANKI

rok	przewóz pasażerów	przewozy masy towarowej
1929	384 000 osób	–
1930	425 100 osób	–
1931	476 000 osób	26 000 ton
1932	348 400 osób	23 600 ton
1933	116 500 osób	–

Dla porównania warto zobaczyć, jak rozwinęły się przewozy EKD na trasie Warszawa–Grodzisk Mazowiecki. Lata 1930–1932 nie były dobre dla obu linii. Jednak od 1933 roku na linii do Grodziska liczba pasażerów systematycznie rosła.

PRZEWOZY EKD NA TRASIE WARSZAWA–GRODZISK MAZOWIECKI

rok	przewóz pasażerów	przewozy bagażu
1928	756 800 osób	–
1929	1 460 600 osób	–
1930	1 386 000 osób	–
1931	1 083 000 osób	309 300 kg
1932	1 024 300 osób	787 300 kg
1933	1 481 100 osób	1 205 600 kg
1934	1 794 000 osób	1 439 500 kg
1935	3 912 400 osób	–
1936	4 277 100 osób	–

Utrzymywanie kolei stało się więc nieopłacalne i w kwietniu 1933 roku spółka „Siła i Światło” zrezygnowała z jej eksploatacji. W rezultacie w maju 1933 roku linia kolejowa Warszawa Młocińska–Łomianki–Palmiry została włączona do Polskich Kolei Państwowych, które nadzorowały ruch kolejowy do magazynów wojskowych w Palmirach.

274. Warszawa — Młociny — Łomianki. 274.

Kolej Elektryczna Warszawa—Młociny		1	3	5	7	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21
Km		×	× 1)	× 1)	× 1)	↑ 2)	↑ 2)	↑ 2)	↑ 2)							3)
0	Warszawa Mł.	—	6 16	7 30	8 55	10 10	11 35	13 02	14 20	15 45	17 00	18 28	19 47	21 12	22 37	23 56
3	Stodowiec	—	6 15	7 35	8 10	10 24	11 43	13 01	14 25	15 50	17 04	18 33	19 52	21 17	22 37	0 01
4	Zdobyci Rob.	—	6 15	7 38	9 03	10 27	11 41	13 10	14 28	15 53	17 08	18 35	19 55	21 20	22 40	0 04
5	Białany	—	6 27	7 42	9 07	10 31	11 50	13 14	14 32	15 57	17 12	18 40	19 59	21 24	22 44	0 08
8	Młociny wieś	5 00	6 25	7 45	9 00	10 34	11 53	13 17	14 35	16 00	17 15	18 43	20 02	21 27	22 47	0 11
10	Młociny park	5 04	6 29	7 49	9 11	10 38	11 57	13 21	14 39	16 04	17 19	18 47	20 06	21 31	22 51	0 15
8	Pancerz-Buraków	5 04	6 33	7 53	9 18	10 47	12 01	13 25	—	15 08	17 23	18 31	20 10	21 35	22 55	0 19
12	Łomianki	5 12	6 37	7 57	9 22	10 46	12 05	13 29	—	16 12	17 27	18 55	20 14	21 39	22 59	0 23

Z powrotem

Kolej Elektryczna Warszawa—Młociny		2	4	6	8	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22
Km		×	×	×	×	↑ 2)	↑ 2)	↑ 2)	↑ 2)							3)
0	Łomianki	5 22	6 52	8 07	9 32	11 01	12 20	13 44	—	16 22	17 37	18 10	20 10	21 55	23 14	0 30
2	Pancerz-Buraków	5 26	6 56	8 11	9 36	11 05	12 24	13 48	—	16 26	17 41	19 14	20 34	21 59	23 18	0 42
4	Młociny park	5 30	7 00	8 15	9 40	11 09	12 28	13 52	—	15 18	16 30	17 45	19 18	20 38	22 03	23 27
6	Młociny wieś	5 34	7 04	8 19	9 44	11 13	12 32	13 56	—	15 23	16 34	17 49	19 22	20 42	22 07	23 26
7	Białany	5 37	7 07	8 22	9 47	11 16	12 35	13 59	—	15 26	16 37	17 52	19 25	20 45	22 10	23 29
8	Zdobyci Rob.	5 41	7 11	8 26	9 51	11 20	12 39	14 03	—	15 30	16 41	17 56	19 29	20 49	22 14	23 33
10	Stodowiec	5 44	7 14	8 29	9 54	11 23	12 42	14 06	—	15 33	16 44	17 59	19 32	20 52	22 17	23 36
12	Warszawa Mł.	5 49	7 19	8 34	9 59	11 28	12 47	14 11	—	15 38	16 49	18 04	19 37	20 57	22 22	23 41

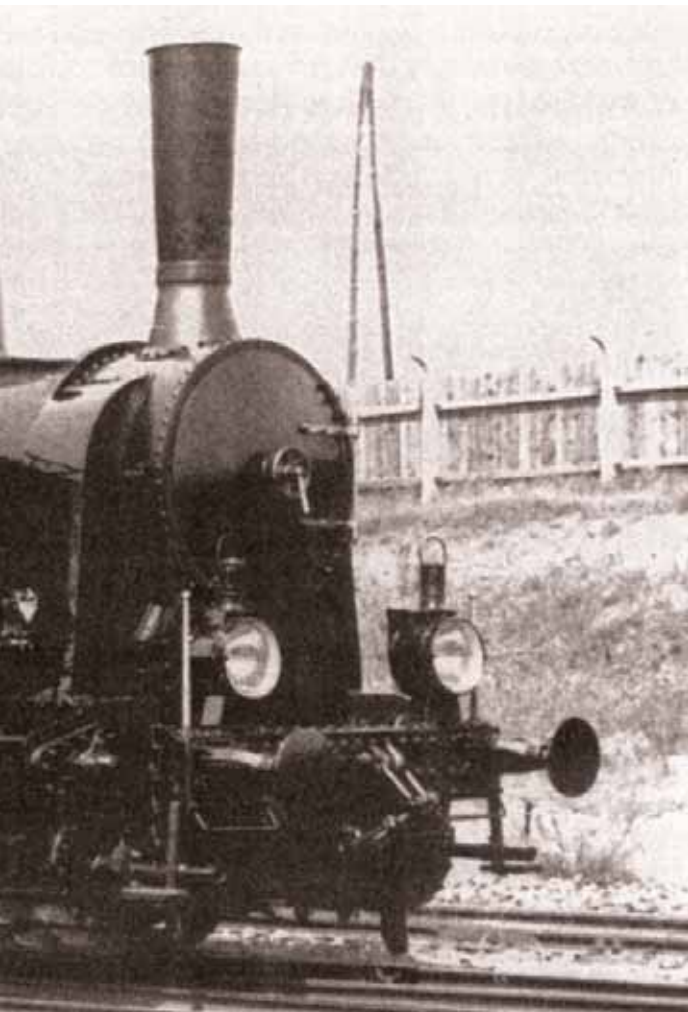
Ważny aż do odwołania.

Uwagi: 1) Kursuje od Młociny wieś do Łomianek codziennie.
2) Kursują tylko w dni świąteczne w miarę potrzeby.
3) Kursują tylko w soboty, niedziele i dniie przedświąteczne.
Bilety abonamentowe, miesięczne i półmiesięczne, ze znaczną zniżką, można nabycić w poczciekabinie przy ul. ks. Fejlskiego telefon 269-20 przez cały dzień bez przerwy.

Rozkład jazdy kolei młocińskiej z 1929 r.



**PAROWOZY ZAKUPIONE
DLA KOLEI MŁOCIŃSKIEJ**



Pierwszy normalnotorowy parowóz przemysłowy T1A zbudowany w Polsce, w Fabryce Lokomotyw „FABLOK” w Chrzanowie (nr fabr. 178) w 1927 r.

Do obsługi pociągów wydierżawiono od Polskich Kolei Państwowych wagony – dwa osobowe i pięć towarowych, a parowozy zakupiono w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce „FABLOK” Spółka Akcyjna w Chrzanowie. Były to dwa parowozy tendzaki typu T1A i T2A, o układzie osi 0-3-0, które stacjonowały w parowozowni PKP Warszawa Gdańska.

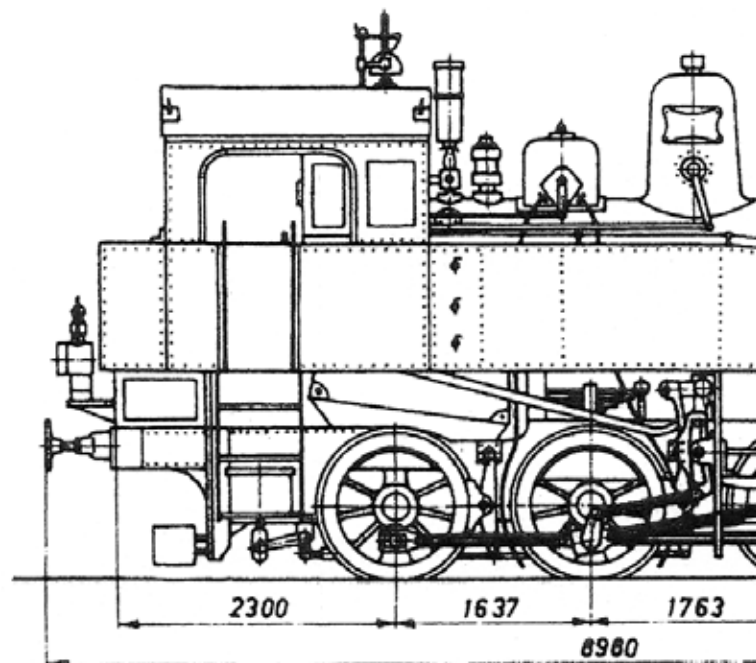
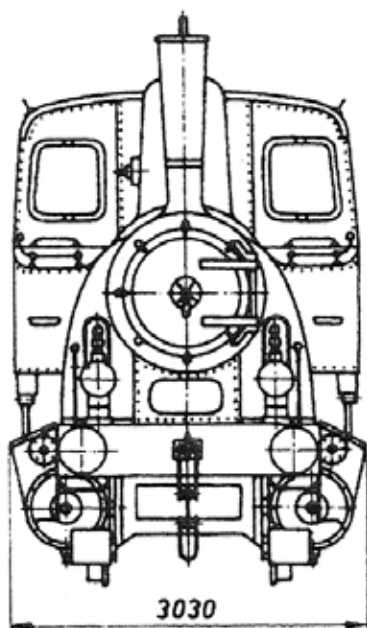
Parowóz T1A miał na kotle wysoki zbieralnik pary, wewnątrz którego była suwakowa przepustnica pary, uruchamiana zewnętrzną dźwignią

z prawej strony kotła. Kocioł wyposażono w dwa zawory bezpieczeństwa pary typu Pop-Coale, z których jeden umieszczono na górnej pokrywie zbieralnika pary, a drugi na stojaku kotła. Cały osprzęt kotła był typowo austriacki, z zaworami zasilającymi na ścianie drzwiczkowej stojaka kotła w budce maszynisty.

Do zasilania kotła wodą służyły dwa inżektory ssąco-tłoczące Friedmanna o wydajności 125 l wody na minutę. Również na walczaku kotła znajdowała się piasecznica uruchamiana dźwignią z budki maszynisty, która podawała piasek rurami pod koła drugiej osi napędowej.

Błachową ostoję parowozu zbudowano z ostojnic grubości 28 mm, połączonych ze sobą belkami czołowymi, głównym blokiem między-cylindrowym oraz dwiema poprzecznkami. Odspężynowanie ostoi za pomocą resorów płaskich było kombinowane, a mianowicie resory pierwszej i trzeciej osi zaczepiono od dołu, natomiast osi drugiej od góry. Resory drugiej i trzeciej osi połączono ze sobą wahaczami wzdłużnymi, tzw. balansjerami, tworząc tym samym czteropunktowe podparcie całej konstrukcji. Wszystkie trzy osie parowozu były napędne i osadzone w łożyskach sztywno, co nie przeszkadzało w pokonywaniu łuków o promieniu $R = 80$ m.

Silniki parowe bliźniacze z suwakami płaskimi na parę nasyconą napędzały poprzez dwuprowadnicowe krzyżulce i dość krótkie korbowody drugą oś napędną. Wszystkie panewki układu

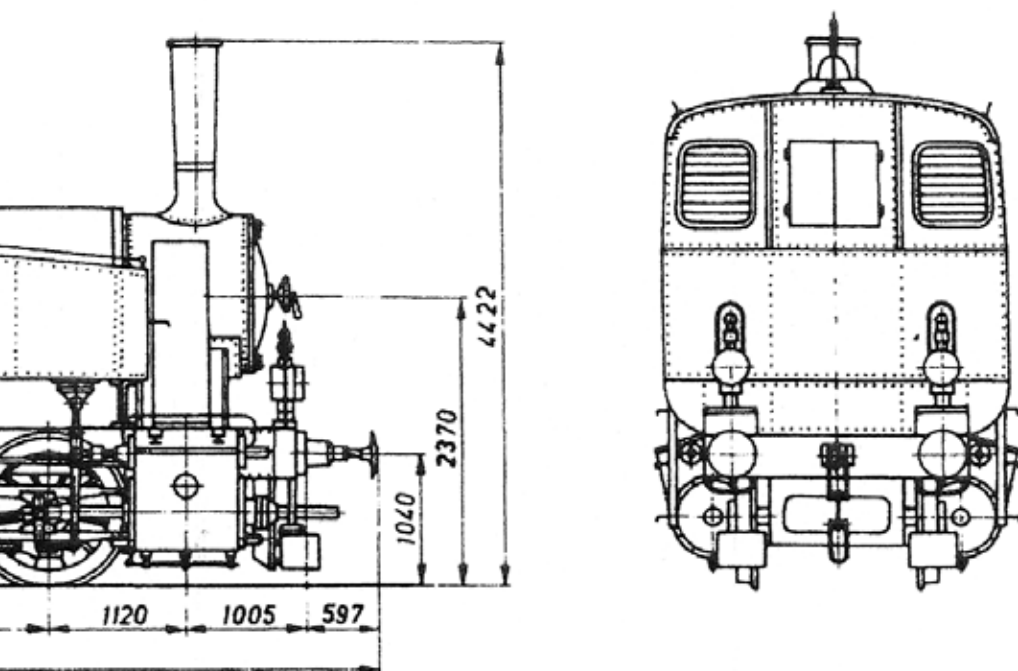


napędowego były dwudzielne z regulacją klinowo-śrubową, a smarowanie silników parowych odbywało się za pomocą smarotłoczni Friedmana. Jako mechanizm parorozdzielczy parowozu zastosowano system Heusingera z podwieszonym wahaczem i wodzidłem suwakowym oraz nawrotnicą dźwigniową. Parowóz miał po obydwu stronach kotła skrzynie wodne o pojemności 2,5 m³ wody każda. Za tylną ścianą budki maszynisty znajdowała się skrzynia węglowa, która mogła pomieścić 2,0 t węgla.

Parowóz wyposażono w dwa rodzaje hamulców: hamulec ręczny dźwigniowy (rzutowy) na tylnej ścianie budki maszynisty oraz hamulec próżniowy (podciśnieniowy) Hardy'ego. Na stojaku kotła zabudowano specjalny eżektor do wy-

twarzania podciśnienia (próżni) za pomocą pary w głównym przewodzie hamulcowym i całej instalacji hamulcowej. W razie spadku podciśnienia zaczynały działać urządzenia hamulcowe (cylindry hamulcowe) i następowało hamowanie. Hamulce próżniowe (podciśnieniowe) były i są stosowane często na świecie, a w latach 20. używano ich też w Polsce. Polskie Koleje Państwowe zrezygnowały z tego typu hamulców już około 1928 roku i wprowadziły tylko hamulce powietrzne.

Zakupiony przez Zarząd Elektrycznej Kolei Dojazdowej Warszawa-Łomianki-Modlin parowóz typu T1A z numerem fabrycznym 200 na życzenie kontrahenta wyposażono w hamulec powietrzny Westinghouse'a, sprężarkę powietrzną i oświetlenie elektryczne.



PRODUKCJA PAROWOZÓW T1A W PIERWSZEJ FABRYCE LOKOMOTYW W POLSCE „FABLOK” SA W CHRZANOWIE

„FABLOK”, produkujący dla PKP parowozy serii Tr21, Ty23 czy też Os24, zaczął także otrzymywać zamówienia od różnych zakładów przemysłowych na Śląsku na budowę małych parowozów, które mogłyby pracować przy obsłudze bocznic oraz służyć do przetaczania taboru kolejowego na terenie zakładu. Budował je na bazie dokumentacji zakupionej w Austrii w 1926 roku. Były to parowozy małe tendrzaki trzyciosowe, na tory normalne 1435 mm, z kotłami na parę nasyconą, bez przegrzewacza pary ze stalową skrzynią ogniową. Pierwszy parowóz, oznakowany

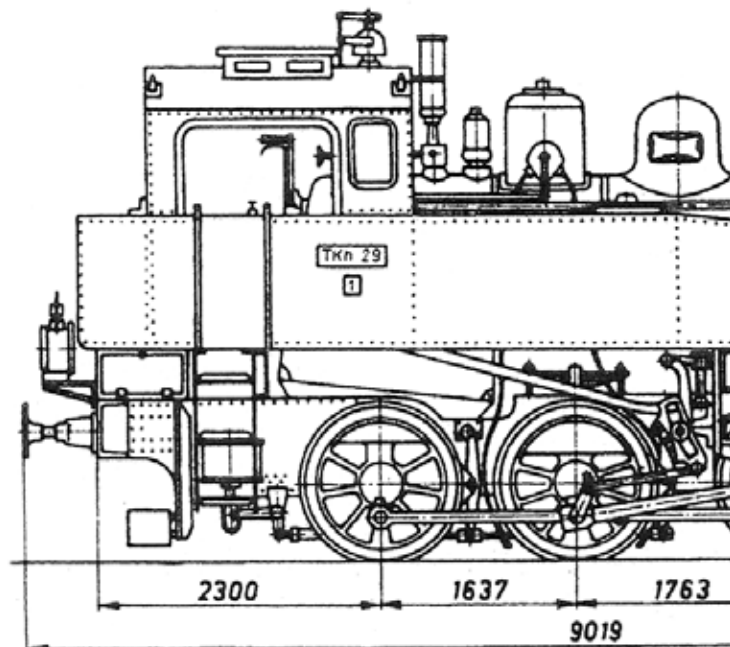
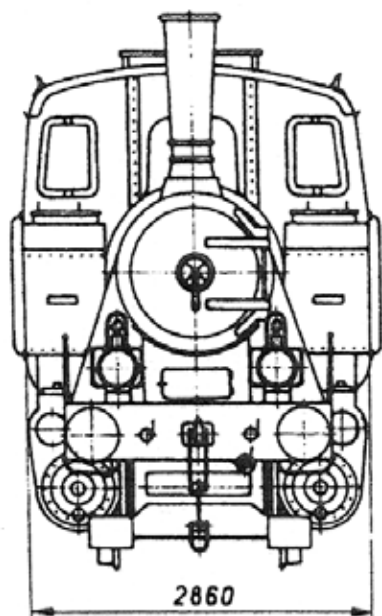
typem fabrycznym T1A, zbudowano w 1927 roku z numerem fabrycznym 171. Ponieważ „FABLOK” nie posiadał kotłarni, wykonanie kotłów do tych parowozów zlecono Fabryce Kotłów w Sosnowcu „Fitzner i Gamper”.

Łącznie w latach 1927-1940 w „FABLOKU” zbudowano tylko siedem parowozów typu T1A. Zostały one zakupione przez różne zakłady przemysłowe.

Po 1945 roku wszystkie te parowozy podczas napraw okresowych w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy były wyposażane w hamulce powietrzne, typową polską armaturę i oświetlenie elektryczne. Eksploatowano je w Polsce do połowy lat 70.

PAROWOZY TYPU T1A ZBUDOWANE W „FABLOKU” W LATACH 1927–1940

nr fabryczny	rok budowy	odbiorca
178	1927	Skarboferm – Katowice (kopalnie skarbowe)
182	1928	Zakłady Azotowe w Chorzowie
183	1928	Kopalnia Węgla „WOLFGANG” w Rudzie Śląskiej
199	1929	Zakłady Azotowe w Mościcach
200	1929	Elektryczna Kolej Dojazdowa Warszawa–Łomianki
702	1938	Zakłady Azotowe w Chorzowie
776	1940	Kopalnia Węgla „WOLFGANG” w Rudzie Śląskiej



Drugim parowozem zakupionym dla Elektrycznej Kolei Dojazdowej Warszawa–Łomianki–Modlin był zbudowany w chrzanowskim „FABLOKU” w 1929 roku parowóz przemysłowy typu T2A – unowocześniona wersja maszyn T1A.

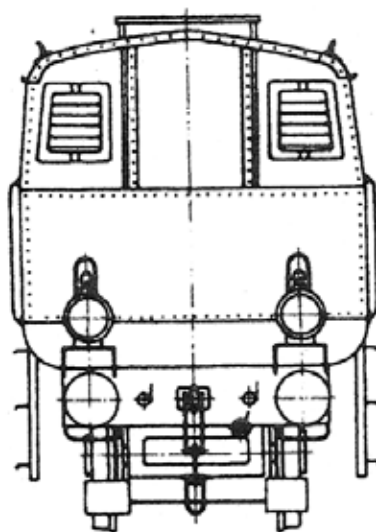
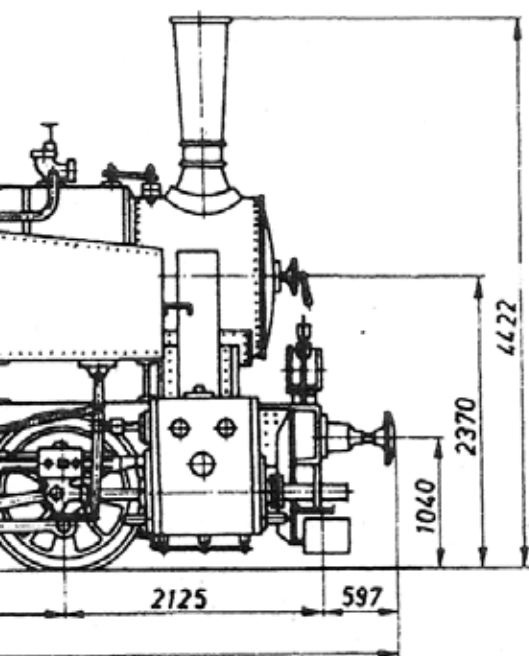
Do jej powstania przyczynili się polscy konstruktorzy z Biura Konstrukcyjnego „FABLOKU”, którzy na bazie zakupionej w Austrii dokumentacji parowozu typu T1A zaczęli opracowywać nowe konstrukcje parowozów przemysłowych.

Nowy parowóz otrzymał kocioł z przegrzewaczem pary, prawie identyczny jak w typie T1A, ale posiadał już stojak z miedzianą skrzynią ogniową, a w dymnicy zamontowano dwukomorowy przegrzewacz pary systemu Schmidta o powierzchni 18 m², co było nowatorskim rozwiązaniem pol-

skich inżynierów. Zbieralnik pary umieszczony na walczaku kotła był niezbyt wysoki, ale wmontowana w jego wnętrzu przepustnica pary była już zaworowa i miała napęd wewnątrz kotła od ściany drzwiczkowej w budce maszynisty. Od inżektorów ssąco-tłoczących Friedmanna z budki maszynisty bieżyły rury zasilające po wierzchu kotła do zaworów zasilających kotłowych, umieszczonych wysoko w przedniej części walczaka. Przegrzewacz pary wyposażono w samoczynny zawór powietrza konstrukcji inżyniera Wacława Łopuszyńskiego, służący do chłodzenia elementów przegrzewacza pary przy zamkniętej przepustnicy.

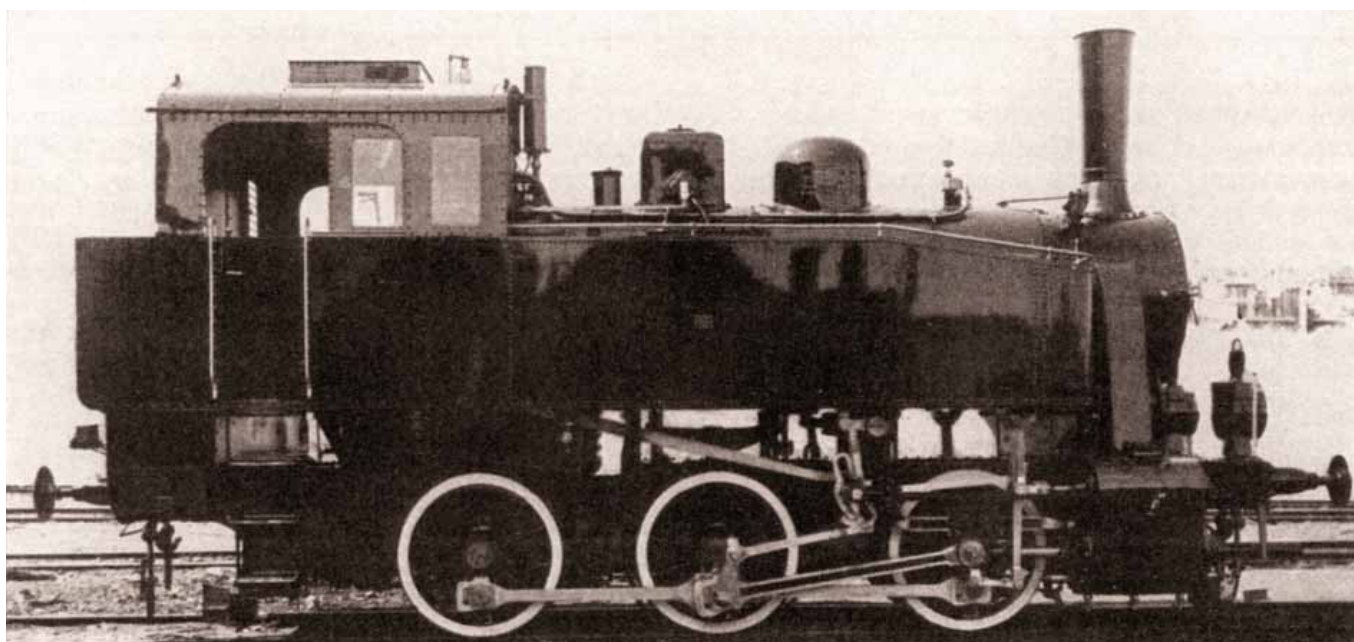
Silniki parowe bliźniacze z suwakami tłoczkowymi o wewnętrznym wlocie pary miały już jednoprowadnicowe krzyżulce. Parowóz wyposażono w hamulec próżniowy Hardy’ego, który jednak podczas eksploatacji wymieniono na hamulec powietrzny (ciśnieniowy) Westinghouse’a.

Reszta podzespołów i części parowozu była identyczna z tymi, które zastosowano w parowozie typu T1A.



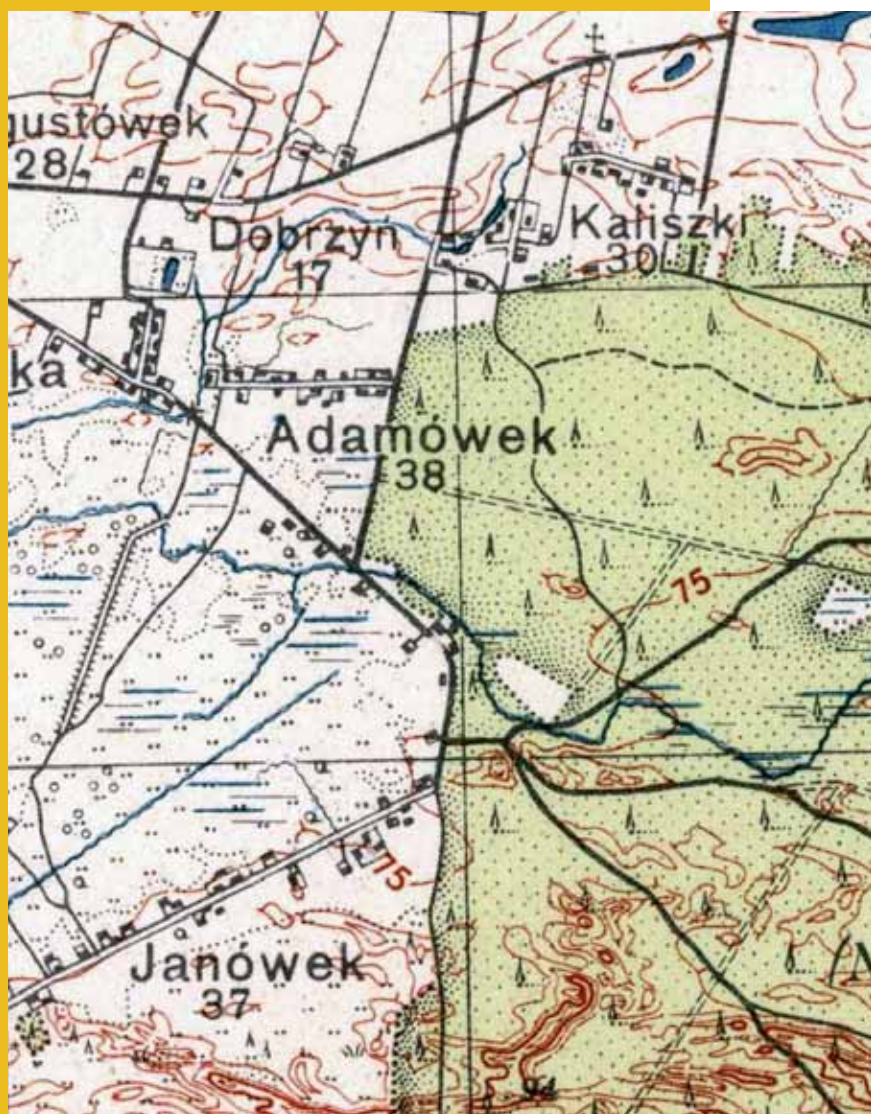
Rysunek parowozu typu T2A.

Parowóz typu T2A,
zdjęcie fabryczne.

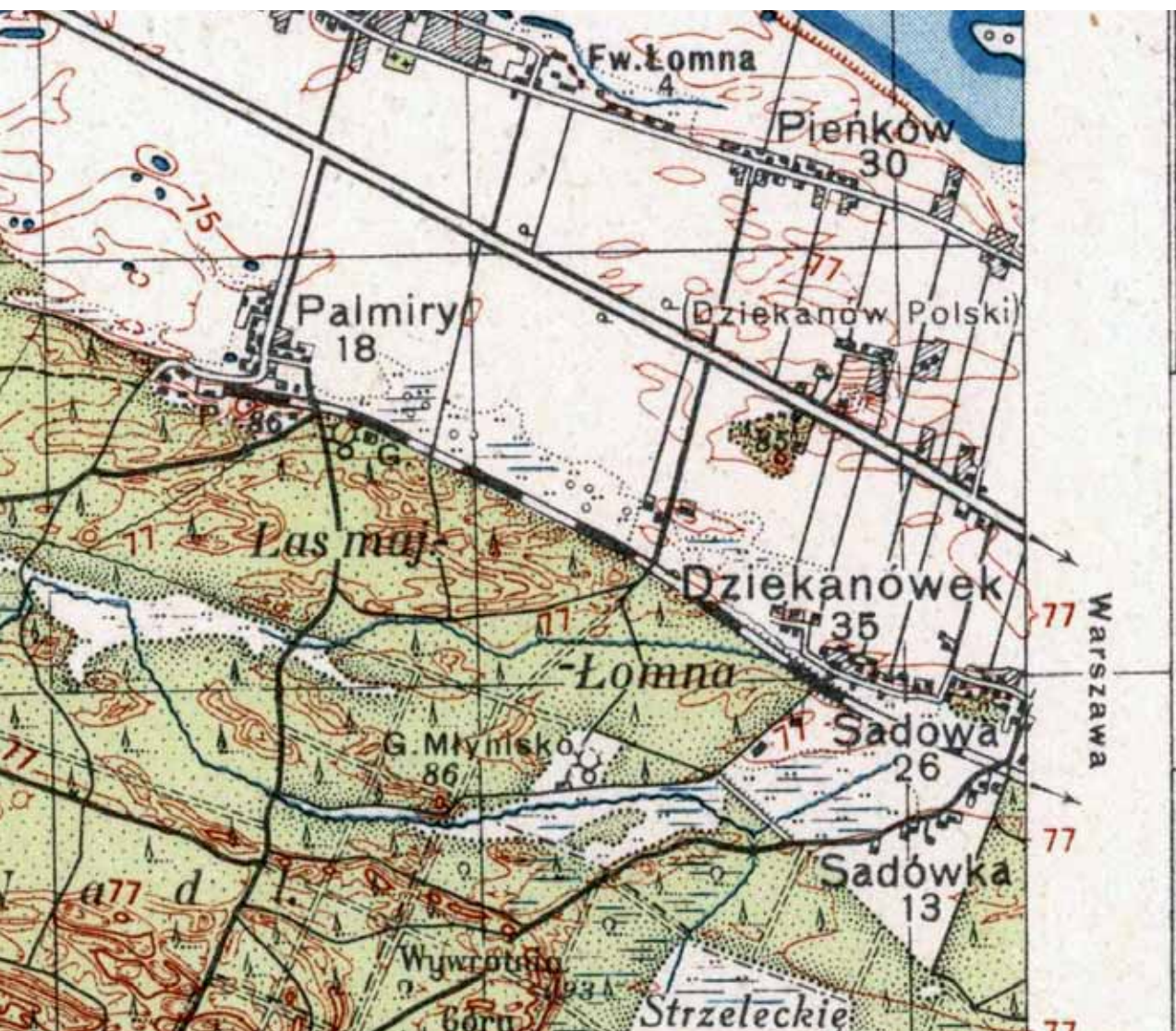


Jeśli chodzi o dalsze losy parowozów zakupionych dla EKD Warszawa–Łomianki–Modlin, to po przejściu w 1933 roku ruchu na całej kolei przez wojsko pod nadzorem PKP parowóz typu T1A prawdopodobnie sprzedano do Zakładów Azotowych w Chorzowie, gdzie pracował jeszcze w latach 70., a parowóz typu T2A został w służbie

PKP, oznakowany serią TKh29-1. Podczas drugiej wojny światowej już w 1941 roku został on wpisany na stan niemieckiej Kolei Wschodniej (Ostbahn) i nadano mu niemieckie oznaczenie 89.1101. W 1944 roku parowóz ewakuowano do Austrii, prawdopodobnie do Linzu, a w 1946 roku został na terenie Austrii złomowany.



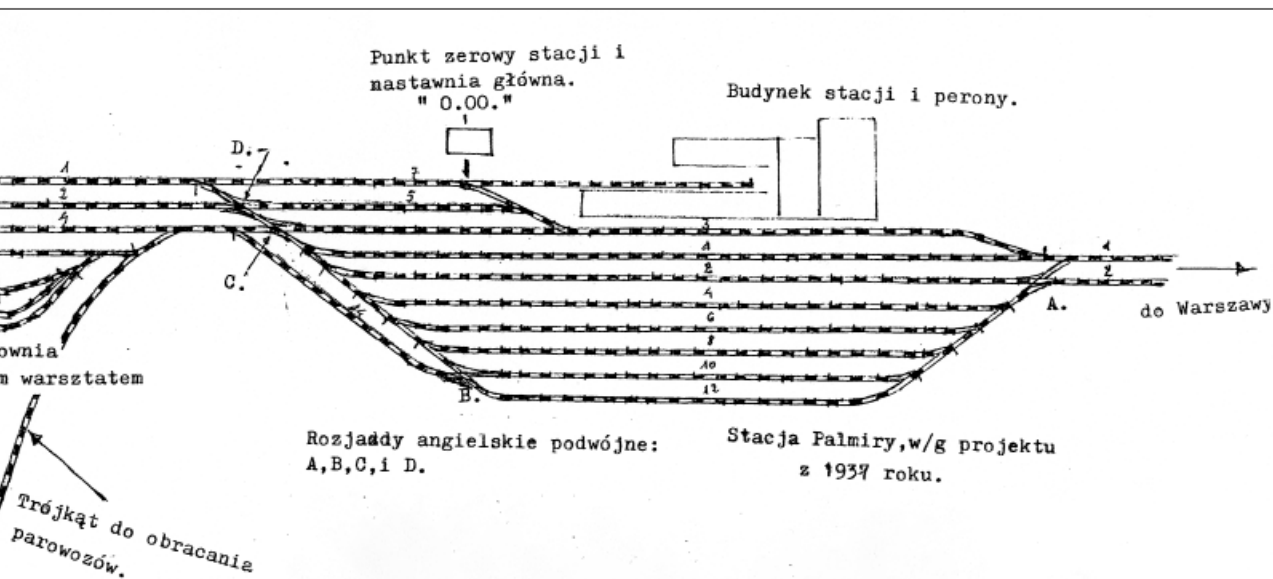
**PROJEKT MINISTERSTWA
KOMUNIKACJI BUDOWY
KOLEI DO MODLINA**



Gdy istniejącą linię od Dworca Gdańskiego przez Młociny, Łomianki do Palmir zaczęły eksploatować Polskie Koleje Państwowe, prowadząc ruch towarowy do magazynów wojskowych w Palmirach, oceniły, że wprawdzie cała linia została wybudowana i oddana do eksploatacji zaledwie cztery lata wcześniej, to nie nadaje się do używania cięższych parowozów ani prowadzenia pociągów o masie 1000 t, tak jak sobie

zyczyło Ministerstwo Spraw Wojskowych. Szyny na całej linii – zbieranina różnych lekkich typów – były w złym stanie, nadmiernie już zużyte, o różnych długościach i często o stykach nieprzeciwstawnych.

Z myślą o przebudowie linii Biuro Projektów i Studiów Polskich Kolei Państwowych w okresie od 24 czerwca do 25 lipca 1937 roku opracowało nowy projekt układów torowych na stacji Palmiry.



Teren przeznaczony pod budowę osiedla mieszkalnego dla pracowników składowicy amunicyjnej i materiałów wojskowych, oraz dla kolejarzy.

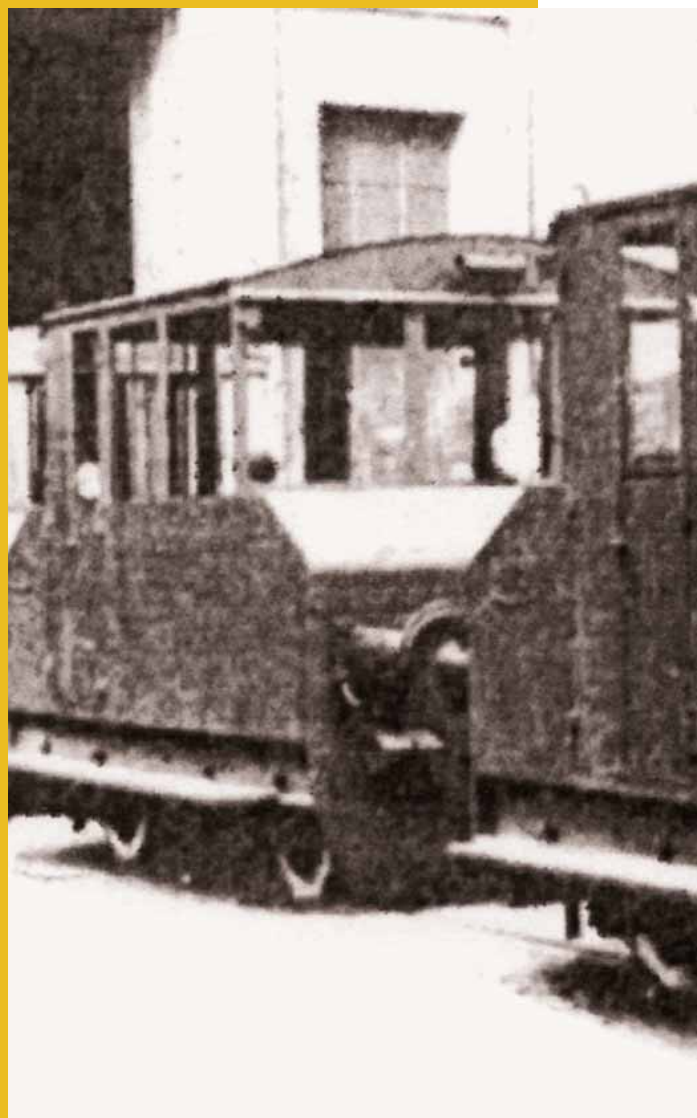
Projekt przebudowy stacji Palmiry oraz zbudowania punktu zdawczo-odbiorczego jako stacji Janówek, 1937 r.

CHARAKTERYSTYKA NOWYCH OBIEKTÓW KOLEJOWYCH

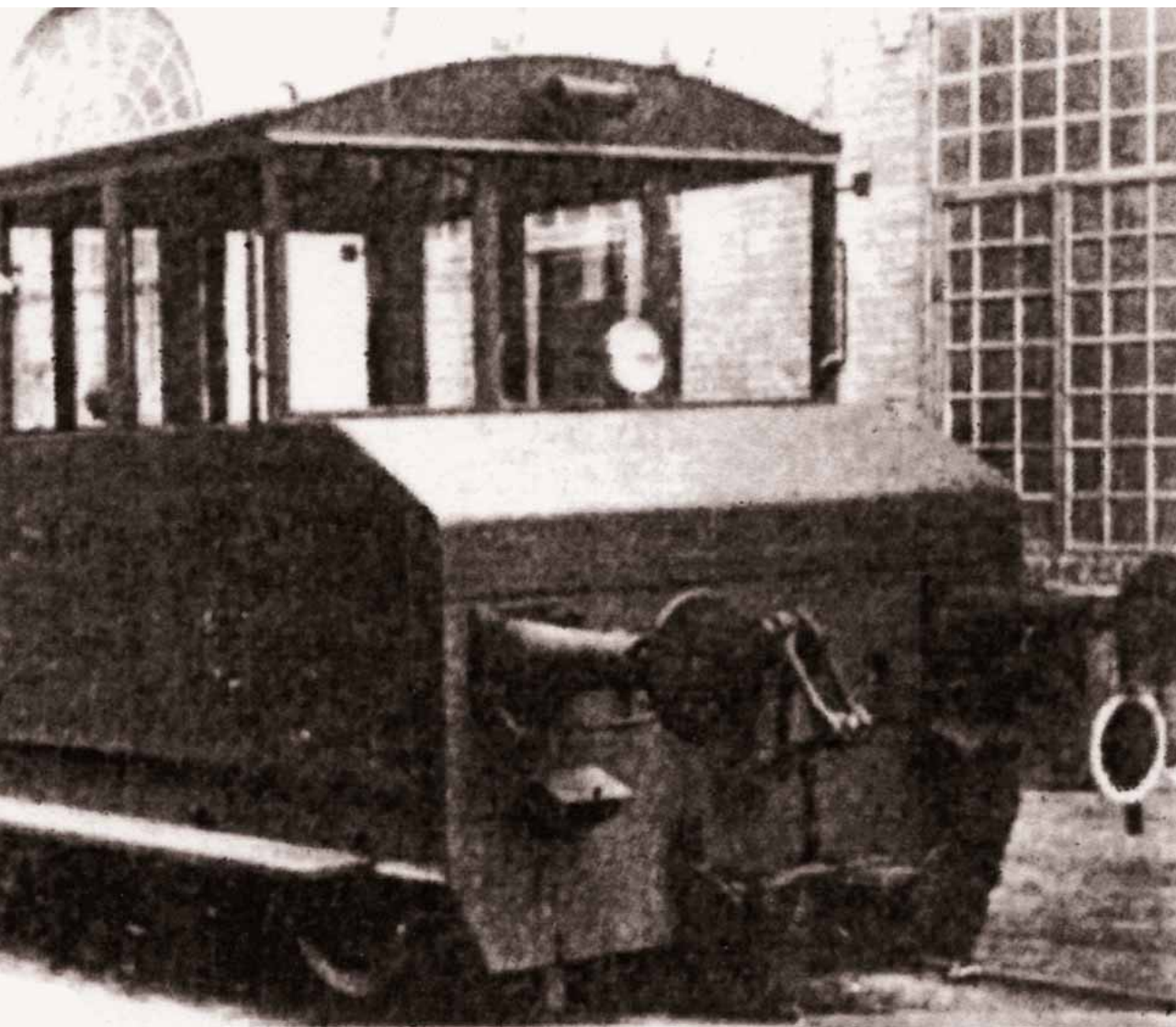
Stacja Palmiry: dł. stacji – 1000 m, dł. torów stacyjnych: 6920 m. Parowozownia stacji Palmiry: dł. torów wraz z trójkątem – 2020 m. Rozjazdy zwykłe: 17, rozjazdy angielskie podwójne: 4 sztuki.

Stacja Janówek (obecnie punkt zdawczo-odbiorczy): dł. torów – 1600 m, zajezdnia dla lokomotywek spalinowych: dł. torów – 750 m. Rozjazdy zwykłe: 7.

Rozjazdy na obu stacjach obsługiwane zdalnie za pomocą przekładni elektrycznej.



MAGAZYNY AMUNICYJNE W PALMIRACH



Lokomotywa spalinowa
typu Fiat 35, 1936 r.

W 1928 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zdecydowało o budowie nowych magazynów amunicyjnych w Palmirach, a miała to być filia Magazynów Amunicyjnych nr 1, znajdujących się w Forcie Bema w Warszawie.

Toteż po zbudowaniu kolei młocińskiej do Łomianek linię poprowadzono dalej, przez Dziekanów Leśny, Sadową do wsi Palmiry. Tam tor skręcał w kierunku południowym, biegł obok wsi

Janówek, gdzie na terenie leśnym rozpoczęto budowę magazynów wojskowych.

Sam teren składnicy stanowił okrąg o średnicy około 1 km, którego południowy odcinek przebiegał obok osady leśnej Pocięcha i zakręcał na północ, gdzie ponownie wchodził w tor biegnący od Palmir.

Od tego „okręgu torowego” biegło osiem torów równoległych, przy których wznoszono

budynki z cegły będące magazynami amunicyjnymi. Do 1930 roku wzniesiono 20 takich obiektów.

Przez środek tego terenu leśnego zbudowano drogę bitą, wysadzaną drzewami w celach maskujących, która prowadziła od wsi Palmiry na południe, przez cały obszar magazynowy, aż do osady leśnej Pociecha. Ta nowa inwestycja Ministerstwa Spraw Wojskowych nosiła nazwę: „Armijna Składnica Amunicyjna nr 1 w Warszawie – Filia Palmiry” (filia magazynów w Forcie Bema).

Na końcowej stacji w Palmirach znajdowała się mijanka, gdzie parowóz objeżdżał przyprowadzony skład pociągu towarowego, który następnie pchano do punktu zdawczo-odbiorczego znajdującego się przed bramą wjazdową na teren składnicy. Stąd wagony z amunicją przeciągano na teren składnicy za pomocą zaprzęgów konnych, gdyż na teren składnicy nie można było wjeżdżać parowozami. Wynikało to z restrykcyjnych przepisów przeciwpożarowych.

Rozładowane wagony wyciągano również zaprzęgami konnymi do punktu zdawczo-odbiorczego, a potem zabierał je parowóz i odprowadzał na stację Warszawa Gdańska.

Od ludzi z pobliskich miejscowości – Sadowa, Pociecha, Janów i Dziekanów – dowiedziałem się, że od połowy lat 30. na linii nie kursowały pociągi osobowe, tylko towarowe, obsługiwane przez wojsko.

Nawet do niewielkich pociągów towarowych używano parowozów osobowych serii Od2, które stacjonowały w parowozowni Warszawa Gdańska. Wagony z amunicją przesyłano ze stacji Stawy koło Dębłina, gdzie mieściła się fabryka amunicji. Źródła podają, że do 1939 roku do składnicy amunicji w Palmirach przybyło 80–100 wagonów z materiałami wybuchowymi.

W 1936 roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zakupiło trzy lokomotywki spalinowe Fiat 35, zbudowane przez Wytwórnię Parowozów Zakładów Ostrowieckich w Warszawie, i od tej pory wagony towarowe z punktu zdawczo-odbiorczego przetaczano lokomotywami spalinowymi, a konie wycofano. Lokomotywka taka

była dwuosiowa i miała silnik benzynowy o mocy 55 KM. Mogła jechać z pięcioma wagonami ładownymi z prędkością do 12 km/h.

Oprócz amunicji w latach 1938–1939 do składnicy zwożono także różny sprzęt wojskowy. Zrobiono tu także magazyny żywności, gdyż już wówczas spodziewano się wybuchu wojny.

Cały teren składnicy ogrodzono drutem kolczastym, budynki magazynów ustawiono w pewnych odstępach od siebie, a do ochrony tego obiektu przydzielono kompanię wartowniczą 21. Pułku Piechoty. Do pilnowania terenu zatrudniono natomiast mieszkańców okolicznych miejscowości – Palmir, Janówka, Pociechy i Sadowej. Nosili nawet granatowe mundury.

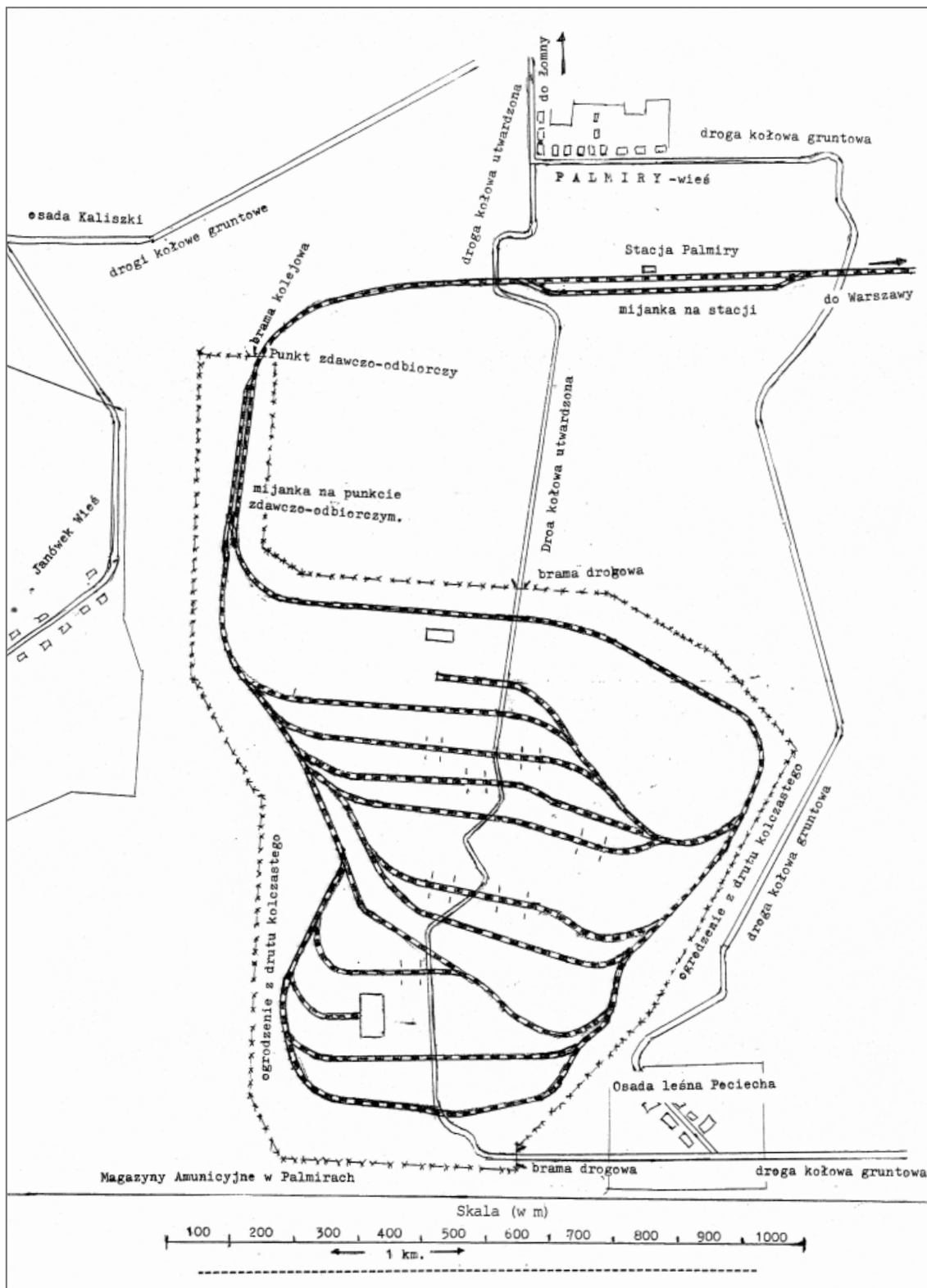
Kiedy 1 września 1939 roku wybuchła druga wojna światowa, stolica Polski zaczęła się przygotowywać do obrony. To wówczas transportowano amunicję z Palmir do Warszawy. Transporty odbywały się pod osłoną nocy, gdyż w dzień wszystkie drogi prowadzące do miasta znajdowały się pod ostrzałem i bombardowaniami niemieckiego lotnictwa Luftwaffe.

W nalotach na podwarszawskie tereny intensywnie pomagali niemieckiemu lotnictwu „koloniści niemieccy” mieszkający od ponad 100 lat w okolicach Warszawy. Lotnicy Luftwaffe oszczędzali ich domy, gdyż przeważnie wywieszano na nich białą pościel, i w dzień, i w nocy.

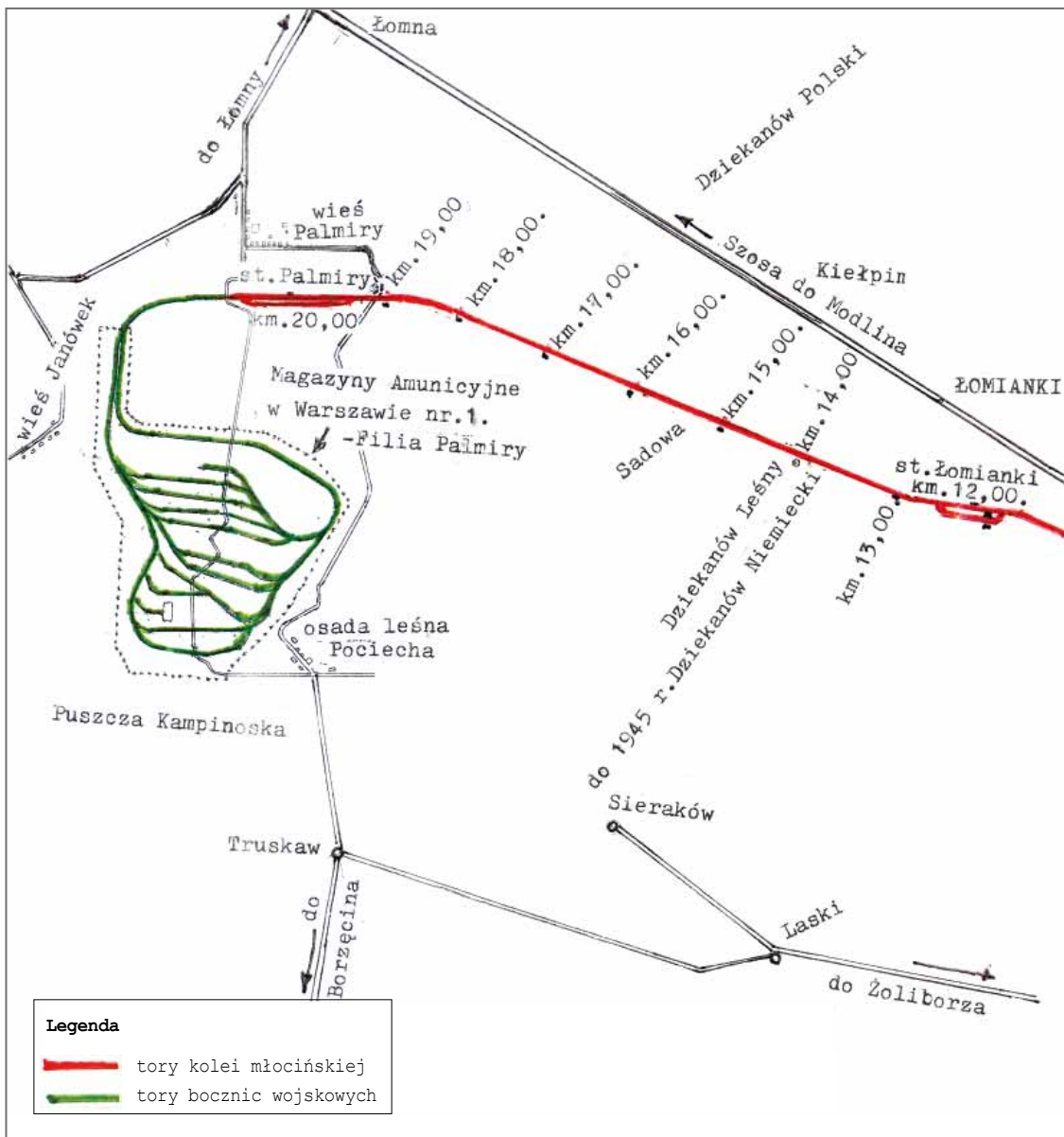
Już w pierwszych dniach września 1939 roku na jeden z magazynów spadła niemiecka bomba lotnicza i nastąpił potężny wybuch, który powalił okoliczne drzewa. Wojsko polskie zaczęło wywozić amunicję do innych jednostek wojskowych, a ewakuacja ta trwała od 5 do 8 września. Wysłano wówczas wagony z amunicją do Warszawy i na Pragę, a także dalej – do Rzeszowa i do Hołoska koło Lwowa.

Jednak 10 września do szosy Warszawa–Palmiry podeszły niemieckie oddziały 4. Dywizji Pancerniej, które zaczęły utrudniać transport amunicji do stolicy.

Po przegranej bitwie nad Bzurą Puszcza Kampinoska stała się obszarem, przez który do



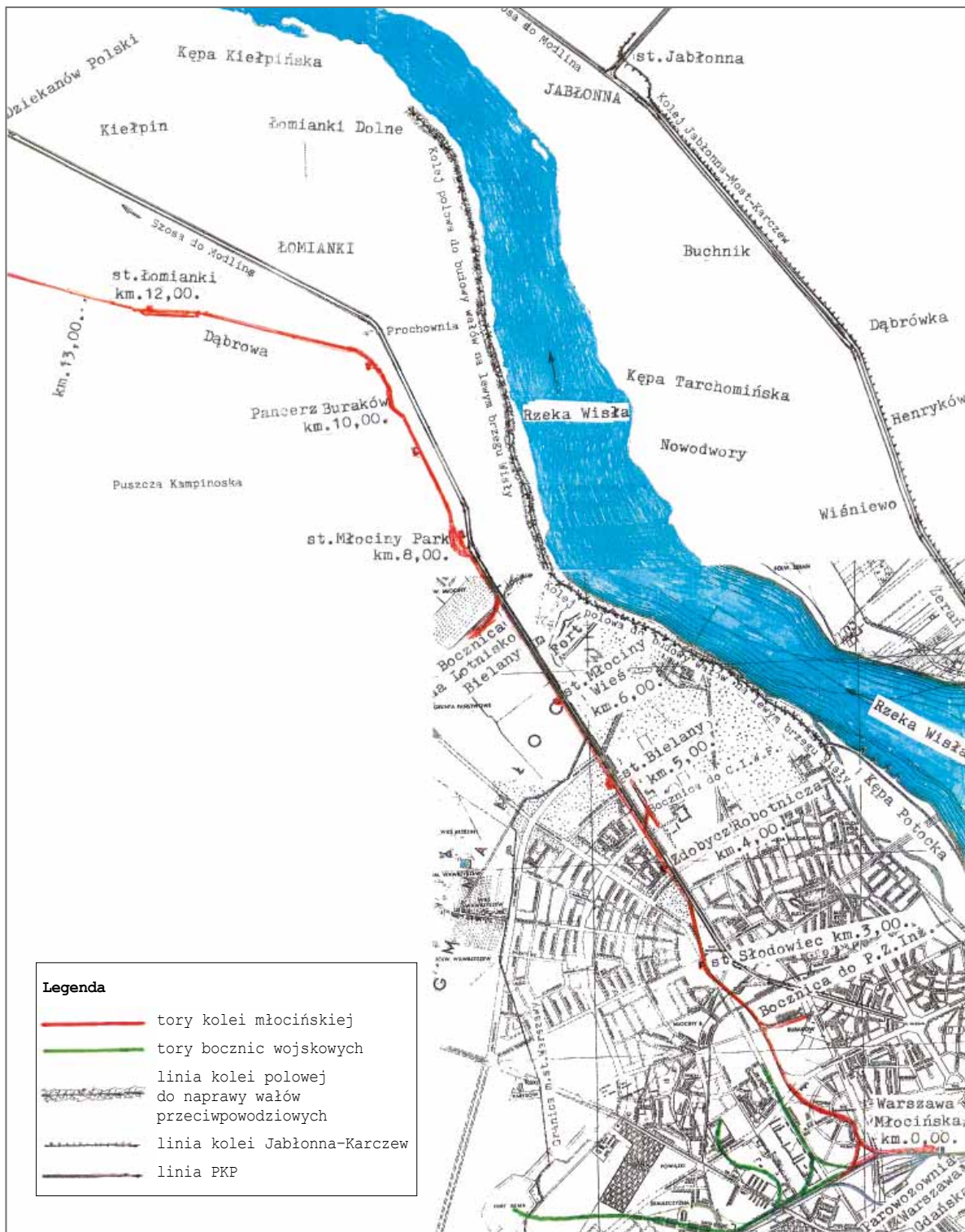
Schemat układów torowych stacji Palmiry i terenu magazynów wojskowych według stanu z 1930 r.
Rys. B. Pokropiński.



Plan kolei młocińskiej. Odcinek Łomianki–Palmyry. Widać na nim bocznice do magazynów amunicyjnych w Palmirach.

Tory kolejowe na ul. Marymonckiej przy Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego (dziś AWF), 1931 r. Zbiory Jarosława Zielińskiego.





Legenda	
	tory kolei młocińskiej
	tory bocznic wojskowych
	linia kolei polowej do naprawy wałów przeciwpowodziowych
	linia kolei Jabłonna-Karczew
	linia PKP

Plan kolei młocińskiej. Odcinek Warszawa Młocińska-Łomianki. Zaznaczono na nim także linię kolei polowej do naprawy wałów przeciwpowodziowych.



Słodowiec i okolice
26 lipca 1944 r.
1 – linia kolei młocińskiej
i stacja,
2 – zbieg ul. Żeromskiego
z ul. Marymoncką.
Brytyjskie zdjęcie lotnicze
ze zbiorów londyńskiego
archiwum SPP. Zbiory
Jarosława Zielińskiego.

Warszawy wycofywały się oddziały i rozproszeni żołnierze z połączonych armii „Poznań” i „Pomorze” po dowództwem generała Tadeusza Kutrzeby.

Do składnicy amunicyjnej w Palmirach zbliżały się również oddziały niemieckie. Było jasne, że Niemcy będą chcieli przejąć ten obiekt wojskowy – w dniach 21–22 września doszło do walk w pobliżu składnicy.

Część magazynów z amunicją 22 września została wysadzona w powietrze przez wojska

generała Kutrzeby i Polacy wycofali się w kierunku Warszawy, by wziąć udział w obronie oblężonej stolicy.

Nienaruszone budynki zostały zajęte przez Niemców, którzy już na początku 1940 roku zaczęli opróżniać je z amunicji.

Nieco później wywozili także cegłę z budynków rozbieranych i z wysadzonych w powietrze. Czyścili ją i ładowali na wagony robotnicy zwerbowani z okolicznych miejscowości. Następnie zaczęto rozbierać tory i wywozić szyny, tak że do

1943 roku tory kolei młocińskiej zostały rozebrane aż do ulicy Włociańskiej.

W 1946 roku, kiedy należałem do Związku Harcerstwa Polskiego, udaliśmy się na jednodniową wycieczkę do Puszczy Kampinoskiej i przy okazji odwiedziliśmy Palmiry. Kiedy wracaliśmy samochodem ciężarowym przez Łomianki do Warszawy, zauważyłem, że na Bielanach leżały jeszcze w ziemi podkłady po rozebranej linii kolejowej, na wysokości AWF stał semafor

kształtowy, a przed Bielanami widniała tarcza ostrzegawcza.

Na terenie AWF znajdował się fragment bocznicy wraz z kozłem oporowym, które rozebrano dopiero w 1975 roku.

Tor po dawnej kolei młocińskiej pozostawał jeszcze w ulicy Krasińskiego do 1980 roku, gdyż była tu bocznicą do dużej piekarni miejskiej, gdzie dowożono wagonami mąkę. Resztki kolei młocińskiej zniknęły z Żoliborza w latach 1975–1980.

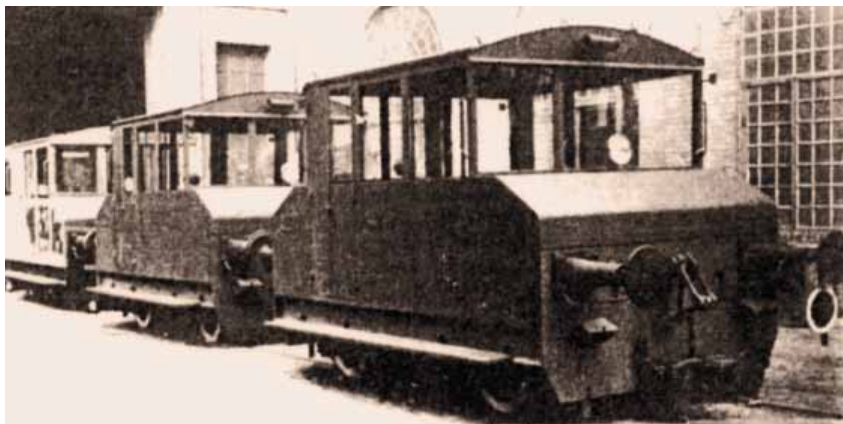
LOKOMOTYWY SPALINOWE TYPU FIAT 35, 1936 R.

W 1936 roku Wytwórnia Parowozów Zakładów Ostrowieckich w Warszawie przy ul. Kolejowej (do 1934 r. Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów) zbudowała cztery lokomotywy spalinowe z silnikami benzynowymi typu Fiat 118A, jakie stosowano do produkowanych w kraju samochodów Polski Fiat 518 o mocy 35 KM. Przy 2400 obrotach na minutę osiągnano moc do 45 KM. Inne parametry tego silnika to: silnik czterocylindrowy o średnicy cylindra 0,82 mm, skok tłoka 92 mm, rozruch silnika elektryczny lub ręczny na korbę.

Lokomotywa miała czterobiegową skrzynię biegów, z której przenoszono obroty na osie za pomocą łańcucha Galla. Prędkość lokomotywy wynosiła do 20 km/h, a przy ciągnięciu pięciu wagonów towarowych ładownych do 12 km.

Na zdjęciu widać trzy lokomotywy na stanowisku montażowym, ale w 1936 roku zbudowano cztery lokomotywy tego typu.

Jedną z nich zakupiła Fabryka Schichta w Warszawie przy ul. Szwedzkiej, natomiast trzy pozostałe nabyło Ministerstwo Spraw Wojskowych. Skierowano je do pracy manewrowej na terenie składnicy amunicyjnej w Palmirach.



CZĘŚĆ II

Koleje

gruzowe



**KOLEJ GRUZOWA
NA TRASIE GETTO
WARSZAWSKIE-ŻOLIBORZ**



Tory kolejki i bunkier na terenie byłego getta, widok w kierunku północno-zachodnim. Widoczne domy na ul. Muranowskiej, z lewej nadwozie dwuosiovej lorki i transporter tonowy do ładowania wagoników.
Fot. Józef Jerzy Karpiński. Zbiory Muzeum Powstania Warszawskiego.

W czasie drugiej wojny światowej zabudowa lewobrzeżnej Warszawy czterokrotnie doznała ogromnych zniszczeń. Pierwsze duże szkody powstały podczas wojny obronnej 1939 roku, następne w trakcie powstania w getcie i po jego upadku, kiedy Niemcy zrównali z ziemią całą dawną dzielnicę żydowską. W czasie powstania warszawskiego w sierpniu i we wrześniu 1944 roku miasto znów płonęło, było bombardo-

wane i ostrzeliwane z artylerii. W ruinę obróciła się wówczas co czwarta warszawska kamienica, a na Starym Mieście ocalał tylko jeden dom. Po upadku powstania, od października 1944 roku aż do 16 stycznia 1945 roku, Niemcy prowadzili planową akcję grabieży mienia pozostawionego przez zmuszonych do ewakuacji warszawiaków oraz niszczenia miasta – spalili i wysadzili w powietrze 30% zabudowy: domy, pałace, kościoły,

GETTO WARSZAWSKIE

Już 2 października 1940 roku powstało w Warszawie getto dla ludności pochodzenia żydowskiego – musieli się tam przeprowadzić wszyscy Żydzi. Granica getta w Warszawie przebiegała wzdłuż ulicy Wielkiej i Bagno, przez plac Grzybowski, dalej ulicami: Rynkową, Zimną, Elektorálną, przez place Bankowy i Tłomackie, ulicami Przejazd, Nalewki i granicą Ogrodu Krasieńskich, dalej ulicami Świętojską, Freta, Sapieżyńską, Konwiktorską, Stawki, Dziką, Okopową, Towarową, Srebrną i Złotą. Był to obszar o powierzchni ponad 3 km² (około 307 ha), który zaczęto ogradzać murem wysokości 3 m, z 22 bramami.

Według spisu przeprowadzonego przez władze okupacyjne w 1939 roku mieszkało wówczas w Warszawie 359 827 Żydów, ale już od listopada 1940 roku Niemcy zaczęli przesiedlać do Warszawy Żydów z terenów włączonych do Rzeszy, z wielu miejscowości okręgu warszawskiego, a nawet z samych Niemiec. Było to w sumie około 90 000 osób dokwaterowanych do warszawskiego getta. W dniu 16 listopada 1940 r. nastąpiło zamknięcie getta. Za jego murami zgromadzono około 460 000 ludzi,

którym pod karą śmierci nie wolno było wychodzić poza mur na stronę aryjską. Dużą liczbę ludzi stłoczonych na zamkniętym terenie zaczęły nękać różne choroby, a przede wszystkim głód. Ponadto przeprowadzano łapanki i rozstrzeliwano Żydów.

Następnie Niemcy rozpoczęli Wielką Akcję eksterminacyjną, w ramach tzw. ostatecznego rozwiązania kwestii żydowskiej. Deportacja mieszkańców getta rozpoczęła się 22 lipca 1942 roku, kiedy to z bocznic kolejowej przy ulicy Stawki (Umschlagplatz) zaczęły odchodzić pierwsze pociągi z ludnością żydowską do obozu zagłady w Treblince.

Do 22 września 1942 roku wywieziono około 300 000 ludzi. Po Wielkiej Akcji Niemcy zmniejszyli obszar getta; jego nowa granica przebiegała teraz ulicami: Bonifraterską, Muranowską, Pokorną, Stawki, Dziką, Okopową, ulicą Wolność, Żelazną, Leszno, Orłą, Karmelicką, Nowolipie, Zamenhofska, Nowolipki, Nalewki i Świętojską, która dochodziła do Bonifraterskiej. Na nowym obszarze getta pozostało tylko 14 bram, a był on pilnowany przez oddziały w niemieckich mundurach – kolaborantów z krajów nadbałtyckich lub Ukrainy.

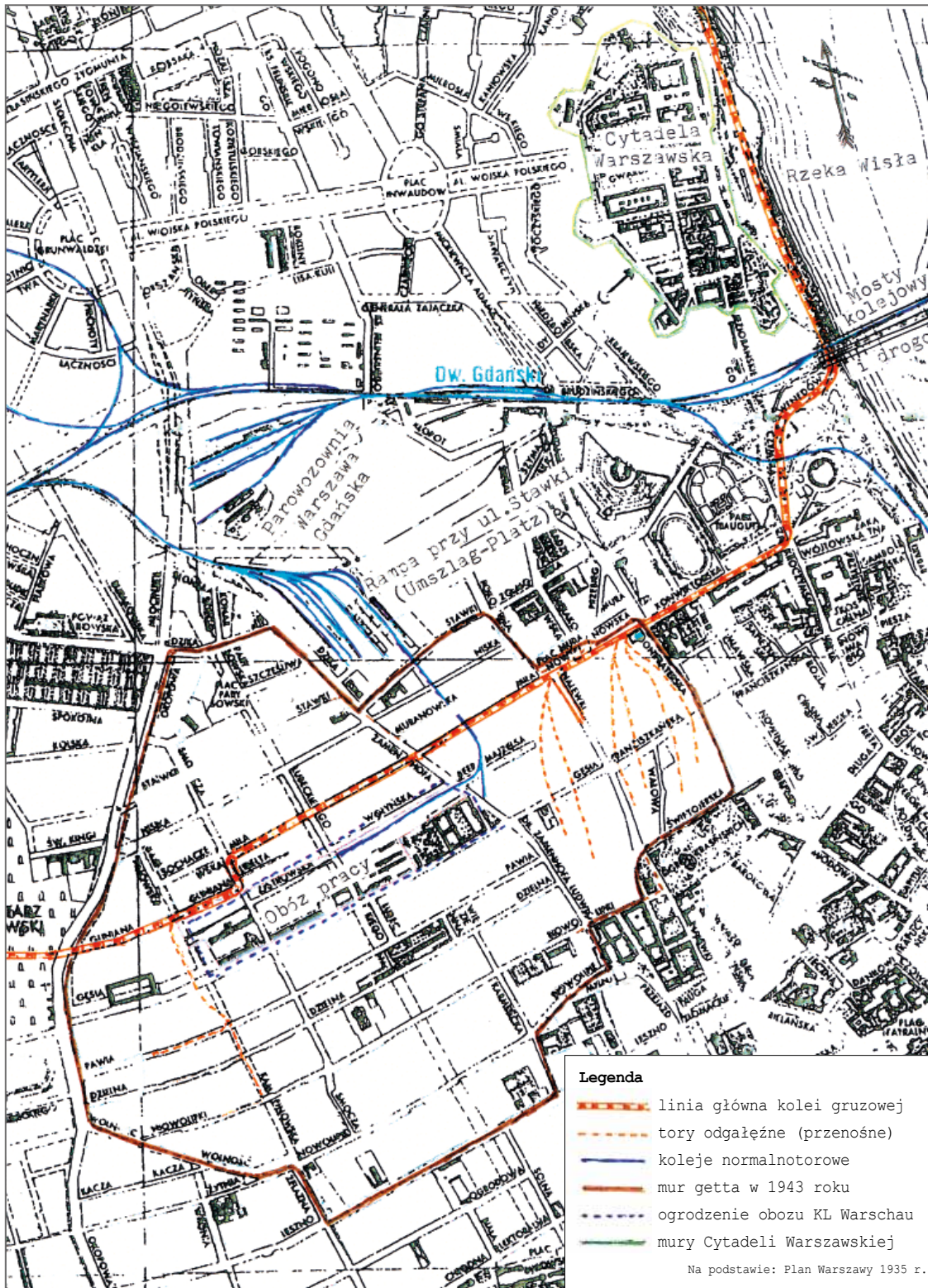
muzea, teatry, biblioteki, szkoły i uczelnie, obiekty takie jak elektrownie, filtry, dworce. Szacuje się, że w 1945 roku Warszawę pokrywało 20 milionów m³ gruzów.

Zbrojne powstanie ocalałej z Wielkiej Akcji ludności żydowskiej wybuchło w dniu 19 kwietnia 1943 roku, a Niemcy do jego stłumienia sprowadzili do Warszawy duże oddziały wojska pod dowództwem generała Jürgena Stroopa, które wkroczyły do getta i zaczęły podpalać dom po domu. Wobec przeważającej siły Niemców żydowscy bojownicy nie mieli żadnych szans i powstanie upadło 8 maja 1943 roku.

Niemcy dokończyli likwidację getta, a w symbolicznym akcie „rozwiązania kwestii żydowskiej w Warszawie” sam generał Jürgen Stroop w dniu 16 maja 1943 roku wysadził Wielką Synagogę na Tłomackiem.

Wkrótce 19 lipca 1943 roku na terenie byłego getta, na przedłużeniu ulicy Gęsiej, założono obóz koncentracyjny KL Warschau (wcześniejsze więzienie, od kwietnia 1944 roku podobóz obozu koncentracyjnego na Majdanku).

Rozciągał się on wzdłuż ulicy Gęsiej, Kampinoskiej, Glinianej, Ostrowskiej i Wołyńskiej. Zamknięto w nim około 5000 więźniów – Żydów z różnych krajów europejskich. Więźniowie ci zostali zapędzeni do pracy przy rabowaniu mienia z jeszcze stojących domów na terenie getta. Wydobywano z nich różne przedmioty gospodarstwa domowego, włącznie z tekstyliami i meblami. Ponadto demontowano wszelkie urządzenia metalowe: rury instalacji wodnych czy kanalizacyjnych, okucia metalowe, ogrodzenia itp., które przekazywano następnie jako złom. Po ograbieniu stojących domów ze wszystkiego, co mogło



Schemat przebiegu
kolei gruzowej z getta
na Kępę Potocką
na lata 1943–1944.

być przydatne gospodarce niemieckiej, do akcji wkraczały specjalne oddziały Wehrmachtu. Najpierw Brennkommando podpalało systematycznie kolejne domy, a jeśli pożar wygasł – wznicało go ponownie. Kiedy budynki były już całkowicie wypalone, przybywały oddziały Vernichtungskommando, które wysadzały je w powietrze.

Już w lipcu 1943 roku ze spalonych domów pozostało do wywiezienia około 6,7 miliona m³ gruzu. Ze zgłiszczy rękoma więźniów pozyskano jeszcze 22 miliony cegieł oraz 5000 t złomu żelaznego i 76 t metali kolorowych. Wydobytą cegłę od razu oczyszczano i ładowano na

wagony normalnotorowe kolei, której bocznice na teren obozu doprowadzono od rampy przy ulicy Stawki.

Oprócz cegły na wagony normalnotorowe ładowano posegregowane: złom i inne „towary” pozyskane z domów na terenie getta, czyli wartościowe meble, tekstylia, sprzęty domowe itp. Wszystkie te dobra wysyłano koleją do Niemiec. Ponieważ pracy było dużo, 15 sierpnia 1943 roku Niemcy założyli mały obóz pracy na początku ulicy Bonifraterskiej.

Następnie Niemcy przystąpili do realizacji tzw. planu Pabsta. Ten niemiecki plan urbanistyczny dla okupowanej Warszawy, nadzorowany przez Friedricha Pabsta – naczelnego architekta miasta od 1939 roku – zakładał zburzenie większości zabudowy Warszawy i wzniesienie na jej gruzach Neue Deutsche Stadt Warschau, czyli nowego niemieckiego miasta Warschau.

Aby jednak powstało to nowe niemieckie miasto, należało uporządkować teren po dawnej

Widok z okna budynku przy ul. Bonifraterskiej 15 w kierunku południowym. Na częściowo uprzątniętym z gruzu terenie widać pięć „przenośnych” torów z siedmioma pociągami wraz z parowozami. Z prawej strony: koparka czerpakowa i zwalę gruzów, a wszystko zatrzymane, wraz z wybuchem powstania warszawskiego, 1 sierpnia 1944 roku.
Fot. J.J. Karpiński. Zbiory Muzeum Powstania Warszawskiego.





dzielnicy żydowskiej i wywieźć olbrzymie ilości zalegającego tam gruzu.

Już pod koniec maja 1943 roku zaczęto budować podtorze pod linię kolei wąskotorowej wzdłuż ulicy Konwiktorskiej od Bonifraterskiej w kierunku Wybrzeża Gdańskiego nad Wisłą. Teren był trochę nierówny, zatem do jego niwelacji użyto mechanicznej koparki. W krótkim czasie wzdłuż ulic Konwiktorskiej i Zakroczymskiej zaczęto budować dwutorową linię kolei wąskotorowej, która przecinała bocznice normalnotorową prowadzącą z Dworca Gdańskiego do Elektrowni na Powiślu i schodziła w dół pomiędzy Fortem Legionów a nasypem kolei obwodowej w kierunku Wisły, a następnie skręcała w lewo wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego nad brzeg Wisły naprzeciwko Cytadeli.

Ta nowo zbudowana linia, biorąca początek wśród ruin byłego getta, miała służyć do wywozu gruzu na wiślany brzeg w rejonie Żoliborza.

Tę kolej gruzową zobaczyłem pierwszy raz z prawego brzegu Wisły w sierpniu 1943 roku

z dzikiej plaży na Gołędzinowie. Pociąg z ładunkiem zjechał z góry i zatrzymał się naprzeciwko Cytadeli, a robotnicy zaczęli wysypywać gruz z wagoników kolejowych do Wisły. Postanowiłem, że muszę się udać na drugi brzeg Wisły i zobaczyć wszystko z bliska.

Rodzice już niejednokrotnie wysyłali mnie do miasta, bym kupił leki w aptece Wendego na Krakowskim Przedmieściu, jeździłem także samodzielnie do mojej stryjenki mieszkającej przy ulicy Polnej, prawie już na Mokotowie, a nawet zacząłem sam robić jakieś wycieczki na Pragę, tak więc pewnego wiosennego dnia 1944 roku wyprawiłem się, żeby zobaczyć kolej gruzową z bliska.

Pojechałem tramwajem nr 26 z ulicy Świętego Wincentego na Targówku, a na Krakowskim Przedmieściu koło kościoła św. Anny przesiadłem się do tramwaju nr 3 jadącego ulicą Miodową w kierunku Żoliborza.

Niestety dojechałem tylko do placu Krasieńskich, gdzie kończyły bieg wszystkie tramwaje,

Wrak koparki łyżkowej
oraz wysortowany złom
na posesji domu przy
ul. Nalewki 28/30.

Fot. J.J. Karpiński. Zbiory
Muzeum Powstania
Warszawskiego.

Widok linii głównej z terenu getta na ul. Konwiktorską róg Bonifraterskiej, ze stojącymi pustymi wagonikami kolejowymi. Zdjęcie zrobiono z okna budynku przy ul. Bonifraterskiej 15. Fot. J.J. Karpiński. Zbiory Muzeum Powstania Warszawskiego.

a dalej na Żoliborz można się było dostać pieszo albo riksą czy też konną platformą, gdyż tramwaje kursowały dalej dopiero od Dworca Gdańskiego na Bielany lub Marymont.

Udałem się więc pieszo ulicą Bonifraterską w kierunku Żoliborza, na której z lewej strony wznosił się mur byłego getta, a po prawej stronie stały domy mieszkalne i sklepy.

Doszedłem do kościoła Bonifratrów, gdzie zaraz zaczynała się biegnąca ku Wiśle ulica Konwiktorska, a w murze getta była brama strzeżona przez wartowników. Przez nią wychodziły w Konwiktorską dwa wąskie tory, po których co jakiś czas wyjeżdżały pociągi ładowne z gruzem w kierunku Wisły, a po drugim torze wracały pociągi z opróżnionymi wagonikami.

Obok owej bramy na murze wisiała tablica z informacją po niemiecku, a niżej po polsku:

STÓJ! STREFA ZAKAZANA! Wstęp do byłej żydowskiej dzielnicy mieszkaniowej jest najsurowiej zakazany.

Każdy, kto bez nowej przepustki będzie napotkany w byłej dzielnicy żydowskiej mieszkaniowej, będzie zastrzelony.

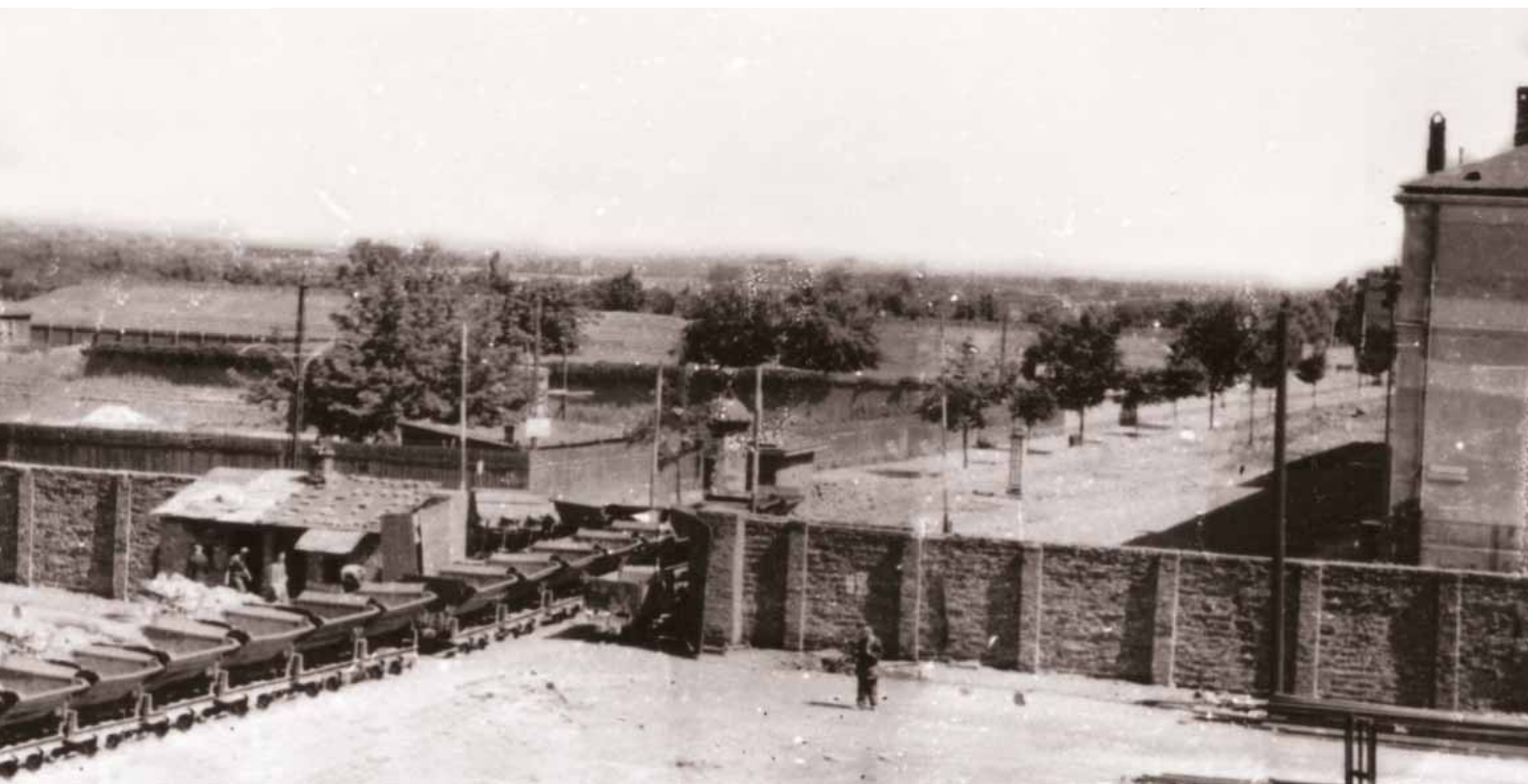
Wszystkie przepustki, uprawniające do wstępu do byłej żydowskiej dzielnicy mieszkaniowej, wystawione przed 23 kwietnia 1943 roku utraciły swoją ważność.

Dowódca SS i Policji w Okręgu Warszawskim
(-) Stroop

Po przeczytaniu tej informacji poszedłem w dół ulicą Konwiktorską, tak jak były ułożone tory kolejki wąskotorowej, po których odbywał się cały czas dwukierunkowy ruch pociągów wąskotorowych.

Ponieważ nachylenie linii ku Wiśle wynosiło 12–15‰, każdy pociąg składający się z 12 lub 14 wagoników „wywrotek”, zjeżdżający z ładownymi wagonikami, miał trzy lub cztery wagoniki z hamulcami ręcznymi, przykręcanymi korbami przez hamulcowych. Takie pociągi o masie rzędu 50–70 t były zbyt ciężkie, żeby przy zjeździe po tak stromym torze mógł je prowadzić dwuosiowy parowóz o masie wynoszącej 11–13 t.

Zauważyłem, że obsługujący te pociągi maszyniści oraz hamulcowi to młodzi ludzie, ubrani jedni w czarne, drudzy w szare mundury, z furaczkami na głowach. Domyślałem się, że są z nie-





mieckich batalionów pracy, takich jak organizacja Todt lub budowlani z Baudienst. Na mundurach, z lewej strony u góry, mieli jakieś tarcze z napisami, ale nie wiem jakimi, gdyż bałem się podchodzić zbyt blisko.

Pamiętam, że na każdym parowozie obsługującym te pociągi z boku budki maszynisty namalowano białą farbą numer boczny oraz znak graficzny identyfikujący firmę, do której należał, a na niektórych parowozach pod tym znakiem znajdowały się litery „G” lub „S”. Zauważyłem, że parowozy były przeważnie dwuosiove typu Bn2t, tendraki, zbudowane w fabrykach: Orenstein & Koppel, Henschel, a także Krauss, ponadto, że jeden pociąg prowadzi parowóz typu Dn2t HF-ka z pierwszej wojny światowej, z numerem bocznym 8.

Tory linii dwutorowej biegnącej ulicą Konwiktorską w dół miały szerokość 600 mm, były ułożone na drewnianych podkładach oraz podsypce z gruzu. Linia skręcała w lewo w ulicę Zakroczymską, a następnie łukiem w prawo okrążyła Fort Legionów i przecinała linię normalnotorową bocznicową, biegnącą z Dworca Gdańskiego do Elektrowni Warszawskiej na Powiślu i fabryki eks-

traktów garbarskich Quebracho przy ulicy Bolesć. Po skrzyżowaniu z bocznicą normalnotorową linia kolei gruzowej wchodziła w ulicę Wenedów i po jej pochyłości schodziła na Wybrzeże Gdańskie, gdzie skręcała pod kątem 90 stopni, przechodząc pod mostem drogowym, a następnie kolejowym i wychodziła na brzeg Wisły, naprzeciwko Cytadeli Warszawskiej, gdzie wysypywano gruz. Ponieważ wysypisko gruzu sięgało już siedziby przedwojennego Klubu Marymont, w 1944 roku przedłużono linię aż na Kępę Potocką przy ulicy Kamedułów (obecnie Gwiazdzysta).

Linia w kierunku przeciwnym biegła za bramą byłego getta z ulicy Konwiktorskiej na plac Muranowski, gdzie była mała, składająca się z trzech torów stacja rozrządowa. Odgałęzienia od niej prowadziły w lewo (kierunek południowo-wschodni), gdzie przy ulicy Nalewki znajdowała się parowozownia, a także do torów przenośnych z szyn patentowych, biegnących do poszczególnych koparek lub wysypów przenośników taśmowych, gdzie następowało ładowanie gruzu na wagoniki.

Od placu Muranowskiego tor główny biegł (już jako pojedynczy) wzdłuż ulicy Miłej, skręcał

Widok linii głównej prowadzącej przez bramę na ul. Konwiktorską róg Bonifraterskiej, ze stojącymi wagonikami kolebowymi ciężkiego typu ze zderzakami sprężynowymi; widoczne są też przenośne tory odgałęźne do miejsc załadunku gruzu.
Fot. J.J. Karpiński. Zbiory Muzeum Powstania Warszawskiego.

kawałek w Smoczą, a następnie w prawo w Glinianą i przez bramę wychodził na Okopową, gdzie krzyżował się z dwutorową linią tramwajową, wchodził na Cmentarz Żydowski i dalej prowadził od Wawrzyszewskiej do Obozowej, gdzie też było małe wysypisko gruzu.

Nieznana mi firma niemiecka, która zajmowała się wywózką gruzu z terenu byłego getta, rozpoczęła działalność 15 sierpnia 1943 roku, a za swoją siedzibę obrała kamienicę przy ulicy Bonifraterskiej 15, skąd kierowała pracami załadunkowymi, utrzymaniem ruchu kolejki i konserwacją sprzętu.

Firma ta posiadała około pięciu koparek (w tym dwie o napędzie parowym), przenośniki taśmowe, około 15 parowozów wąskotorowych i około 160 wagoników żelaznych wywrotek kolebowych o ładowności 1 t ze zderzakami twardymi oraz ładowności 1,5 t ze zderzakami sprężynowymi. Drugim typem wagoników były drewniane lorki z żelaznymi okuciami i dwoma zderzakami. Miały one drewniane skrzynie ładunkowe przechyłne z otwieranymi podczas rozładunku ścianami bocznymi, a ich ładowność wynosiła – zależnie od wysokości ścian bocznych – od 1 do 1,5 t. Na wszystkich parowozach i wagonikach zamontowano sprzęgi centralne o łącznikach łańcuchowych. Niektóre parowozy były wyposażone w szerokie tarcze zderzakowe, używane do przecaczania wagonów lorek.

Parowozy zaopatrywały się w wodę z hydrantów na terenie byłego getta, a także z hydrantu naprzeciwko Cytadeli.

Newralgicznym punktem na tej kolei było skrzyżowanie z normalnotorową linią bocznową, biegnącą z Dworca Gdańskiego do Elektrowni Warszawskiej, w pobliżu Fortu Legionów. W miejscu skrzyżowania kolej wąskotorowa miała ustawione sygnały świetlne, a dyspozytor ruchu w budynku przy ulicy Bonifraterskiej 15 utrzymywał łączność z dyżurnym ruchu Ostbahn przy stacji Warszawa Gdańska oraz z kierownikiem wysypiska gruzu koło Cytadeli. Gdy z Dworca Gdańskiego lub z Elektrowni miał być wyprawiany pociąg normalnotorowy, to dyżurny ruchu Ostbahn ze stacji Warszawa Gdańska powiadamiał dyspozytora ruchu przy ulicy Bonifraterskiej 15, a ten z kolei kierownika wysypiska gruzu przy Cytadeli. Wówczas przy skrzyżowaniu zapalały się sygnały świetlne w kolorze czerwonym i wstrzymywano ruch pociągów gruzowych. Po przejechaniu pociągu normalnotorowego czerwone światła na skrzyżowaniu wygaszano.

Podobno gruzem z getta zainteresował się Niemiecki Zarząd Wodny, który zaczął go używać do wzmacniania brzegów Wisły oraz budowania w poprzek rzeki tzw. ostróg. W 1944 roku widziałem, że przy wysypisku gruzu naprzeciwko Cytadeli stały barki wiślane, ale nie zauważyłem, żeby był na nie ładowany gruz.

POWSTANIE WARSZAWSKIE

Dnia 22 czerwca 1944 roku Armia Czerwona rozpoczęła wielką ofensywę Bagration na froncie o długości 1000 km i w ciągu miesiąca zdobyła: Mińsk, Witebsk, Baranowicze, Brześć, Lwów, Tarnopol, Wilno, Lublin, Białystok, Przemyśl i Rzeszów. Utworzono też dwa przyczółki na lewym brzegu Wisły, pod Baranowem i Sandomierzem, a czołgi radzieckie już 30 lipca 1944 roku dotarły pod Wołomin i Anin.

Toteż 1 sierpnia 1944 roku wybuchło w Warszawie powstanie, trwające 63 dni, które jednak bez

zdecydowanego zewnętrznego wsparcia nie miało żadnych szans. Szacuje się, że zginęło 150–200 tysięcy cywilów i około 16 tysięcy żołnierzy sił powstańczych.

Planowe działania Niemców, tj. systematyczne niszczenie domów atakami artylerii i lotnictwa prowadzone w trakcie powstania warszawskiego oraz – po jego upadku – grabież ocalałych budynków, a następnie ich podpalanie i wysadzanie w powietrze, doprowadziły do zniszczenia około 70 procent majątku miasta.



Wagoniki kolejki zgromadzone przy bramie wyjazdowej z getta przy ul. Bonifraterskiej u zbiegu z ul. Konwiktorską. W Warszawie trwa powstanie, jest sierpień 1944 r., a kolejka wywożąca z getta gruz przestała funkcjonować. Zbiory Marka Morgały.

Wraz z wybuchem powstania warszawskiego niemiecka firma wywożąca gruz opuściła swoje miejsce pracy, a na teren byłego getta wkroczyli powstańcy ze Zgrupowania „Radosław”, którzy oswobodzili więźniów pracujących dla niemieckiej firmy. Po upadku powstania niemiecka firma budowlana powróciła i ewakuowała cały tabor używany do wywózki gruzu, a także koparki i transportery oraz szyny patentowe leżące na terenie. Prawdopodobnie też próbowano rozebrać pozostałe tory, ale nie udało się tego zrobić, gdyż Warszawa została wyzwolona 17 stycznia 1945 roku. Tak więc obydwie tory – wzdłuż ulicy Konwiktorskiej wraz z torami ułożonymi na wy-

sypisko nad Wisłą aż do Kępy Potockiej przy ulicy Kamedułów – pozostały.

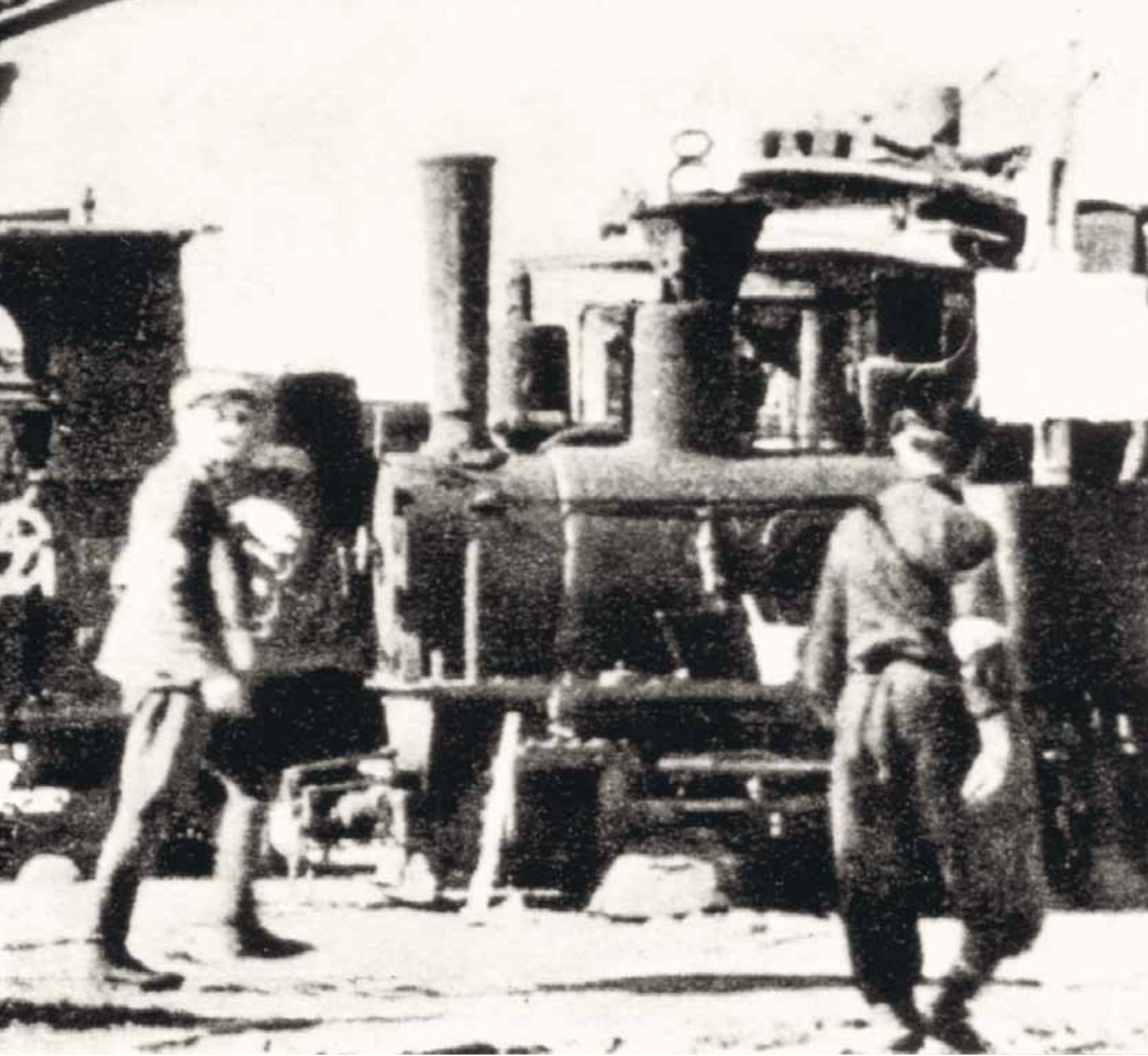
Kiedy w marcu 1945 roku udałem się z moim kolegą szkolnym na teren byłego getta, nie było już ani szyn, ani parowozów, ani wagoników, a tylko przy ulicy Zamenhofa zauważyłem rozbitą koparkę parową, przy Bonifraterskiej zaś, naprzeciwko ruin kościoła Bonifratrów, stał porozbijany parowóz HF-ka z tabliczką firmową „Orenstein & Koppel, Berlin-Drewitz 1914”, numeru fabrycznego niestety nie pamiętam. Na całym terenie leżały jeszcze w niektórych miejscach porozbijane wózki kołowe, lorki drewniane lub pojedyncze zestawy kołowe.

DŁUGOŚĆ TORÓW LINII KOLEI GRUZOWEJ Z GETTA W 1943/1944 ROKU

Plac Muranowski – wysypisko koło Cytadeli	1800 m	linia dwutorowa
Przedłużenie od Cytadeli na Kępę Potocką	3500 m	linia dwutorowa
Plac Muranowski – wysypisko przy Obozowej	2800 m	linia jednotorowa
Tory przestawcze na terenie byłego getta	4000 m	linia jednotorowa
Razem długość linii	12 100 m	linia jednotorowa
Łączna długość torów (uwzględniając dwutorowe)	17 400 m	



Barykada powstańcza z 1944 r. przy ul. Okopowej naprzeciwko Cmentarza Żydowskiego. Od lewej stoją: parowóz nr 3 fabryki Orenstein & Koppel, dalej parowóz Orenstein & Koppel (tego typu co nr 3) z namalowanym emblematem jakiejś niemieckiej firmy budowlanej, dalej parowóz Krauss i za nim wagon motorowy warszawskich tramwajów linii nr 8. Zbiory Marka Morgały.





**KOLEJ GRUZOWA
Z PLACU KRASIŃSKICH
NA KĘPĘ POTOCKĄ**



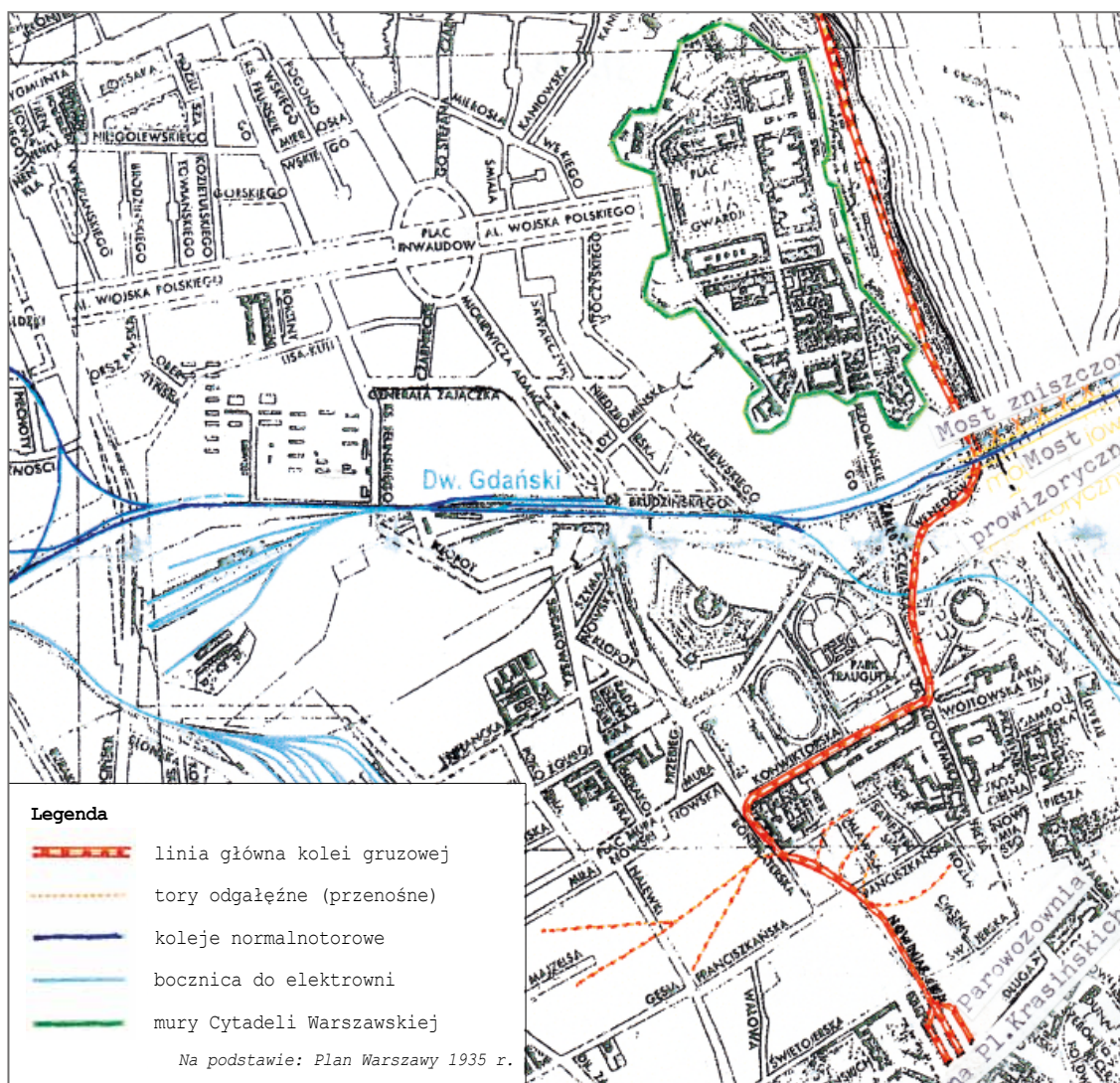
Podbijanie torów gruzem w parowozowni przy placu Krasieńskich. Widoczny parowóz typu Bn2t firmy Krauss nr 1 należący do Stołecznego Przedsiębiorstwa Budowlanego, marzec 1945 r.

W marcu 1945 roku w gazecie „Życie Warszawy” przeczytałem krótką notatkę informującą, że: „na placu Krasieńskich ruszyła pierwsza maszyna parowa w Warszawie”. Toteż z moim kolegą szkolnym Jankiem Nowakowskim postanowiliśmy niezwłocznie się tam udać i zobaczyć ją na własne oczy.

Jak zwykle na taką wycieczkę wybraliśmy się w niedzielę. Dotarliśmy do wybudowanej na

placu Krasieńskich tymczasowej parowozowni, w której znajdowało się około 10 parowozów. Parowozownia mieściła się w obszernym drewnianym baraku, którego tylna ściana przylegała do ulicy Długiej (naprzeciwko kościoła garnizonowego).

W baraku tym mogło się pomieścić około sześciu parowozów wąskotorowych typu Bn2t, a prowadziły do niego tylko dwa tory. To właśnie



Schemat kolejki gruzowej kursującej na trasie: plac Krasieńskich–Kępa Potocka przy ul. Kamedułów, marzec 1945 r.

tu zaczynała się nowa kolej wąskotorowa do wywozu gruzu ze zniszczonego Starego Miasta i okolicznych ulic. Obok baraku parowozowni stały dwa parowozy typu HF z pierwszej wojny światowej, a na trzech torach z drugiej strony baraku – puste wagoniki kolebowe – około 30 sztuk. Cały teren parowozowni był ogrodzony drutem kolczastym aż za ostatnie rozjazdy, od których zaczynała się trasa tej nowej kolei gruzowej o szerokości toru 600 mm.

Linia tej kolei była dwutorowa i od placu Krasieńskich biegła prawą stroną ulicy Bonifraterskiej, a następnie skręcała w ulicę Konwiktorską, gdzie

łączyła się z istniejącą linią dwutorową kolei wywozowej gruzu z terenu getta aż do wybuchu powstania warszawskiego.

Dalej kolej biegła do ulicy Zakroczymskiej, skręcała w lewo obok Fortu Legionów, przechodziła przez skrzyżowanie z torem normalnotorowym do Elektrowni Warszawskiej i wchodziła w ulicę Wenedów, schodząc nią coraz niżej na Wybrzeże Gdańskie, gdzie skręcała o 90 stopni w lewo, a dalej biegła już koło Cytadeli, na Kępę Potocką przy ulicy Kamedułów (dziś Gwiazdista), gdzie znajdowało się wysypisko gruzu z 1944 roku.

Kolej tę przygotowało do pracy SPB (Stoleczne Przedsiębiorstwo Budowlane), które było również zaangażowane w odgruzowywanie Warszawy.

Jej tabor stanowiły głównie parowozy dwuosiowe typu Bn2t z różnych fabryk niemieckich, jak: Henschel, Orenstein & Koppel, Jung czy Krauss, a parowozy HF-ki z pierwszej wojny światowej, które widziałem stojące przy baraku parowozowni w marcu 1945 roku, wykorzystano gdzie indziej.

Kolej ta posiadała też wagonetki kolebowe o ładowności 1,5 t oraz 2 t. Według relacji pracujących tu robotników wagony kolebowe o ładowności 2 t przysłano jako pomoc dla Warszawy aż ze Szwecji. Na tej kolei pracowało sześć parowozów i 80 wagoników kolebowych – niektóre z nich miały hamulce śrubowe ręczne, obsługiwane przez

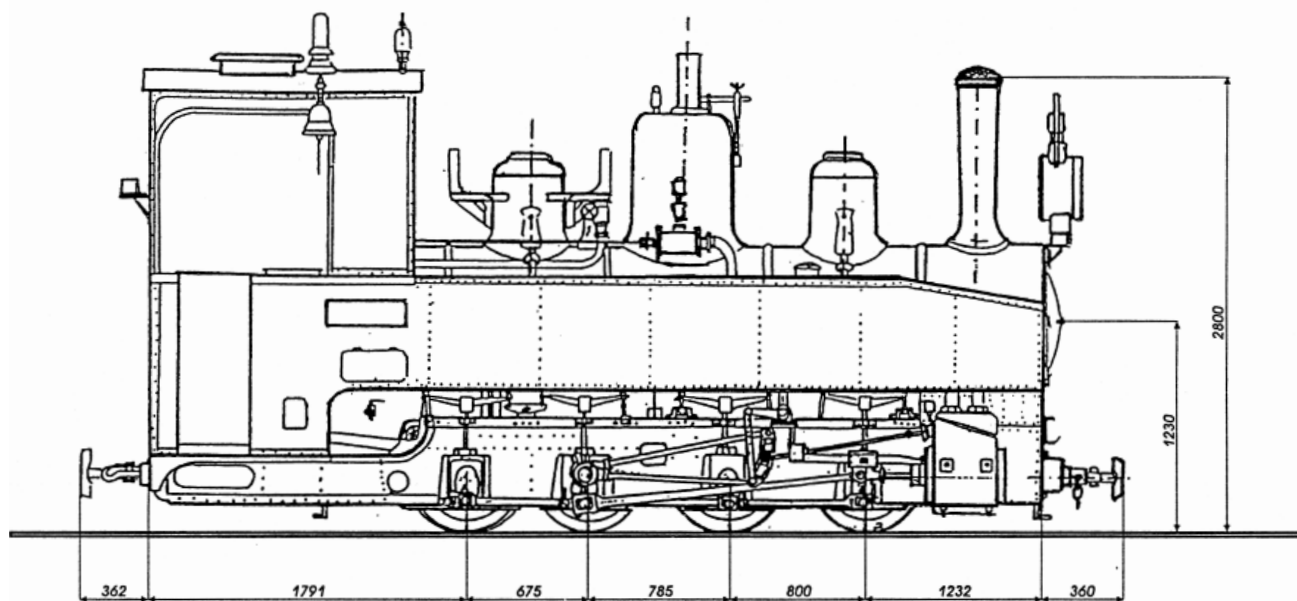
„hamulcowych”; służyły one do bezpiecznego zjeżdżania po spadku w kierunku Wisły.

Do kierowania ruchem na skrzyżowaniu z bocznicyowym torem normalnotorowym był przydzielony dróżnik, dla którego postawiono nawet skromną budkę wyposażoną zapewne w aparat telefoniczny do łączności z Dworcem Gdańskim i dyspozytorem ruchu w Elektrowni Warszawskiej na Powiślu.

Kolejka ta działała do połowy 1946 roku, lecz nie wiem, kiedy dokładnie została rozebrana. Gdy w grudniu 1946 roku ulicą Miodową do ulicy Muranowskiej ruszyły tramwaje, już jej nie było.

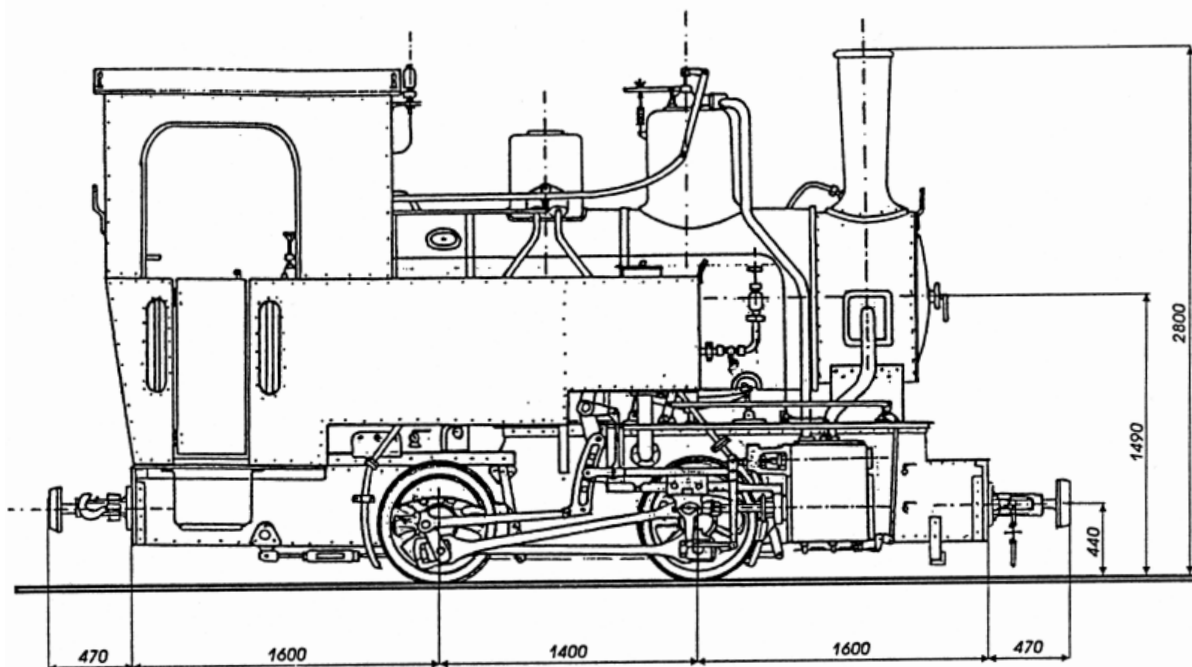
Przenośne tory od linii głównej do miejsc ładowania gruzu na terenie byłego getta, marzec 1945 r.
Zbiory archiwum Biura Odbudowy Stolicy.

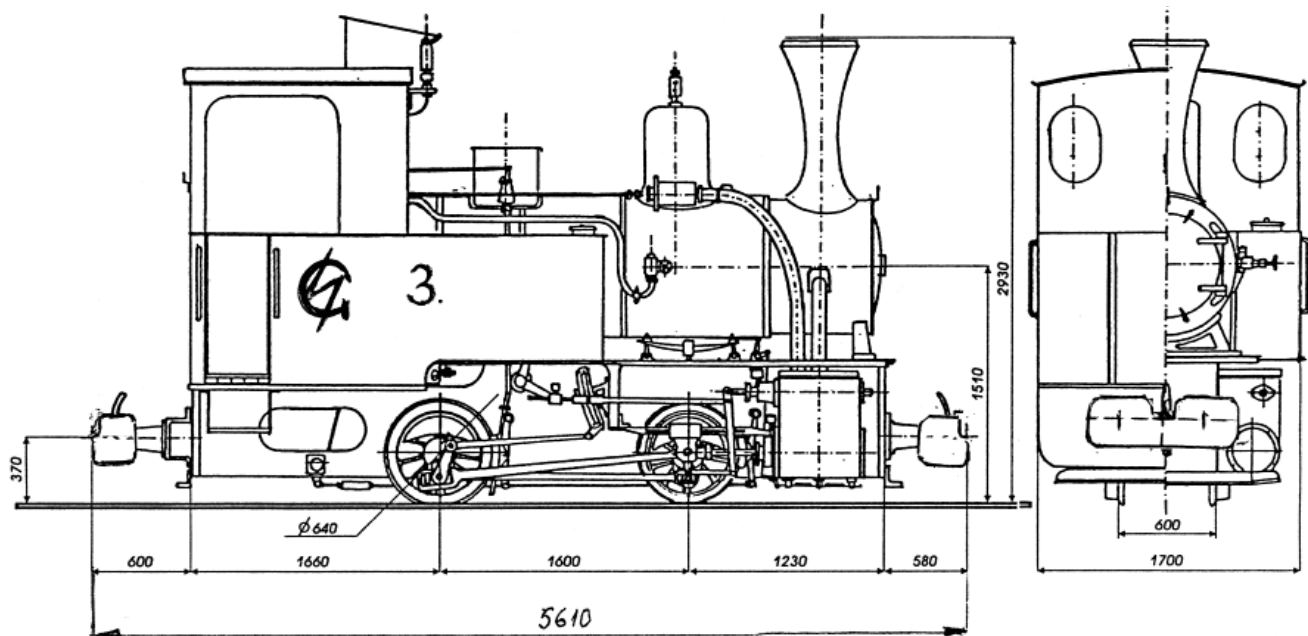




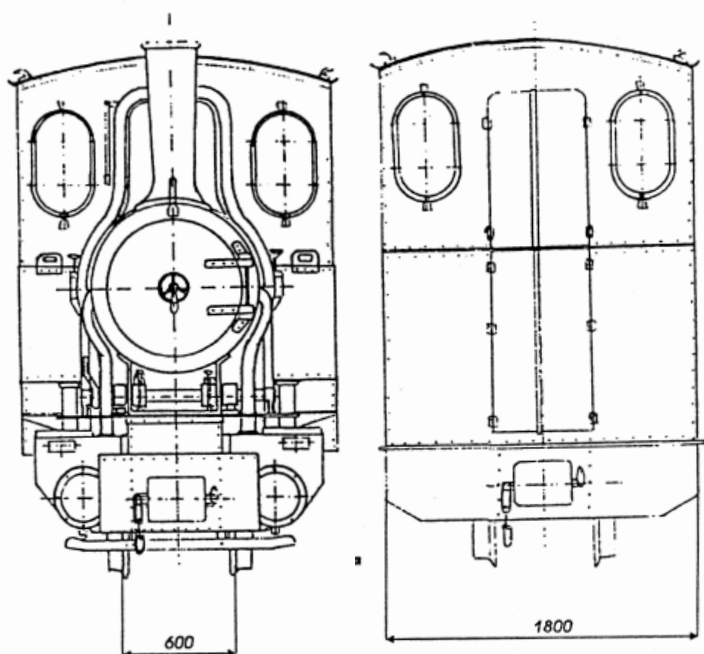
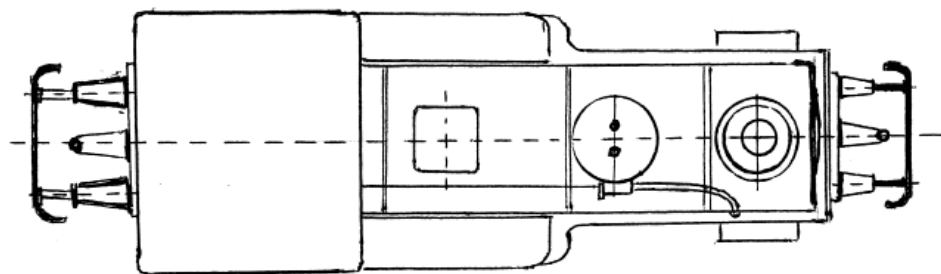
Parowóz typu Dn2t „Brigadelokomotive für Heeresfeldbahn” o mocy 70 KM, budowany przez różne fabryki w Niemczech od 1903 r., głównie na potrzeby wojska, aż do 1919 r. Po pierwszej wojnie światowej używany na kolejach budowlanych.

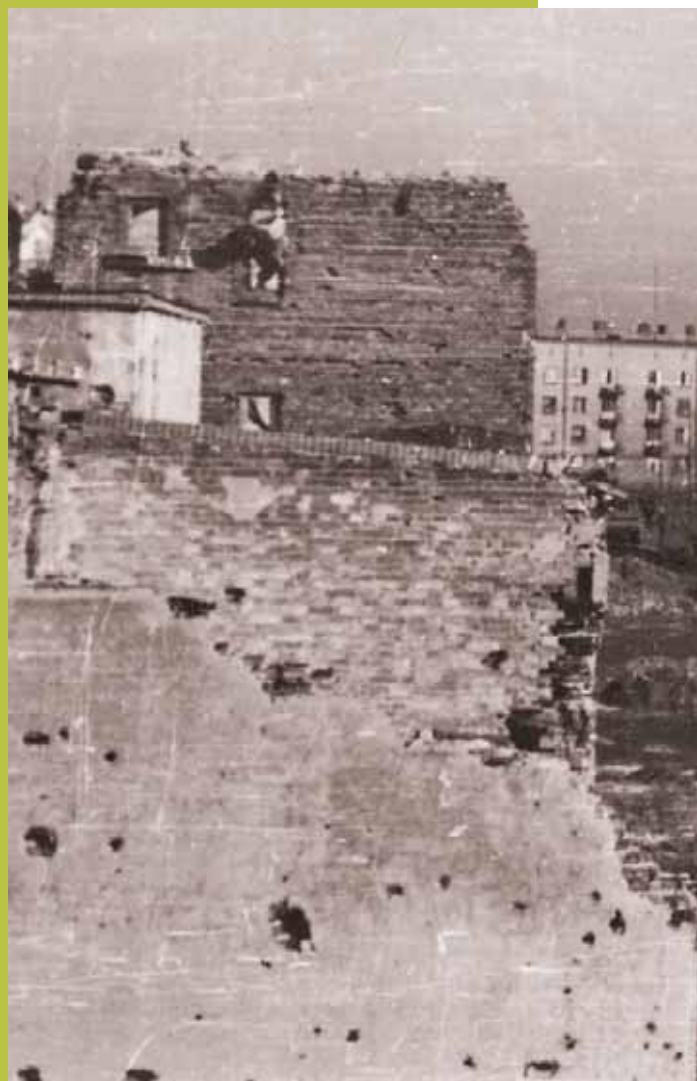
Bardziej nowoczesny model parowozu dla kolei budowlanych i przemysłowych, typu Bn2t „RIESA” o mocy 70 KM, budowany od 1936 r. przez fabrykę Henschel & Sohn w Kassel.





Parowóz typu Bn2t o mocy 60 KM, używany przez niemiecką firmę budowlaną, zbudowany w fabryce Orenstein & Koppel w Berlinie, z szerokimi tarczami zderzakowymi, używany do obsługi specjalnego typu wagonów – tzw. lorek z dwoma zderzakami.





**ŻOLIBORSKA KOLEJ
GRUZOWA Z ULICY
WŁOŚCIAŃSKIEJ
W KIERUNKU WISŁY**



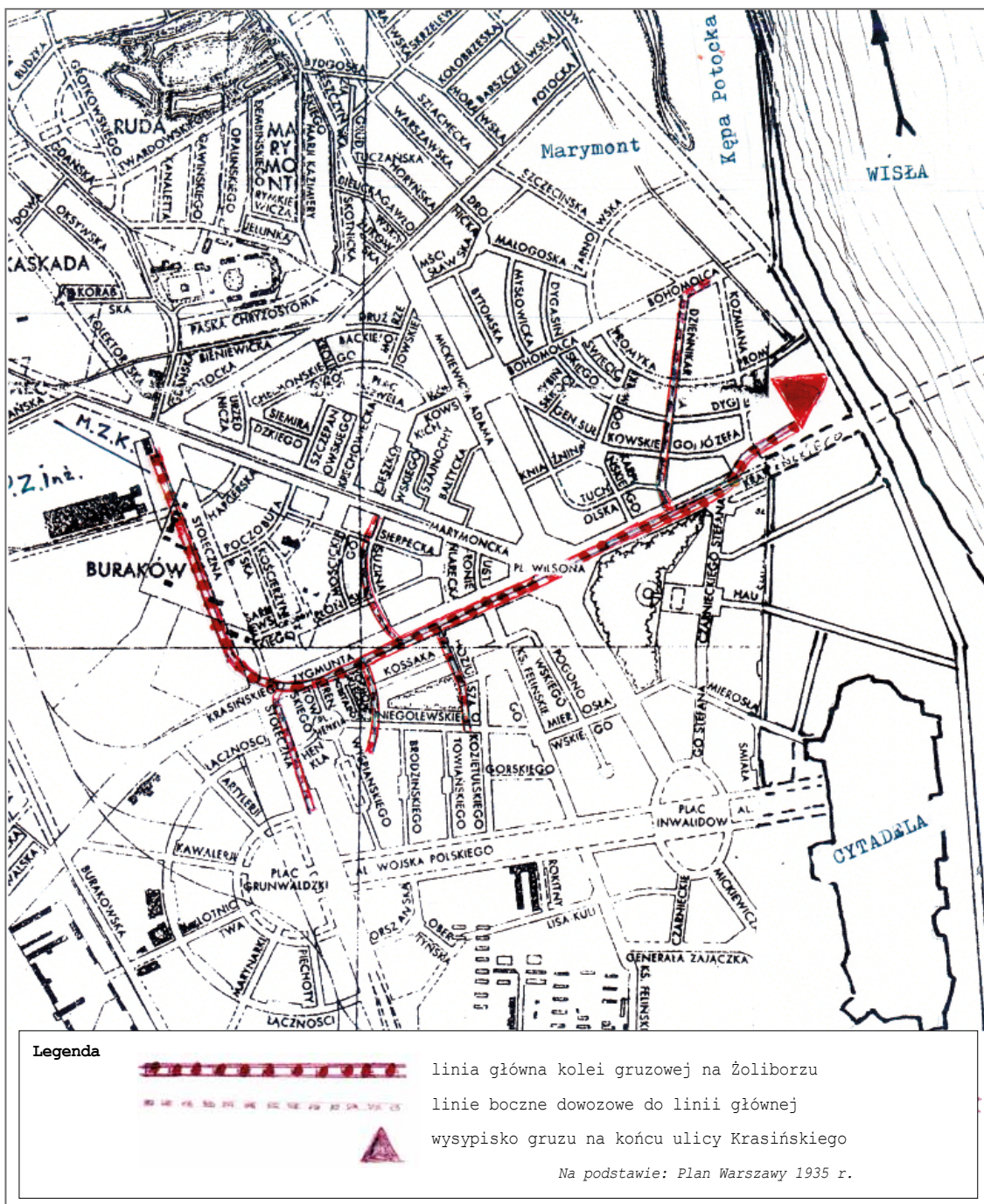
Fragment zniszczonego wojną Żoliborza
w rejonie ulic Mickiewicza i Zajęcza.
Fot. Edward Zabawski. Zbiory NAC.

Kolej gruzowa do obsługi Żoliborza powstała w kwietniu 1945 roku, a jej główna linia prowadziła od dzisiejszych Sadów Żoliborskich wzdłuż ulicy Krasieńskiego przez plac Wilsona w kierunku Wisły.

Była to kolej typowo budowlana, złożona z szyn patentowych. Linia główna od ulicy Krasieńskiego skręcała na Sadach Żoliborskich w kierunku ulicy Włociańskiej i Potockiej do

warsztatów i zniszczonej zajezdni tramwajowej, a także dawnych Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż).

Ponieważ w tamtym rejonie Żoliborza znajdowało się dużo domów zniszczonych podczas powstania warszawskiego, od linii głównej odprowadzono wiele odgałęzień w boczne ulice: Stołeczną (dziś ks. Jerzego Popiełuszki) do placu Grunwaldzkiego, Kochowskiego Suzina,



Kolej gruzowa na Żoliborzu działająca w latach 1945–1947.

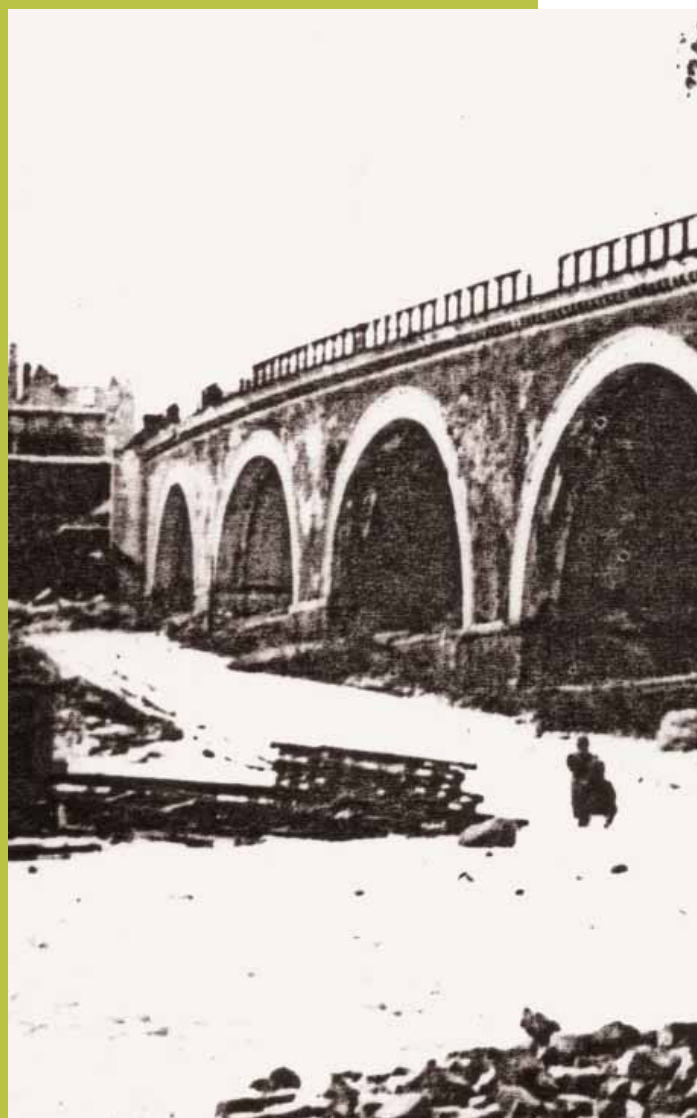
Hozjusza. Linie boczne poprowadzono również ulicami Dziennikarską i Bohomolca.

Kolej żoliborska, podobnie jak kolej gruzowa z getta oraz kolej z placu Krasieńskich na Kępę Potocką, miała tory szerokości 600 mm. Jej tabor stanowiły dwie lokomotywy spalinowe oraz 20 wagoników kolebowych.

Kolej ta działała do 1947 roku, oczyszczając dzielnicę z gruzu. Jego wysypisko znajdowało się około 300 m od brzegu Wisły, w ciągu ulicy Krasieńskiego. Wysypisko to zalegało dość długo i dopiero po jakichś 20 latach zniknęło, kiedy zgromadzony tam gruz stopniowo zużyto do produkcji prefabrykatów budowlanych.

Lokomotywa spalinowa firmy Deutz wypycha wagoniki z gruzem z terenu zajezdni tramwajowej i warsztatów autobusowych przy ul. Włociańskiej do toru głównego.





**KOLEJ GRUZOWO-
-BUDOWLANA OD TRASY
W-Z DO KĘPY POTOCKIEJ**



Już w grudniu 1946 r. na przyszły plac budowy Trasy W-Z zaczęto sprowadzać elementy kolejki budowlanej, jak szyny i tabor. Na tle wiaduktu Pancera stoi parowóz firmy Henschel typ RIESA, a z prawej strony lokomotywa spalinowa firmy DEMAG.

Projekt zbudowania w Warszawie dogodnej arterii komunikacyjnej ze wschodu na zachód leżał w archiwach Warszawy od wielu lat, lecz jego realizacja w przedwojennej Polsce była niemożliwa z uwagi na wysokie ceny gruntów przy wykupie posesji od prywatnych właścicieli.

Można go było zrealizować dopiero w zniszczonym wojną mieście, w nowym ustroju, w którym – wspomaganym w Warszawie tzw. De-

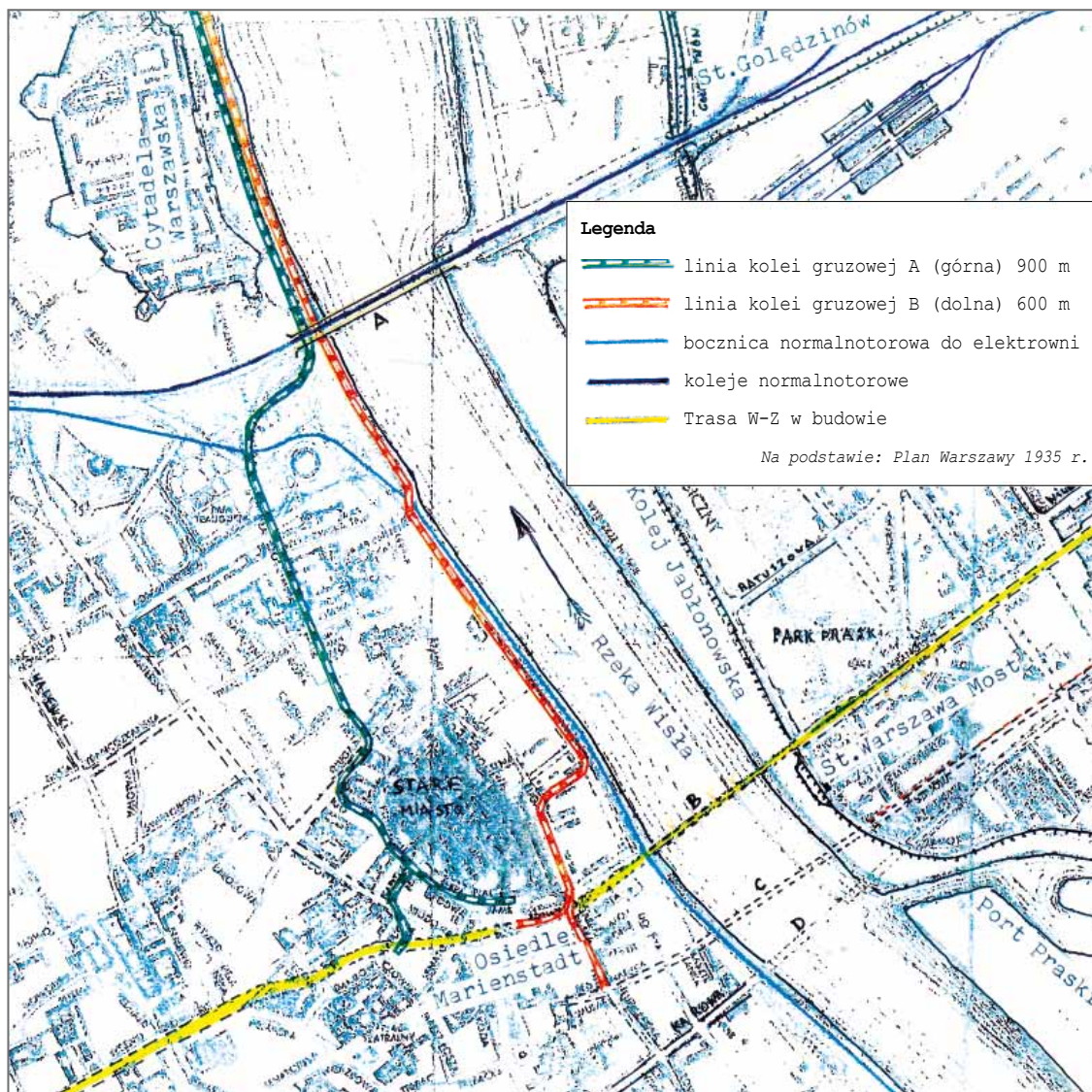
kretem Bieruta – zmarginalizowano własność prywatną.

Do budowy tego nowego ciągu komunikacyjnego przystąpiono dopiero w 1947 roku.

Wytyczona Trasa W-Z miała biec od ulicy Radzymińskiej na Pradze, poprzez rozebrane boczne tory Dworca Wileńskiego, ulicą Zygmuntowską, przez most na Wiśle, tunel pod placem Zamkowym, ulicą Miodową do ulicy Hipotecznej i dalej

Schemat kolei
gruzowych podczas
budowy Trasy W-Z
(1946–1949).

A – most kolejowy,
B – rozebrany
most Kierbedzia,
C – tymczasowy
most pontonowy,
D – zniszczony most
wysokowodny (1947).



STANDARDY SZEROKOŚCI TORÓW

Standardowa szerokość toru kolejowego, obowiązująca w większości krajów, wynosi 1435 mm. Jest to kolej normalnotorowa. Rzadziej, na przykład w Rosji, buduje się tory o szerokości 1520 mm. Jest to kolej szerokotorowa. Koleje o przeznaczeniu przemysłowym, budowlanym czy koleje polowe (wąskotorowe) korzystają z wielu innych standardów. Tory o szerokości 600 mm to standard Decauville'a (na-

zwa pochodzi od nazwiska francuskiego inżyniera, który opatentował sposób szybkiego układania torów kolejowych o tej właśnie szerokości), często stosowany jako kolej polowa i lekka kolej przemysłowa budowana z torów patentowych (przenośnych). Standard ten był też szeroko wykorzystywany przez wojska różnych państw do transportu zaopatrzenia frontowego. Z kolei 900 mm to popularny standard dla kolei przemysłowych.

ulicą Leszno do Wolskiej, a długość projektowanej trasy wynosiła około 10 km. Największe prace budowlane rozpoczęto w końcu 1947 roku przy rozbiórce dawnego wiaduktu Pancera i wykopie tunelu od placu Zamkowego pod ulicą Miodową i rozbieraniu resztek po zniszczonym moście Kierbedzia.

Na potrzeby tak ogromnej inwestycji zbudowano aż trzy koleje wąskotorowe, które na nasz użytek oznaczymy umownie: kolej A, kolej B i kolej C.

Kolej C nie będziemy tu opisywać, gdyż zbudowano ją na Pradze. Prowadziła od ulicy Szwedzkiej przez tory boczne Dworca Wileńskiego, wzdłuż ulicy Zygmuntowskiej do dawnego mostu Kierbedzia, a jej zadaniem było dowożenie ziemi na podwyższenie wjazdu na nowy most Śląsko-Dąbrowski. Ta kolej nie miała więc połączenia z Żoliborzem.

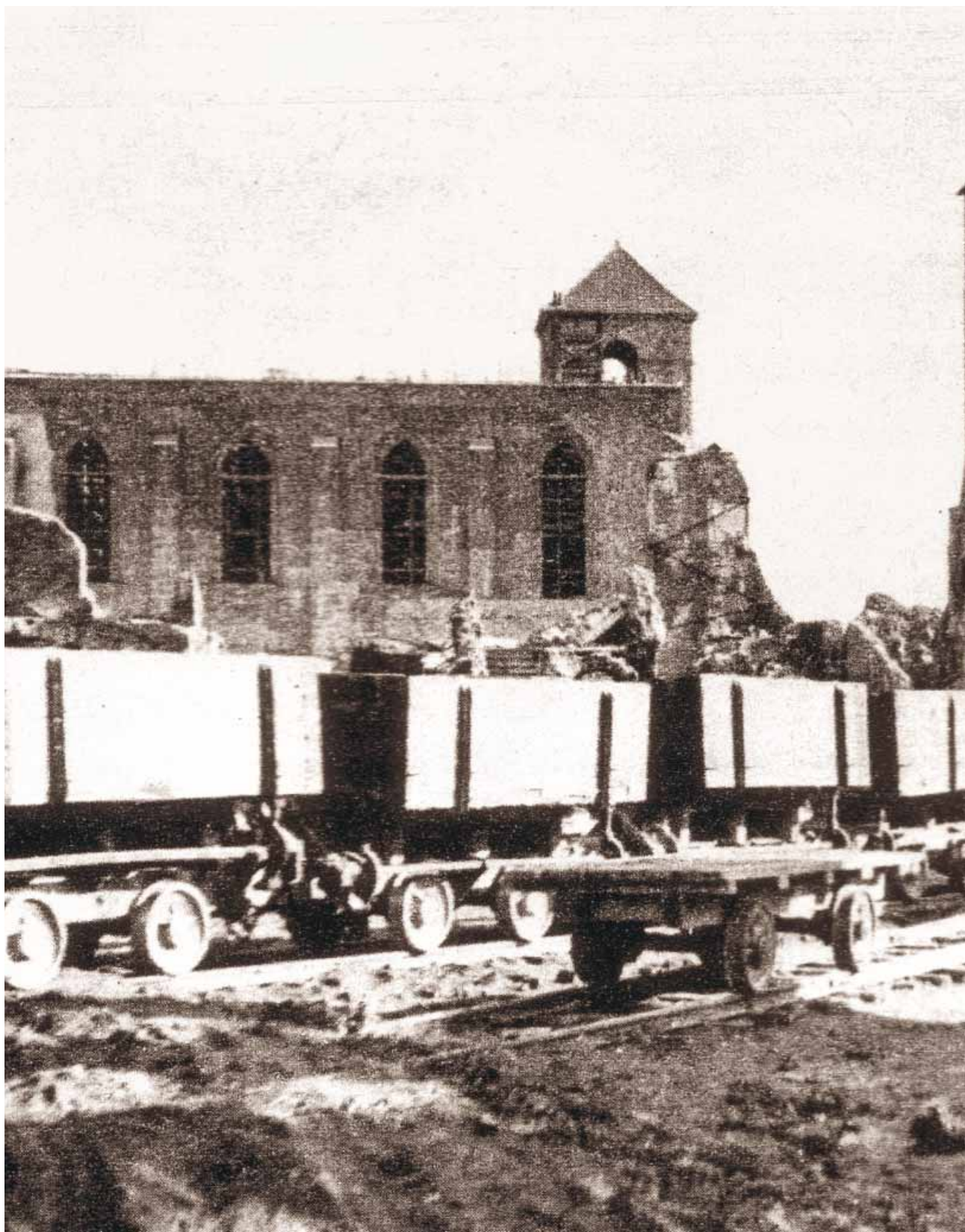
Na Żoliborz do ulicy Kamedułów na Kępie Potockiej biegły natomiast od miejsca głównej budowy, tj. Zamku Królewskiego i wiaduktu Pancera, dwie koleje wąskotorowe: kolej A o szerokości toru 900 mm oraz kolej B o szerokości toru 600 mm.

Poprowadzona od placu Zamkowego kolej A biegła ulicami Podwale, Długą w kierunku Zakroczymskiej, którą docierała do Fortu Legionów, następnie przechodziła skrzyżowanie z terenem bocznicy normalnotorowej z Dworca Gdańskiego do Elektrowni Warszawskiej i dalej prowadziła ulicą Wenedów do Wybrzeża Gdańskiego. Tam skręcała w lewo pod mostem kolejowym i biegła koło Cytadeli na Kępę Potocką. Linia tej kolei była jednotorowa z mijankami przy ulicy Podwale i na Kępie Potockiej.

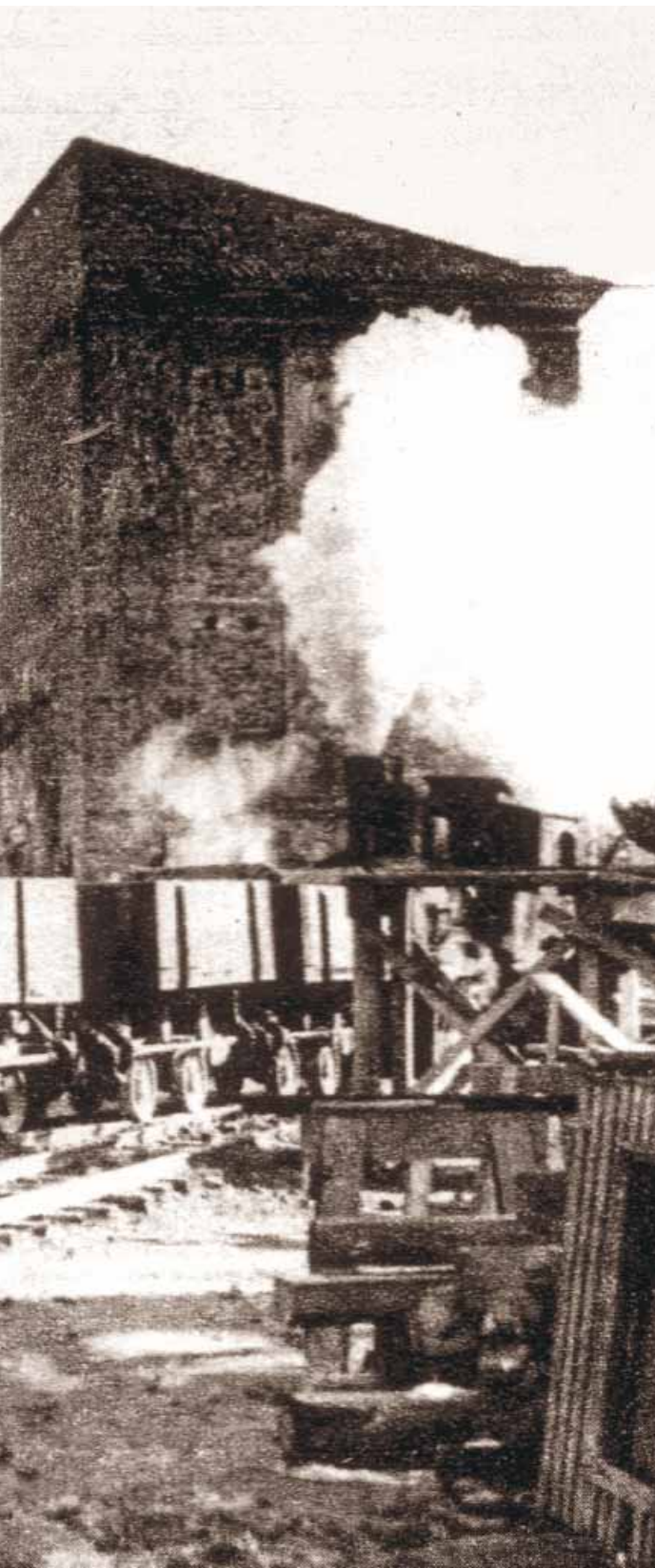
Kolej ta korzystała z prowizorycznej parowozowni przy ulicy Podwale, a na jej cały tabor

Rok 1945, zniszczony wiadukt Pancera przy ul. Nowy Zjazd. Po prawej ocalały budynek biblioteki Zamku Królewskiego.





Pociąg z gruzem
wypychany na mijankę
przy ul. Podwale. Zbiory
Marka Morgały.

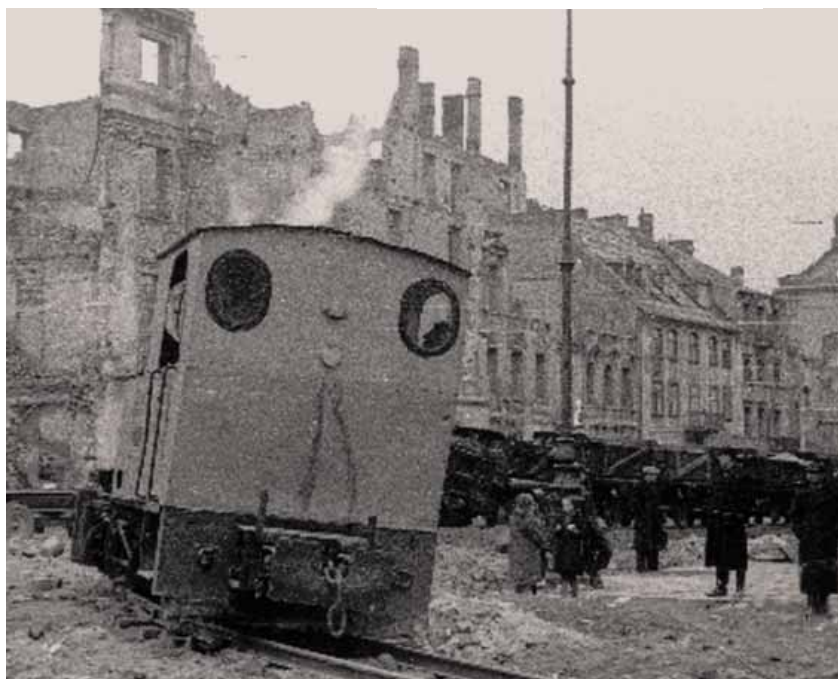


składały się trzy parowozy dwuosiove tendrzaki typu Bn2t z niemieckich fabryk Orenstein & Koppel, Jung i Henschel & Sohn. Tabor wagonowy stanowiły tzw. lorki drewnianej konstrukcji, dwuzderzakowe o ładowności 3 t, w liczbie 36 sztuk.

Pociągi z placu Zamkowego miały przeważnie po 12 wagonów, w tym dwa wagony z hamulcami śrubowymi ręcznymi, które obsługiwali zatrudnieni do tego hamulcowi.

Wprawdzie skrzyżowanie z torem bocznicą normalnotorowej nie było zabezpieczone, ale obsada każdego pociągu posiadała telefony polowe, a z obydwu stron skrzyżowania postawiono słupki z wtykami telefonicznymi, dzięki którym drużyna pociągowa porozumiewała się z dyżurnym Nastawni PKP na stacji Warszawa Gdańska lub dyspozytorem Elektrowni Warszawskiej, i skrzyżowanie można było przejeżdżać dopiero po otrzymaniu zgody.

Pociąg powracający z pustymi wagonikami przejeżdża ul. Długą i skręca w ul. Podwale.



Koleją A wywożono ziemię ładowaną przez koparkę parową ustawioną na placu Zamkowym, pochodzącą z wykopu nowego tunelu, a także gruz z Rynku Starego Miasta. Mijanka przy parowozowni na ulicy Podwałe miała trzy tory, na których ustawiano wagony ładowne do transportu oraz puste pod załadunek.

Kolej A działała do końca 1948 roku.

Kolej B, z torami szerokości 600 mm, pracowała poniżej terenu placu Zamkowego, a jej prozoryczna parowozownia znajdowała się przy dawnych stajniach Zamku Królewskiego.

Do budowy tej kolei szyny, tabor i wszelkie akcesoria zaczęto zwozić już w listopadzie 1946 roku na teren obecnego Rynku Mariensztackiego, obok zwałonego wiaduktu Pancera.

Na wiosnę 1947 roku rozpoczęto budowę dwutorowej linii Decauville'a o szerokości toru 600 mm od stajni Zamku Królewskiego wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego po prawej stronie ulicy. W odległości około 350 m przed mostem kolejowym

koło Cytadeli było skrzyżowanie z bocznicą normalnotorową z Dworca Gdańskiego do Elektrowni Warszawskiej na Powiślu.

Tuż za mostem kolejowym wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego biegły równoległe cztery tory kolejowe. Po lewej stronie jezdni znajdował się tor normalny z budowanej trasy N-S, który zaczynał się w okolicy obecnego ronda ONZ i prowadził wzdłuż dzisiejszej alei Jana Pawła II, skręcał w ulicę Stawki, którą biegł do ulicy Konwiktorskiej, a następnie spotykał się z linią wąskotorową szerokości 900 mm kolei A i skręcał obok niej w ulicę Zakroczymską, krzyżował się z bocznicą normalnotorową do Elektrowni Warszawskiej na Powiślu i dalej biegł obok toru 900 mm aż na Kępę Potocką, gdzie odbywał się wyładunek gruzu.

Na tę samą Kępę Potocką po prawej stronie biegły dwa tory kolei B, o szerokości toru 600 mm, gdzie rozładowywano wagony kolejowe z ziemi i gruzu z placu budowy Trasy W-Z.

Parowóz typu Bn2t Orenstein & Koppel wjeżdża z pustymi wagonikami na stację rozrządczą, usytuowaną naprzeciwko stajni Zamku Królewskiego. Zbiory Tomasza Roszaka.





Tory załadownicze kolei B pięły się aż niemal pod dzwonnice kościoła św. Anny, gdzie stały dwie małe koparki spalinowe firmy Neal i ładowały ziemię do podstawionych wagoników. Przeważnie jeden parowóz wciągał na górę osiem wagoników pod ładunek, a potem pomału zjeżdżał z góry i odstawiał załadowane wagony na jeden z torów mijankowych. Następnie brał kolejne osiem pustych wagoników i po ich wypełnieniu znów dojeżdżał do załadowanych wcześniej. Formowano w ten sposób pociągi składające się z 40 lub 44 wagoników kolebowych, które zabierał z drugiej strony inny parowóz i prowadził taki pociąg na Kępę Potocką do wyładunku.

Kolej B miała również odgałęzienia do ulicy Dobrej, ulicy Browarnej i wokół budowanego osiedla mieszkaniowego Mariensztat.

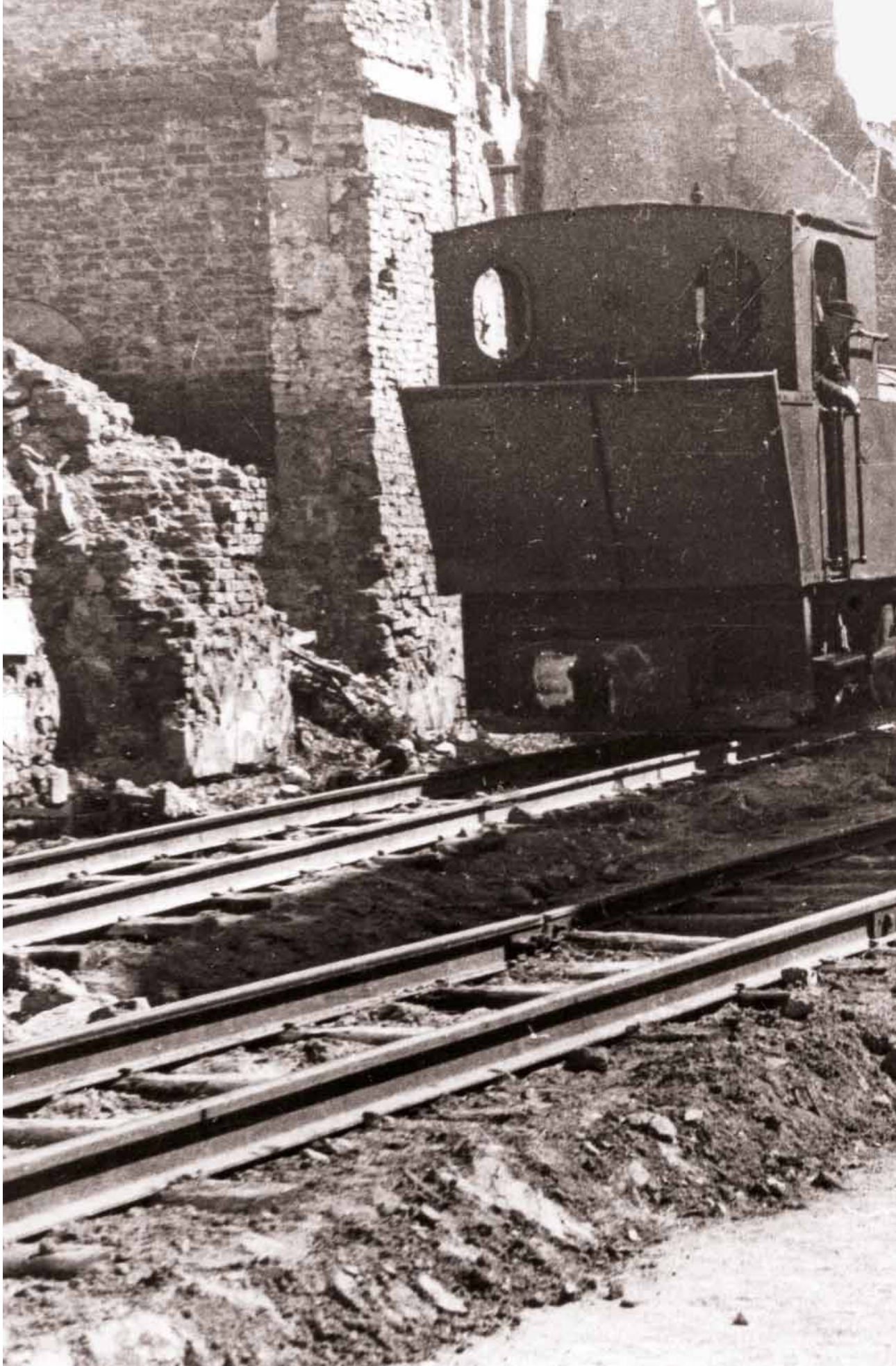
Tabor kolei B składał się z 10 parowozów typu Bn2t dwuosioowych, jednego parowozu HF-ki z pierwszej wojny światowej oraz z dwóch lokomotyw spalinowych.

Park wagonowy stanowiły wózki kolebowe różnych typów o ładowności od 1 do 1,5 t oraz drewnianej konstrukcji dwuzderzakowe lorki. Ogólnie szacuje się, że tabor wagonowy liczył od 140 do 160 jednostek.

Kolej B pracowała do wiosny 1949 roku, a po wykonanej pracy została rozebrana i przetransportowana na inną budowę. Jest wielce prawdopodobne, że służyła na ogromnym placu budowy Nowej Huty koło Krakowa.

Trasa W-Z została otwarta dla ruchu publicznego 22 lipca 1949 roku i służy Warszawie po dzień dzisiejszy.

Rok 1947, prace budowlane w pełni. Kolejka 5 B wywozi gruz i ziemię z rozebranego wiaduktu Pancera i bierze udział w poszerzaniu wykopu do tunelu. Zbiory Marka Morgały.



Pociąg z ładunkiem czeka na mijance przy ul. Podwale na skład powracający z pustymi wagonikami. Pociąg prowadzi parowóz Henschel. Zbiory Tomasza Roszaka.

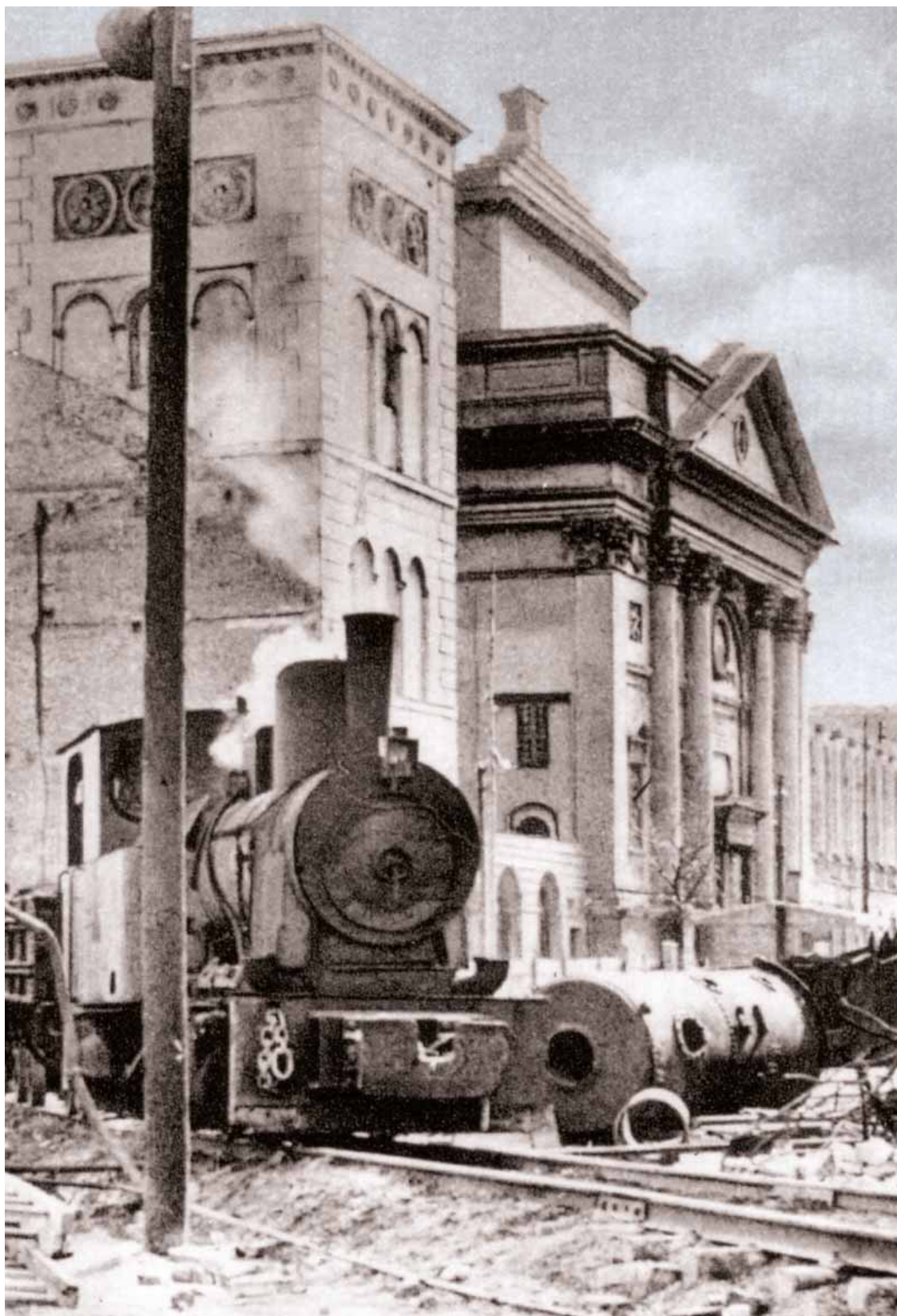


Odgążenie linii A
na Rynek Starego
Miasta, 1948 r.



Zjazd kolei nr 5 A do
tunelu Trasy W-Z od
strony ul. Hipotecznej.

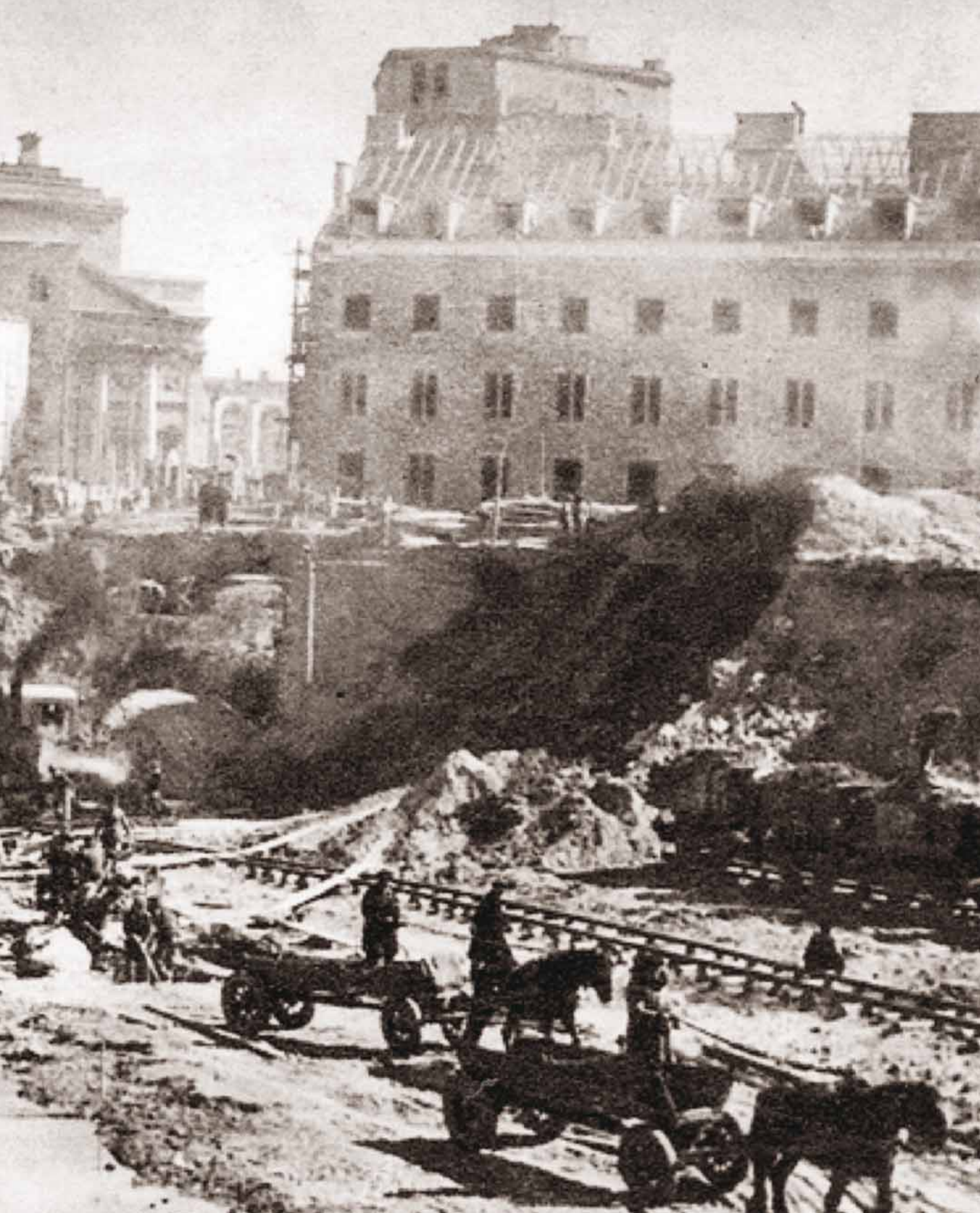




Odgałęzienie
na ul. Krakowskie
Przedmieście przy
kościółce św. Anny,
1948 r. Zbiory Marka
Morgały.

Kolejka nr 5 A o torze 900 mm, sprowadzona do wykopu tunelu od strony ul. Hipotecznej. Zbiory Marka Morgały.

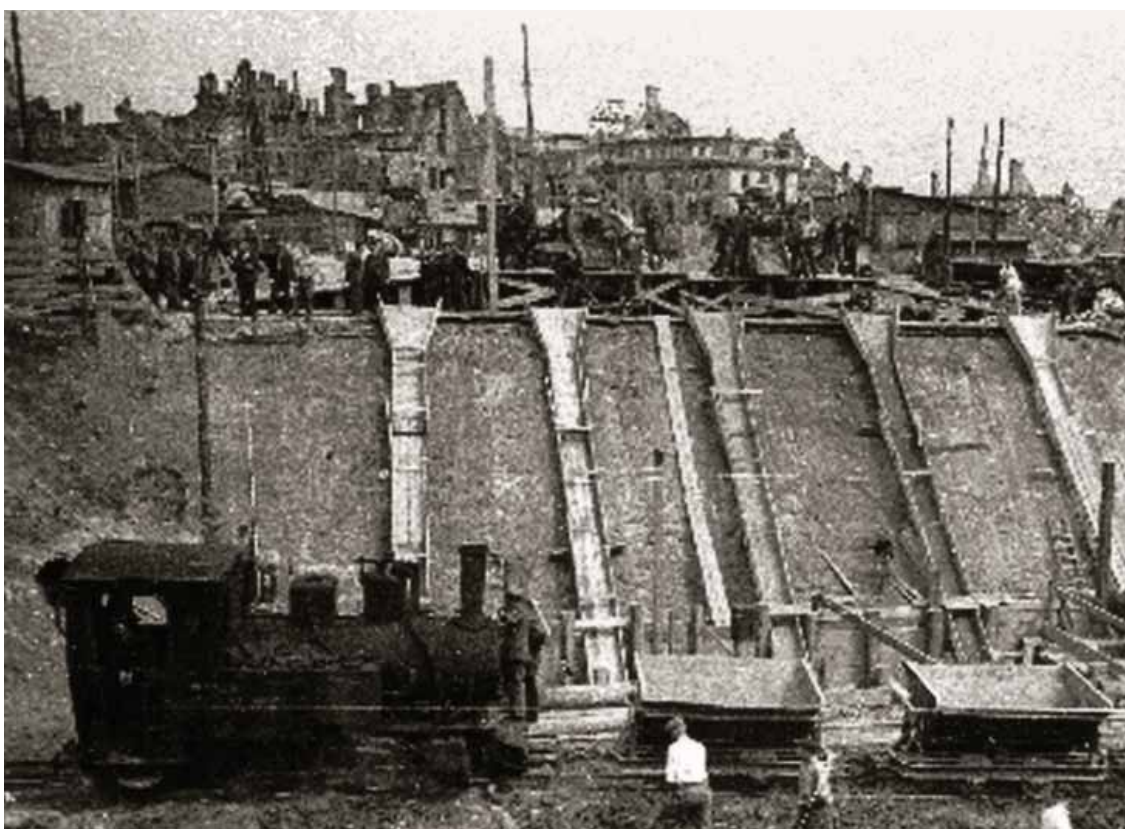




Koparki łyżkowe ładują ziemię na wagoniki kolejowe przy ul. Nowy Zjazd. Widoczne w głębi domy przy ul. Nowy Zjazd 1, 3, 5 i 7 wkrótce zostaną rozebrane.



Przygotowywanie szalunków pod zalewanie betonem fundamentów tunelu. W głębi widoczne ruiny Zamku Królewskiego i Starego Miasta.





Parowóz wpycha trzy wagoniki na górę i podstawia pod koparki w celu załadowania gruzem lub ziemią, z lewej strony widoczna biblioteka Zamku Królewskiego, z prawej w głębi gmach Schichta przy ul. Nowy Zjazd.



Jugosłowiańscy junacy pomagają przy budowie Trasy W-Z, załadowując gruz z ziemią na wagoniki kolebowe naprzeciwko stajni Zamku Królewskiego. Zbiory Marka Morgały.



Wagonik do przewozu materiałów sypkich, tzw. lorka, o ładowności 1,5 t, na tor 600 mm, bez hamulca.



Wagonik do przewozu materiałów sypkich, tzw. lorka, o ładowności 1,5 t, na tor 600 mm, z hamulcem ręcznym. Obydwa wagony drewnianej konstrukcji, a także po przechyleniu nadwozia (skrzyni) – samowyladowawcze.

CZĘŚĆ III

Kolej

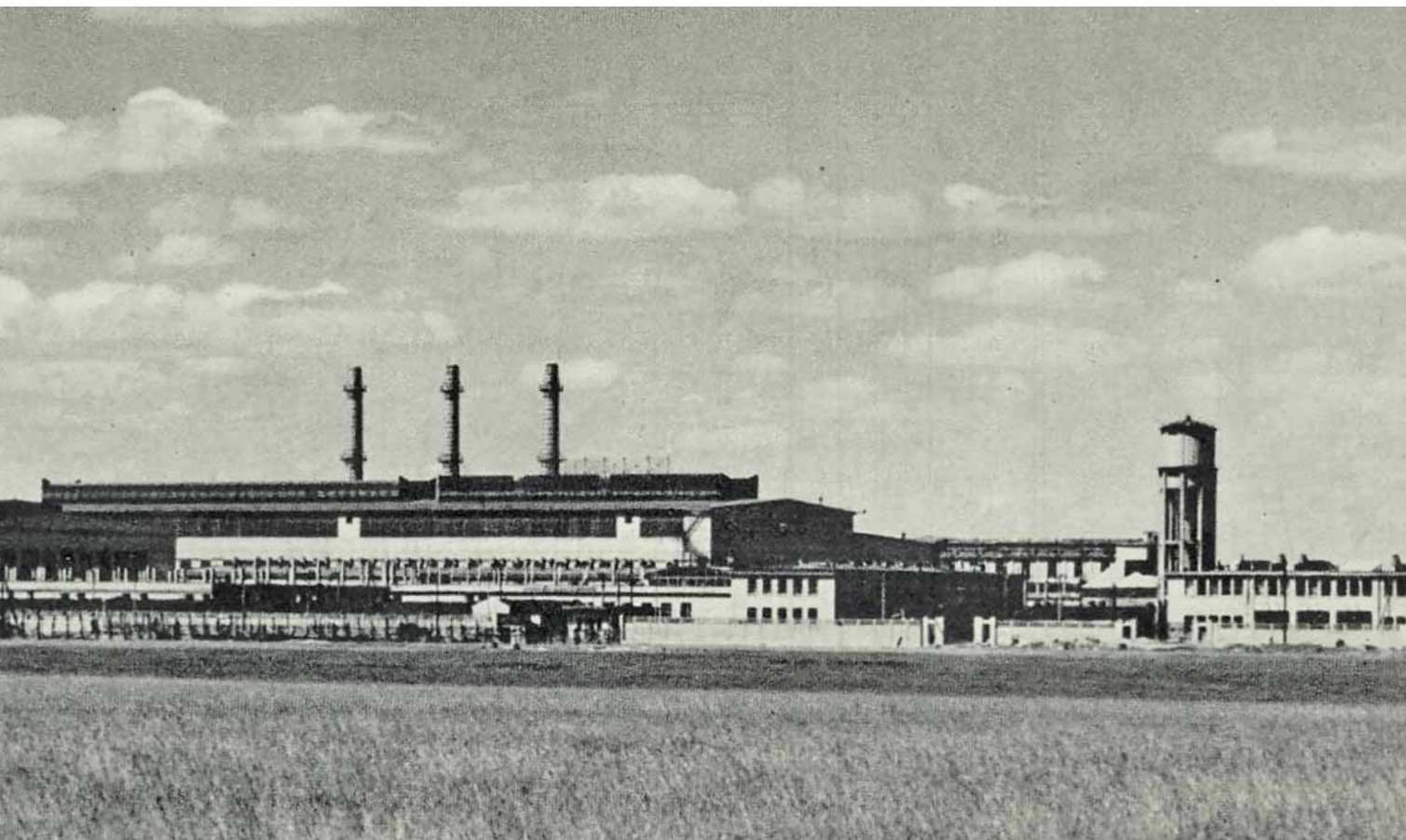
zakładowa

Huty

Warszawa



PROJEKTY BUDOWY HUTY I PIERWSZE PRACE

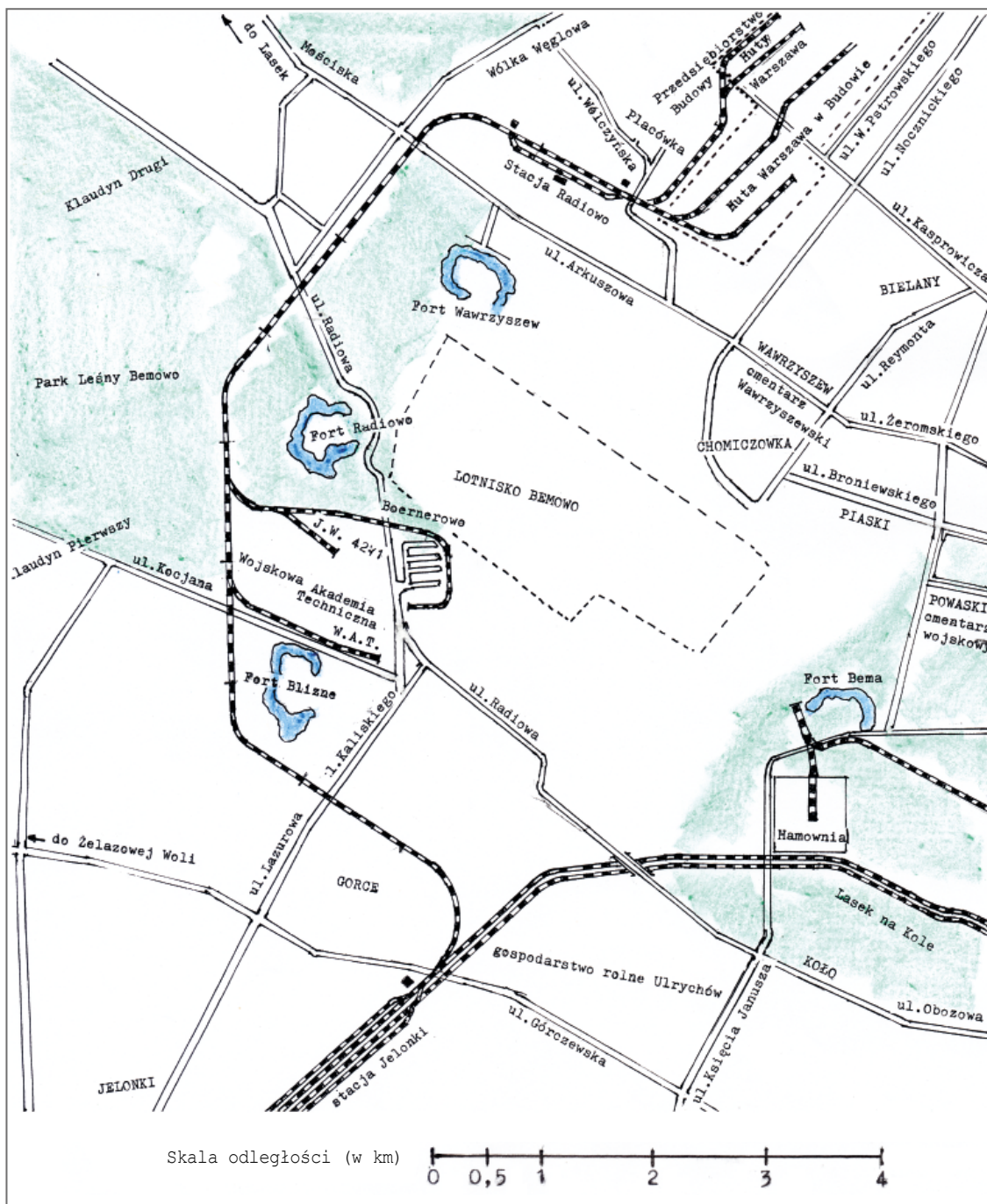


Budowę huty stali szlachetnej w Rzeczypospolitej Polskiej rozważano już w okresie międzywojennym, biorąc pod uwagę różne jej lokalizacje. W tej dyskusji wziął udział inżynier chemik Eugeniusz Kwiatkowski, minister przemysłu, handlu i skarbu, dobrze obeznany z problematyką gospodarczą Śląska, który optował za tym, żeby taka huta powstała w Warszawie – stolicy Polski.

Na przeszkodzie jednak stanął wielki światowy kryzys gospodarczy w latach 1929–1932, a potem wybuch drugiej wojny światowej we wrześniu 1939 roku.

Po jej zakończeniu w 1945 roku przystąpiono do usuwania zniszczeń wojennych w całym kraju, a szczególnie w wyjątkowo dotkniętej wojną Warszawie.

Huta Warszawa
w latach 60. Widok
od strony wschodniej.
pl.wikipedia.org



Schemat bocznicy kolejowej nr 509 do Huty Warszawa w budowie, stan z 1953 r. Bocznica prowadziła od stacji Jelonki do nowo powstałej stacji Radiowo przed bramą huty. Długość bocznicy: 9,154 km. Odgałęzienia: od km 4 do WAT-u, od km 4,774 do Jednostki Wojskowej 4271 oraz na lotnisko na Bemowie.

Wraz z odbudową kraju powrócił projekt budowy huty stali szlachetnej – zwanej stalą narzędziową, o dużej twardości i wysokiej jakości. Znowu rozważano różne lokalizacje huty, ale ostatecznie wybrano Młociny, północną dzielnicę Warszawy.

Decyzja ta zapadła na posiedzeniu rządu w dniu 26 kwietnia 1951 roku. Pod budowę huty wywłaszczono aż 227 ha gruntów.

Plan budowy Huty Warszawa opracowało gliwickie Biuro Projektów Przemysłu Hutniczego „Biprohut” na podstawie narzuconego Polsce projektu wstępnego przygotowanego w ZSRR przez Biuro Projektów „Gipromex” w Moskwie.

Miało to swoje konsekwencje, bo „w ZSRR cały przemysł hutniczy oparty był na dobrze roz-

winiętym transporcie kolejowym wewnątrz zakładów”.

Pierwsze prace rozpoczęto już w drugiej połowie 1951 roku. Wtedy Polskie Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 7 zaczęło budowę bocznicę kolei normalnotorowej od stacji Jelonki w kierunku zachodnim do terenów leśnych Bemowo, gdzie linia skręcała w kierunku północnym do osiedla Radiowo. Tam powstała stacja towarowa zdawczo-odbiorcza Radiowo, na kilometrze 9,154, tuż przed bramą wjazdową na teren Huty Warszawa.

Budowę tej linii, oznaczonej w rejestrze służby drogowej PKP numerem 509 (obecnie, po wielu przemianach, ma nr 939), ukończono w połowie 1952 roku.

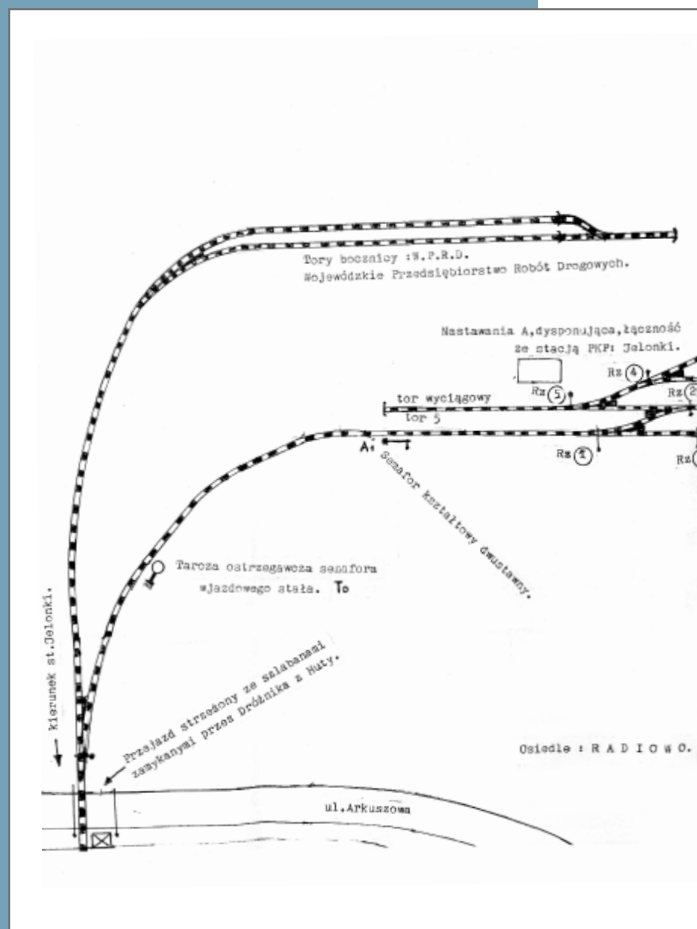
BOCZNICE DO JEDNOSTKI WOJSKOWEJ 4271, WAT-U, LOTNISKA NA BEMOWIE I DO WPRD

Bocznicą od stacji Jelonki w kierunku mającej powstać na Młocinach Huty Warszawa przebiegała przez tereny, na których już od 1918 roku istniały obiekty wojskowe, a także podmiejska osada Boernerowo. W 1947 roku Boernerowo przemianowano na Bemowo, a w 1951 roku włączono w granice Warszawy (do dzielnicy Wola); wtedy też powstała tu Wojskowa Akademia Techniczna (WAT).

Po wybudowaniu bocznicę kolejową do Huty Warszawa postanowiono niektóre obiekty wojskowe połączyć z koleją. W 1953 roku od km 4,774 zbudowano odgałęzienie bocznicowe do Jednostki Wojskowej 4271, do WAT-u i na znacznie rozbudowane lotnisko na Bemowie, na którym mogły lądować duże samoloty. Kiedy w latach 70. ich obsługę przejął

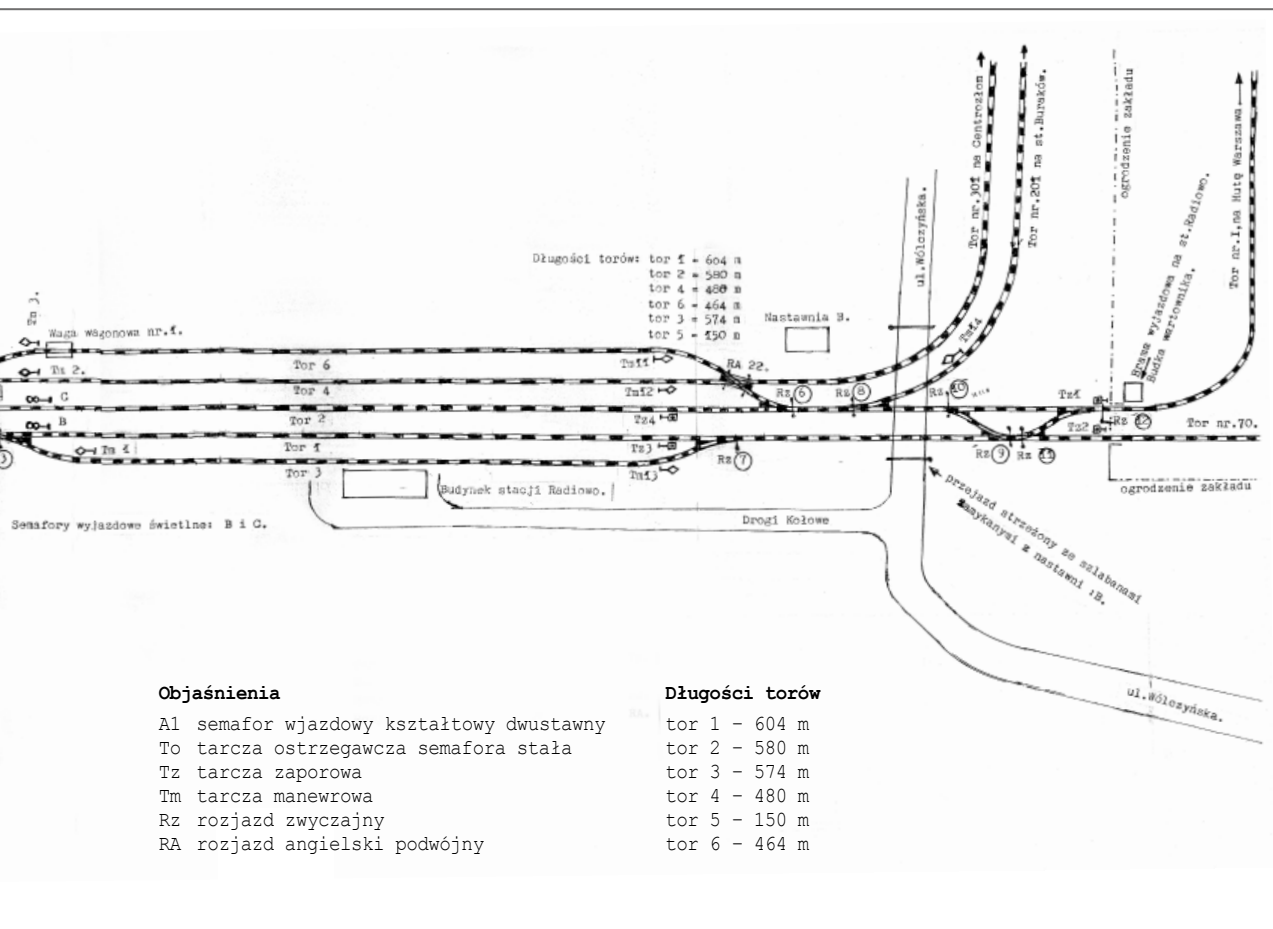
całkowicie port lotniczy na Okęciu, lotnisko na Bemowie zaczęło stopniowo zmniejszać, zachowując jego część dla samolotów sportowych, pogotowia ratunkowego, helikopterów policji i innych małych samolotów, a na odzyskanych terenach powstały osiedla mieszkaniowe. Wówczas też, w 1976 roku, rozebrano bocznicę do lotniska. Tory bocznicowe do WAT-u zlikwidowano w 2002 roku, a te do Jednostki Wojskowej 4271 – w 2014 roku, oba w związku z przejściem na transport samochodowy. Rozjazd do WAT-u, znajdujący się przy ulicy Kocjana, wymontowano w 2008 roku.

Zbudowana w latach 80. na Radiowie bocznicą kolejową do WPRD (Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych) w związku z jego przejściem na transport samochodowy została zamknięta w 2016 roku.



BUDOWA HUTY WARSZAWA

Plan układów torowych stacji Radiowo, 1988 r.



Budowę huty prowadziło Przedsiębiorstwo Budowy Huty Warszawa (PBHW), które na początku ogrodziło cały teren betonowym parkanem, zajmując pod sam zakład około 150 ha ziemi. Od strony południowo-wschodniej zakład przylegał do ulicy Wincentego Pstrowskiego (dziś Zgrupowania AK „Kampinos”) i dalszych terenów miejskich, od strony północno-wschodniej graniczył z placówką straży pożarnej, a także wybudowaną

później zajezdnią tramwajów miejskich i dzielnicą miasta – Młocinami, od strony zachodniej graniczył z polami uprawnymi wsi Wólka Węglowa i małego osiedla Placówka, a od strony południowej z osiedlami Radiowo i Wawrzyszew Nowy.

Przedsiębiorstwo Budowy Huty Warszawa zajęło teren przy parkanie od zachodniej strony, gdzie od Radiowa doprowadzono bocznice, żeby na teren przedsiębiorstwa zwozić potrzebne

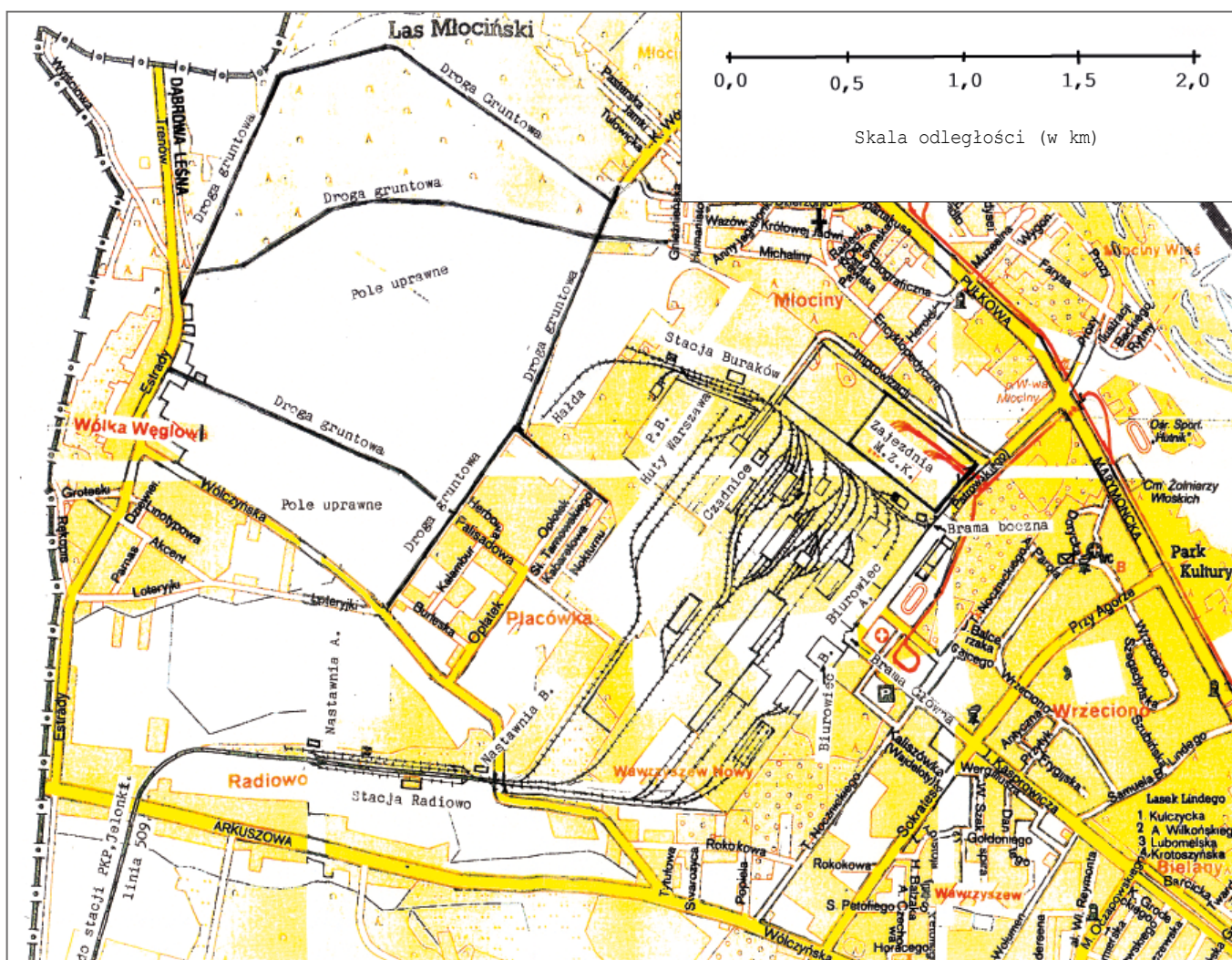
materiały budowlane, jak też wszelkie urządzenia i sprzęt techniczny. Do przechowywania tych towarów wzniesiono magazyny, a przy nich rampy przeładunkowe.

Na teren huty można było wejść lub wjechać przez trzy bramy.

Brama główna nr 1 znajdowała się przy ulicy Kasprowicza, której przedłużenie prowadziło na teren zakładu aż do samego PBHW. Około 400 m na północ od bramy nr 1, przy ulicy Pstrowskiego, znajdowała się brama nr 2.

Przez bramę nr 3, przy ulicy Improwizacji na Młocinach, wjeżdżały samochody, tam też mieściły się biura PBHW.

Główny tor kolejowy, który z powstającej stacji Radiowo wchodził na teren huty przez główną bramę kolejową nr 1 przy ulicy Wólczyńskiej, był oznakowany jako tor nr 1. Tuż za bramą skręcał w kierunku północnym, a na całej jego długości (około 2,2 km) odchodziły od niego odgałęzienia do wielu miejsc na terenie huty, gdzie powstawały hale produkcyjne, a także różne magazyny,



Układ torów na terenie Huty Warszawa w 1968 r.

hale przygotowawcze, technologiczne, składowiska złomu itp.

Tor nr 1 kończył się blisko bramy kolejowej nr 2, która prowadziła na budowaną stację Buraków. Były jeszcze dwie bramy kolejowe – nr 3 i 4 – przez które przeprowadzono tory bocznic na teren PBHW.

Tor nr 1 przecinał oś ulicy Kasprowicza na terenie Huty Warszawa. W latach 1953–1954 po jego lewej stronie zbudowano zakład produkcji gazu

– tzw. czadnice, gdzie z węgla kamiennego wytwarzano gaz, którym opalano później piece martenowskie oraz piece węgłne do podgrzewania wlewków. Ponadto używano go w kuźniach huty oraz do wszelkich innych urządzeń grzewczych. Toteż od czadnic poprowadzono sieć przewodów gazowych, które docierały do różnych miejsc na terenie huty.

Na początku 1954 roku budowę zakładu przejęło Warszawskie Przedsiębiorstwo Montażu

INFRASTRUKTURA SOCJALNA I POŁĄCZENIA KOMUNIKACYJNE Z HUTĄ WARSZAWA

Po spłaceniu całego kredytu inwestycyjnego huta zaczęła wносить do budżetu państwa wysokie dochody, a także z wypracowanego zysku sfinansowała wiele przedsięwzięć o charakterze socjalnym.

Przy ulicy Pstrowskiego wybudowano dla pracowników huty szpital oraz przychodnię lekarską, w której przyjmowali lekarze o różnych specjalnościach. Wzniesiono także budynek szkoły zawodowej dla 1000 uczniów – przyszłych mechaników i elektryków. Rozbudowano żłobki i przedszkola, a także obiekty sportowe. Dziś w miejsce szpitala i szkoły wybudowano Galerię Młociny.

Huta wybudowała wiele bloków mieszkalnych dla pracowników oraz hotel robotniczy. Huta mogła także występować o skrócenie terminu otrzymania mieszkania dla swoich pracowników w Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Żoliborzu lub Bielanych. Miała także limit bezpłatnych wczasów w różnych atrakcyjnych miejscowościach w kraju oraz wybudowała dla swoich pracowników własny ośrodek wczasowy w Jadwisinie nad Zalewem Żegrzyńskim.

Wręcz z budową i rozbudową huty dyrekcja zadbała również o dogodne połączenia komunikacyjne z zakładem.

Otwarto nową linię tramwajową z Bielana Młociny i uruchomiono tramwaj nr 28, od pętli przy ulicy Potockiej. Jednak od tej linii tramwajowej trzeba było do bramy huty przejść ulicą Pstrowskiego

około kilometra. Uruchomiono także bezpośredni autobus nr 103 z Dworca Wileńskiego do głównej bramy huty przy ulicy Kasprowicza.

Dopiero wiosną 1956 roku zaczęto budowę nowej linii tramwajowej do głównej bramy huty. W tym celu poprowadzono odgałęzienie w prawo od linii tramwaju nr 28, przy Cmentarzu Żołnierzy Włoskich przy ulicy Marymonckiej. Linia ta biegła w dół i skręcała w lewo, przechodząc pod wiaduktem Marymonckiej, dalej biegła z lewej strony ulicy Pstrowskiego do głównej bramy, gdzie w pobliżu biurów A i B wybudowano pętlę tramwajową. Linię tę otwarto na wiosnę 1959 roku i jeździły nią tramwaje: nr 17 z ulicy Wiatracznej na Grochowie i nr 27 od Cmentarza Wolskiego.

Oprócz autobusu nr 103 uruchomiono też autobus nr 132 z Nowego Świata.

W 1958 roku przy ulicy Pstrowskiego zaczęto budowę zajezdni tramwajów miejskich, graniczącej z parkanem Huty Warszawa. Prace trwały aż pięć lat a otwarcie nastąpiło dnia 30 czerwca 1963 roku.

W związku z budową Wistostrady od 1 maja 1973 roku linię nr 28 skierowano nową trasą z Żerania do Huty Warszawa, a odcinek linii od Cmentarza Żołnierzy Włoskich rozebrano i ulicą Pułkową poprowadzono Wistostradę. Dnia 22 lipca 1977 roku otwarto nową linię tramwajową do głównej bramy Huty Warszawa, od ulicy Broniewskiego do ulicy Nocznickiego i do istniejącej już pętli przy hucie, a jeździły nią tramwaje nr 22 z ulicy Wiatracznej na Grochowie oraz nr 33 z Wilanowa.

Elektrowni – „Elektromontaż Północ”. W celu dostarczania Hucie Warszawa energii elektrycznej z Elektrowni na Żeraniu zbudowano specjalny tunel pod Wisłą, którym poprowadzono linię elektryczną. W tunelu znajdował się też tor kolejki wąskotorowej służący do przetaczania wózków roboczych w czasie napraw lub wymiany zużytej linii elektrycznej.

W 1957 roku pracę rozpoczęła odlewnia staliwa i dokonano pierwszego wytopu, natomiast w 1958 roku uruchomiono stalownię z trzema piecami martenowskimi oraz z trzema piecami elektrycznymi. W następnych latach dobudowano jeszcze dwa piece elektryczne. Jednocześnie w 1958 roku zostały postawione stryper i piece wgłębne. W 1959 roku oddano do użytku walcownię zgniatacz i kuźnię, a w roku następnym ciągarnię.

W 1962 roku uruchomiono walcownię grubą, w 1963 walcownię, w 1964 roku walcownię zimnej taśmy, a w 1969 walcownię średnio-drobną.

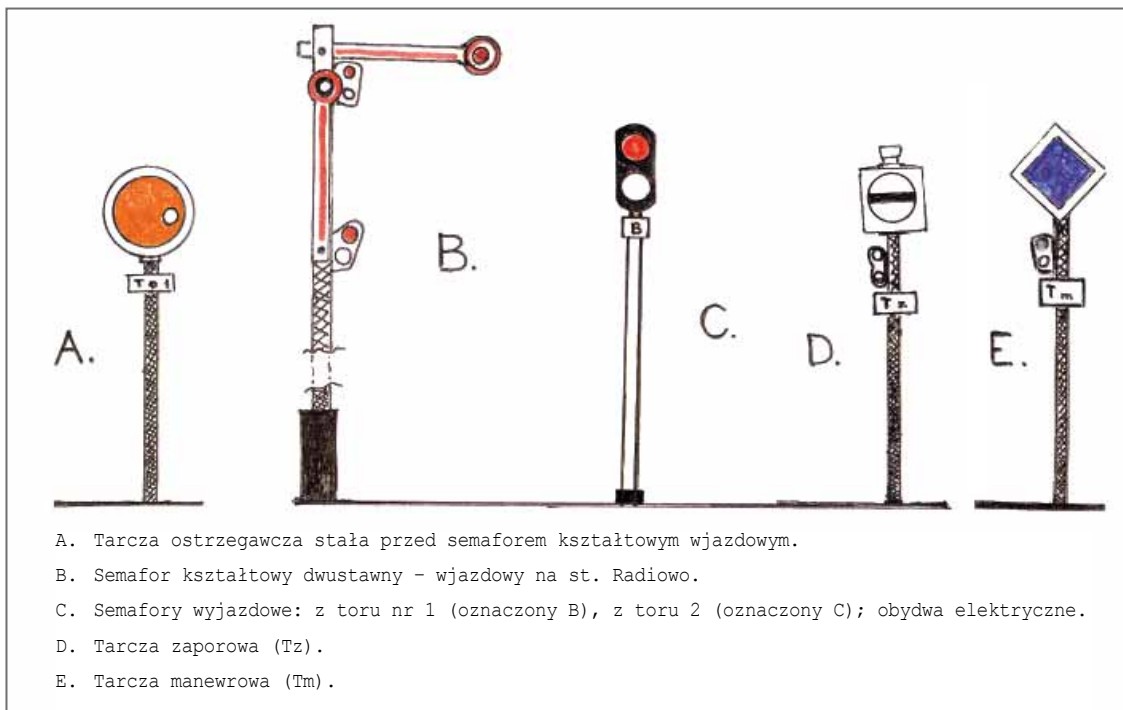
Oprócz wymienionych obiektów postawiono halę przygotowywania do odlewu stali – wóz-

ki lejnicze z ustawionymi na nich wlewnicami z lejem, halę ferrostopów, halę przygotowywania złomu oraz kafar nr 1 na terenie huty. Później zbudowano jeszcze większy kafar nr 2 na Burakowie.

Wraz z budową poszczególnych hal i otwieraniem punktów odlewania i obróbki stali budowano na terenie huty infrastrukturę kolejową, doprowadzając tory do poszczególnych punktów produkcyjnych, gdyż w tak ogromnym zakładzie kolej była głównym środkiem transportu zarówno surowców i materiałów potrzebnych do produkcji, jak i gotowych wyrobów.

Do 1960 roku na terenie huty zbudowano sieć torów wewnętrznych o długości około 20 km. Na stacji Radiowo powstały: nowoczesny budynek stacyjny, pięć torów, nastawnia główna A od strony Jelonek oraz nastawnia B od strony wjazdu na teren huty. Wybudowano też stację Buraków z czterema torami, gdzie w kierunku zachodnim wychodziły tory na kafar nr 2, na hałdę i tor wagowy wyciągowy z wagą wagonową nr 3. Na stacji Buraków powstał też budynek stacyjny.

Sygnalizatory kolei zakładowej Huty Warszawa.



HAŁDA I CMENTARZ KOMUNALNY PÓŁNOCNY

Hałda, czyli miejsce wysypywania odpadów hutniczych, graniczyła z polami uprawnymi wsi Wólka Węglowa, które od hałdy oddzielała droga gruntowa. Wiosną 1970 roku te pola uprawne zaorano i rozpoczęto budowę Cmentarza Komunalnego Północnego, który otworzono na wiosnę 1973 roku. Gdy drogę gruntową przebudowano na ulicę Wóycickiego, przy cmentarzu zaczęły powstawać zakłady

kamieniarskie, domy mieszkalne, punkty handlowe, a z placu Wilsona uruchomiono autobus linii 142.

Podczas rozładunku wagonów z odpadami hutniczymi na hałdzie, gdy wiatr wiał od wschodu, na cmentarz leciały tumany kurzu i pyłu, ażeby więc oddzielić cmentarz i ulicę Wóycickiego od hałdy, zaczęto między nimi sadzić krzewy i drzewa, które rosły szybko i zaczęły tworzyć swego rodzaju zieloną barierę ochronną.

Na całej sieci kolejowej Huty Warszawa zbudowano trzy wagi wagonowe do ważenia załadowanych wagonów. Były to:

- Waga wagonowa nr 1 na stacji zdawczo-odbiorczej Radiowo. Ważono tu głównie wagony z ładunkami załadowanymi na walcowniach od strony południowej oraz wszelkie inne w razie potrzeby.

- Waga nr 2 usytuowana wewnątrz huty, gdzie głównie ważono wagony wewnętrzne ze złomem wsadowym do pieców stalowni, a także część wagonów zebranych z załadowanym towarem do wysyłki na zewnątrz. Z tych zważonych wagonów formowano pociąg i odprowadzano po torze nr 1 na stację Radiowo.

- Waga nr 3 na stacji Buraków. Ważono na niej załadowane wagony PKP od 1972 roku, kiedy zbudowano nowy tor nr 201 od stacji Buraków w kierunku stacji Radiowo. Po zważeniu odprowadzano pociąg po tym torze na stację Radiowo. Było to znaczne usprawnienie w ruchu pociągów pomiędzy stacją Radiowo a hutą. Pociągi przyjeżdżające do huty sprowadzano od stacji Radiowo po torze nr 1, a odjeżdżające z huty odprowadzano na stację Radiowo po torze nr 201.

W 1976 roku od stacji Radiowo, równoległe do toru nr 201, zbudowano nowy tor bocznicowy do wschodniej strony osiedla Placówka, gdzie został wydzielony teren pod Centrozłom.

Zbudowano tam kilka torów z rozjazdami i wyjazd na tor nr 201 w kierunku stacji Buraków.

Do Centrozłomu są kierowane wagony przybywające ze złomem z Polski na stację Radiowo. Na terenie tego zakładu trzeba je przetaczać w różne miejsca, gdzie wszelkie duże elementy są cięte palnikami na części i ładowane na wewnętrzne wagony huty, tzw. iksówki, a po zważeniu na wadze nr 2 są kierowane na stalownię do załadunku pieców.

Ze względu na konieczność manewrowania wymienionymi wagonami po terenie Centrozłomu zakupił on używane lokomotywy spalinowe (od bliżej nieznanymi zakładów przemysłowych na terenie Polski), a mianowicie:

- Ls40-3638 o mocy 40 KM, producent „FABLOK”, nr fabr. 3638/1957 r.,

- SM30-1080 o mocy 350 KM, producent „FABLOK”, nr fabr. 8186/1970 r.,

- 401-Da-380 o mocy 350 KM, producent „FABLOK”, nr fabr. 9684/1977 r.

Patrz też rozdział „Lokomotywy spalinowe”.

W Centrozłomie nie było jednak fachowców do obsługi tych lokomotyw, które też wymagały bieżących napraw w warsztacie Wydziału Kolejowego. Wszystko to stwarzało pewnego rodzaju zakłócenia, dlatego w 1978 roku dyrekcja huty przekazała te lokomotywy Wydziałowi Kolejowemu, który od tej pory obsługiwał Centrozłom.

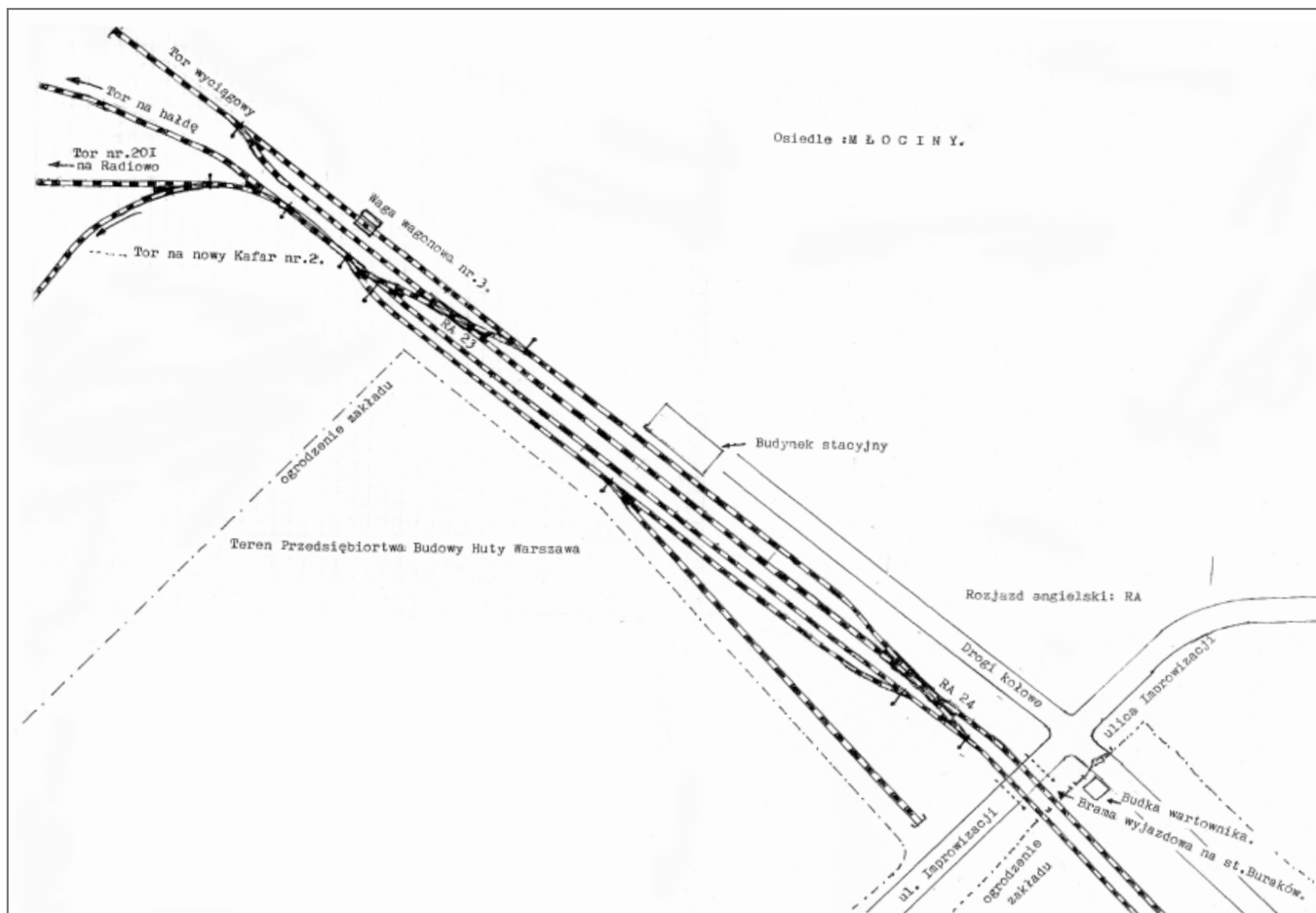


Parowóz TKp 5150 „Śląsk” manewrujący na stacji Buraków. Widok w kierunku północno-zachodnim. Tory prowadzą w kierunku hałdy, kafaru nr 2 i na tor wyciągowy wagi nr 3 do ważenia wagonów.



Budynek stacji Buraków w dwóch rzutach: od strony południowej i od strony zachodniej. Zbiory Archiwum Dyrekcji Huty ArcelorMittal Warszawa.

Schemat układów torowych stacji Buraków. Przejazd przy ul. Improwizacji miał szlabany, które musiały obsługiwać drużyny manewrowe przejeżdżającego składu pociągu.





**WYDZIAŁ KOLEJOWY „PTR”
HUTY WARSZAWA**



Widok na Wydział Kolejowy z otwartymi bramami hali głównej. Z lewej strony widoczny magazyn główny huty oraz stojący pod parkanem wagon talbot. Widoczny pod parą parowóz TKi3, obok niego wygaszony TKi3-119. Z prawej strony widać lokomotywkę spalinową Ls40-3537 oraz mały dźwig DK 603.

Wraz z budową sieci torów na terenie Huty Warszawa należało również postawić zaplecze techniczne dla taboru eksploatowanego na torach, tj. parowozów i wagonów, a także kanały rewizyjne i oczyszczkowe, skład opału, magazyn olejów, jak również warsztaty naprawcze do przeprowadzania napraw bieżących. Miejsce na tzw. parowozownię wybrano po stronie północnej

zakładu w bliskim sąsiedztwie zajezdni tramwajowej MZK i magazynu głównego. Zbudowano dwa kanały, skład opału, żuraw do naboru wody, magazynek olejów i baraki na postój i naprawy bieżące parowozów i wagonów.

Nowoczesną halę parowozowni i zarazem siedzibę Wydziału Kolejowego zaczęto budować w 1963 roku, a oddano do użytku pod koniec

1964 roku. Była to budowla z szarej cegły, o długości 50 m, szerokości 36 m i wysokości hali głównej (środkowej) około 20 m, a hal i pomieszczeń bocznych – 12 m.

W hali głównej znajdowały się dwa tory z kanałami, gdzie przy lewym ustawiono podnośniki Kutruffa do podnoszenia parowozów.

W lewej hali bocznej powstał warsztat napraw i przeglądów parowozów, wraz z halą maszyn (obrabiarek do metalu), stolarnią oraz narzędziownią.

W prawej hali bocznej były pomieszczenia mistrza warsztatu, montera radiotelefonów, szatnia z natryskami dla pracowników warsztatów, stolówka, kuźnia, warsztat elektryków i magazyn podręczny. Na piętrze tej hali znajdowały się pomieszczenia: BHP, kierownika zmiany do spraw ruchu, z radiotelefonami, i brygadzysty trakcji, pokój odpraw przedmianowych oraz biura kierownictwa Wydziału Kolejowego.

Każdy eksploatowany parowóz przynajmniej raz w miesiącu przechodził przegląd techniczny wraz z płukaniem kotła, czym zajmowali się pracownicy warsztatu w małej hali z lewej strony. Oprócz planowych przeglądów technicznych dokonywano również napraw bieżących, co przy intensywnej eksploatacji parowozów na terenie huty zdarzało się dosyć często. Do typowych napraw bieżących należało częste wymienianie klocków hamulcowych.

Na prawym torze w dużej hali dokonywano ciągłych remontów wagonów, tych pochodzących z PKP, które ulegały uszkodzeniom przy załadunku stali za pomocą suwnic, jak również wagonów wewnętrznych huty, tzw. iksówek.

Niektóre wagony zakupione od PKP przerabiano na wagony specjalne – kierowała tym komórka ds. racjonalizacji, która zbierała od pracowników różne pomysły usprawnienia pracy lub też ulepszenia istniejących narzędzi.

W warsztacie Wydziału Kolejowego budowano także całkiem nowe wagony towarowe do ruchu wewnętrznego z blach i kształtowników



wytworzonych w hucie. Jedynie dokupowano do nich w różnych fabrykach wagonów na terenie Polski (PFW Świdnica, PFW Pafawag) gotowe wózki, zderzaki i sprzęgi śrubowe. Wszystkie wagony wewnętrzne budowane na Wydziale Kolejowym przez brygadę „wagoniarzy” Szymona Kajskiego były czteroosiowe, a ich nośność wynosiła co najmniej 50 t.

Parowóz typu Ferrum TKh 4941 podczas pracy manewrowej na terenie huty. Maszynista Stanisław Pietrucha.



PRACOWNICY WYDZIAŁU KOLEJOWEGO

Wydział Kolejowy Huty Warszawa zatrudniał w najlepszych latach około 300 pracowników, a byli to: maszyniści, pomocnicy maszynistów, manewrowi, pracownicy torowi, pracownicy warsztatów oraz pracownicy przeładowujący wagony. Odrębną grupę pracowników stanowiło kierownictwo Wydziału

oraz mistrzowie i brygadziści, a także pracownicy stołówki i szatni.

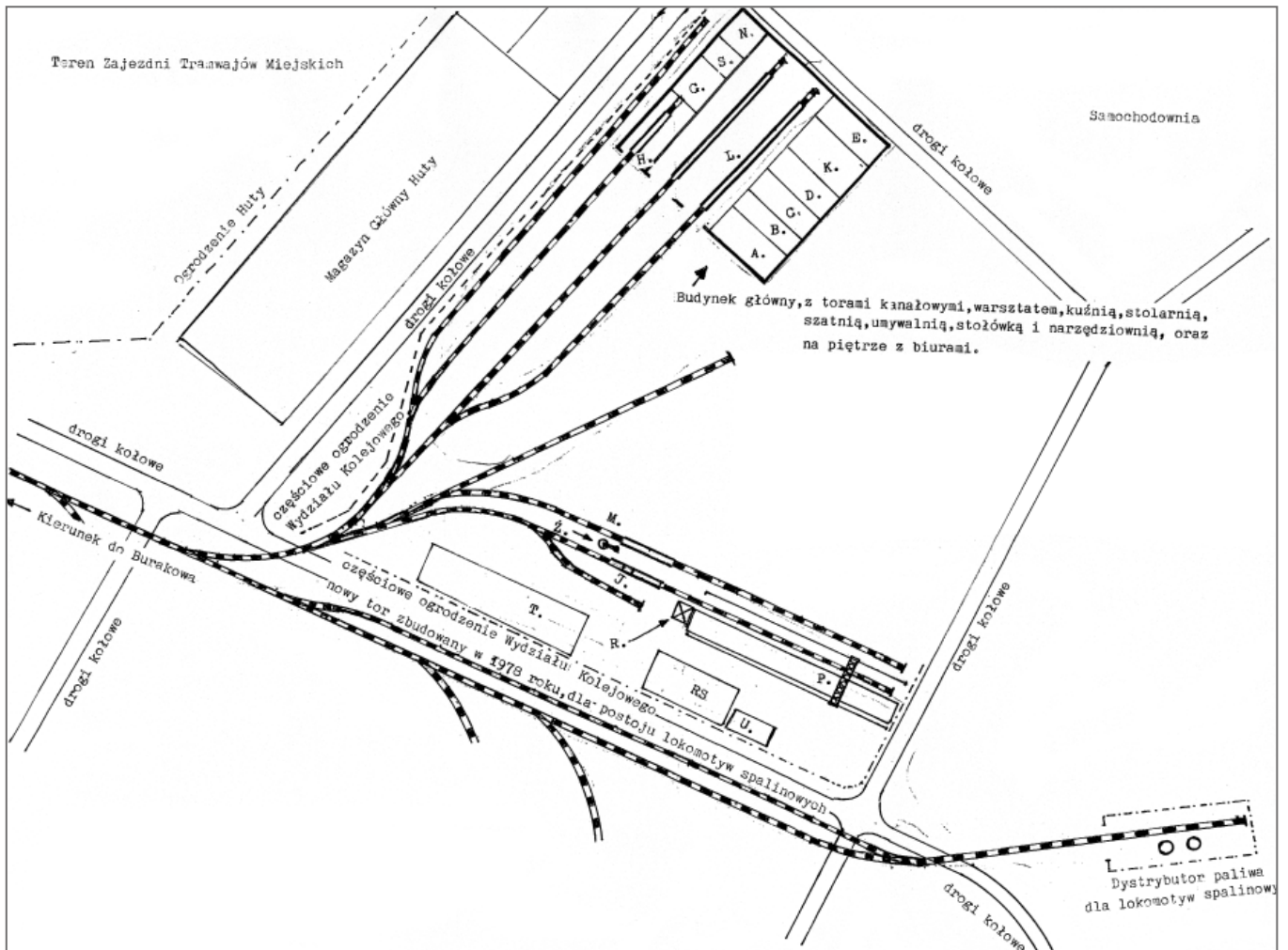
Najbardziej płynne były kadry pracowników w ruchu (maszyniści, pomocnicy i manewrowi), pełniący swoje obowiązki na trzy zmiany. Z powodu braków kadrowych chętnych zatrudniano w godzinach nadliczbowych.

Parowóz TKh 4027 (Ferrum) czeka na kanale na standardową obsługę, na którą składały się: nabór węgla, wody, smarowanie, oczyszczanie paleniska itp. W głębi za terenem parowozowni widoczny jest duży dźwig EDK 50 należący do Wydziału Kolejowego.



Wagon do ruchu wewnętrznego, tzw. iksówka, służący do przewozu złomu na tle kafaru nr 1. Wagony takie budowała brygada Szymona Kajskiego na Wydziale Kolejowym.





- A - pomieszczenia dla mistrza warsztatu i montera radiotelefonów,
- B - hol zegarowy,
- C - szatnia i umywalnia,
- D - stołówka,
- K - kuźnia,
- E - magazyn podręczny,
- H - hala napraw parowozów i tor z kanałem,
- G - warsztaty z obrabiarkami,
- S - stolarnia,
- N - narzędziownia,
- L - hala główna z dwoma torami z kanałami rewizyjnymi,
- T - magazyn służby torowej,
- R - magazynek podręczny olejów,
- RS - główny magazyn olejów,
- U - magazynek brygadzystów trakcji,
- P - skład węgla z suwnicą bramową,
- J - tor z kanałem oczyszczającym,
- Ż - żuraw wodny,
- M - tor z kanałem rewizyjnym.

Teren Wydziału Kolejowego „PTR”.
Stan z lat 1965–1985.



Na parowozownię zjeżdża ze stalowni parowóz TKh 2948 wraz z doczepionym wózkiem pośredniczącym. Za chwilę zostanie zaopatrzone w węgiel.



POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE – ODŚNIEŻARKA

W latach 1950–1990 zimy w Polsce były dosyć mroźne i z obfitymi opadami śniegu, pojawiał się więc problem odgarniania go z torów. Już w latach 50. zbudowano na bazie wózków pośredniczących dwa małe pługi ze sztywnymi lemieszami, które jednak pchane przez parowóz nie oczyszczały torów należycie, a przy cofaniu nagarniały z powrotem śnieg na prawy tok szyny.

Do odgarniania śniegu podczas dużych opadów używano też gąsiennicowych spychaczy (radzieckich stalińców), które jednak przy tej czynności nie raz uszkadzały tory.

Mistrz warsztatów, inżynier Jerzy Adamowicz, który był jednocześnie szefem „klubu racjonalizatorskiego” i przyjmował wszelkie wnioski racjonalizatorskie od pracowników, myślał też o zbudowaniu odśnieżarki rotacyjnej.

I traf chciał, że w marcu 1973 roku pociąg jadący po torze nr 1 ze stacji Radiowo do huty, którego parowozem TKp5051 kierował maszynista Popis, rozbił na skrzyżowaniu drogi kołowej z torem nr 1 samochód śmieciarkę marki Škoda, zbierającą odpady z różnych wydziałów huty. Tył samochodu został poważnie uszkodzony, ale kierowca i trzech robotników wyszli z wypadku cało. Prawdopodobnie nie słyszeli i nie widzieli nadjeżdżającego pociągu. Samochód zakwalifikowano na złom, ale kierownik Wydziału Kolejowego inżynier Sasin przejął silnik i układ napędowy (które nie zostały uszkodzone) i zapadła decyzja o zbudowaniu na Wydziale Kolejowym odśnieżarki rotacyjnej.

Budowę odśnieżarki zajęła się brygada wagonowców pod kierunkiem Szymona Kajskiego, a wykonawstwo oraz stworzony projekt nadzorował inżynier Adamowicz.

Zaczęto od skonstruowania dwuosiowej platformy, na której ustawiono silnik wysokoprężny sześciocylindrowy od samochodu Škoda, a obok niego zamontowano podnośnik hydrauliczny, który podnosił lub opuszczał ramiona wysię-

gnika wirnikiem szczotki drucianej o średnicy około 3 m.

Szczotka druczana w kształcie walca była ustawiona nieco pod kątem do osi symetrii wagonu, tak że mogła odgarniać śnieg na bok, a w miarę potrzeby mogła być opuszczana lub podnoszona przez podnośnik hydrauliczny. Całe urządzenie napędzające wraz z podnośnikiem hydraulicznym nakryto blaszaną kabiną z oknami i już jesienią 1973 roku odśnieżarka była gotowa do pracy.

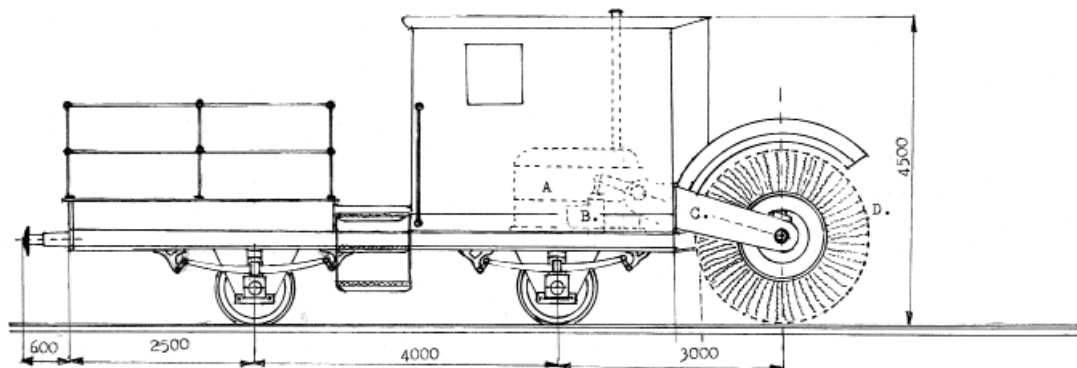
W połowie grudnia nadeszła ostra zima z obfitymi opadami śniegu. Ponieważ inżynier Adamowicz przeszkolił wszystkich brygadzystów trakcji i operatorów dźwigu z obsługi odśnieżarki, jak tylko opadły duże śniegi, mieliśmy pełne ręce roboty.

Odśnieżarka pchana przez parowóz lub lokomotywę spalinową doskonale oczyszczała tory, i to nie tylko tory w hucie, ale także na boczniczy szlakowej od stacji Radiowo do stacji Jelonki.

Kiedy nadeszła wiosna i stopniały wszystkie śniegi, któryś z kierowników huty wpadł na nie najlepszy pomysł odgarniania odśnieżarką gruzu z torów lejniczych na stalowni.

Tak się złożyło, że mnie przypadła w udziale pierwsza taka jazda odśnieżarką na stalownię. Po uruchomieniu urządzenia na pełnych obrotach gruz i resztki cegieł fruwały w hali stalowni aż pod sufit, poinformowałem więc kierownika Adamowicza, że takie używanie odśnieżarki doprowadzi do jej zniszczenia. Oświadczyłem też kierownikowi, że nie wyrażam zgody na jazdę odśnieżarką po stalowni, gdyż może to doprowadzić do nieszczęśliwego wypadku (przez lecące cegły). Toteż kierownik delegował do tego zajęcia operatorów dźwigów, którym płać specjalne, „mistrzowskie” wynagrodzenie.

Ale pewnego razu zdarzyło się, że operator dźwigu pojechał usuwać awarię i znów kierownictwo zaczęło nalegać, żebym oczyścił odśnieżarką stalownię. Zgodziłem się, ale pod warunkiem że przy tej operacji będzie kierownictwo BHP. W jego obecności uruchomiłem odśnieżarkę na pełnych obrotach. To, co się działo w hali stalowni,



Pierwsza odśnieżarka wirnikowa z 1973 r.

przypominało armagedon – światła nie było widać od kurzu, a cegły i kawałki gruzu latały aż pod sufit hali. Na koniec odśnieżarka się wykołysała i BHP zabroniło stosowania takich praktyk w hali lejniczej stalowni. Wkrótce nasze kierownictwo Wydziału Kolejowego wpadło na pomysł, żeby odśnieżarką odgarniać ziemię wysypaną z wagonów talbotów, a leżącą w skrajni torów. W efekcie maszyna się zepsuła i wymagała gruntownego remontu.

Pomysł zbudowania nowej odśnieżarki dla Wydziału Kolejowego trafił aż do biura projektowego Ministerstwa Hutnictwa, gdzie inżynierowie mieli za zadanie opracowanie nowej dokumentacji technicznej. Dokumentacja nowej odśnieżarki powstawała długo, bo prawie 10 lat, aż wreszcie trafiła do Wydziału Kolejowego i brygada Szymona Kajskiego przystąpiła do działania. Praca odbywała się pod nadzorem inżynierów z biura huty i postępowała dosyć wolno. Do napędu odśnieżarki nr 2 zastosowano silnik od stalińca (taki jak wstawiony do dźwigu EDK 50), a zbudowano ją na platformie czteroosiowej. Miała ona również wysięg z drucianą szczotką regulowany na wysokość podnośnikiem hydraulicznym.

Oddano ją do użytku w styczniu 1987 roku. Nową odśnieżarką oczyszczaliśmy ze śniegu bocznice szlakową od Radiowa do stacji Jelonki. Nowa odśnieżarka jednak nie działała tak dobrze jak jej



Odśnieżarka wirnikowa zbudowana według dokumentacji inżynierów z Biura Projektów Hutnictwa przez brygadę wagonową Szymona Kajskiego na Wydziale Kolejowym Huty w latach 1996–1997.

poprzedniczka, a wedle mojego rozeznania odpowiadała za to szczotka o zbyt małych obrotach.

Wiem, że nową odśnieżarkę poprawiano, a nawet przeszkolono do jej obsługi kilku pracowników z warsztatu wagonowego, tak że ja już jej nigdy więcej nie obsługiwałem. Jak się dowiedziałem 30 lat później, także ta odśnieżarka uległa poważnej awarii i trzeba ją było złomować, a jej mechanizmu użyto do zbudowania nowej – trzeciej już odśnieżarki, tym razem dwuosiowej, należącej obecnie do Wydziału Kolejowego „PLT”.

SŁUŻBA DROGOWA WYDZIAŁU KOLEJOWEGO

Była to brygada pracowników „dowodzona” przez starszego toromistrza, do której należało dwóch kierowców drezyn motorowych, operator tzw. małego dźwigu i grupa pracowników torowych, w sumie około 15 osób. Brygada ta pracowała bez przerwy przez cały rok.

Była też druga brygada torowców, która przyjeżdżała do pracy na torach Huty Warszawa w okresie pozzimowym z Garwolina i okolic specjalnie wynajętym wraz z kierowcą minibusem z Państwowej Komunikacji Samochodowej. Tę brygadę zatrudniano do budowy nowych torów, a także przy naprawach bocznicy z Jelonek do stacji Radiowo oraz przy wymianie torów na dłuższych odcinkach, o ile zachodziła taka potrzeba. Czasami obydwie brygady: ta z Wydziału Kolejowego „PTr” oraz ta „przyjezdna”, pracowały razem.

Brygady torowe pracowały tylko na pierwszej zmianie. W dni świąteczne dyżurowała tylko brygada stała.

Brygada torowa „PTr” posiadała dwie drezyny motorowe, jakich w latach 50. używano w PKP, typu WM 5 i WM 10. Były to tzw. wózki motorowe z zakrytą kabiną i skrzynią ładowną, o ładowności 5 lub 10 t. W zakrytej kabinie znajdował się dwucylindrowy silnik wysokoprężny, a po jego obydwu stronach – po dwie ławki. Po stronie kierującego drezyną stały ławki, na które się przesiadał w zależności od tego, w którym kierunku prowadził drezynę. Po drugiej stronie silnika znajdowały się ławki dla czterech pracowników zatrudnionych na torach.

Oprócz dwóch wózków motorowych torowcy mieli też dwa wózki torowe bez napędu, które w razie potrzeby można było zdjąć z torów, oraz dwa wózki na małych kołach, tzw. maderony, do przewożenia całych szyn kolejowych.

Na terenie parowozowni znajdował się boczny tor dla torowców – na postój drezyn, małych lokomotyw Ls 40, a także małego dźwigu. Obok niego był też magazynek części oraz narzędzi roboczych ręcznych, używanych przez brygadę. Torowcy mieli również dwa tzw. małe dźwigi,



Lokomotywa spalinowa SM 30-1071 na terenie parowozowni.



Wagon magazynu służby drogowej, odkupiony od PKP, gdzie służył do przewozu węgla drzewnego z destylarni w Hajnówce do odbiorców na terenie całej Polski.

o sile udźwigu do 6 t, które poruszały się same po torach.

Historia tych dźwigów wiąże się dla mnie z ludźmi, których znałem tylko z opowiadań pracowników o dłuższym stażu pracy na Wydziale Kolejowym – inżynierem Maliszewskim i panem Jancem. Ten pierwszy zatrudnił się w innej placówce hutniczej, zanim ja rozpocząłem pracę w hucie, a ten drugi uległ poważnemu wypadkowi w połowie lat 60., przebywał długo w szpitalu, a potem odszedł na rentę.

Wiadomo mi, że Janc, a z nim kilku maszynistów, zatrudnił się na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa po rezygnacji z pracy na kolei dojazdowej w Piasecznie.

Swego czasu Wydział Kolejowy dysponował dwoma koparkami gąsienicowymi typu EM 615, zbudowanymi w Warszawskich Zakładach Maszyn Budowlanych im. L. Waryńskiego, a ponieważ były one mało używane, Janc złożył wniosek racjonalizatorski o przerobienie tych koparek na małe dźwigi jeżdżące po torach kolejowych.

Wniosek ten poparł inżynier Maliszewski, będący kierownikiem Wydziału Kolejowego, i przystąpiono do pracy w warsztacie.

Wykorzystano wózki transportowe ze stalowni, na które ustawiono koparki już bez podwozia gąsienicowego, a napęd przeniesiono na dwie osie tego wózka. Na jednym wózku zmontowano nowe ramię z układem linowym, gdzie w razie potrzeby można było założyć magnes elektryczny z kablem i ładować złom na wagony lub też przenosić ładunki o masie do 6 t za pomocą zawieszzonego haka. Na drugim dźwigu zachowano ramię z czerpakiem, którym można było kopać ziemię i np. ładować na wagony lub skrzynie ładowne drezyn. Każdy z tych dźwigów otrzymał nowe czołownice ze zderzakami i łącznikami śrubowymi. Mógł się poruszać z doczepionym wagonem z prędkością do 8–10 km/h. Obydwu małych dźwigów typu DK 603 przez cały czas, aż do restrukturyzacji Huty Warszawa, używała brigada torowców, którzy też mieli obsługującego je operatora

W połowie lat 80. kierowcy drezyn przeszli szkolenia na maszynistów lokomotyw spalinywych o mocy do 350 KM, a więc w razie potrzeby mogli prowadzić lokomotywy serii SM 30. Służbie drogowej na stałe przydzielono dwie lokomotywy serii Ls40.



PAROWOZY WYDZIAŁU KOLEJOWEGO



Na kanał zjeżdża z huty parowóz TKp 5150 (Śląsk), a za nim widać chmurę dymu i pary z pracującego w hucie innego parowozu.

W latach 1954–1988 na terenie Huty Warszawa pracowało w sumie 14 parowozów, w tym siedem używanych, odkupionych od PKP, oraz tyle samo nowych, wyprodukowanych w latach 1952–1960 w chrzanowskim „FABLOKU”. Stare parowozy wyprodukowano w znanych niemieckich fabrykach: Union Giesserei z Królewca (trzy parowozy), Orenstein & Koppel z Berlina (dwa parowozy), Henschel & Sohn z Kassel i Borsig z Berlina (po jednym parowozie). Najstarszy

z używanych parowozów, TKh2-5, liczył sobie w momencie przybycia do huty 77 lat! Przepracował tu zaledwie kilka miesięcy i został przeznaczony na złom. Średnio żywotność parowozów używanych wynosiła około 20 lat, nowych – około 30 lat. Najmłodszym parowozem na terenie Huty Warszawa był TKh 5584 Ferrum z 1960 roku, który eksploatowano przez 28 lat. Z czasem w hucie parowozy zostały zastąpione przez nowocześniejsze lokomotywy spalinowe.

PAROWOZY ODKUPIONE OD PKP

Dnia 26 września 1954 roku przybyły pierwsze parowozy z DOKP Poznań: TKp1-73, TKi3-204.

TKp1-73, zbudowany w 1913 roku przez wytwórnię Union-Giesserei-Königsberg, do Huty Warszawa trafił z parowozowni Poznań Towarowa. W 1967 roku został wycofany z eksploatacji; zamierzano wysłać go do naprawy głównej z uwagi na stan kotła. Jednak w związku z zakupami lokomotyw spalinowych zwlekano z remontem i parowóz stał na terenie Wydziału Kolejowego aż do wiosny 1968 roku, kiedy zdecydowano o pocięciu go na złom (pocięcia dokonano w Hucie Warszawa).

TKi3-204, zbudowany w 1912 roku w fabryce Orenstein & Koppel w Berlinie, nr fabr. 5278; w 1945 roku w DOKP Poznań miał przełożony kocioł od parowozu DR 95 1089 z fabryki Arn Jung – Jugenthal, nr fabr. 1231, z 1908 roku. Pracował w parowozowniach: od 1945 roku Poznań Towarowa, od 1947 roku Międzyrzec, od 1948 roku Zielona Góra, od 1949 roku w DOKP Warszawa. Po 20 latach pracy w Hucie Warszawa został przesłany w 1974 roku do PBHW, gdzie był używany jako grzejka. Złomowano go w 1978 roku.

Dnia 1 marca 1956 roku przybył z DOKP Kraków parowóz TKi3-61.

TKi3-61, zbudowany w 1909 roku w fabryce Orenstein & Koppel w Berlinie; w 1953 roku podczas naprawy głównej w ZNTK Wrocław założono mu kocioł produkcji Henschel & Sohn, nr fabr. 7919, z roku 1907, zdjęty z parowozu TKi3-83. Parowóz pracował do połowy 1970 roku, a następnie został złomowany.

W marcu 1957 roku przybył z DOKP Kraków parowóz TKi3-119.

TKi3-119, zbudowany w 1913 roku w fabryce Union-Giesserei-Königsberg, nr fabr. 2049, w 1945 roku w parowozowni Kraków Płaszów przełożono mu kocioł firmy Union-Giesserei-Königsberg, nr fabr. 1934, z 1911 roku, zdjęty z parowozu TKi3-174. Parowóz pracował w Hucie Warszawa do września 1973 roku, następnie został przekazany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

W roku 1959 przybyły do Huty Warszawa z DOKP Poznań dwa kolejne parowozy: TKi3-202 oraz Oki2-63.

TKi3-202, zbudowany w 1911 roku w fabryce Henschel & Sohn w Kassel; w 1952 roku podczas naprawy głównej w ZNTK Wrocław otrzymał kocioł firmy Lokomotivfabrik Hagans-Erfurt, nr fabr. 594, z 1908 roku, zdjęty z parowozu TKi3-99. Do Huty przybył 1 marca 1959 roku z parowozowni Leszno; wycofany z ruchu w 1973 roku, złomowany na terenie Huty Warszawa.

Oki2-63, zbudowany w 1916 roku w fabryce Borsig z Berlina z kotłem, nr fabr. 9543, tej samej marki z 1918 roku. Przed przybyciem do Huty Warszawa przeszedł naprawę główną w ZNTK Poznań w 1959 roku.



W dniu 18 listopada 1967 roku zostały przesłane dwa parowozy z Huty Batory w Chorzowie: TKh2-5 i TKh3-10.

TKh2-5, najstarszy z pracujących w hucie parowozów – zbudowany w 1890 roku w fabryce Union-Giesserei-Königsberg; w 1940 roku otrzymał nowy kocioł, nr fabr. 10672, w zakładach Fitzner-Gamper-Zieleniewski w Sosnowcu. Pracował w Hucie Warszawa tylko kilka miesięcy, został wycofany z eksploatacji już w lutym 1968 roku; następnie oczekiwał na decyzję kierownictwa, czy ma zostać wysłany do naprawy; ostatecznie postanowiono o jego złomowaniu, czego dokonano w 1970 roku.

TKh3-10 – po przybyciu do Huty Warszawa został uznany za niezdatny do eksploatacji

i złomowany na początku 1968 roku. Nie ma szczegółowych informacji na temat tego parowozu.

NOWE PAROWOZY

Były to parowozy przeznaczone dla kolei przemysłowych wyprodukowane w Fabryce Lokomotyw „FABLOK” w Chrzanowie, zakupione przez Ministerstwo Hutnictwa. Pierwszy nabyto już w 1954 roku, ostatni – w 1970 roku.

W 1954 roku do huty przybył parowóz **TKh 2948** typ Ferrum, nr fabr. 2948/1952, pracujący od 1952 roku w Zakładzie „Centrozłom” w Gołonogu (dziś dzielnica Dąbrowy Górniczej).

W 1955 roku nabyto parowóz **TKh 4027** typ Ferrum, nr fabr. 4027/1955 r.



Parowóz TKp 5150 zjeżdża do parowozowni na kanał. W głębi widoczne: lokomotywa spalinowa SM 42-2230, suwnica do nawęglania parowozów i magazynek olejów.

W 1957 roku przybyły trzy parowozy: **TKh 4941** typ Ferrum, nr fabr. 4941/1957 r., **TKp 5150** typ Śląsk, nr fabr. 5150/1957 r. oraz **TKp 5180** typ Śląsk, nr fabr. 5180/1957 r.

W 1960 roku przybył parowóz **TKh 5584** typ Ferrum, nr fabr. 5584/1960 r.

W 1970 roku nabyto parowóz **TKh 2933** typ Ferrum, nr fabr. 2933/1952 r., który od 1952 roku pracował w Hucie im. Bieruta w Częstochowie, a do Huty Warszawa przybył z oznaczeniem bocznym **TKh 3**.

Były to już ostatnie parowozy w Hucie Warszawa, gdyż Wydział Kolejowy przestawiał się na lokomotywy spalinowe z Fabryki Lokomotyw „FABLOK” w Chrzanowie. Ministerstwo Hutnictwa przyjęło zasadę, że w miejsce wycofanego z eksploatacji parowozu przydzielano nową lokomotywę spalinową prosto z fabryki, co wynikało z dosyć kosztownych napraw głównych parowozów, które należało przeprowadzać co sześć lat.

W 1981 roku wycofano po 24 latach służby parowóz **TKh 4941** typ Ferrum.

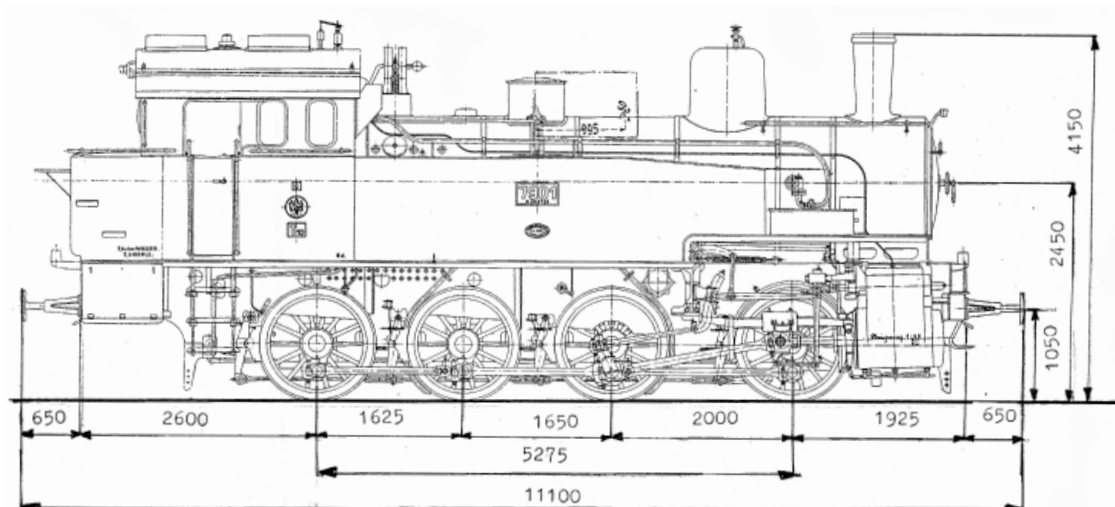
W 1983 roku wycofano i złomowano po 31 latach służby parowozy **TKh 2933** i **2948**.

W 1984 roku wycofano po 27 latach służby parowóz **TKp 5150**.

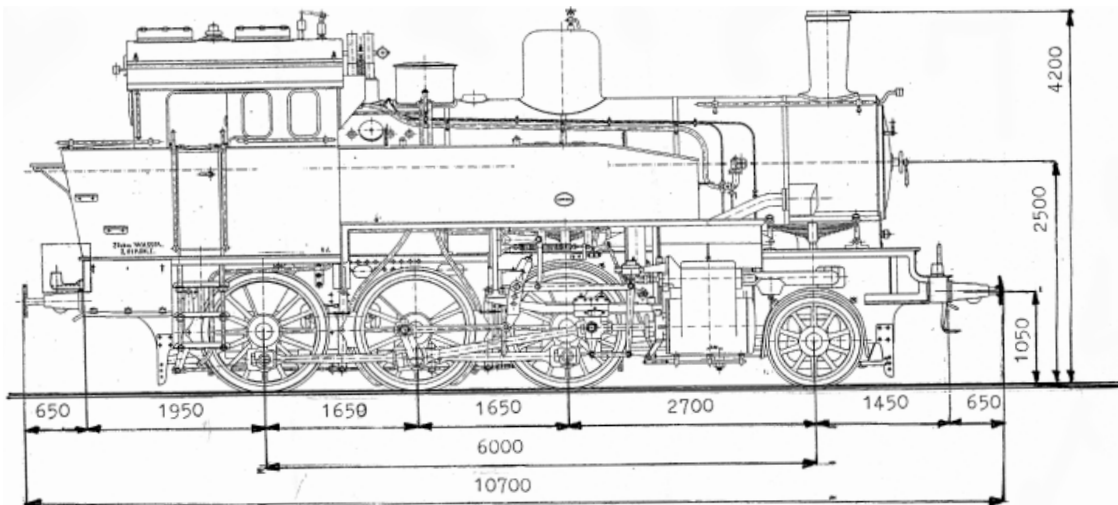
W 1985 roku wycofano i złomowano parowóz **TKp 5180** po 28 latach służby.

W 1988 roku wycofano po 28 latach służby parowóz **TKh 5584**.

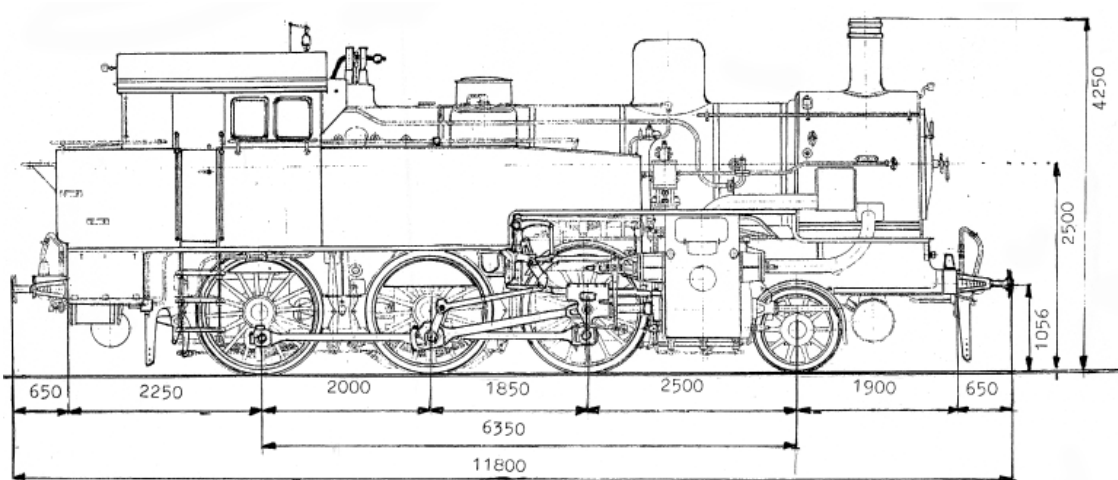
Ostatni z parowozów **TKh 4027** typ Ferrum w roku 1984 przeszedł naprawę średnią w ZNTK Bydgoszcz, następnie pracował jeszcze przez rok na hałdzie. Jednak kierownictwo Wydziału Kolejowego zdecydowało się na zastąpienie go lokomotywą spalinową, a parowóz przekazano do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, skąd został wypożyczony do Skansenu Maszyn Parowych przy parowozowni Zduńska Wola-Karsznice.



Parowóz odkupiony od PKP, seria TKp1-73.

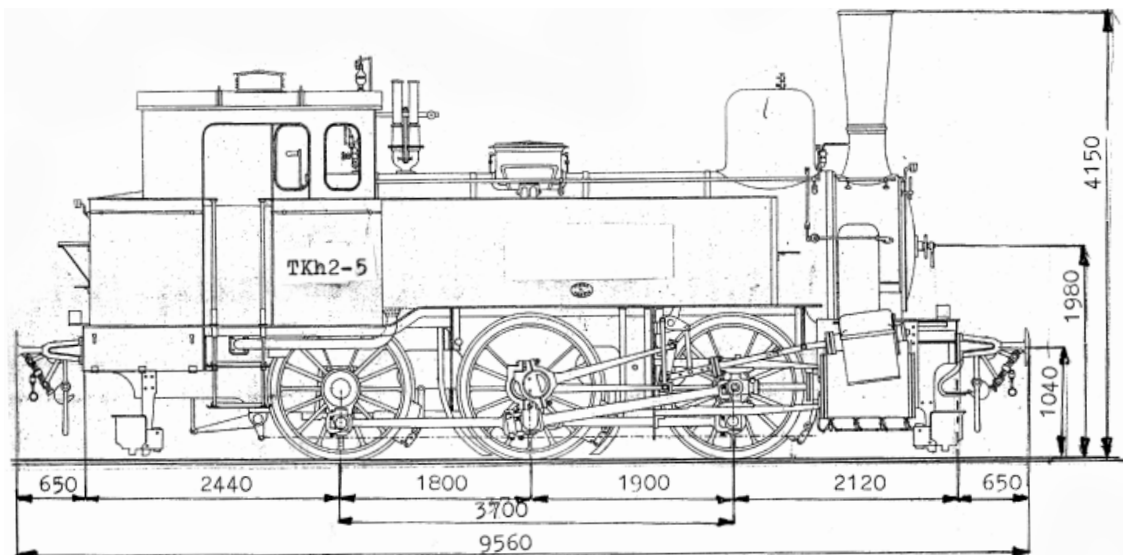


Parowóz odkupiony od PKP, seria TKi3.

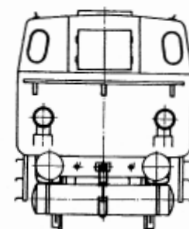
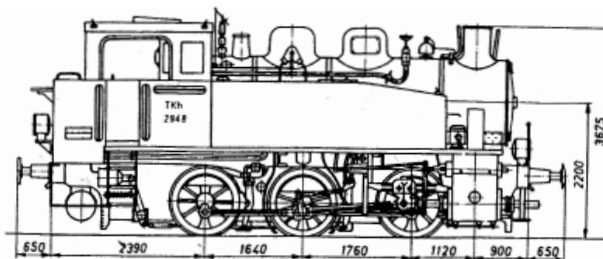
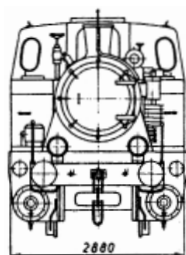


Parowóz odkupiony od PKP, seria Oki2-63.

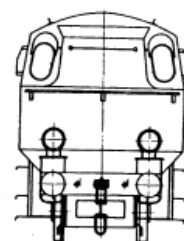
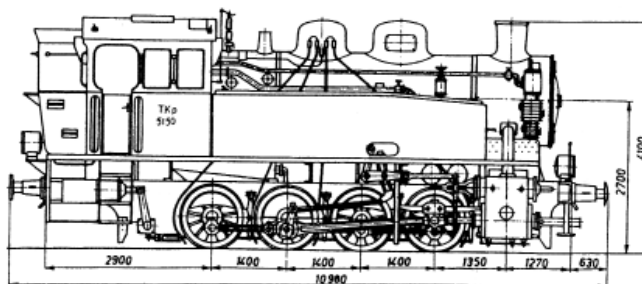
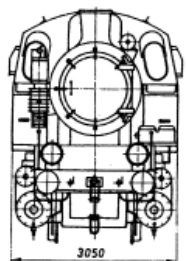
Parowóz Tkh2-5
z 1890 r.



Parowozy typu Ferrum
pracujące w Hucie
Warszawa nosiły
oznaczenia: TKh oraz
numery boczne: 2933,
2948, 4027, 4149 i 5587.



Parowozy typu Śląsk
pracujące w Hucie
Warszawa nosiły
oznaczenie TKp oraz
numery boczne 5150
i 5180.



Wykaz parowozów eksploatowanych w Hucie Warszawa w latach 1954–1988

A. PAROWOZY ODKUPIONE OD PKP W LATACH 1954–1959, MAJĄCE 40–50 LAT

Lp.	Oznaczenie PKP	Wytwórnia	Numer fabryczny, rok	Kocioł	Numer fabryczny	Dostarczony/złomowany/obiekt muzealny
1.	TKp1-73	Union-Giesserei-Königsberg	916/1914	Union-Gesserei-Königsberg	916/1914	Dostarczony 26.09.1954 r. z DOKP Poznań*, wycofany z eksploatacji w 1967 r., złomowany w 1968 r.
2.	TKi3-204	Orenstein & Koppel	5278/1912	Arn. Jugenthal bei Kirchen z DR 95 1089, założony w 1945 r. w DOKP Poznań	1231/1908	Dostarczony 26.09.1954 r. z DOKP Warszawa, od 1974 r. grzejka na PBHW, złomowany w 1978 r.
3.	TKi3-61	Orenstein & Koppel	3566/1909	Henschel z TKi3-83, założony w 1953 r. w ZNTK Wrocław	7919/1907	Dostarczony 23.03.1957 r. z DOKP Kraków, złomowany w 1970 r.
4.	TKi3-119	Union-Giesserei-Königsberg	2049/1913	Union G. z TKi3-171, założony w 1945 r. w parowozowni Kraków Płaszów	1934/1911	Dostarczony w 1957 r. z DOKP Kraków, w 1973 r. przekazany do Muzeum Kolejnictwa w Warszawie
5.	TKi3-202	Henschel & Sohn	/1911	Hagans z TKi3-99, założony w 1952 r. w ZNTK Wrocław	594/1908	Dostarczony w 1959 r. z DOKP Poznań, złomowany w 1973 r.
6.	Oki2-63	A. Borsig-Berlin	/1916	Borsig Berlin	9543/1918	Dostarczony 1.06.1959 r. z DOKP Poznań, złomowany w 1973 r.
7.	TKh2-5	Union-Giesserei-Königsberg	/1890	Fitzner- Gamper	10672/1940	Dostarczony 1967 z Huty „Batory” w Chorzowie-Hajduki, wycofany z eksploatacji w 1968 r., złomowany w 1970 r.
8.	TKh3-10	brak bliższych danych				Dostarczony w 1967 r. z Huty „Batory” w Chorzowie-Hajduki, złomowany w 1967 r.

* Od 1945 roku pracował w parowozowni Poznań-Towarowa, od 1947 roku w parowozowni Międzyrzec, od 1948 roku w parowozowni Zielona Góra, od 1949 roku w DOKP Warszawa.

B. NOWE PAROWOZY ZBUDOWANE DLA KOLEI PRZEMYSŁOWYCH W LATACH 1952–1960 W FABRYCE LOKOMOTYW „FABLOK” W CHRZANOWIE I ZAKUPIONE PRZEZ HUTĘ WARSZAWA

Lp.	Oznaczenie boczne	Typ	Numer fabryczny	Rok budowy	Dostarczony/złomowany /obiekt muzealny
1.	TKh 2948	Ferrum	2948	1952	Dostarczony do Huty Warszawa w 1954 r. z Centrozłomu w Gołonogu, złomowany w 1983 r.
2.	TKh 4027	Ferrum	4027	1955	Dostarczony w 1955 r., w 1985 r. przekazany do Muzeum Kolejnictwa*, jest na wystawie w Karsznicach
3.	TKh 4941	Ferrum	4941	1957	Dostarczony w 1957 r., złomowany w 1981 r.
4.	TKp 5150	Śląsk	5150	1957	Dostarczony w 1957 r., złomowany w 1984 r.
5.	TKp 5180	Śląsk	5180	1957	Dostarczony w 1957 r., złomowany w 1985 r.
6.	TKh 5584	Ferrum	5584	1960	Dostarczony w 1960 r., złomowany w 1988 r.
7.	TKh 2933	Ferrum	2933	1952	Dostarczony do Huty Warszawa w 1970 r. z Huty im. Bolesława Bieruta w Częstochowie, z oznaczeniem bocznym TKh3, złomowany w 1983 r.

* Po naprawie średniej w 1984 roku w ZNTK Bydgoszcz pracował przez rok na hałdzie, następnie, zastąpiony przez lokomotywę spalinową, został przekazany do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, skąd wypożyczono go do Skansenu Maszyn Parowych przy parowozowni Zduńska Wola-Karsznice.
Wykaz sporządził B. Pokropiński, 1992 r.



LOKOMOTYWY SPALINOWE HUTY WARSZAWA



Lokomotywa spalinowa Huty Warszawa SM 42-2013 wyrusza po torze nr 1 do huty. Maszynista Wójcik oraz w drzwiach ustawiacz Zakrzewski. Kolej zakładowa Huty Warszawa 1972 r.

Fabryka Lokomotyw „FABLOK” w Chrzanowie, oprócz parowozów, od 1952 roku budowała również lokomotywy spalinowe normalnotorowe. Do 1992 roku wyprodukowano 6658 sztuk, z których 4557 sprzedano branży przemysłowej. Były to lokomotywy następujących typów: Ls 40 z przekładnią mechaniczną o mocy 40 KM, typ 2D-SM 03 z przekładnią mechaniczną o mocy 50 KM, typ 1D-SM 30 z przekładnią

elektryczną o mocy 350 KM, typ 401 Da-Ls 350 E z przekładnią elektryczną o mocy 350 KM i typ Ls 800 E – SM 42 z przekładnią elektryczną o mocy 800 KM.

Dla Wydziału Kolejowego Huty Warszawa pierwszą lokomotywę spalinową zakupiono w 1957 roku – była to lokomotywa typu Ls 40 z silnikiem z Andrychowa o mocy 40 KM, której używano do przetaczania dźwigu oraz wagonów

o niewielkim obciążeniu, głównie do prac typowo gospodarczych. Na następne lokomotywy spalinowe trzeba było poczekać do 1967 roku. Wtedy zakupiono dwie lokomotywy „FABLOKU”: SM 30-894 nr fabr. 7383/1967 i SM 30-895 nr fabr. 7384/1967. Od tego czasu aż do roku 1979 zakupy lokomotyw były regularne, co pokazano w tabeli „Wykaz lokomotyw spalinowych zakupionych w Fabryce Lokomotyw »FABLOK« w Chrzanowie w latach 1957–1979”. Od 1972 roku Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie produkowała lokomotywy SM 42, tzw. „drugiego wykonania”, ze zmodernizowanym układem hamulcowym i z wózkami

Wraz z zakupem w 1967 roku lokomotyw spalinowych serii SM 30 przy parkanie od ulicy Pstrowskiego za Wydziałem Kolejowym zbudowano stację paliw dla lokomotyw spalinowych.

typu INL. Pierwszą taką lokomotywą była SM 42-521 z nr fabr. 8499. Już w 1973 roku Huta Warszawa zakupiła taką lokomotywę: była to SM 42-2193 nr fabr. 8600/1973. Ostatnią lokomotywę bezpośrednio z „FABLOKU” zakupiono w 1979 roku. Była to maszyna typu Ls-1515 nr fabr. 10216/1979, wykonana w wersji dla kolei przemysłowych, czyli ze zmniejszonym zbiornikiem paliwa o pojemności 1500 l oraz bez sterowania wielokrotnego.

Lokomotywa spalinowa SM 30-894 podczas pracy manewrowej na terenie huty od strony Młocin. Kolej zakładowa Huty Warszawa 1976 r.



WYKAZ LOKOMOTYW SPALINOWYCH ZAKUPIONYCH W FABRYCE LOKOMOTYW „FABLOK” W CHRZANOWIE
W LATACH 1957–1979

Lp.	Rok dostarczenia	Oznakowanie boczne	Numer fabryczny	Rok budowy	Uwagi
1.	1957	Ls 40-3577	3537	1957	
2.	1967	SM 30-894	7383	1967	Sprzedana do Krakowa do Centrozłomu w 1989 roku
3.	1967	SM 30-895	7384	1967	
4.	1969	SM 42-7950	7950	1969	
5.	1969	SM 30-1071	7891	1969	
6.	1970	SM 42-2013	7967	1970	
7.	1970	SM 03-216	7489	1967	Kupiona od PKP, sprzedana do zakładu przemysłowego (brak danych) w 1982 roku
8.	1972	SM 42-2108	8338	1972	
9.	1972	SM 42-2121	8373	1972	
10.	1973	SM 42-2041	8118	1971	Odkupiona ze Źwirowni w Bratkowie
11.	1973	SM 42-2193	8600	1973	Lokomotywa drugiego wykonania z wózkami typu 1NL
12.	1974	SM 42-2230	8821	1974	
13.	1974	401 Da-128	8709	1974	
14.	1975	401 Da-229	9390	1975	
15.	1976	SM 42-2392	9598	1976	
16.	1976	401 Da-279	9440	1976	
17.	1978	401 Da-418	9722	1978	
18.	1979	Ls 1515	10216	1979	
19.	1978	Ls 40-3638	3638	1957	Przekazana z Centrozłomu
20.	1978	SM 30-1080	8186	1970	Przekazana z Centrozłomu
21.	1978	401 Da-380	9684	1972	Przekazana z Centrozłomu

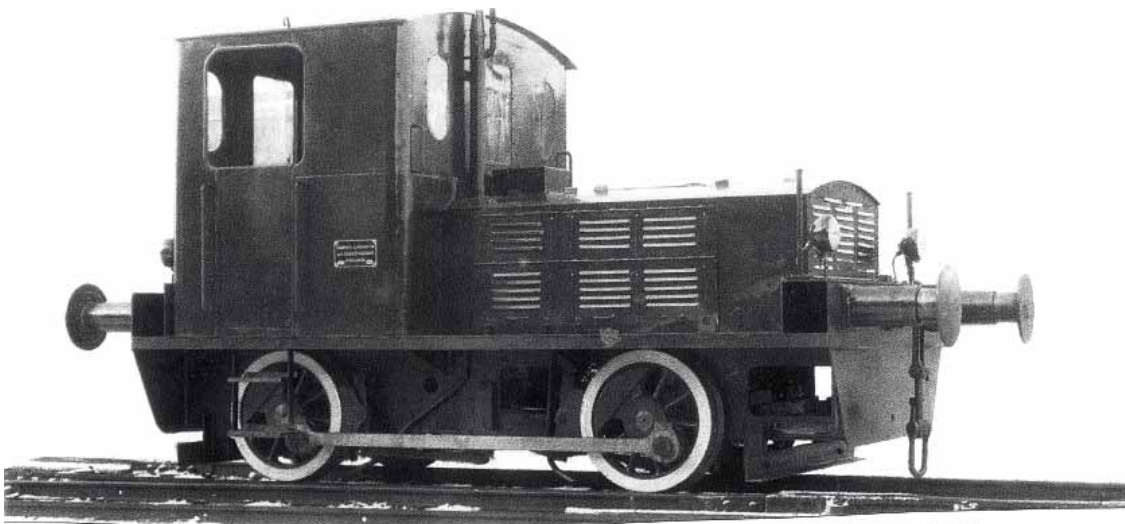
Wykaz sporządził B. Pokropiński, 1992 r.

W roku 1978 Wydziałowi Kolejowemu przekazano trzy lokomotywy spalinowe „FABLO-KU”, eksploatowane na Wydziale Centrozłomu w Placówce obok Huty Warszawa (patrz tabela). Lokomotywy te sprowadzono z różnych innych zakładów na terenie Polski (brak informacji o tych zakładach).

Huta Warszawa również odsprzedawała swoje lokomotywy. W 1982 roku z Wydziału Kolejowego Huty Warszawa sprzedano lokomotywę SM 03-216, ale nie jest mi wiadomo, kto ją odkupił. Natomiast w 1989 roku Centrozłom (prawdopodobnie w Krakowie) odkupił lokomotywę SM 30-894, eksploatowaną w Hucie Warszawa przez ponad 22 lata.

NAPRAWY PAROWOZÓW I LOKOMOTYW SPALINOWYCH

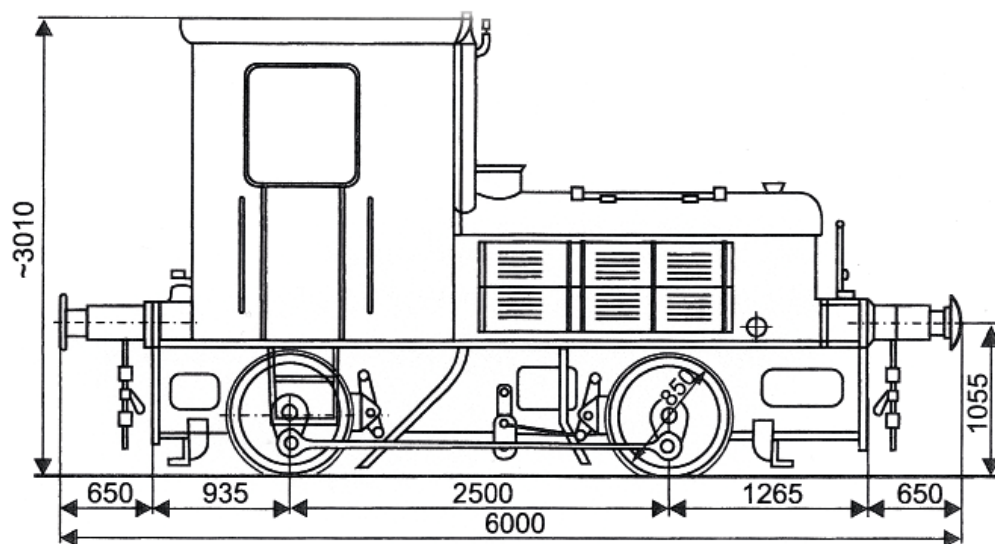
Parowozy do napraw głównych i średnich wysyłano do Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego (ZNTK) do Wrocławia lub Oleśnicy, a także do Bydgoszczy. Do napraw rewizyjnych wysyłano do warsztatów w Sochaczewie. Po przestawianiu się na trakcję spalinową lokomotywy spalinowe zaczęto wysyłać do ZNTK Nowy Sącz oraz do ZNTK Wrocław lub ZNTK Piła.



Lokomotywa spalinowa Ls 40, zbudowana w „FABLOKU”, w eksploatacji PKP jako seria SM 02, w wersji tzw. drugiego wykonania, eksploatowana też w Hucie Warszawa.

Tory stacji Radiowo zastawione wagonami z PKP, które przybyły ze stacji Jelonki lub czekają na odprowadzenie na stację Jelonki. Kolej zakładowa Huty Warszawa 1972 r.





NIEKTÓRE DANE TECHNICZNE LOKOMOTYWY SPALINOWEJ TYPU LS 40

Lata produkcji: 1952–1961, liczba zbudowanych lokomotyw: 581, masa własna: 15,8 t, służbowa: 16 t, nacisk na oś: 8 t, silnik spalinowy typ: s-64 L produkcji fabryki w Andrychowie, czterocylindrowy, 1000 obr./min, moc nominalna 40 KM, maks. 44 KM, przekładnia mechaniczna czterobiegowa typu L8 22/23, wzorowana na przedwojennej przekładni Deutza, zapas paliwa: 120 l, hamulec ręczny, prędkość maks.: 11,35 km/h, siła pociągowa na haku: 1760 kG.



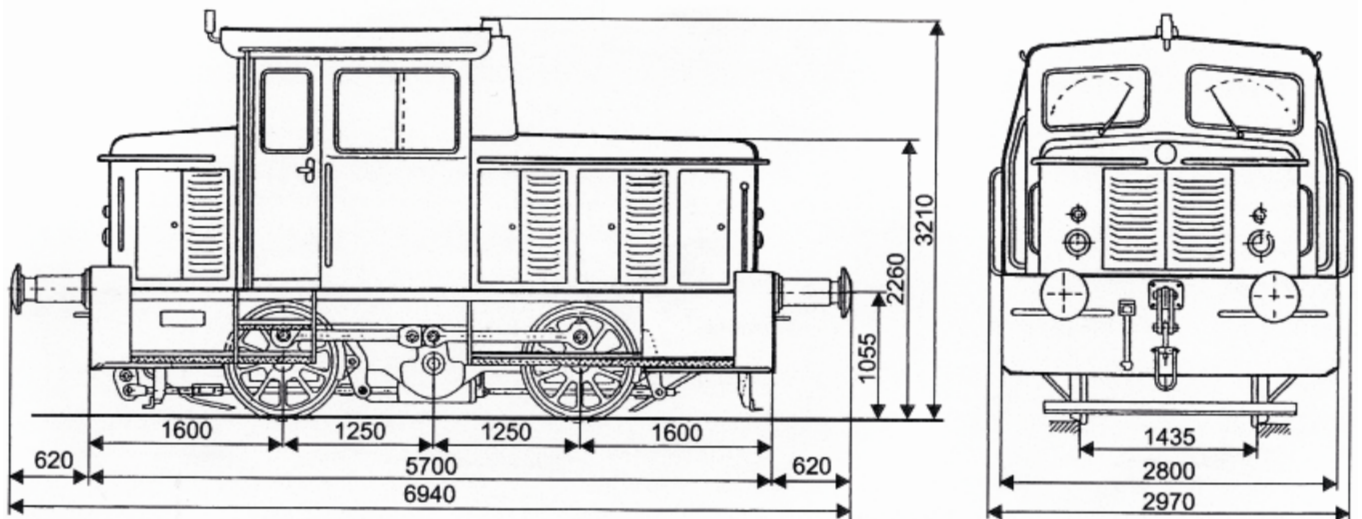


Prototypowa lokomotywa 2D z napędem wiązardowym, budowana w „FABLOKU” w latach 1959–1973, o mocy 150 KM, w PKP oznaczana jako SM 03, a na kolejach przemysłowych jako Ls 150. W Hucie Warszawa w latach 1970–1982 pracowała lokomotywa SM 03-216.

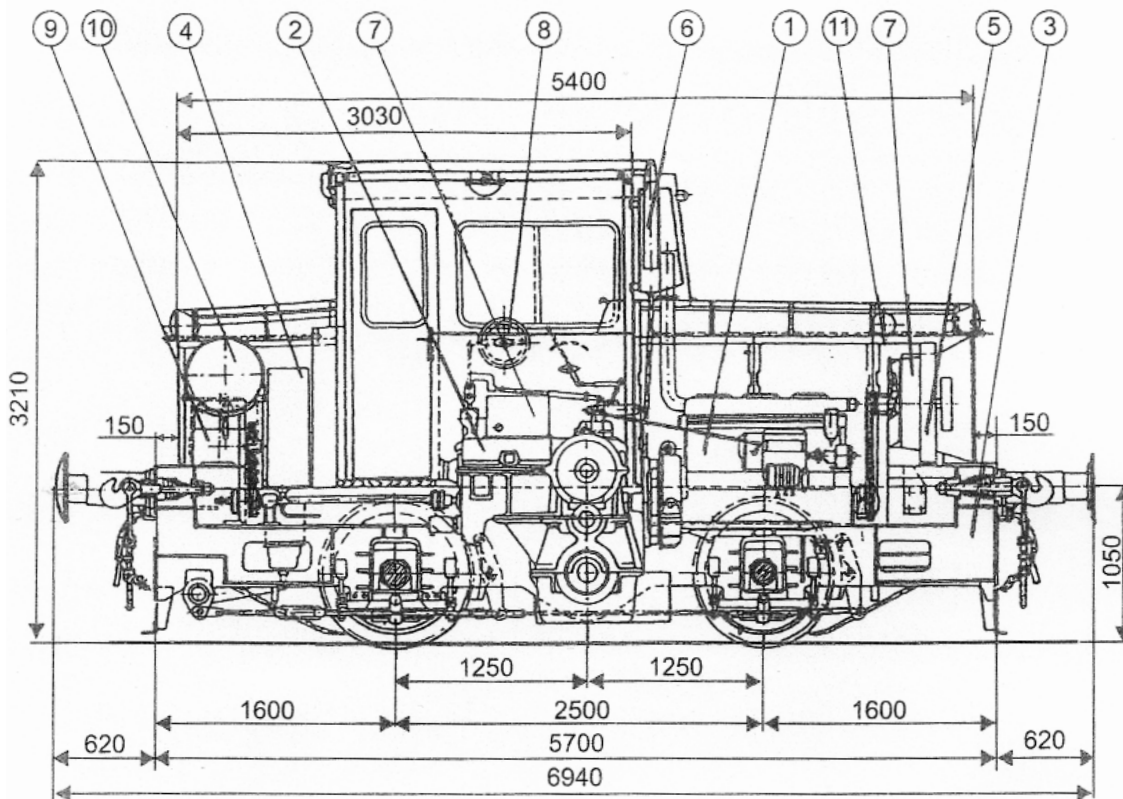
DANE TECHNICZNE LOKOMOTYWY SPALINOWEJ 2D (LS 150), W EKSPLOATACJI PKP SM 03

Lokomotywy tego typu budowane przez Fabrykę Lokomotyw „FABLOK” w Chrzanowie od 1959 roku wzorowano w znacznym stopniu na przedwojennej lokomotywie typu 5DL. Jednak zastosowano nowy silnik oraz znacznie przekonstruowaną przekładnię mechaniczną, wskutek czego powstała całkiem nowa lokomotywa. Masa lokomotywy: 23,1 t, masa służbowa: 24 t, nacisk na oś: 12 t, wysokoprężny silnik typu ZDSR 150 produkcji Zakładów Mechanicznych im. Marcelego Nowotki w Warszawie,

sześciocyldrowy, 1500 obr./min, moc 150 KM. Do lokomotywy tego typu używano dwóch rodzajów przekładni: do lokomotyw typu pierwszego wykonania – przekładni typu 1P154, przy której można było osiągnąć maksymalną prędkość do 25,7 km/h; do lokomotyw tzw. drugiego wykonania – przekładni typu 1P154/2, przy której osiągnano prędkość do 45,8 km/h. Zapas paliwa: 250 l, zbiornik paliwa w przedziale sprężarkowym. Lokomotywa ma hamulec pneumatyczny zespolony oraz dodatkowy. Osobno jest hamulec ręczny uruchamiany pokrętkiem w kabinie maszynisty. Kabina ma dwa stanowiska kierowania lokomotywą, z prawej i lewej strony.



Przekrój lokomotywy spalinowej typu Ls 150. 1 – silnik spalinowy, 2 – przekładnia, 3 – ostoja, 4 – zbiornik paliwa, 5 – chłodnica wody, 6 – tłumik wylotu spalin, 7 – zbiornik oleju, 8 – koło sterownicze biegów, 9 – sprężarka, 10 – zbiornik powietrza, 11 – wentylator chłodnicy.



LOKOMOTYWA SPALINOWA TYPU 2D (LS 150)

W eksploatacji PKP oznaczana serią SM 03, zakupiono 233 sztuki w „FABLOKU”, a w latach 1966–1969 dokupiono jeszcze 40 sztuk w Zastalu – Zielona Góra. W „FABLOKU” zbudowano ogółem 526 lokomotyw tego typu, a w Zastalu – 204 sztuki, łącznie 730 sztuk.

Lokomotywa spalinowa SM 42-2230 jedzie ze stacji Buraków do huty, a po torze obok mały dźwig DK 603 z wagonem platformą jedzie na stację Buraków. Kolej zakładowa Huty Warszawa 1976 r.





Rozrządzanie wagonów za pomocą lokomotywy spalinowej 401 Da-418 na terenie Huty Warszawa od strony Młocin. Kolej zakładowa Huty Warszawa, marzec 1985 r.

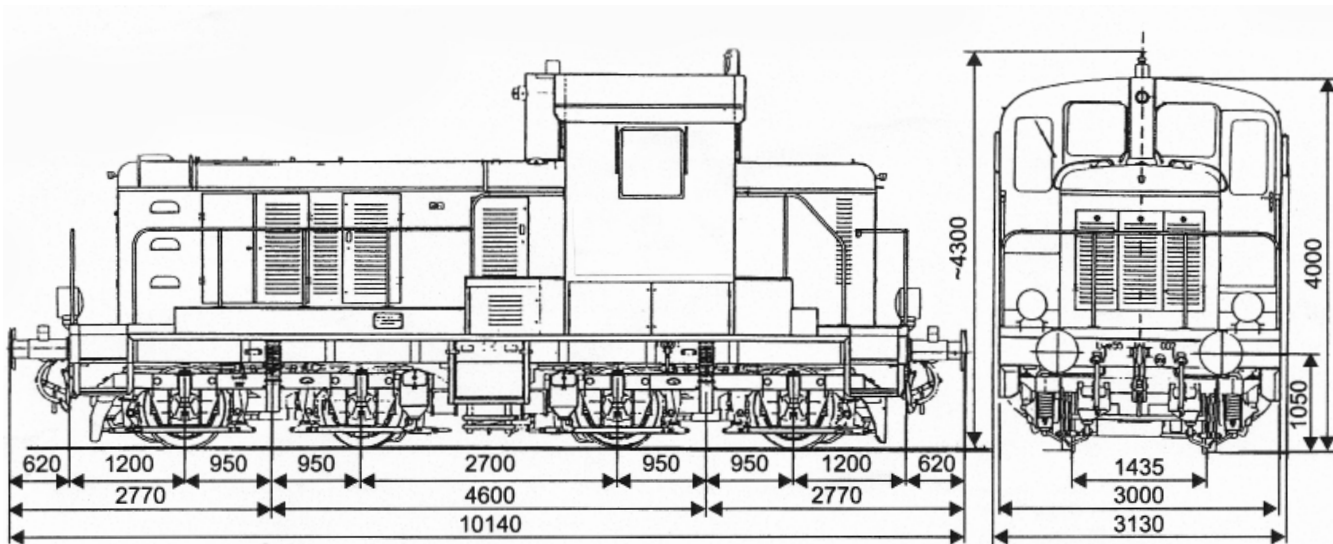




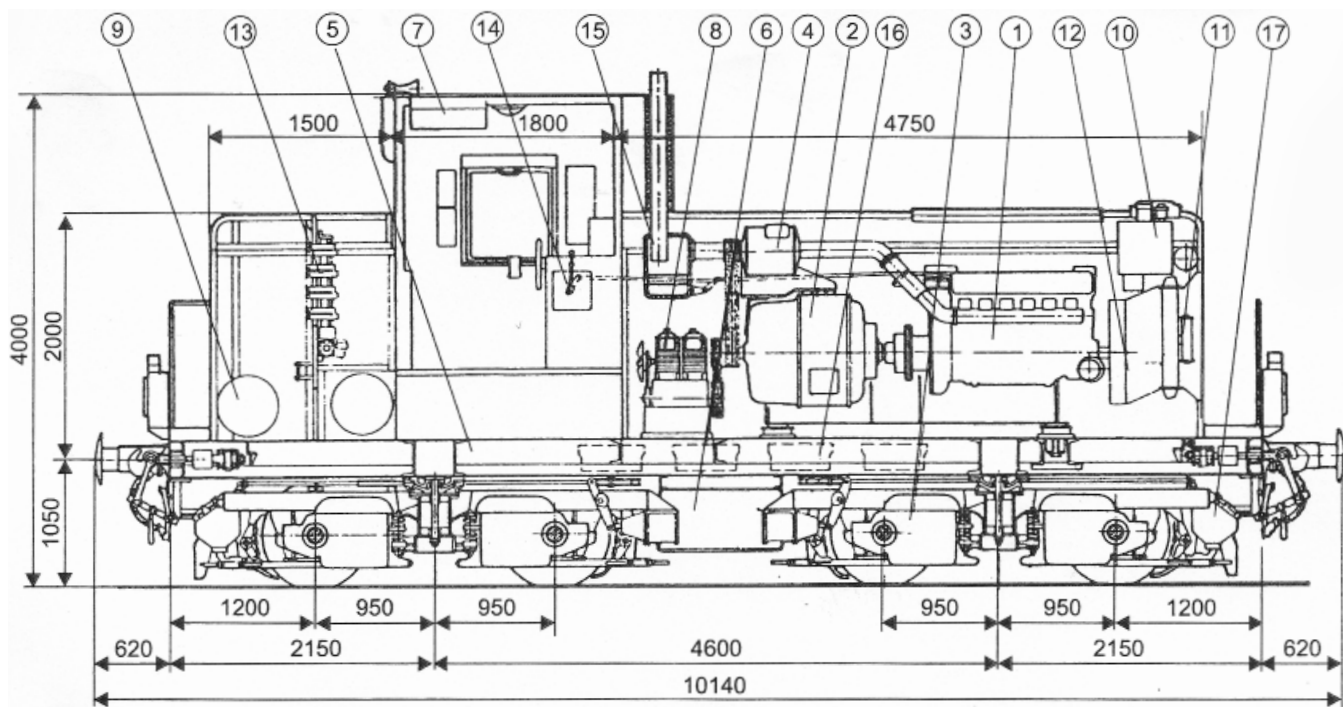
Lokomotywa spalinowa typu 1D (Ls 300 E),
w eksploatacji PKP seria SM 30.

Lokomotywa spalinowa 401 Da-279
z dwoma wózkami pośredniczącymi
przyjechała ze stalowni w okolicy kafaru
nr 1. W tle widać zbiornik gazu. Kolej
zakładowa Huty Warszawa 1976 r.





Przekrój lokomotywy spalinowej typu 1D (Ls 300 E). 1 – silnik spalinowy, 2 – prądnica, 3 – silnik trakcyjny elektryczny, 4 – prądnica pomocnicza, 5 – ostoja lokomotywy, 6 – zbiornik paliwa, 7 – zbiornik paliwa, 8 – sprężarka, 9 – zbiornik powietrza, 10 – zbiornik oleju, 11 – chłodnica oleju, 12 – chłodnica wody, 13 – tablica aparatury elektrycznej, 14 – nastawnik jazdy, 15 – tłumik wylotu spalin, 16 – akumulatory, 17 – piasecznica.



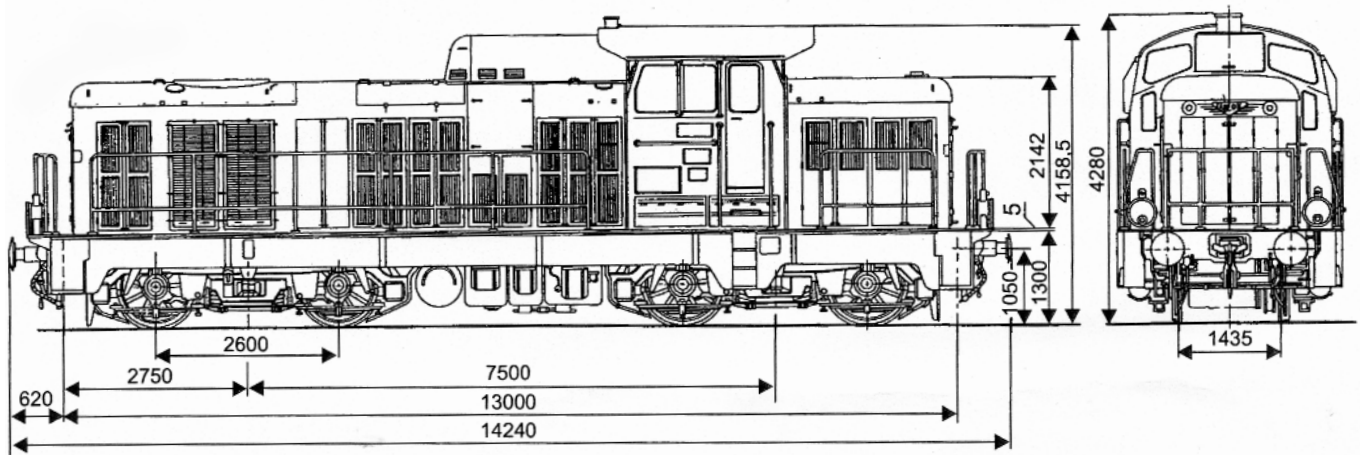
**NIEKTÓRE DANE TECHNICZNE LOKOMOTYWY
SPALINOWEJ 6D (LS 800 E)**

Lata produkcji: 1963–1992. Oznaczenie na PKP:
SM 42. Masa własna: 70 t, służbowa: 74 t, nacisk na
oś: 18,5 t, silnik spalinowy typ: a8C22, 8 cylindrów,

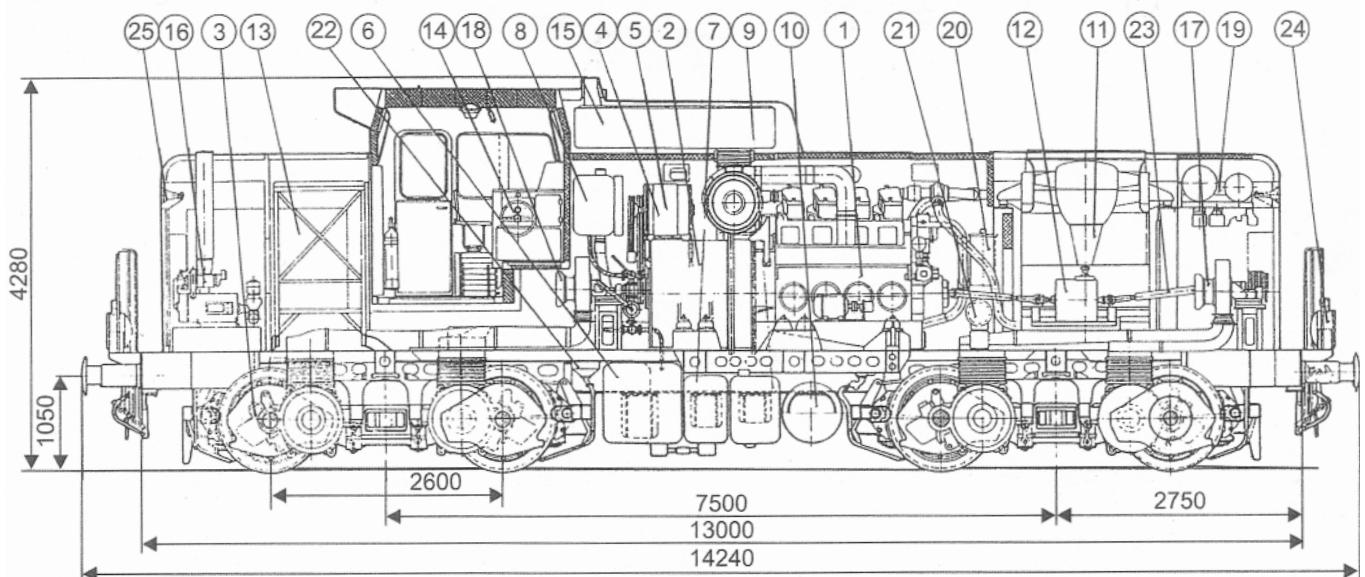
1000 obr./min, moc nominalna 800 KM, zapas pa-
liwa: 2840 l, przekładnia elektryczna typ: PC, moc
elektrycznych silników trakcyjnych: 4×173 KM, ha-
mulec powietrzny Oerlikona oraz ręczny, prędkość
maks.: 90 km/h, siła pociągowa na haku: 22 800 kG.

Lokomotywa spalinowa SM 42-2041 na
terenie parowozowni, a za nią widoczne
lokomotywa SM 30 oraz magazyn główny.
Kolej zakładowa Huty Warszawa 1976 r.





Przekrój lokomotywy spalinowej typu 6D (Ls 800 E). 1 – silnik spalinowy, 2 – prądnica, 3 – silnik trakcyjny elektryczny, 4 – wzbudnica, 5 – prądnica pomocnicza, 6–8 zbiorniki paliwa, 9 – zbiornik wody, 10 – zbiornik powietrza, 11 – wentylator chłodnicy wody, 12 – rozdzielacz, 13 – szafa elektrycznego sterowania, 14 – nastawnik jazdy, 15 – tłumik wylotu spalin, 16 – kocioł podgrzewaczy, 17 – wentylator silników trakcyjnych, 18 – wentylator silników trakcyjnych, 19 – wspornik armatury hamulcowej, 20 – filtr oleju, 21 – wymiennik ciepła oleju silnika, 22 – piasecznica, 23 – wał napędowy sprzężarki, 24 – reflektor, 25 – sygnał dźwiękowy.

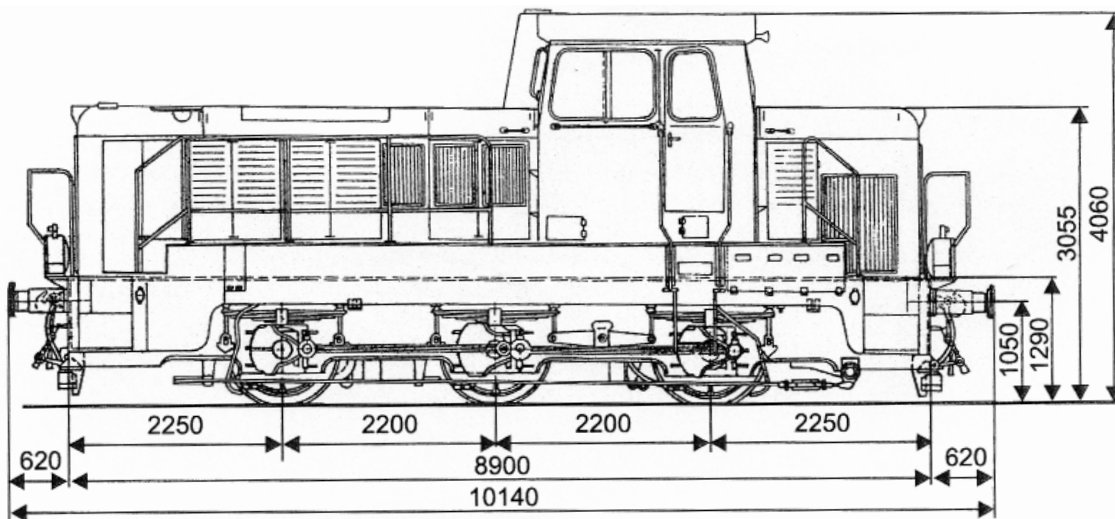




Lokomotywa spalinowa typu 401 Da.

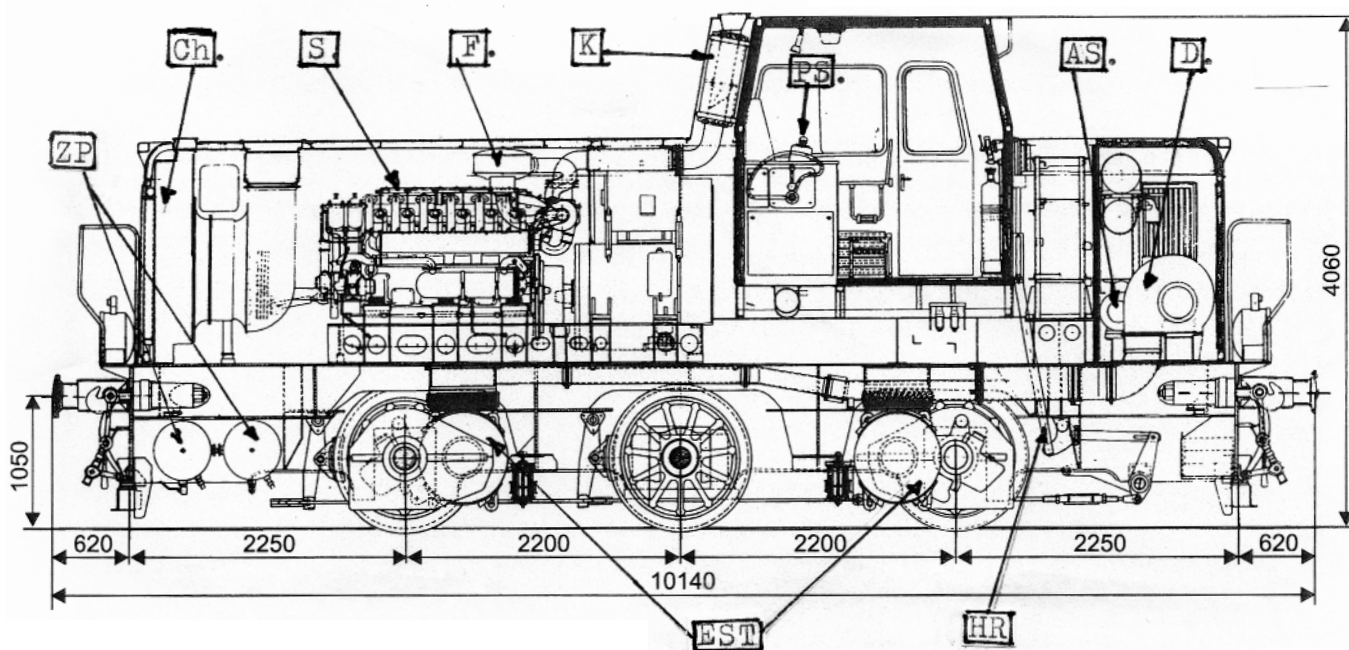
Lokomotywa spalinowa SM 30-1071 na terenie parowozowni. Po lewej widać mały dźwig poruszający się samodzielnie po torach, przebudowany z koparki gąsienicowej typu DK 603. Kolej zakładowa Huty Warszawa 1985 r.





Lokomotywa spalinowa typu 401 Da (Ls 350 E).

Przekrój prototypowej lokomotywy spalinowej typu 401 D.
 S – silnik spalinowy typ: 16H12A, Ch – chłodnica z wentylatorem,
 F – filtr powietrza, K – kolektor wydechowy spalin, ZP – zbiornik powietrza,
 PS – pulpit sterowniczy, AS – agregat sprężarkowy,
 D – dmuchawa powietrza do elektrycznych silników trakcyjnych,
 EST – elektryczne silniki trakcyjne, HR – hamulec ręczny.





WAGONY I DŹWIGI HUTY WARSZAWA



Parowóz typu Ferrum
ciągnie talboty.

Wszystkie samowyładowawcze wagony eksploatowane wewnątrz huty były odkryte, czteroosiowe (za wyjątkiem talbotów, które bywały również dwuosiowe). Stanowiły je głównie wagony platformy z burtami od 0,5 do 1,5 m wysokości lub całkowicie bez burt.

Początkowo do wywozu odpadów hutniczych na hałdę używano głównie tzw. **radwanów** (nazwa pochodzi od nazwiska konstruktora, inżyniera

Mieczysława Radwana z Fabryki Wagonów w Ostrowcu Świętokrzyskim). Były to wagony samowyładowawcze. Do przechylenia wagonu używano sprężonego powietrza ze sprężarki parowozu.

Z czasem radwany się zużyły, więc zakupiono nowe wagony samowyładowawcze – **talboty**. Zawartość ich skrzyni wyładowywano przez otwarcie klap bocznych. Następnie należało ją odgarnąć za pomocą spychaczy.

W latach 80. sprowadzono do huty wagony samowyładowcze zwane **dumkarami**, również opróżniane przez przechylenie skrzyni za pomocą sprężonego powietrza dostarczanego ze sprężarki parowozu i otwarcie kłapy w jego boku.

W hucie używano też – podobnie jak w przemyśle hutniczym niemal na całym świecie – czteroosiowych **wagonów gruszek**, którymi wywozi się na hałdę lub na kafar gorący żużel, wylany z kadzi lejniczej na stalowni. Obracana na boki

gruszka z ładunkiem jest napędzana silnikiem elektrycznym, tak że do miejsca wyładunku musi być doprowadzony odpowiedni przewód elektryczny. Patrz też rozdział „Moja praca na Wydziale Kolejowym”.

Całkowicie odrębnym rodzajem taboru kolejowego był tabor technologiczny pracujący na stalowni. Należą do niego wagony podkorytowe opisane w kolejnym podrozdziale. Patrz też rozdział „Kolej zakładowa obsługująca stalownię”.

WAGONY WEWNĘTRZNE HUTY WARSZAWA

Nie wszystkie wagony potrzebne w hucie kupowano. Niektóre powstawały w warsztacie Wydziału Kolejowego „PTr”. Popularnym wagonem własnej produkcji były tzw. iksówki. Budowała je

brygada Szymona Kajskiego. Służyły głównie do dostarczania odpowiednio przygotowanego złomu do pieców w stalowni. Patrz też rozdziały: „Budowa Huty Warszawa” i „Wydział Kolejowy PTr Huty Warszawa”.

Rejon pracy tzw. dodatki. Lokomotywa spalinowa SM 42-2193 prowadzi wyładowane wagony gruszki na stalownię, wjeżdżając na tory stacji Buraków. Z prawej strony widoczny wagon talbot przygotowany do wjazdu na hałdę.





Lokomotywa spalinowa SM 42-2193 wyciąga puste wagony gruszki z kafaru nr 2 na stację Buraków, żeby je zaprowadzić na halę lejniczą stalowni.



Wagon wewnętrzny nr 6464, o ładowności 65 t, a za nim widoczny dwuosiowy wagon samowładowczy typu talbot.

Parowóz TKh 5584 na hałdzie z wagonami: radwanem, już przechylonym, i talbotem w chwili rozładunku.



WAGONY PODKORYTOWE

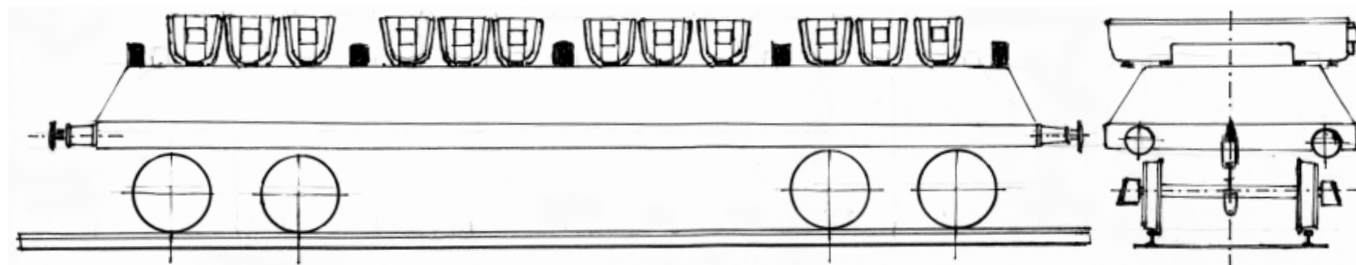
Wraz z uruchomieniem w Hucie Warszawa pieców martenowskich zaczęto wprowadzać do taboru kolei zakładowej różne typy wagonów „technologicznych”, a w tym tzw. wagony podkorytowe.

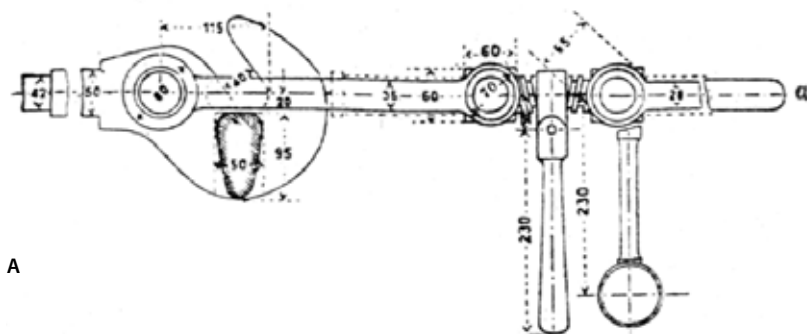
Huta Warszawa już podczas jej budowy, a także rozbudowy własnej kolei zakładowej odkupiła od PKP pewną liczbę starych wagonów towarowych, używanych od około 40, a nawet 50 lat, w celu ich przebudowy i przystosowania do ruchu wyłącznie na terenie zakładu. Wśród nich

znajdowały się wagony budowy amerykańskiej o ładowności 30 t (czterosiowe) z lat 1915–1920, które PKP wycofywały, zastępując je taborem nowym, zbudowanym już po wojnie.

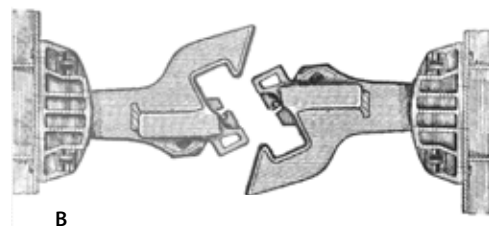
Z wybranych zakupionych przez hutę wagonów amerykańskich na Wydziale Kolejowym wytworzono wagony specjalne, tzw. podkorytowe, służące do przewozu koryt – specjalnych „naczyni”, używanych w hutnictwie do załadunku pieca, w którym odbywało się topienie stali. Każde koryto miało długość około 3 m, szerokość i wysokość 0,8 m.

Wagon podkorytowy z ustawionymi korytami, widok z boku.





A



B

A. Sprzęg śrubowy.
B. Sprzęg samoczynny
SA nr 3.
pl.wikipedia.org.

Przy jednej ścianie czołowej znajdowało się specjalne gniazdo do mocowania „trzcienia wsadzarki”, który mógł unosić koryto do góry w pozycji poziomej na wysokość wsadu pieca martenowskiego, a już nad samym wsadem koryto obrócić i wysypać jego zawartość do pieca.

Korytami przewożono głównie ulepszacze stali, jak: wolfram, nikiel, mangan, wanad, molibden, kadm itp., a także złom ze stali narzędziowej. Czasami z wojska wycofywano jakieś zużyte już elementy uzbrojenia, jak np. lufy armatnie, które cięto na małe kawałki i wkładano do koryt, a potem wrzucano do pieca, aby je przetopić.

Zdarzało się, że przyjeżdżała do huty grupa wojskowych z dowódcą i przywozili wycofaną ze służby broń ręczną, jak karabiny, pistolety maszynowe itp. W ich obecności ładowano ją do koryta i natychmiast wkładano do pieca.

W ramach działalności komórek racjonalizatorskich na terenie huty ktoś z kierownictwa (prawdopodobnie z Wydziału Kolejowego) wpadł na pomysł wyposażenia wagonów podkorytowych w sprzęgi samoczynne, takie jakie były stosowane w Związku Radzieckim.

W połowie lat 70. sprowadzono na Wydział Kolejowy 20 takich sprzęgów typu SA 3 (Soviet-skaja Avtosceпка nr 3) i przystąpiono do pracy. Ja cokolwiek na ten temat wiedziałem i miałem nawet o tym książkę w języku rosyjskim, więc pożyczyłem ją wykonawcom tego projektu.

W Związku Radzieckim sprzęgi śrubowe na kolejach zaczęto wymieniać w 1935 roku, a cały proces zakończono w 1957 roku, czyli po 22 latach.

Sprzęgi te zastępowano sprzęgami samoczynnymi: SA nr 1, SA nr 2 i SA nr 3. Sprzęgi nr 1 i nr 2 miały specjalne zaczepy, tak że można je było połączyć ze sprzęgiem śrubowym. Sprzęg SA nr 3, który zakupiono dla huty, już nie miał tego zaczepu, więc nie mógł być połączony ze sprzęgiem śrubowym. Ponadto przy zmianie sprzęgów w Związku Radzieckim nie demontowano przy taborze zderzaków – zdemontowano je dopiero wtedy, kiedy już w całym taborze wymieniono sprzęgi na samoczynne, a więc w 1957 roku.

Na Wydziale Kolejowym w hucie postanowiono, że wagony podkorytowe zostaną połączone w trzywagonowe zespoły, gdzie wagony skrajne będą nadal miały zderzaki i sprzęgi śrubowe – na ścianie czołowej, od strony, z której będą przyczepiane do innego taboru, natomiast od strony wagonu środkowego zostaną założone sprzęgi samoczynne, a zdemontowane zderzaki. Wykonano dwa takie komplety wagonów podkorytowych, które uruchomiono w rejonie stalowni.

Pech chciał, że na nocnej zmianie trzeba było załadować na dwa wagony podkorytowe jakiś odpowiedni złom na dużym kafarze (kafar nr 2), znajdującym się na Burakowie. Odczepiono więc dwa wagony na stalowni i pchano je z huty na ten kafar, gdzie stały wagony gruszki. Jadący skład został zatrzymany przed kafarem, a obsługujący manewrowy dał sygnał odjazdu, nie zwróciwszy uwagi na to, że dojeżdża sprzęgiem samoczynnym do gruszek ze sprzęgiem śrubowym. Wszedł między wagony i został zgnieciony przez sprzęg samoczynny do czołownicy wagonu gruszki. Od



tego wypadku już nie przerabiano wagonów podkorytowych na wagony ze sprzęgami samoczynnymi. Gdyby zachowano zderzaki, na pewno by nie doszło do tragedii.

Zakupione sprzęgi samoczynne typu SA 3 leżały za budynkiem Wydziału Kolejowego do drugiej połowy 1992 roku.

DŹWIGI

Wydział Kolejowy Huty Warszawa od 1964 roku miał na stanie **dźwig kolejowy typu EDK 50**, zakupiony w Niemieckiej Republice Demokratycznej, a zbudowany przez Zakłady im. Kirowa w Lipsku.

Dźwig ten miał wszechstronne zastosowanie przy podnoszeniu wszelkich ciężarów, a więc nie tylko wstawiał na tory wykolejony tabor. Wprawdzie w całej hucie, w halach czy też na składowiskach złomu lub innych ciężkich materiałów

zbudowano elektryczne suwnice, ale tam, gdzie ich nie było, a trzeba było podnieść coś ciężkiego i załadować np. na wagony, używano właśnie tego dźwigu kolejowego. Bywało też tak, że w nagłych wypadkach maszynę wypożyczało – wraz z obsługą – PKP.

W 1987 roku zakupiono drugi **dźwig kolejowy typu EDK 1000**, również zbudowany przez Zakłady im. Kirowa w Lipsku. Miał on dość długi wysięg ramienia o ażurowej konstrukcji i specjalną platformę do jego opierania. W dołączonej do dźwigu instrukcji istniał zapis, że musi go obsługiwać sześciu pracowników. Toteż maszyny używano bardzo rzadko i w dalszym ciągu korzystano głównie ze starego dźwigu EDK 50.

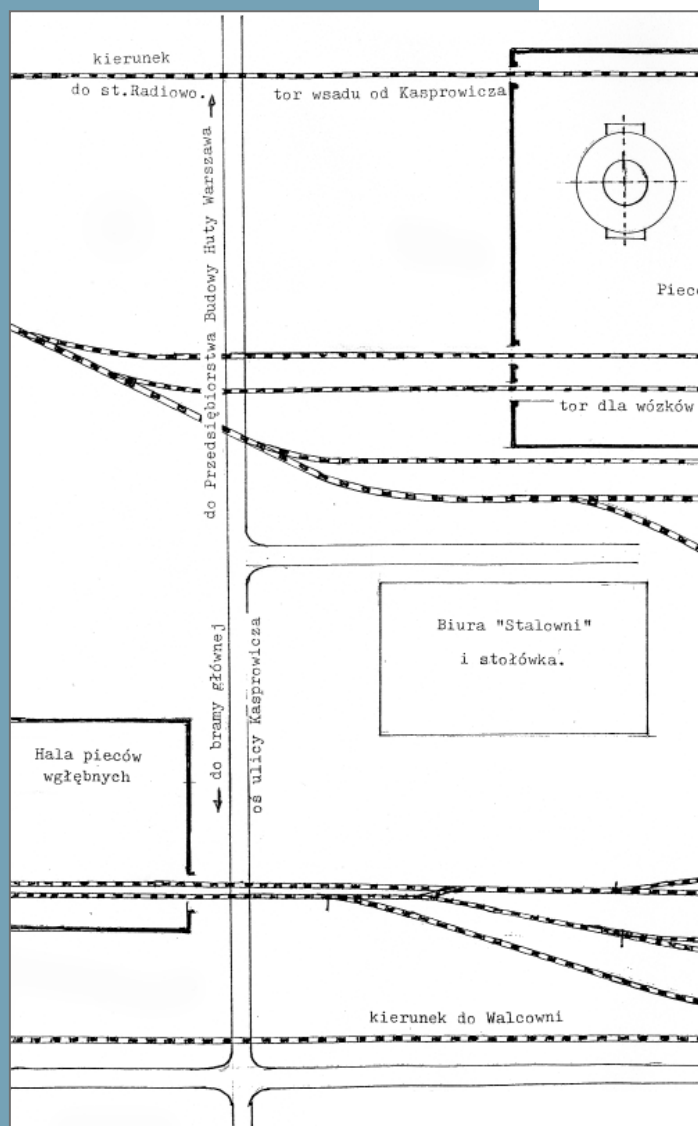
Tak zwanymi małymi dźwigami oraz drezynami motorowymi dysponowała brygada służby torowej – patrz rozdział „Służba drogowa Wydziału Kolejowego PTr”.



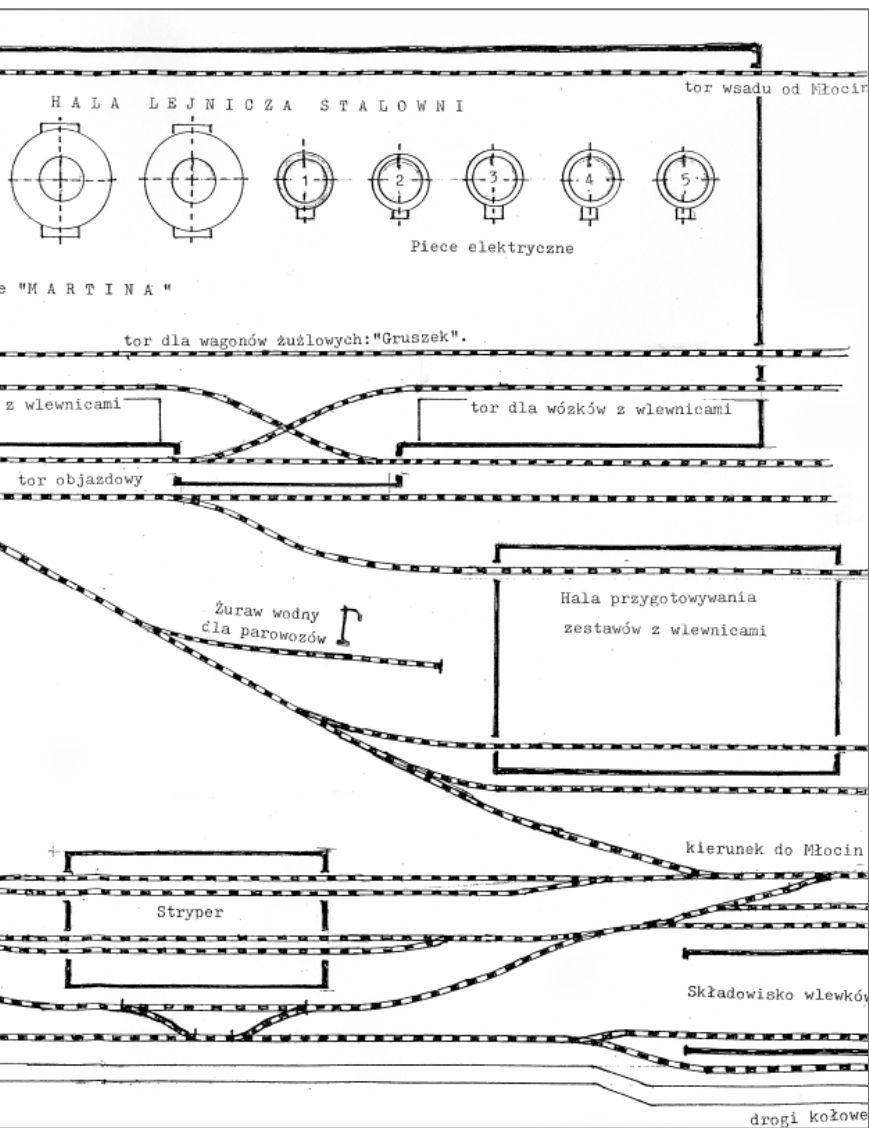
Dźwig EDK 50 oraz odśnieżarka wirnikowa stojące przed frontową ścianą dawnej parowozowni Wydziału Kolejowego.



Dźwig kolejowy EDK 50 widoczny od strony ramienia i kabiny operatora. Z lewej strony widać lokomotywę spalinową SM 42-2193, z prawej odśnieżarkę wirnikową zbudowaną przez pracowników Wydziału Kolejowego.



KOLEJ ZAKŁADOWA OBSŁUGUJĄCA STALOWNIĘ



Układ torów w rejonie stalowni
Huty Warszawa, 1989 r.

Kolej Huty Warszawa obsługiwała również „serce zakładu” – stalownię, z jej kolejowym taborem technologicznym – wózkami lejniczymi i transportowymi.

Wózków transportowych, mniej więcej o dwa metry dłuższych od lejniczych, było niewiele, gdyż głównie służyły do przewożenia ciężkich materiałów. Natomiast wózków lejniczych, od-

grywających główną rolę w produkcji stali, było więcej.

Oba czteroosiowe typy wózków, o wysokości 80 cm, miały całkowicie stalową konstrukcję, małe koła (o średnicy 450 mm) i centralne sprzęgi ze zderzakiem pośrodku. Zderzak był zarazem sprzęgiem typu lejkowego, lecz nieco większym, gdzie sam łącznik między wózkami, zrobiony

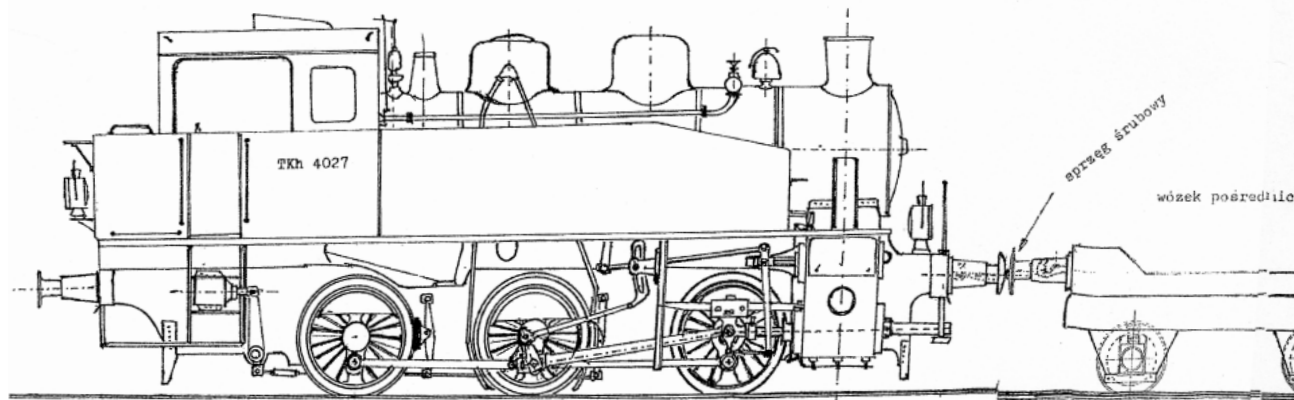
z grubej blachy (50–60 mm), ważył około 40 kg. Blaszany łącznik wchodził w duży prostokątny otwór zderzaka, w którego środku znajdował się przesuwany „kieł”, wchodzący w otwór łącznika.

W dolnej części kieł był połączony z dźwignią, przymocowaną do specjalnej osi ściany czołowej wózka, dzięki czemu można było, stojąc z boku wózka, poruszać dźwignią w dół i do góry, przesuwając tym samym kieł. Dźwignia tuż przy uchwycie miała obciążenie, tak że osoba spinająca ze sobą wózki najpierw podnosiła dźwignię – przesuwając tym samym kieł w otworze zderzaka – a po dojechaniu do drugiego wózka, kiedy łącznik został wsunięty do otworu zderzaka drugiego wózka, opuszczała dźwignię, a wtedy kieł wchodził w otwór łącznika i obydwa wózki były szczipione.

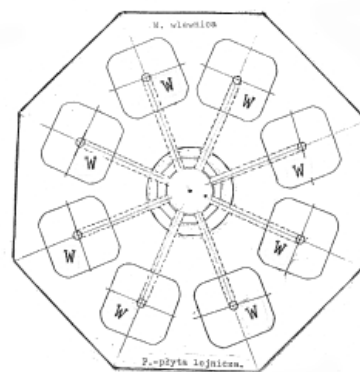
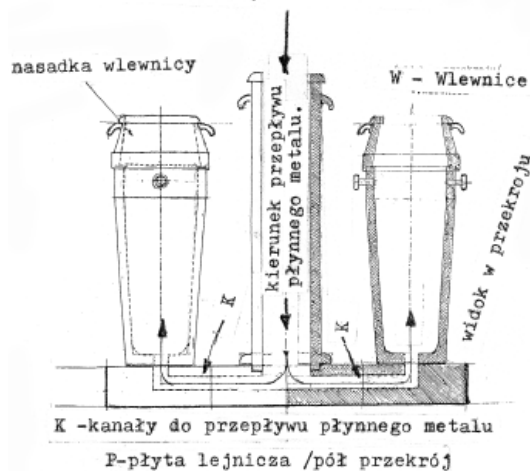
Ażeby przetaczać wózki lejnicze czy też transportowe należące do wydziału stalowni za pomocą normalnotorowych parowozów lub lokomotyw spalinowych, przy parowozie musiały się znajdować wózki pośredniczące.

Wózki pośredniczące miały długość ponad 4 m, wraz ze zderzakami i sprzęgiem centralnym, gdyż na jednej czołownicy tego wózka znajdowały się zderzaki i hak z łącznikiem śrubowym, a na drugiej czołownicy – zderzak centralny ze sprzęgiem lejkowym, takim jak przy wózkach lejniczych i transportowych. Wózek pośredniczący był dwuosiowy, więc w jego skrzyni umieszczano obciążenie, tj. wybrakowane wlewnice lub złom.

Typowy pociąg na stalowni z wózkiem pośredniczącym umożliwiającym doczepienie taboru technologicznego (wózków lejniczych lub transportowych).

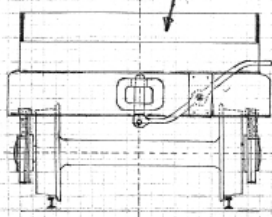


lej w który następuje spust
roztopionej stali z kadzi



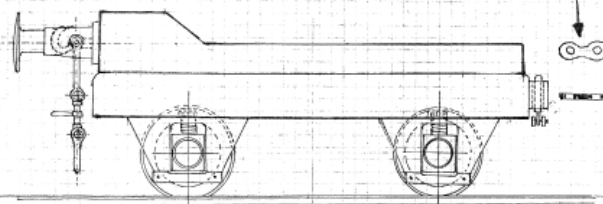
Płyta lejnicza i stojące na niej wlewnice oraz lej, przez który jest wlewana z kadzi roztopiona stal, widok z góry.

Pusta skrzynia wózka podczas eksploatacji winna być naładowana obciążeniem.

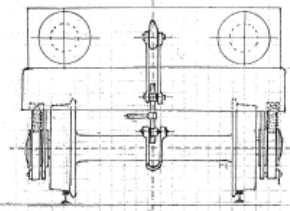


strona czołowa wózka, ze sprzęgiem centralnym od strony taboru technologicznego.

Łącznik sprzęgu centralnego.



Wózek pośredniczący widok z boku



strona czołowa wózka pośredniczącego, od strony lokomotywy.

Wózek pośredniczący między parowozem a taborem technologicznym.

Wózki lejnicze stalowni, zanim trafiły do jej hali lejniczej, musiały być wyposażone w płytę lejniczą, lej (albo „syfon”, jak mówili niektórzy pracownicy), wlewnice z nakładkami, a to wszystko montowano w hali przygotowawczej.

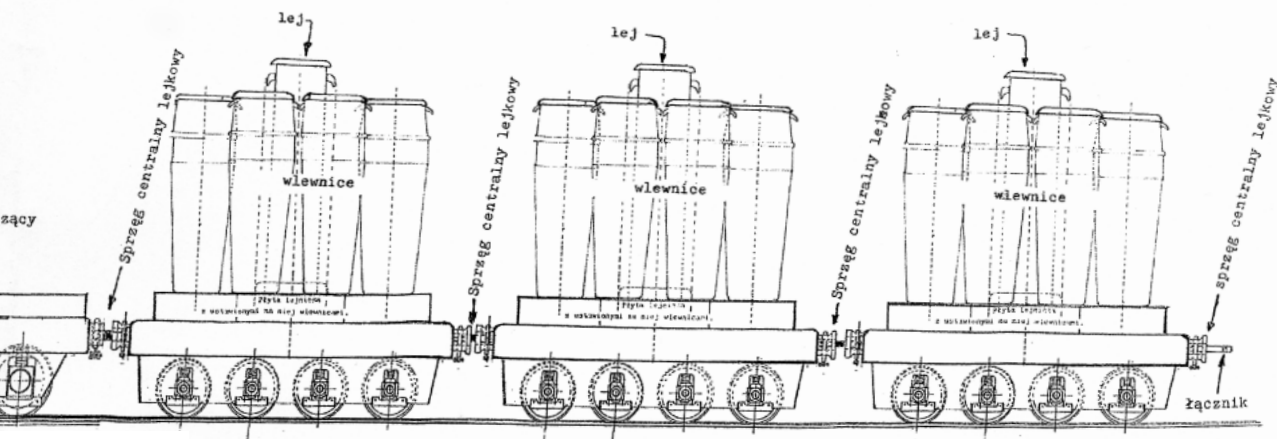
Na wózek nakładano osmiokątną płytę lejniczą z gniazdem na lej pośrodku, od którego promieniście odchodziło osiem kanałów do miejsc z małymi otworami, na które ustawiano wlewnice. Kanały te wykładano gotowymi szamotowymi elementami z okrągłym otworem i lej wstawiano do gniazda. Wszystko zaklejało glinką szamotową lub inną odporną na temperaturę zaprawą. Ostatni szamotowy element włożony w kanałik miał zakończenie fajkowe, pasujące do otworu w dnie wlewnicy. Nad otworem fajkowego zakoń-

czenia ustawiano precyzyjnie otwór dna wlewnicy, którą obkładano od dołu glinką szamotową, uszczelniając w ten sposób wszelkie nierówności.

Kiedy na płycie ustawiono już odpowiednią liczbę wlewnic i je uszczelniono, po wyschnięciu zaprawy szamotowej wózek taki mógł być przedstawiony do hali lejniczej.

Liczba wózków wstawianych parowozem do hali lejniczej stalowni (tor przy podejściu) zależała od wielkości wytopu – mogły to być trzy, cztery wózki, a nawet sześć wózków.

Po spuszczeniu z pieca do kadzi roztopionego metalu kadź przenoszono suwnicą nad przygotowane zestawy wózkowe. Jej otwór spustowy ze specjalną zasuwą obsługiwał doświadczony hutnik, stojący na podejściu i zajmujący





Wycofany z eksploatacji wózek pośredniczący wraz z obciążeniem, a za nim wózek lejniczy wraz ze stojącym lejem do wlewania roztopionej stali. W głębi, z lewej strony hala kuźni, a ze strony prawej nieczynna wieża ciśnień węzła wodnego.

się napełnianiem wlewnic stalą. Płynna stal wlewana z kadzi do leja przechodziła kanalikami do wlewnic i napełniała je od dołu do góry.

Kiedy już wypełniała nadstawki, stojący na podeście hutnik zamykał specjalnym drągiem zasuwę na kadzi i kadź przesuwała się wraz z suwnicą nad lej następnego wózka, a po otwarciu napełniane były wlewnice na kolejnym wózku.

Zajmujący się tym hutnik musiał bardzo uważać, szczególnie kiedy nie udawało się zamknąć zasuwę na kadzi z roztopioną stalą.

Podczas pracy w Hucie Warszawa widziałem kiedyś, jak po napełnieniu pierwszego wózka hutnikowi na podeście nie udało się zamknąć zasuwę na kadzi. Roztopiona stal lała się na wózki, tory i inne przedmioty znajdujące się w pobliżu.



Zniszczenia były ogromne, skutki usuwano przez ponad dwa tygodnie. Dobrze, że znajdującym się w pobliżu pracownikom nic złego się nie stało. Zostały poważnie uszkodzone następne wózki, zniszczeniu uległ również tor w hali lejniczej od wjazdu od Młocin, do prawie połowy hali lejniczej.

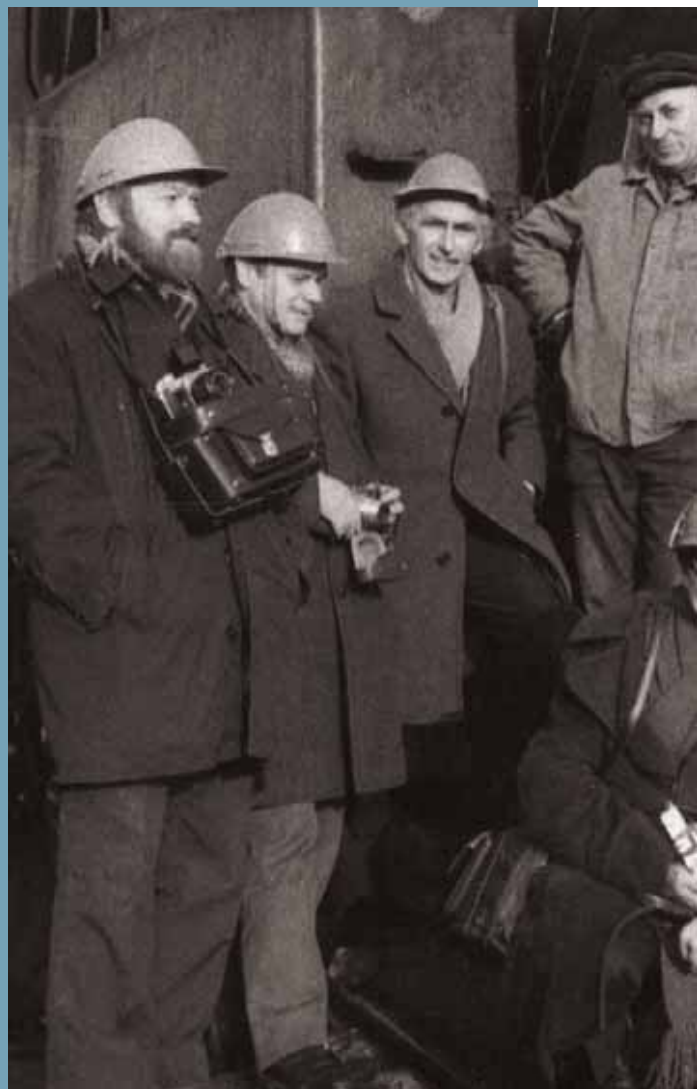
Po nalaniu płynnej stali w hali lejniczej do stojących na wózkach wlewnic trzeba było odczekać 20 minut i dopiero wtedy można było zabierać skład wózków na oddział strypera, gdzie znajdowały się dwie suwnice. Jedna suwnica – zwykła łańcuchowa – zbierała z przywiezionych na wózkach wlewnic same nadstawki, a dopiero druga suwnica – kleszczowa – wyciągała z wlewnic gorące wlewki i z powrotem wpuszczała je do wlewnic. Było to tzw. stryperowanie gorących wlewków – ułatwiało to ich wyjmowanie z wlewnic, w miarę gdy stygły. Taki „wystriperowany skład” pchano do hali pieców wglębnych, gdzie

tamtejsze suwnice kleszczowe wyciągały wlewki z wlewnic i układały je w piecach wglębnych, w których utrzymywała się temperatura około tysiąca stopni. Piece wglębne były magazynem przechowującym gorące wlewki, skąd zabierano je suwnicami na zgniatacz i walcownię.

Trzy parowozy zabierały wózki przygotowane do zalania stalą z hali przygotowawczej do hali lejniczej stalowni, na tor przy podejściu od strony Młocin lub od strony ulicy Kasprowicza. Po zalaniu gorące zestawy przeciągano na stryper, skąd po wystriperowaniu przepychano je do hali pieców wglębnych. Po opróżnieniu wózków z gorących wlewków zabierano je i ustawiano w hali lub przed halą przygotowawczą do odlewów.

Wózki lejnicze ze stalowni wiele lat temu używane jako tabor technologiczny podczas odlewania stali, obecnie przeznaczone na złom.





**MOJA PRACA NA WYDZIALE
KOLEJOWYM HUTY
WARSZAWA**



Grupa miłośników kolei, którzy pozują do pamiątkowego zdjęcia na tle parowozu TKh 5584. Od lewej stoją: Andrzej Brzozowski – prezes Klubu Modelarzy Kolejowych, Tadeusz Dąbrowski i Zbigniew Tyszko – inżynierowie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, inż. Marek Moczulski – redaktor pisma kolejowego „Sygnały”, Jerzy Szeliga – fotograf z Muzeum Kolejnictwa, inż. Andrzej Szymiczek – kustosz Izby Pamięci Elektrycznych Kolei Dojazdowych, przykucnięty: mgr inż. Jerzy Wasilewski, pracownik Ministerstwa Komunikacji, na stopniu parowozu stoi Bogdan Pokropiński – brygadzysta trakcji Wydziału Kolejowego Huty Warszawa. Fot. Dariusz Krakowski, były pracownik Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Pracę na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa – po rezygnacji z pracy w PKP w Parowozowni Warszawa Praga – rozpocząłem 4 marca 1968 roku.

Przez pierwszy miesiąc pracowałem wyłącznie na pierwszej zmianie jako pomocnik maszynisty. Moim zadaniem było zapoznanie się z układem torowym, a także rejonami pracy. Następnie zostałem skierowany do pierwszej brygady, której

brygadzystą był Orłowski, i otrzymałem przydział na parowóz i stanowisko maszynisty.

W normalnych warunkach pracy – gdy były pełne obsady pracowników – na zmianie pracowało 10 parowozów i jedenasty tzw. podmienny.

Pierwszym rejonem pracy była obsługa tzw. gorących wlewków na stalowni (patrz rozdział „Kolej zakładowa obsługująca stalownię”), gdzie używano trzech parowozów, przeważnie TKh

DEPUTAT WĘGLOWY I SORTY MUNDUROWE

Pracownicy Wydziału Kolejowego (tzw. kolejarze) otrzymywali jak kolejarze PKP: deputat węglowy oraz sukienne sorty mundurowe. O ile większość pracowników zamiast deputatu węglowego w naturze wolała pobierać ekwiwalent pieniężny, o tyle sorty mundurowe bardzo się przydawały, gdyż były wykonane solidnie, z granatowego lub czarnego sukna, tak że niektórzy chodzili w nich do pracy lub nosili je w pracy.

Otrzymywano: czapkę rogatywkę, czapkę narciarkę zimową, płaszcz sukieny oraz marynarkę raz na trzy lata, natomiast spodnie co rok.

Kiedy jednak w PKP sorty mundurowe zmieniono z sukienych na szewiotowe, a pracownicy dyrekcji i ministerstwa dostali gabardynowe, huta przestała kupować sorty mundurowe od PKP.

Wprowadzono wówczas za nie ekwiwalent pieniężny, ale większość hutniczych kolejarzy wolała otrzymywać umundurowanie w naturze. Dlatego też dyrekcja huty zawarła umowę z niektórymi zakładami krawieckimi na Bielanach i zainteresowany pracownik szedł z pismem z Wydziału Kolejowego do danego zakładu i zamawiał sobie ubranie z takiego materiału, jakim dysponował dany zakład. Spodnie mógł zamawiać co rok, natomiast pozostałe części ubrania: marynarkę i płaszcz – co trzy lata. Za usługi w zakładzie krawieckim płaciła huta. Ci, którym nie odpowiadało szycie ubrań w zakładzie krawieckim, dostawali ekwiwalent pieniężny.

Buty nadal wydawano w hucie, a były to kamasze lub sztyblety. Pracownicy dostawali też czapki, w które huta gdzieś się zaopatrywała.

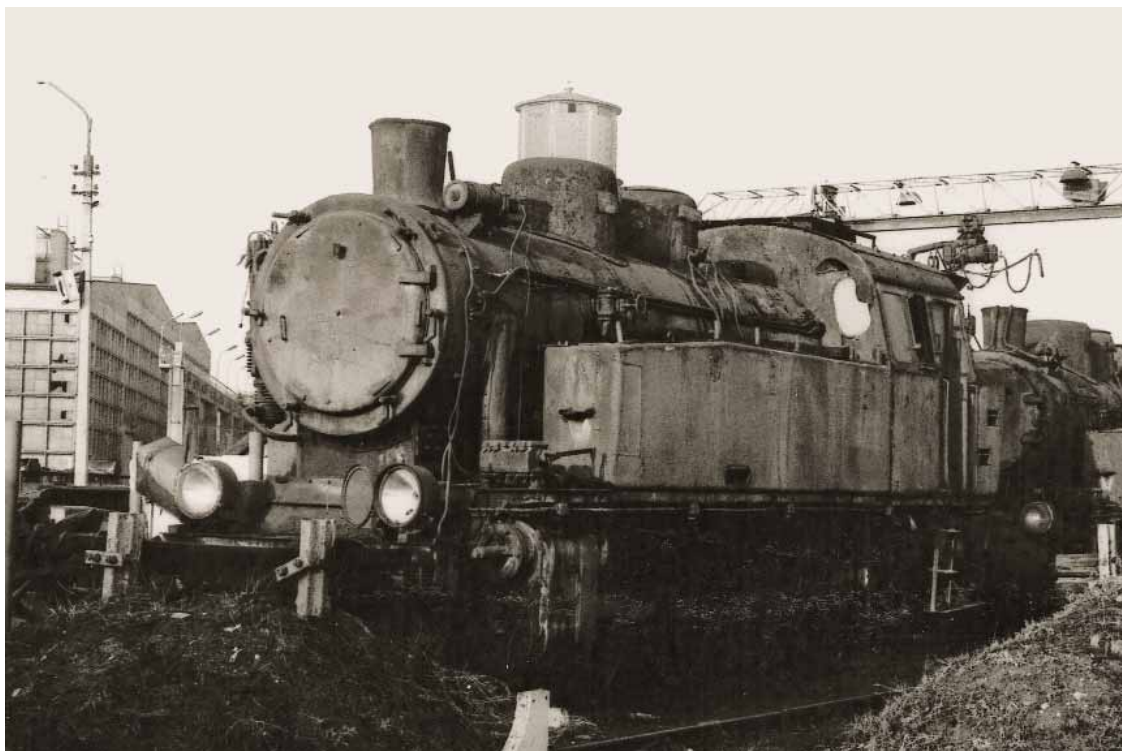
typ Ferrum. Obsługiwało je trzech maszynistów i trzech pomocników oraz drużyny manewrowych: trzech ustawiaczy i trzech manewrowych, więc w sumie 12 pracowników.

Drugim rejonem pracy na stalowni był tzw. wsad od Młocin, gdzie pracował przeważnie

parowóz TKi3 z własną obsługą i drużyną manewrową, w sumie czterech pracowników, do których należało wstawianie wagonów ze złomem i z różnymi materiałami ulepszającymi stal, jak mangan, molibden, nikiel, magnezyt itp., ważonych uprzednio na wadze wagonowej nr 2.

Wycofany z ruchu parowóz TKp 5180 typu Śląsk stoi na terenie parowozowni przy składzie węgla. Z lewej strony widać magazynek olejów.





Wycofane z ruchu parowozy typu Śląsk, TKp 5150 i 5180, stoją przy składzie węgla. Z lewej strony widoczna hala kuźni, a nad parowozami suwnica do węgla.

Po rozładunku tych wagonów w hali należało wyciągnąć z niej puste wagony i odstawić je albo na składowisko złomu w celu ich załadowania, albo do hali ferrostopów, a jeżeli były to wagony PKP – odstawić pod załadunek gotowych wyrobów.

Trzecim rejonem pracy był tzw. wsad od Kasprowicza, gdzie również pracował przeważnie parowóz TKi3 wraz pełną obsadą składającą się z czterech pracowników, którzy mieli podstawić ładowne wagony tzw. podkorytowe (patrz rozdział „Wagony i dźwigi Huty Warszawa”) oraz wszelkie inne do napełniania złomem pieców martenowskich. Opróżnione wagony wyciągano z hali, odstawiano je pod załadunek w odpowiednie rejony, a do hali wtaczano znów wagony załadowane złomem lub materiałami ulepszącymi stal.

Rejon czwarty to były tzw. dodatki, gdzie również pracował przeważnie parowóz TKi3 z pełną obsadą pracowników, którzy mieli obowiązek wyprowadzania z hali stalowni ładownych wagonów gruszek (patrz rozdział „Wagony i dźwigi Huty Warszawa”) od strony Młocin i od strony

ulicy Kasprowicza. Wagony gruszki wypychano na hałdę, gdzie był trudny podjazd, gdyż wzniesienie toru wynosiło aż 35‰. Na hałdzie pracowała specjalna brygada pracowników, którzy przechylali gruszki za pomocą prądu elektrycznego (każdy taki wagon miał silnik elektryczny do przechylania i ustawiania gruszki do poziomu). Opróżnione gruszki należało sprowadzić do huty i podstawić na właściwe tory hali stalowni, od Młocin i od ulicy Kasprowicza.

Wagony gruszki rozładowywano na hałdzie w zimie na pierwszej zmianie, a w porze letniej na pierwszej i drugiej zmianie. Gdy na hałdzie nie było obsad rozładunkowych, wagony gruszki rozładowywano na kafarze nr 2.

Rejon dodatki obsługiwał również wszelkie inne wagony z odpadami hutniczymi, jak radwany czy też dumkary (patrz rozdział „Wagony i dźwigi Huty Warszawa”), które rozładowywano za pomocą sprężonego powietrza ze sprężarki parowozu lub lokomotywy spalinowej. Tego typu wagony ładowano odpadami w różnych halach



Autor książki jako brygadzysta trakcji nadzoruje nabór wody do parowozu TKh 5584. Fot. Dariusz Krakowski.

huty, a także na kafarach nr 1 lub 2. Na kafary trafiały odpady hutnicze dosyć dużych gabarytów, które rozbijano tam na mniejsze części.

Do przewozu odpadów hutniczych używano też wagonów talbotów (patrz rozdział „Wagony i dźwigi Huty Warszawa”), które rozładowywano na hałdzie przez otwierane boczne klapy.

Czasem, kiedy kierownik zmiany widział, że parowóz na dodatkach skończył robotę, dokładał jeszcze obsługę w innych rejonach huty.

Głównym rejonem pracy (oczkiem w głowie kierownictwa) była obsługa Huty Warszawa, a głównie wagonów PKP przyjeżdżających na stację Radiowo, które po rozładunku, a potem załadunku gotowymi produktami huty należało ze stacji Radiowo wysłać w świat. Tu obsługa musiała być najbardziej sprawna, gdyż za przetrzymanie wagonu PKP poza określonym limitem godzin Huta Warszawa musiała płacić kary.

W zasadzie na terenie huty powinny pracować cztery parowozy, ale często z braku pełnych obsad pracowników trudno było skierować je wszystkie do pracy.

Pociągi huty obsługiwały przeważnie parowozy: TKp 5150, TKp 5180 lub Oki 2-63, który chociaż był parowozem do pociągów osobowych, to okazał się bardzo silny i doskonale prowadził pociągi towarowe o ładowności nawet 1500 t.

Jeden z parowozów huty obsługiwał stronę od Radiowa, a mianowicie rozprawdzał wagony na walcownię i obsługę zimnej taśmy, a także pracował dla PBHW. Zebrane do wysłania wagony należało zważyć na wadze nr 1 na stacji Radiowo i przygotować do pociągu na stację PKP Jelonki.

Drugi parowóz ściągał pociągi przybywające z surowcem na stację Radiowo na teren huty po torze nr 1. Przedtem jednak należało z przybywającego pociągu wymanewrować te wagony (przeprowadzić tzw. wyrzutki), które powinny trafić na walcownię lub zimną taśmę od strony Radiowa. Po przyprowadzeniu pociągu na teren huty wagony trzeba było przetoczyć do właściwych odbiorców – do hal lub miejsc rozładunku.

Trzeci parowóz zbierał rozładowane wagony PKP z pociągu i rozstawiał je do hal, gdzie miały być załadowane produktami do wysyłki.

Czwarty parowóz huty zbierał wagony załadowane do wysyłki, ważył je na wadze wewnętrznej nr 2 na terenie huty lub prowadził na stację Buraków, gdzie były ważone na wadze nr 3 i odprowadzane pociągiem na stację Radiowo.

O ile to było możliwe, uruchamiano także parowóz podmienny. Taki parowóz wysyłano za parowóz, który należało sprowadzić na naprawę lub nabór węgla czy wody. Mógł on również zastępować lokomotywę spalinową, którą zabrano na wymianę klocków hamulcowych i nabranie paliwa oraz uzupełnienie oleju.

Jeżeli chodzi o ruch na bocznicach od stacji Jelonki do stacji Radiowo, to tę trasę obsługiwały lokomotywy PKP. Jednak zdarzało się, że lokomotywa PKP ulegała awarii i wówczas zastępowały ją parowozy lub lokomotywy spalinowe Huty Warszawa.

Pociągi – oprócz maszynisty i pomocnika – obsługiwała drużyna manewrowa, która powinna się składać z ustawiacza i dwóch manewrowych. Jednak nie zawsze tak było, gdyż ciągle występowały braki kadrowe, tak że chętnie zatrudniano pracowników w godzinach nadliczbo-

KURSY ZAWODOWE

W Hucie Warszawa organizowano różne kursy zawodowe dla chętnych młodych ludzi, o różnych specjalnościach, w tym dla pomocników maszynisty, a także dla manewrowych. Najczęściej robiono to, gdy było chętnych przynajmniej 20 osób. Niestety z kursantów po przepracowaniu miesiąca lub pół roku pozostawało zaledwie dwóch lub trzech pracowników, a reszta odchodziła z pracy w hucie.

Wraz z wprowadzaniem lokomotyw spalinowych i zastępowaniem nimi parowozów zaczęto organizować kursy maszynistów na lokomotywy spalinowe.

wych, gdzie za przepracowane pierwsze dwie godziny płacono więcej o 50%, a za każdą następną godzinę płacono 100%.

Z czasem, najpierw na parowozach TKp typu Śląsk, a także na TKi3 i OKi2, a potem na wszystkich lokomotywach wprowadzono łączność radiotelefoniczną ze zmianowym kierownikiem



Parowóz TKp 150 na stacji Buraków. Obsługa parowozu, maszynista Stanisław Pietrucha, Zdzisław Kupiec, mały Krzysio Pokropiński i na stopniu manewrowy Wiesio Zdunek.

„SOLIDARNOŚĆ” I STAN WOJENNY W HUCIE WARSZAWA

W sierpniu 1980 roku przez Polskę, szczególnie na Wybrzeżu, przetoczyła się fala strajków. Dnia 28 sierpnia 1980 roku strajk wybuchł również w Hucie Warszawa. Wtedy „[...] załoga huty tworzyła już wysoko kwalifikowany, zgrany zespół o wysokim poziomie świadomości zbiorowej. Nastroje niezadowolenia wśród pracowników huty były związane z fatalną sytuacją społeczno-polityczną kraju”^{*}.

W dniu porozumień sierpniowych 31 sierpnia 1980 roku na terenie Huty Warszawa robotnicy blisko bramy głównej ustawili prowizoryczny ołtarz i krzyż, gdzie ksiądz Jerzy Popiełuszko odprawił dwie msze polowe.

Strajk w Hucie Warszawa szybko się zakończył, a gdy 10 listopada 1980 roku władze PRL wydały zgodę na rejestrację Niezależnego Związku Zawodowego „Solidarność”, struktury tego związku zaczęły powstawać również na terenie huty.

Jednak sytuacja w kraju nadal była napięta, a do huty wpływało mniej zamówień niż przed rokiem 1980, wskutek czego zaczęła spadać produkcja.

Na stację Radiowo przyjeżdżało coraz mniej pociągów z surowcami dla huty, a także coraz mniej towaru wysyłano na zewnątrz.

Czas burzliwych przemian wykorzystywali też ludzie nieuczciwi. Z bólem zaobserwowałem, że

na terenie huty zaczęło się szerzyć złodziejstwo na niespotykaną skalę, szczególnie kradzież cennego złomu kolorowego. Zdarzyło się, że pracownica obsługująca suwnicę poszła do stołówki na śniadanie. Kiedy wróciła, okazało się, że w tym czasie zginęło 30 m kabla zasilającego urządzenie. Kabel „sprzątnęli” złodzieje, którzy na ognisku opalili go z izolacji i sprzedali w znajdującym się za ogrodzeniem huty punkcie skupu złomu.

Na produkcji Huty Warszawa negatywnie odbił się także wprowadzony 13 grudnia 1981 roku stan wojenny.

W Hucie Warszawa wprowadzono wtedy nadzór komisaryczny, wymieniając dyrektorów na nowych, którzy mieli rzekomo lepiej zarządzać zakładem.

Dolne braki kadrowe uzupełniła Milicja Obywatelska, obsadzając stanowiska przypadkowymi osobami, które nigdy nie splamiły się jakąkolwiek pracą. Kierowano ich tam, gdzie brakowało ludzi, najczęściej do rozładunku wagonów. Jednak kiedy stan wojenny trochę zelżał, pracownicy ci szybko puciekali z pracy, natomiast powróciło z więzień lub internowania wielu byłych członków „Solidarności”.

^{*} J. Zieliński, *Bielany. Przewodnik historyczny*, Warszawa 2016, s. 203.

ruchu, który przydzielał poszczególnym drużynom manewrowym pracę do wykonania.

W 1972 roku na Wydziale Kolejowym Huty Warszawa wprowadzono w ruchu ciągłym, dla drużyn lokomotywowych i manewrowych, czterobrygadową organizację pracy. Po kilku dniach pracy na danej zmianie (np. pierwszej) następowało 48 godzin wolnego i przechodziło się na następną zmianę, czyli w ciągu miesiąca pracowało się średnio około 200 godzin. Praca ciągła w systemie czterobrygadowym sprawdzała się już wcześniej w wielu hutach na Górnym Śląsku.

W związku z wprowadzeniem systemu czterobrygadowego awansowałem na brygadzistę maszynistów i pomocników w nowo utworzonej IV brygadzie, więc przybyło mi obowiązków służbowych. Spoczęła na mnie także większa odpowiedzialność. Moja brygada składała się z 13 maszynistów, 10 pomocników maszynisty oraz operatora dźwigu.

Tymczasem produkcja w Hucie Warszawa szła pełną parą. Zakład zatrudniał około 11 000 pracowników i przodował w produkcji stali wysokogatunkowej.

DYREKCJA HUTY WARSZAWA POMAGA PRACOWNIKOM

W 1980 roku dyrekcja Huty Warszawa, wobec utrzymujących się trudności z zaopatrzeniem się w żywność (głównie z kupnem mięsa), wpadła na doskonały pomysł założenia pod miastem hodowli świń. Zaczęto dla nich zbierać wszystkie zlewki i odpady żywności z zakładowych stołówek. Mięso sprzedawano w kilku punktach handlowych, powstałych dla poszczególnych wydziałów.

My, pracownicy huty, otrzymywaliśmy kartki na zaopatrzenie w wyroby mięsne i mięso, a także inne towary, których brakowało na rynku krajowym, jak pościel, firanki, naczynia porcelanowe lub emaliowane itp.

W połowie lat 70. zaczęło do huty przybywać coraz więcej pociągów z surowcem i tyle samo musiało odejść z gotowymi materiałami. Odsyłało także do PKP puste wagony, których pracownicy nie zdążyli załadować.

Na stację Radiowo przybywały coraz częściej pociągi tak długie, że prowadziły je dwie lokomotywy, a niejednokrotnie przyprowadzane były lokomotywami liniowymi serii St 43, zakupionymi przez PKP w Rumunii. Pociągi z Jelonek czasami wręcz nie mieściły się w torach stacji Radiowo, więc zdarzało się, że należało je wciągać aż na teren huty, rozczepiać i odczepione wagony wstawiać na sąsiedni tor.

Tempo pracy wciąż rosło.

Wszystko to sprawiało, że pracy w każdej brygadzie byłoby nawet dla 25 osób. A przecież należało wykorzystać zaplanowane urlopy, a w razie choroby – pójść na zwolnienie (przy ówczesnych ostrych zimach o przeziębienie nie było trudno). Ponadto, gdy wysyłano do naprawy parowozy, przydzielano do jednego środka trakcyjnego aż dwóch konwojentów. Jako brygadzysta wszelkie braki kadrowe uzupełniałem zatrudnianiem pracowników z pozostałych brygad – kiedy mieli

wolny dzień lub też po godzinach, kiedy kończyli zmianę lub mieli ją zacząć – na cztery godziny nadliczbowe.

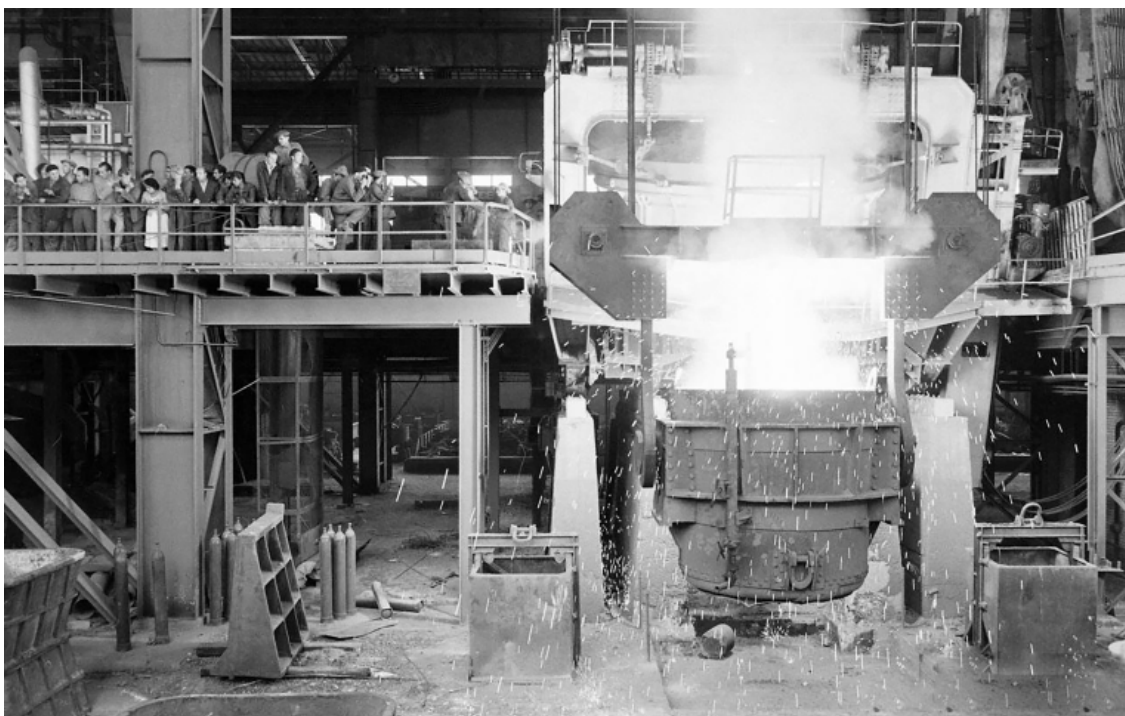
Obsługując stalownię, nie wolno było używać lokomotyw spalinowych podczas przetaczania wózków z gorącymi wlewkami (zakaz BHP). Bywało jednak i tak, że jeżeli w czasie śnieżnych zim z obiegu wypadł któryś z parowozów zatrudniony na stalowni, używałem tzw. trakcji podwójnej dwóch lokomotyw serii SM 30, i trzeba powiedzieć, że te złączone lokomotywy całkowicie sobie dawały radę w pracy na tzw. gorących zestawach. Oczywiście maszyniści wiedzieli, że nie wolno stawać obok znajdujących się na sąsiednim torze gorących zestawów.

Traf chciał, że w 1974 roku Wydział Kolejowy otrzymał nową lokomotywę spalinową serii 401 Da-128 prosto z Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie.

Lokomotywa była trzyosiowa, miała zestawy kołowe połączone wiązarami, a jej silnik wysokoprężny napędzał prądnicę, z której prąd poruszał dwa silniki elektryczne, napędzające zestawy kołowe skrajne (środkową oś bez silnika elektrycznego napędzały wiązary). Lokomotywa była dosyć „sztywne”, jak to się mówi w fachowym żargonie, i chociaż w instrukcji podano prędkość maksymalną 60 km/h, to nie odważyłbym się jeździć po torach Huty Warszawa z taką prędkością. Kierownictwo Wydziału Kolejowego nawet nie udzieliło żadnych wskazówek co do rejonu, w jakim ma pracować, ani do jakich robót jej używać.

Akurat przejmowałem pracę na drugą zmianę i przekazujący mi służbę brygadzysta poinformował mnie, że parowozy TKh na stalowni nie zostały na pierwszej zmianie „kanałowane” z powodu awarii suwnicy węglującej, a w dodatku było kilka wykolejeń, więc nie udało się tych parowozów podmienić.

Tak się złożyło, że miałem w rezerwie jednego maszynistę (a już wprowadzano system jednoosobowej obsługi lokomotyw spalinowych) i tę nową lokomotywę 401 Da-128, więc kiedy o godzinie 15 kierownictwo Wydziału Kolejowego



poszło po pracy do domu, postanowiłem właśnie tej lokomotywy użyć jako podmiennej na stalowni. Zaprowadziłem ją na stalownię, maszynistę poinstruiowałem, żeby nie stawał przy wlewkach gorących na sąsiednim torze, i zacząłem sprowadzać parowozy ze stalowni na kanał, gdzie każdy parowóz został nawęglowany i posmarowany, a jego palenisko oczyszczono. W ten sposób wszystkie parowozy na terenie stalowni przygotowano do dalszej pracy.

Debiut lokomotywy 401 Da-128 w stalowni był bardzo udany, gdyż dobrze wpisywała się w łuki na krzywiznach toru i doskonale ciągnęła nawet 18 wózków załadowanych gorącymi wlewkami, co bardzo spodobało się „mistrzowi” nadzorującemu pracę w stalowni, który rozreklamował używaną tu lokomotywę spalinową. Oczywiście po zakończonej pracy około godziny 21 lokomotywa zjechała do parowozowni, a ja przekazałem zmianę kolejnemu brygadziście i też poszedłem do domu.

Po przyjeździe do pracy następnego dnia zostałem wezwany do szefa wydziału na dywanik.

Zapytał mnie, dlaczego dopuściłem się czegoś, co jest zabronione. Odpowiedziałem, że skoro sprowadzono lokomotywę, która nie nadaje się do pracy w hucie, to należy ją oprawić w ramki i się jej przyglądać. Podkreśliłem, że moim zdaniem tego typu lokomotywy nadają się do obsługi stalowni, o ile przetaczanie taboru technologicznego nie przekracza prędkości 10 km/h, no i oczywiście należy bardzo uważać, żeby lokomotywa nie stała obok zestawów gorących na sąsiednim torze. Jakoś widocznie przekonałem moje szefostwo, bo już inne lokomotywy tego typu, które w następnych latach dostarczano Wydziałowi Kolejowemu, były używane w stalowni i zastąpiły pracujące tam parowozy.

Huta Warszawa w 1980 roku pracowała na pełnych obrotach, produkując rocznie 1,8 miliona ton stali i zatrudniając 11 000 pracowników, co warto porównać z poprzednim okresem: rok 1965 – produkcja 680 000 ton przy zatrudnieniu około 9000 pracowników, rok 1970 – produkcja 1,2 miliona ton przy zatrudnieniu około 10 000 osób. Tak więc produkcja rosła niemal z każdym rokiem.

Stal wysokogatunkową – finalny produkt huty, wysyłano do Republiki Federalnej Niemiec, Jugosławii i Związku Radzieckiego, a nawet do krajów Trzeciego Świata.

Kiedy po „karnawale Solidarności” wprowadzono stan wojenny, w Hucie Warszawa znacząco spadła produkcja, gdyż następowały przerwy w dostawie energii elektrycznej i dowożono coraz mniej złomu, ponieważ rząd zgodził się na wysyłanie go za granicę. Ponadto zrywano zobowiązania kooperacyjne i zalegano z płatnościami, a relacje cen zaopatrzenia i zbytu były niekorzystne, gdyż za podstawę przyjęto tzw. ceny transakcyjne.

Te negatywne zjawiska doprowadziły do zmniejszenia ilości sprzedawanej stali – w okre-

sie od 1982 do 1989 roku sprzedano jej o połowę mniej, co doprowadziło do obniżenia rentowności zakładu z 22% do 9%.

Z braku pracy niektóre wydziały huty zamknięto, a ludzi zaczęto zwalniać. Wielu z tych, którzy mieli przepracowane 40 lat, odeszło na wcześniejsze emerytury.

W tym czasie na Wydziale Kolejowym uruchamiano na pierwszej zmianie dwie lokomotywy na terenie huty i dwie na stalowni. Na zmianach drugiej i trzeciej uruchamiano tylko dwie lub trzy lokomotywy. Bywało też tak, że na zmianie trzeciej pracowała zaledwie jedna lokomotywa.

Kiedy w 1989 roku upadł mur berliński, a w Polsce nastąpiła transformacja ustrojowa, zaczęto mówić o prywatyzacji Huty Warszawa.

Teren parowozowni.
Parowóz TKh 5584
z dźwigiem EDK 50,
przygotowany do
wyjazdu do awarii.



Ponadto wygaszono trzy piece martenowskie i uruchamiano tylko dwa lub trzy piece elektryczne, w zależności od tego, ile wytopów zamierzano wykonać.

Pomimo tak wielu trudności jeszcze w 1990 roku Huta Warszawa wypracowała 162 miliony zł zysku, ale pogarszanie się wyników finansowych uniemożliwiło spełnienie żądań płacowych załogi huty.

Spowodowało to odpływ pracowników: jeszcze w 1985 roku huta dawała pracę 9542 osobom, a w 1990 roku już tylko 6400.

Gdy zaczęto mówić, że do przejęcia warszawskiej huty przygotowuje się włoska firma Lucchini, ja też skorzystałem z tego, że miałem już przepracowane w kolejnictwie 40 lat, i z dniem 1 września 1992 roku odszedłem z huty na zasłużoną emeryturę.

Teren parowozowni i widoczne kanały oczyszczkowe i rewizyjne, a z lewej strony parowóz TKh 5584, dalej lokomotywa SM 30 z agregatem wytwarzającym prąd. Widać też suwnicę do załadunku węgla oraz fragment magazynu olejowego.





Nabór wody
z żurawia na terenie
parowozowni
do parowozu typu
Ferrum TKh 5584.



PRYWATYZACJA I MODERNIZACJA HUTY WARSZAWA



Brama główna Huty Warszawa.
Zdjęcie archiwalne. commons.wikimedia.org.

Już we wrześniu 1991 roku podpisano list intencyjny, w którym poinformowano o możliwości przekazania 51% akcji warszawskiej huty włoskiej firmie Lucchini.

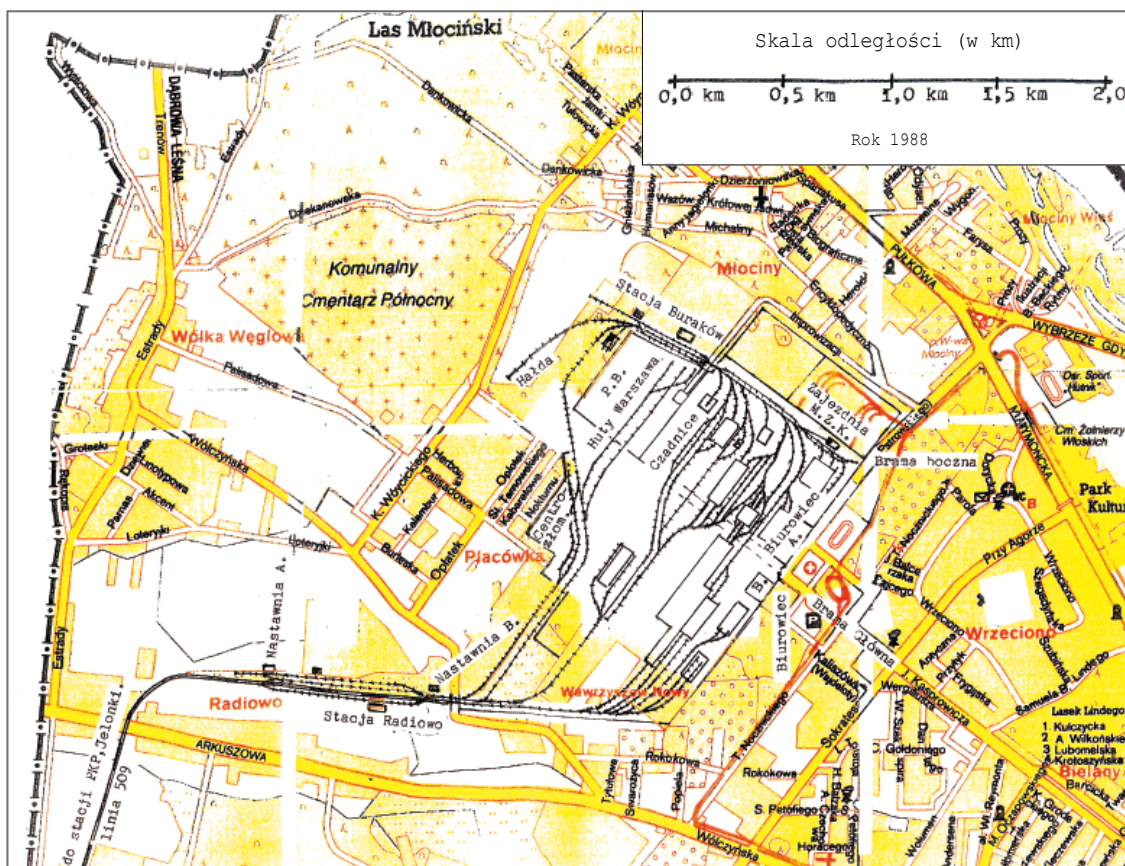
Negocjacje z nowym inwestorem trwały kilka miesięcy i dopiero 7 maja 1992 roku zawiązano spółkę o nazwie Huta Lucchini Warszawa Sp. z o.o., a całą hutę sprzedano Włochom za 27 milionów dolarów.

HUTA LUCCHINI WARSZAWA

Nowy właściciel zadeklarował zainwestowanie w modernizację warszawskiej huty około 200 milionów dolarów, co umożliwiłoby utrzymanie miejsc pracy na ówczesnym poziomie.

Modernizacja zaczęła się w 1995 roku, wraz z budową nowej stalowni z piecem elektrycznym szybkiego odlewania stali typu EAF 80. Stopniowo jednak przeprowadzono znaczną redukcję

Układ torów Huty Warszawa w 1989 r. przed prywatyzacją.



zatrudnienia, tak że do 2000 roku pozostało już tylko 1800 pracowników.

Nową stalownię uruchomiono w 2001 roku i jednocześnie przystąpiono do modernizacji walcowni gorących, gdzie w 2002 roku oddano do produkcji dwie linie wykańczające odlaną stal w gotowe półprodukty.

Również w 2001 roku obok huty (osiedle Placówka) powstał nowy zakład wytwarzający osie i koła do wagonów kolejowych na bazie stali z Huty Lucchini Warszawa. W związku z przygotowaniem terenu pod budowę nowej walcowni w grudniu 2005 roku wysadzono w powietrze sześć kominów stojących przy halach, które już rozbierano.

HUTA ARCELORMITTAL WARSZAWA

W 2005 roku warszawską hutę przejął koncern z Luksemburga Arcelor i odtąd zakład miał nową nazwę: Arcelor Huta Warszawa Sp. z o.o., ale już

rok później nastąpiło połączenie z indyjskim potentatem przemysłu hutniczego na świecie, Mittal Steel, którego właścicielem jest brytyjski biznesmen Lakshmi Mittal i powstała ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o.

W krótkim czasie ArcelorMittal przejął huty polskie: w Krakowie, Sosnowcu, Dąbrowie Górniczej, Świętochłowicach i Chorzowie, a także Zakłady Koksownicze w Zdziechowicach produkujące najwięcej koksu w Europie, bo aż 4, 2 miliona ton w ciągu roku. Ogółem ArcelorMittal zatrudnia w Polsce ponad 11 000 pracowników, a wraz ze spółkami zależnymi około 14 000 osób.

Obecnie ArcelorMittal jest producentem stali w 60 krajach na świecie.

W 2006 roku ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. rozpoczął dalszą modernizację zakładu i we wrześniu 2008 roku oddano do użytku nową walcownię prętów stalowych, stosowanych w budow-

nictwie. Przewycięziono kryzys w światowym przemyśle stalowym, jaki nastąpił w 2009 roku, i obecnie warszawska huta wytwarza rocznie od 500 do 570 tysięcy ton stali wysokogatunkowej, zatrudniając 450 osób.

Ponieważ wiele zbytecznych hal i obiektów rozebrano, opracowano plan zmniejszenia powierzchni huty z ponad 200 do 100 ha.

W dawnej hali pieców węglanych rozpoczęła pracę nowy oddział tzw. kęsów z COS, co umożliwiło rozbiórkę dawnej walcowni grubej i walcowni średniej. W związku z tym w 2014 roku wysadzono w powietrze dwa kominy obok rozbieranej hali walcowni grubej. W 2015 roku na terenie stalowni uruchomiono nowy piec elektryczny typu DONARC.

Ogółem na modernizację huty wydano już 220 milionów euro, czyli około miliarda zł.

ZMNIJSZONE ZAPOTRZEBOWANIE NA TRANSPORT KOLEJOWY

Z modernizacją huty, a zwłaszcza nową technologią produkcji stali, wiąże się mniejsze zapotrzebowanie na hale i obiekty (z których wiele rozebrano), a tym samym na obsługujący je transport kolejowy.

Zmniejszyła się więc długość torów kolejowych, a także wielkość taboru Wydziału Kolejowego, oznaczanego nowym skrótem „PLT”.

TABOR

Po przejęciu Huty Warszawa przez koncern włoski Lucchini w 1992 roku ruch kolejowy w Hucie Lucchini prawie zamarł, a na stanie ówczesnego Wydziału Kolejowego znajdowało się: 19 lokomotyw spalinowych, dwa dźwigi kolejowe zbudowane w Zakładach im. Kirowa w Lipsku: EDK 50

Czynna lokomotywa spalinowa SM 42-2392 z wmontowanym urządzeniem do zdalnego sterowania.





Budynek stacji Radiowo, miejsce przyjazdu pociągów do Huty ArcelorMittal, jak również wyprawiania w świat pociągów z gotowymi wyrobami huty.

i EDK 1000, dwa małe dźwigi przebudowane z koparek gąsienicowych a poruszające się samoczynnie po torach, odśnieżarka już trzeciej generacji, dwuosiowa, zbudowana według projektu inżynierów z resortu hutnictwa (drugą, czteroosiową, po uszkodzeniu złomowano), agregat prądotwórczy na platformie kolejowej dwuosiowej oraz dwa wózki motorowe WM 10, pracujące u torowców jako drezyny.

Z wymienionego wyżej taboru sprzedano dźwig kolejowy EDK 1000.

W 2019 roku Wydział Kolejowy Huty ArcelorMittal posiadał cztery lokomotywy spalinowe czynne, z urządzeniem zdalnego sterowania, które były naprawiane albo w NEWAG-u w Nowym Sączu, albo w firmie TABOR w Dębicy.

HUTA SIĘ ZMNIEJSZA

Pod budowę huty w 1952 roku zajęto 227 ha ziemi, której właściciele zostali wywłaszczeni. Huta, po przejściu na nową technologię produkcji i związanej z tym rozbiórce wielu niepotrzebnych już obiektów, a także torów kolejowych, wyzbywa się części gruntów.

Po dłuższych negocjacjach miasto odkupiło teren leśny ze stacją Buraków, który stanie się częścią chronionego od 2002 roku Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Dęby Młocińskie”.

Huta chciała odstąpić dużą halę wraz z torami Muzeum Kolejnictwa w Warszawie – można by w niej pomieścić wiele parowozów, ale Muzeum nie było tym zainteresowane.

Są to następujące lokomotywy: SM 42-2193, SM 42-2392, SM 42-2557 i lokomotywa trzyosio-wa: 400 Da-380. Jako magazyny części zamien-nych stoją nieczynne: 401 Da-229 i 401 Da-418. Na terenie lokomotywowni znajdują się: dźwig kolejowy EDK 50, odśnieżarka wirnikowa (trzecia w historii Wydziału Kolejowego), agregat prądo-twórczy, trochę wózków lejniczych ze stalowni wraz z wózkiem pośredniczącym, kilka wagonów wewnętrznych tzw. iksówek i wagon talbot.

Wiadomo, że zostały sprzedane do PHU Loko-motiv: w 2010 roku trzy lokomotywy serii SM 42 z numerami bocznymi 2108, a w 2012 roku loko-motywy 2230 i 2515.

Pozostałe lokomotywy: SM 42-2013, 2041, 2121, 7950 oraz SM 30-895, 1071 i SM 30-1080, a także 401 Da-128, 297, Ls 40-3537 oraz Ls 40-3638 zostały prawdopodobnie złomowane. Na złom przeznac-zono również dwa wózki motorowe WM 10 uży-wane jako drezyny, a także dwa małe dźwigi.

TORY I INFRASTRUKTURA

Skasowano stację Buraków wraz z torami i bu-dynkiem stacyjnym, zlikwidowano nowy kafar nr 2, wagę kolejową nr 3, a także tor nr 201 oraz tor na hałdę.

Powstała jednak bocznicą od Jelonek na km 0,050 do CTL Maczki Bór. Ta bocznicą, zrodzona na fali zmian w Hucie Warszawa, jest przeznac-zona do konserwowania i serwisowania bocznic kolejowych w Polsce. Spółka ta zarządza obec-nie bocznicami kolejowymi w: KWK Mysłowice, KWK Wesoła, KWK Wirek, Elektrownia w Połań-cu i Huta ArcelorMittal Warszawa.

Bocznicą od stacji Jelonki do Huty Warszawa miała sześć przejazdów kolejowych w skrzyżo-waniu z drogami kołowymi, a były to ulice: Po-wstańców Śląskich, Lazurowa, Kocjana, Radiowa, Arkuszowa i przy hucie – Wólczyńska. Przejazdy strzeżone znajdowały się przy ulicach: Powstań-ców Śląskich, Lazurowej, Arkuszowej oraz przy

Dawna nastawnia B, usytuowana od strony wjazdu do huty, obecnie nastawnia dysponująca.





Budynek Wydziału Kolejowego „PTr” Huty Warszawa od strony wjazdowej torów do wnętrza hal. Tor prawy służył głównie do naprawy wagonów, lewy przeznaczony był dla parowozów i lokomotyw spalinowych. Przed halą stoi czynna lokomotywa SM 42-2193, już z zainstalowanym urządzeniem do zdalnego sterowania.

Wólczyńskiej, obsługiwane z nastawni B, stojącej na stacji Radiowo od strony huty. Obecnie ulice Powstańców Śląskich i Lazurowa przechodzą nad torem po wiadukcie, natomiast przejazdy przy ulicach Arkuszowej i Wólczyńskiej są strzeżone. Przejazd przy ulicy Wólczyńskiej obsługuje w porze dziennej nastawnia B, natomiast w pozostałych godzinach jest szlaban obsługiwany przez drużynę manewrowe.

Przejazdy przy ulicach Kocjana i Radiowej są nadal niestrzeżone, ale mają sygnalizację świetlną.

Linia bocznica zbudowana w 1952 roku od stacji Jelonki do stacji Radiowo przy Hucie Warszawa nosi obecnie, po wielu zmianach, nu-

mer 939. Zmodernizowano również w pewnym stopniu stację Radiowo. Zlikwidowano nastawnię A jako główną dysponującą i całkowicie ją rozebrano. Usunięto także semafor kształtowy dla wjazdu od stacji Jelonki wraz z tarczą ostrzegawczą, które zastąpiono sygnalizacją świetlną. Nastawnia B przejęła funkcję nastawni dysponującej – otrzymała taką tablicę informacyjną.

Rozebrano dawny tor wyciągowy nr 5 wraz z dawną wagą wagonową, a zamiast niej zbudowano wagę wagonową tzw. magnetyczną przy torze nr 3, blisko budynku stacyjnego.

Zlikwidowano wszystkie tarcze zaporowe, a zamiast niektórych z nich wprowadzono tarcze manewrowe świetlne, dające światło w kolorze niebieskim.

Zamknięto dla ruchu tor nr 301, prowadzący na Centrozłom, rozbierając jego kawałek przy dawnej nastawni B i ustawiając przed przejazdem mały kozioł oporowy. Lokomotywy z huty jadące



po wagony z przygotowanym złomem dla stalowni jadą po torze nr 1 do stacji Radiowo, a następnie wjeżdżają na tor 201 i jadą po nim na Centrozłom, zabierają przygotowane wagony, wypychają je na stację Radiowo, a potem ciągną je do stalowni.

SAMOCHÓD WYGRYWA Z KOLEJĄ

Jeszcze przed 1992 rokiem do Huty Warszawa przybywały całe pociągi wiozące surowce takie jak złom, materiały ulepszające stal, węgiel dla czadnic, wapno, a także gotowe wlewki w celu ich przetopienia i ulepszenia struktury chemicznej.

Również koleją wysyłano z huty gotowe wlewki o ulepszonej strukturze stali, gotowe wyroby walcowane jak pręty, kształtowniki, blachy oraz taśmy stalowe.

Obecnie gotowe wyroby są wywożone z huty samochodami ciężarowymi, prosto z magazynów, w które przekształcono niektóre hale.

Wcześniej są ważone na wadze magnetycznej ustawionej na terenie huty.

Zmiany, jakie dokonały się na Wydziale Kolejowym huty na przestrzeni lat, tak podsumowuje obecny kierownik tego wydziału Grzegorz Bieńko: „W 1989 roku Wydział Kolejowy posiadał 24 lokomotywy oraz 222 wagony wewnętrzne, do obsługi było około 40 km torów, a ogólna liczba pracowników wynosiła około 150 osób. Obecnie jest 26 pracowników, 4 lokomotywy, 86 wagonów wewnętrznych i do obsługi pozostaje około 36 km torów”.



Wjazd od Młocin do dawnej hali lejniczej stalowni, gdzie obecnie jest magazyn wyrobów gotowych.



Hutnicy przy pracy.
commons.wikimedia.org.



Zachodnio-południowa ściana boczna
budynku Wydziału Kolejowego
z wejściem do holu zegarowego.



Budynek Wydziału Kolejowego, widok od strony północno-zachodniej, na dole okna pomieszczeń mistrza warsztatu, a na górze głównego kierownika ruchu zmianowego i brygadzystów trakcji.



Ściana boczna budynku Wydziału Kolejowego – sześć okien górnych to dawne biura i gabinet kierownika wydziału, a dolne okna to szatnia pracowników warsztatu, stołówka i kuźnia.



Nowoczesna waga elektroniczna do ważenia wagonów towarowych podczas ruchu z małą prędkością, ustawiona na stacji Radiowo blisko budynku stacyjnego.

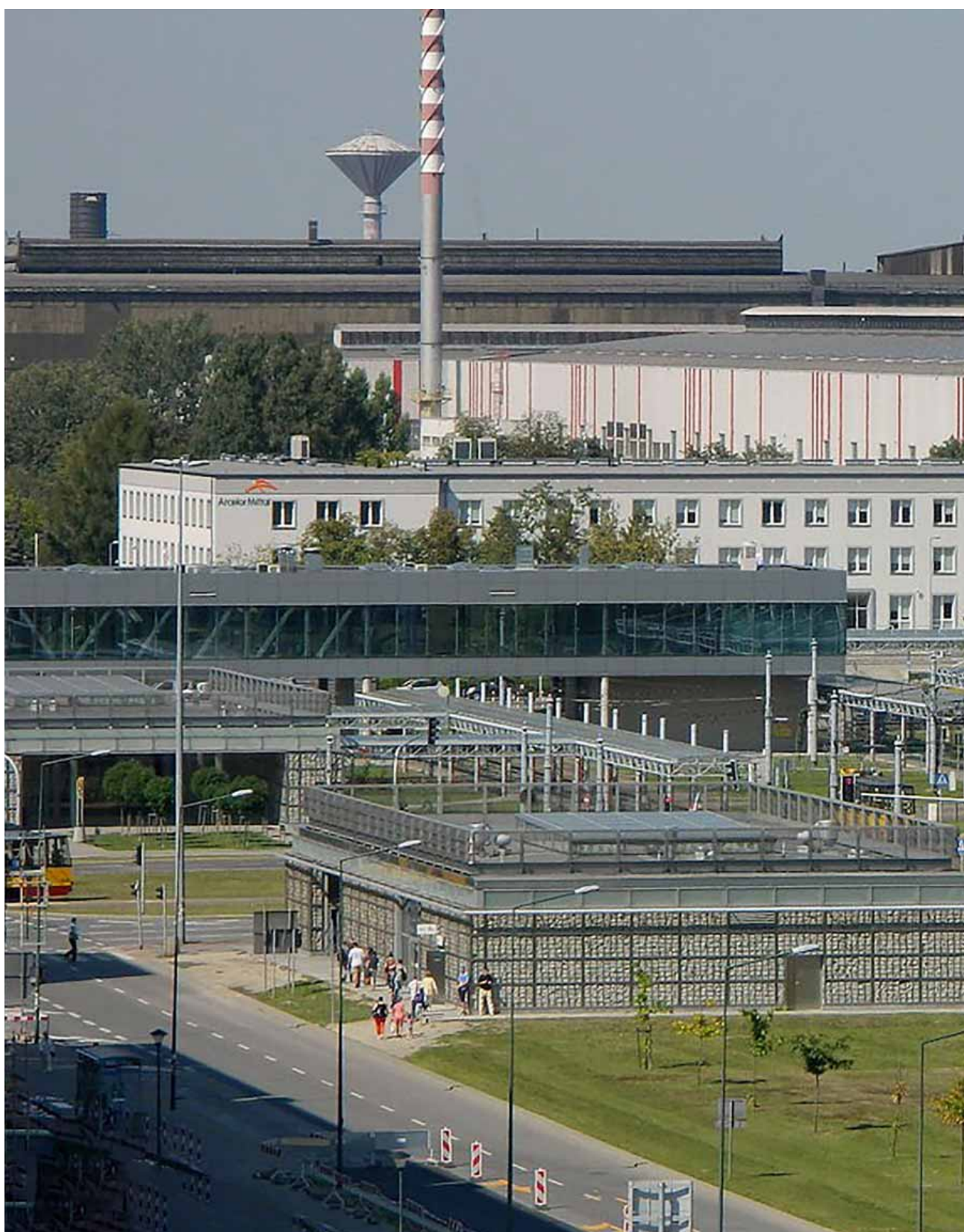




Kafar nr 1 nazywany
też starym kafarem.

Wyjazd z terenu Wydziału Kolejowego na tory Huty Warszawa. Widoczny
w głębi budynek to część pomieszczeń Wydziału Kolejowego od 1983 r.,
gdzie na parterze mieściła się stołówka, na piętrze biura, na drugim
piętrze szatnia, a na wieży stanowisko zmianowego kierownika ruchu.





Widok na Hutę
ArcelorMittal Warszawa
od ul. Kasprowicza.
commons.wikimedia.org.



BIBLIOGRAFIA

Archiwum Akt Nowych: 1445 MK / Biuro Wojskowe W III/1.C II/93/T84 Rozbudowa bocznic od st. Warszawa Gdańska oraz modernizacja linii: Warszawa– Młociny–Łomianki–Palmiry.

Bełcikowski Jan, Laczysław Aleksander, *Z dziejów i z doświadczeń 1-pierwszej Spółdzielni Mieszkaniowej „Zdobycz Robotnicza”, 1927–1928*; dostęp 23.11.2020 http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/Content/72180/00077708_-_Z-dziejow-i-z-doswiadczen-owej-Zdobycz-Robotnicza-_.pdf.

Burzyński Marian, *Między Powiśle a Starówką*, w: „Moje wojenne dzieciństwo”, Wydawnictwo Fundacja: Moje Wojenne Dzieciństwo, Warszawa 2008, t. 8, s. 13; dostęp 23.11.2020 http://www.mojewojennedziecinstwo.pl/pdf/08_burzynski_miedzy.pdf.

Czasopismo dla pracowników Huty ArcelorMittal w Warszawie, nr 1 (2008)– nr 39 (2018), nr 26 z grudnia 2019 r. (wywiad z kierownikiem Wydziału Kolejowego „PLT” – Grzegorzem Bieńką).

Engelking Barbara, Leociak Jacek, *Getto warszawskie. Przewodnik po nieistniejącym mieście*, IFiS PAN, Warszawa 2001.

Herz Lechosław, *Puszcza Kampinoska. Przewodnik*, Oficyna Wydawnicza REWASZ, Pruszków 2006.

Lijewski Teofil, Koziarski Stanisław, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995.

Pacult Józef, *Jak oddano stołeczną Hutę*, Tygodnik Przegląd, dostęp 18.11.2020 <https://www.tygodnikprzeglad.pl/jozef-pacult-jak-oddano-stoleczna-hute/>.

Trzcńska Maria, *Obóz zagłady w centrum Warszawy – KL Warschau*, Wydawnictwo Polwen, Radom 2002.

Pokropiński Bogdan, *Lokomotywy spalinowe budowy polskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.

Pokropiński Bogdan, *Koleje gruzowe w Warszawie*, „Świat Kolei”, 2017, nr 5 i 6.

Pokropiński Bogdan, *Parowozy normalnotorowe budowy polskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2006.

„Stolica”, roczniki 1945–1950.

Zieliński Jarosław, *Bielany. Przewodnik historyczny*, Wydawnictwo RM, Warszawa 2016.



Koleje bielańskie

Bogdan Pokropiński

Copyright © 2020 Wydawnictwo RM
All rights reserved

Wydawnictwo RM, 03-808 Warszawa, ul. Mińska 25
rm@rm.com.pl, www.rm.com.pl

Redaktor prowadzący: Irmina Wala-Pegierska
Redakcja: Mirosława Szymańska
Korekta: Justyna Mrowiec

Projekt graficzny książki i okładki, nadzór graficzny: Grażyna Jędrzejec

Zdjęcia i ilustracje: zbiory Autora, jeśli nie zaznaczono inaczej

Rysunki parowozów i lokomotyw: inż. Edward Pokropiński

Redaktor techniczny: Anna Nieporęcka

Skład: Marcin Fabijański

Druk i oprawa: Drukarnia READ ME w Łodzi

ISBN 978-83-8151-388-3

Bezpłatne wydawnictwo Urzędu Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy



bielańska
FOTOTEKA

f facebook.com/bielanskafototeka

**TWÓRZ Z NAMI
FOTOHISTORIĘ
BIELAN**



Hutnik przy wskaźnikach kolejowych na terenie Huty Warszawa

Zbieramy archiwalne zdjęcia z życia dzielnicy i jej mieszkańców.

Zachęcamy do przejrzenia domowych albumów.

Chcemy pokazać, jak Bielany wyglądały 20, 50 czy 100 lat temu.

Czekamy na Wasze zdjęcia

tel. 22 443 47 62 lub bielany.fototeka@um.warszawa.pl



dzielnica
Bielski



Młociny





Bogdan Pokropiński – znawca i pasjonat „dróg żelaznych”, autor ponad 20 książek poświęconych m.in. historii polskiego taboru kolejowego – przybliży nam nieoczywiste związki Bielania i Żoliborza z koleją. Opisuje nie tylko historię różnych linii kolejowych w tej części Warszawy, ale także szczegółowo charakteryzuje ich tabor.

Przed wojną mieszkańcy Bielania i Żoliborza mogli krótko korzystać z tzw. kolei młocińskiej, a warszawiacy z innych części stolicy na weekendowe wyprawy na Młociny oprócz parostatkami wybierali się przeciwpowodziową kolejką wąskotorową. Chociaż kolej nigdy nie stała się tutaj ważnym środkiem transportu publicznego, była i jest obecna w inny sposób. W latach 30. infrastruktura kolei młocińskiej służyła wojsku do obsługi magazynów amunicyjnych w Palmirach. Po wojnie na Kępę Potocką dochodziły tory warszawskich kolejek gruzowych. Wreszcie wraz z wybudowaniem Huty Warszawa na Bielaniach powstała potężna kolej przemysłowa.

To cenne i ciekawe opracowanie przywraca naszej pamięci zapoznany fragment miejskiego krajobrazu dzielnicy.

BEZPŁATNE WYDAWNICTWO
Urzędu Dzielnicy Bielany m.st. Warszawy

ISBN 978-83-8151-388-3

