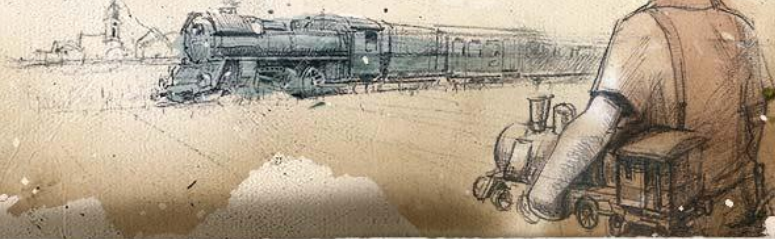


DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



Aukcja modeli parowozów 28 IV 2012

Podczas tegorocznej Parady, **Fundacja ERA PAROWOZÓW** po raz kolejny zbierać będzie fundusze na renowację Parowozów. Do akcji dołączył modelarz-pasjonat, który buduje tekturowe modele parowozów z niebywałą precyzją. Pan Jerzy Pielasa, lat 60, który od urodzenia mieszka w Kostrzynie nad Odrą jest obecnie na emeryturze. Modelarstwem interesuje się praktycznie od dziecka. Skleił już setki modeli, głównie kartonowych. Początkowo były to pojazdy pancerne i okręty, od kilkunastu lat są to modele parowozów i wagonów.



Pan Jerzy cztery modele ze swojej kolekcji przeznaczył na ratowanie zabytków techniki kolejowej. Część funduszy zebranych w trakcie aukcji trafi do Pana Jerzego jako zwrot poniesionych kosztów, natomiast większość przeznaczona będzie na prace renowacyjne prowadzone przez Fundację.

Kwota uzyskana ze sprzedaży piątego modelu amerykańskiego parowozu **JUPITER** w całości zostanie przeznaczona na **Fundację NIESIEMY NADZIEJĘ**. Fundacja opiekuje się dziećmi, których choroby zagrażają życiu, między innymi: mukowiscydoza, zanik mięśni czy dziećmi dializowanymi, czekającymi na przeszczep nerek. Fundacja na co dzień opiekuje się kilkudziesięcioma najbardziej potrzebującymi rodzinami dofinansowując zakup lekarstw, pomagając w zakupie innych niezbędnych w leczeniu i rehabilitacji środków.

DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



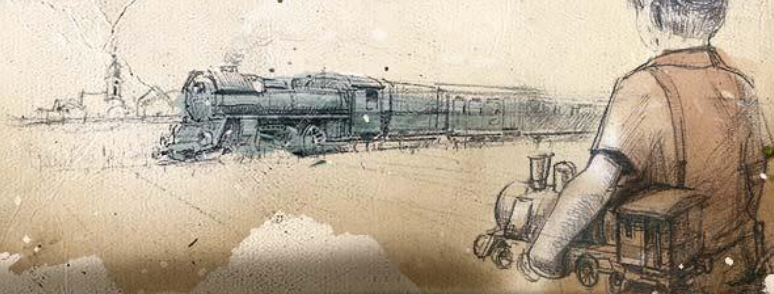
Amerykański parowóz JUPITER



W XIX wieku wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych cierpiało na przeludnienie z powodu ogromnej liczby imigrantów. Zachód natomiast był kuszącą obietnicą ogromnych żyznych pól i złota. Między nimi rozciągała się ogromna przestrzeń, której przebycie oznaczało narażenie się na niebezpieczne konfrontacje z Indianami i wielomiesięczną podróż wozem. Potrzeba zbudowania linii kolejowej była oczywista. W 1862 roku prezydent Lincoln podpisał ustawę zezwalającą na budowę linii o długości prawie 2800 km, łącząca sieć kolejową we wschodnich Stanach Zjednoczonych i rzekę Missouri z Kalifornią i wybrzeżem Oceanu Spokojnego. Budowa linii miała być jednym z elementów walki o zachowanie Unii. Dwie ogromne firmy Union Pacific oraz Central Pacific Railroad stanęły do wyścigu o połączenie wschodniego i zachodniego wybrzeża Ameryki.



DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



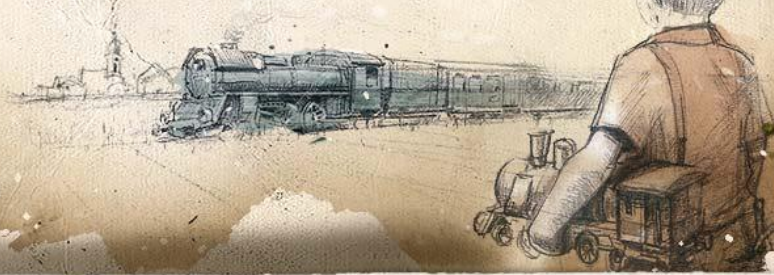
Amerykański parowóz JUPITER



Pierwsza Kolej Transkontynentalna została ukończona 10 maja 1869 roku. Linia budowana z dwóch stron została połączona na szczycie Promontory. W tym dniu na jednym torze naprzeciw siebie stanęły dwa parowozy Union Pacific 119 i **JUPITER** (oznaczany też jako CP 60). Jupiter został zbudowany jako parowóz opalany drewnem we wrześniu 1868 r. w Nowym Jorku, wraz z trzema innymi lokomotywami. Parowozy te po zbudowaniu zdemontowano i wysłano drogą morską do San Francisco, gdzie następnie zostały załadowane na barki rzeczne i wysłane do Sacramento. Tam ponownie je zmontowano i oddano do użytku w dniu 20 marca 1869 roku. W późniejszych latach całkowicie odstępiono od nazwy Jupiter i parowóz ten nosił oznaczenie CP 60. W 1881 parowóz został przejęty przez Union Pacific. W dwa lata później został przystosowany do opalania węglem. Natomiast w 1909 został sprzedany na złom za 1 000 dolarów.

Co najciekawsze nie jest to koniec historii tego parowozu. 10 maja 1979 r. uroczystie oddano do eksploatacji dokładne repliki obu Parowozów uczestniczących w otwarciu Pierwszej Kolei Transkontynentalnej.

DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



Parowóz Ol49-3



Produkcja parowozów Ol49 była w całości prowadzona w Chrzanowie. Pierwsza "oelka" rozpoczęła służbę w lokomotywowni Toruń w 1951 roku. W sumie zbudowano tam 116 maszyn tej serii, z czego 4 wyeksportowano do Korei Północnej.

Ol49 pracowały na terenie wszystkich DOKP w kraju. Pierwsze egzemplarze trafiły do łódzkiej DOKP. W następnych latach nowe maszyny zostały przydzielone do kolejnych dyrekcji.

Ciekawym epizodem jest praca tych parowozów na odcinku Warszawa - Iława, gdzie prowadziły one ekspres "Strzała Bałtyku" złożony z pięciu wagonów pierwszej klasy. Pociąg ten trasę ze stolicy do Iławy pokonywał bez zatrzymania, z rozkładową prędkością 90 km/h.

Ol49-3 została zbudowana w 1951 r. Służbę rozpoczęła w MD Kutno, następnie Łódź Kaliska, Szczecin, Stargard, ponownie Łódź Kaliska i Kutno, Sierpc i wreszcie Ełk. W roku 2009 parowóz przewieziono do Białegostoku, a w 2011 do Torunia.

DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



Parowóz Ty45-121



Ty45 – ciężki parowóz towarowy PKP skonstruowany w zakładach Cegielskiego w Poznaniu w 1945 roku. Parowóz Ty45 został skonstruowany w oparciu o ulepszoną dokumentację polskiego przedwojennego parowozu Ty37. Zmieniono przede wszystkim budkę maszynisty na zamkniętą i tender na większy, półbeczkowego kształtu, zaadaptowane z budowanych podczas wojny niemieckich lokomotyw Ty2.

Produkcję rozpoczęto od 1946 w zakładach Cegielskiego (258 sztuk) i Fabloku w Chrzanowie (170 sztuk). Tendry dla nich budował Pafawag. Parowóz Ty45 służył początkowo do prowadzenia ciężkich pociągów z węglem kamiennym i rudą żelaza na magistrali węglowej Śląsk-Porty. Podczas eksploatacji okazało się, iż w wielu przypadkach moc kotłowa Ty45 była niedostateczna, jak na potrzeby i możliwości posiadanej maszyny parowej. Skutkowało to spadkami ciśnienia w kotle i obniżało osiągi. Zaletą było wyposażenie części egzemplarzy w mechaniczny podajnik węgla - stoker, co ułatwiało pracę załogi. Część parowozów stacjonujących w lokomotywowniach Zajączkowo Tczewskie, Toruń i Białystok została w latach 1964-65 przystosowana do opalania mazutem. Już w 1947 roku część ciężkiej pracy przewozowej przejęły amerykańskie, bardzo dobre w ciężkiej pracy trakcyjnej maszyny Ty246. Na podstawie rozwiązań konstrukcyjnych Ty246 i wniosków płynących z eksploatacji Ty45 zbudowano serię najmocniejszych polskich parowozów Ty51.

DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



Parowóz Ty23-3



Projekt parowozu został opracowany w 1923 roku przez inż. Wacława Łopuszyńskiego, a dokumentację techniczną opracowano przy współpracy niemieckich zakładów Schwartzkopff. Z powodu braku gotowości nowo powstających polskich zakładów, początkowo produkowano je na zamówienie polskie za granicą – 15 pierwszych maszyn wyprodukowały w 1923 zakłady Schwartzkopff (numery Ty23-1 – 15), dalsze 60 sztuk w latach 1924-1925, belgijskie fabryki, a następnie uruchomiono produkcję we wszystkich trzech fabrykach krajowych. W latach 1926–1932 zbudowano 164 parowozy w zakładach H. Cegielski Poznań, w latach 1927–1934 – 266 parowozów w WSABP i w latach 1929–1931 – 106 sztuk w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Łącznie zbudowano 612 sztuk lokomotyw Ty23, wszystkie dla PKP.

Parowozy te stanowiły zasadniczy trzon parowozów towarowych w ciężkim ruchu towarowym przed 1939 rokiem. Gdy pojawiła się seria amerykańskich ciężkich maszyn Ty246, a później najcięższych polskich maszyn Ty51, większość Ty23 została wycofana z głównych szlaków. Parowozy Ty23 zakończyły swoją służbę do 1979.

W Polsce zachowane są trzy nieczynne parowozy w skansenach: Ty23-104 (budowy HCP) w Chabówce, Ty23-145 w Jaworzynie Śląskiej i Ty23-273, który w połowie marca 2012 roku został przewieziony do parowozowni w Skierniewicach

DNI ZIEMI WOLSZTYŃSKIEJ
& PARADA PAROWOZÓW
2012



Parowóz BR52



BR 52 Kriegslok (lokomotywa wojenna) to klasa niemieckich parowozów zbudowanych w dużych ilościach w czasie II wojny światowej. Całkowita liczba zbudowanych lokomotyw wynosi około 6 750 i prawdopodobnie jest to największa ilość w historii budowy lokomotyw.

Pod koniec 1941 r. tylko trzy lokomotywy parowe były traktowane jako ważne dla gospodarki wojennej. Przywódcy III Rzeszy byli całkowicie przekonani, że kolej stanie się najważniejszym środkiem transportu wojsk podczas inwazji na ZSRR.

To właśnie wojna przyczyniła się do opracowania rewolucyjnych rozwiązań, których głównym elementem była standaryzacja. Tylko jedna lokomotywa, miała być wykorzystywana na wszystkich frontach bez względu na mróz czy ciepło. Miał być tylko jeden standardowy projekt lokomotywy budowanej przez wszystkich producentów lokomotyw. Wymagało to nowej organizacji i podziału pracy w wielu zakładach. Ponadto wprowadzono najsurowsze standardy wykonania wszystkich części i jednocześnie skrajne uproszczenie każdego elementu czy podzespołu.

Nowa lokomotywa wojenna miała mieć taką samą wydajność jak seria 50, ale wymagać wyraźnie mniejszej ilości robocizny i materiałów. We wrześniu 1942 r. pierwszy prototyp został uruchomiony w zakładach Borsig, a końcowy wynik był więcej niż zadowalający. Lokomotywa serii 50 składała się z 6 000 części, a serii 52 tylko z 5 000 części, z czego aż 3 000 zostało uproszczonych. Dawało to znaczne oszczędności w ilości materiałów, a także oszczędzało czas wykonania każdej maszyny. Budowa parowozu serii 52 powodowała oszczędność około 12 ton stali i 30% czasu pracy w stosunku do serii 50.