

# poziomie

a, zakwalifikowało się ze swoim  
niem w Zbąszyniu i Babimoście



Przegrywając 1:3 Polacy rozpoczęli nadrabianie strat



Miejscowe cheerleaderki dopingowały zawodników



Jeju doprowadzili do wyrównania

# Parowozy ratują szynobusy

Danuta Rzepa

W starciu ze śnieżnymi zaspami lepiej radzą sobie parowozy niż lekkie szynobusy. Tej zimy wielotonowe kolosy z wolsztyńskiej parowozowni kilkakrotnie spieszyły na pomoc szynobusom, które utknęły w zaspach. Jedną z największych akcji miała miejsce w sobotnie popołudnie 30 stycznia na wysokości nieczynnej stacji kolejowej w Młyniewie koło Grodziska Wielkopolskiego. W zaspie śnieżnej utknął szynobus, blokując tym samym linię kolejową Poznań-Wolsztyn. Nie pomogły nawet wysłane na odsiecz ze Zbąszynka najpierw lokomotywa spalinowa, a później pług wirnikowy. Szlak udrożniła ekipa pługów ze wsparciem jednostki zawodowej straży pożarnej z Grodziska Wlkp. Szynobus ugrzązł w odległości ok. 700 m od stacji kolejowej. Podróżowało nim 12 pasażerów oraz maszynista, pracownik kolei i kierownik pociągu. Jako że próba wyciągnięcia szynobusu z zasy się nie poddała kierownik pociągu podjął decyzję o ewakuacji pasażerów. Ośmiu z nich zostało przewiezionych samochodami strażakami do centrum Grodziska Wlkp., dwóch następnych pasażerów i pracownik spalinowozem do Wolsztyna. Pociąg z parowozem Pt47-65 zatrzymano na stacji w Grodzisku, gdzie przejechała całą noc, a do Wolsztyna, na resztkach wody, dotarł w niedzielę rano około godziny 5.40.

Także we wtorek 2 lutego po godz. 12.00 parowóz Ol49-7 wyruszył z Wolsztyna, na odsiecz odsiecz szynobusowi, który uległ awarii w Solcu Nowym na trasie Wolsztyn-Leszno. Przyproceedził go ok. 13.

—Sytuacja na torach zmienia się z godziny na godzinę — mówi Kazimierz Kościński, który na kolei pracuje od 1969 roku, a od 1972 roku jest maszynistą. — Gdy jedziemy w jedną stronę trasa jest przejezdna. Wystarczy jednak, że zacznie porządnie wiać i na odkrytych przestrzeniach tworzą się zasy. Kiedyś przy odsnieżaniu torów pracowało więcej osób. Ekipa liczyła ze stu ludzi, a teraz zaledwie kilku. Nie było też podziału pod względem włas-



Czesław Janus i Kazimierz Kościński od ponad 30 lat kierują parowozami

**« Parowozy są cięższe i łatwiej radzą sobie ze spychaniem śniegu z torów. Tej zimy wielotonowe kolosy z wolsztyńskiej parowozowni kilkakrotnie spieszyły na pomoc »**

ności. Cały majątek należał do PKP, więc gdy odsnieżano to całość. Gdy doszło do awarii parowozu zastępował go inny. Teraz najpierw trzeba sprawdzić do kogo należy tor i lokomotywa, a dopiero później można podejmować decyzje. Zimy były bardziej śnieżne i mroźne, więc na odkrytych przestrzeniach stały płyty, zapobiegające tworzeniu się zasp. Teraz jest ich znacznie mniej, bo i dawno takiej zimy nie było. — Ostatnio taka śnieżna zima była na przełomie 1978-1979 roku — mówi Czesław Janus, który jest maszynistą od 35 lat. — Wówczas również zdarzały się opóźnienia. Nie wynikają one wyłącznie z faktu, że po drodze napotykamy na jakiejś przeszkodzie. Czasami trzeba poczekać na skomunikowanie z innym pociągiem i już jest przestój. Gdy tory są zaśnieżone jedzie się po nich o wiele wolniej. Parowozy są cięższe i łatwiej radzą sobie ze spychaniem śniegu z torów.

Szynobusy częściej utykają w zaspach

Wbrew pozorom parowozy nie spalają więcej węgla w czasie mrozu niż w cieplejsze dni. Gdyby porównać je z opałem potrzebnym do ogrzewania domów wychodzą zaskakujące ilości. Do Poznania i z powrotem trzeba przerzucić trzy tony węgla. To ilość potrzebna do ogrzania 25 ty. litrów wody, z której trzeba wytworzyć parę do uzyskania potrzebnej mocy.

Jak podkreślają maszyniści to i tak niewielkie ilości, bo kiedyś jadąc do Gubina przerzucali 8-10 ton węgla w trasie. Parowozy rzadko są wygaszane, ponieważ by wytworzyć parę trzeba palić w piecu przez osiem godzin. Lepiej więc podtrzymywać ogień, gdy za 3-4 godziny lokomotywa ponownie rusza w trasę. Po powrocie

lokomotywy stoją w szopie, która zimą również musi być ogrzewana, by nie doszło do rozsądzenia kotłów w lokomotywach, w których znajduje się woda. Źródłem ciepła są same parowozy, które po przyjeździe podłączane są do systemu rur, rozprawionych w kanałach szopy. Awarie zimą zdarzają się jak w całym roku. Niekiedy trzeba poczekać kilka godzin, by usterka została usunięta.

Tak było np. w minioną środę 3 lutego, gdy w parowozie Ol49-59, który rano przyjechał do Poznania, wytopiła się panewka wiązarowa.

Nową wylano w Wolsztynie i dostarczono do Poznania samochodem. Parowóz wrócił dopiero wieczorem. Pozostałe składy prowadziły lokomotywy spalinowe.



W parowozowni także trwa wielkie odsnieżanie



Przy takich opadach obrotnicę trzeba często oczyszczać



W parowozie wytopiła się panewka, którą trzeba było wymienić