

SKANSEN LOKOMOTYW

FILIA MUZEUM HISTORII MIASTA ZDUŃSKA WOLA

POWIAT ZDUŃSKOWOLSKI. DO ZOBACZENIA!

SKANSEN

Na terenie Powiatu Zduńskowolskiego, w Zduńskiej Woli Karsznicach, znajduje się Skansen Lokomotyw. Jest pamiątką z lat świetności ważnego węzła kolejowego jakim były Karsznice na trasie magistrali węglowej Śląsk - Porty. Powstał w 1993 r. z inicjatywy ówczesnych pracowników i naczelnika Zakładu Taboru Zduńska Wola Karsznice. Po wielu latach, nieco zapomniany i zaniedbany, na skutek przekształceń własnościowych stał się Filią Muzeum Historii Miasta Zduńska Wola. Dzięki włączeniu w strukturę istniejącej placówki kultury, zaangażowaniu lokalnych władz i pasjonatów kolejnictwa, powoli wraca do dawnego blasku i już teraz jest swego rodzaju wizytówką kolejarskiego osiedla, a także miasta i powiatu. W ciągu ostatnich lat Skansen odwiedzili goście z wielu zakątków Polski, jak i świata.

Wizytówką Skansenu jest wąskotorowa lokomotywa parowa Px48-1723 z 1953 r. z tendrem ustawiona przy wjeździe na osiedle Karsznice u zbiegu ulic Karsznickiej i Łaskiej w Zduńskiej Woli. Zanim trafił do zbiorów Skansenu (w 1993 r.) eksploatowany był w Krośniewicach, a przez krótki czas stanowił atrakcję na terenie karsznickiego przedszkola.





Po przekroczeniu bramy Skansenu zwiedzających witają trzy parowozy manewrowe: TKp-20 "Śląsk", TKh-4027 "Ferrum", TKb-10 "Baziel". Naprzeciwko ich stoi parowy żuraw samojezdny z 1943 r. wyprodukowany przez amerykańską firmę Industrial Brownhoist Corporation i przekazany Polsce w 1945 r. w ramach pomocy gospodarczej. Obok niego znajduje się wirowy pług odśnieżny W-14 z 1944 r. również o napędzie parowym. Wyprodukowany przez niemiecką firmę Henschel GmbH. Do Skansenu trafił ze stacji Dęblin w 1992 r.



Jednym z największych eksponatów Skansenu jest parowóz Ty 246-22 "American" wyprodukowany w 1947 r. w USA. Jest jednocześnie jedynym zachowanym w Polsce parowozem tej serii. Polska kupiła 100 sztuk tej lokomotywy z przeznaczeniem do prowadzenia pociągów towarowych na magistrali węglowej Śląsk - Porty. W swoim czasie były to maszyny o wielu nowoczesnych rozwiązaniach technicznych. Jednym z nich był na przykład mechaniczny podajnik węgla, tzw. stoker (w Skansenie również jako oddzielny eksponat). Przekazany do Skansenu w 1993 r. przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

A KANSEN

Znajdujący się w Skansenie parowóz Ty43-1 (74) z 1946 r. to jeden z siedmiu zachowanych tego typu parowozów na terenie Polski. Budowany w Zakładach Cegielskiego w Poznaniu z części niemieckich parowozów wojennych serii BR 42 z lat 1943-1945. Ten egzemplarz użytkowany był w Gnieźnie.

PAROWOZY

Parowóz Ol49-79 usytuowany tuż obok wymienionego wcześniej przeznaczony był do prowadzenia lekkich i ciężkich pociągów. Lokomotywy tego typu produkowane były w latach 1951-1954 w zakładach Fablok w Chrzanowie.

Pł47-93 sprowadzony do Skansenu z Bydgoszczy pod koniec lat 90. XX wieku. Został wyprodukowany w 1947 r. w Fabryce Cegielskiego w Poznaniu z przeznaczeniem do prowadzenia pociągów pospiesznych.

Parowóz Ty45-39 był konstrukcyjnym rozwinięciem parowozu Ty37 budowanego w latach 1937-1941 w Zakładach Cegielskiego. Egzemplarz eksponowany w Skansenie od 1993 r. zbudowany został w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie, kocioł jest produkcji Zakładów Cegielskiego w Poznaniu, natomiast tender 32D43-22 pochodzi z ZNTK Bydgoszcz.

Tr21-53 był pierwszym budowanym w Polsce parowozem do prowadzenia pociągów towarowych i prac manewrowych. W karsznickiej lokomotywni przed 1939 r. stacjonowało pięć takich parowozów. Ostatnia lokomotywa tej serii pełniła służbę w pracach manewrowych do 1974 r. Egzemplarz o numerze 53 pochodzi z Główna, skąd został sprowadzony w 1990 r. jako drugi eksponat Skansenu.

Ty42-9 to budowane w Polsce parowozy z części niemieckiego parowozu wojennego serii BR 52 (Baureihe) z lat 1942-1945. Parowozy te pracowały we wszystkich Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych. Przeznaczano je do obsługi ruchu towarowego i mieszanego na trasach o mniejszym znaczeniu oraz pociągów zbiorowych, zdawczych i odcinkowych. Prowadziły też ciężkie pociągi towarowe (1600-1800 t). Parowóz eksponowany w Skansenie zbudowany został w Zakładach H. Cegielski w Poznaniu. W Skansenie od 1993 r.



ELEKTRYCZNE I SPALINOWE



Lokomotywy spalinowe SM03, SM30 przeznaczone były do lekkich prac manewrowych. Produkowano je w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie (Fablok). SM03-41 przekazana została do Zduńskiej Woli Karsznice ze stacji Bydgoszcz Wschód, natomiast lokomotywa SM30-039 z MT Lublin.

Czteroosiowe lokomotywy spalinowe SM41 przeznaczone były do prac manewrowych, obsługi bocznic, prowadzenia pociągów ratunkowych i roboczych. Powstawały w wytwórni Ganz-Mávag w Budapeszcie. Do Polski zaczęto je sprowadzać w 1961 r. Egzemplarz SM41-175 będący w Skansenie pochodzi ze stacji Lublin Główny skąd sprowadzony został w 1993 r.

Jedyna lokomotywa elektryczna ET21-1 znajdująca się w Skansenie to prototyp elektrowozu na licencji rosyjskiej wyprodukowany w zakładach PAFAWAG we Wrocławiu w 1957 r. Lokomotywa przeznaczona była do prowadzenia pociągów towarowych o masie 2300 ton z prędkością 70 km/h i pasażerskich o masie 650 ton z prędkością 100 km/h. Do Skansenu sprowadzona z Lubania Śląskiego w 1992 r.

Tuż za lokomotywą elektryczną ustawiony jest spalinowy wagon silnikowy SN61-505 wyprodukowany przez Ganz-Mávag w Budapeszcie.

WAGONY

W Skansenie zobaczyć też można wagon bagażowy Dy z 1922 r. (Wirtemberskiej Kolei Miejskiej) z charakterystycznym trzyosiowym układem jezdnym oraz pomieszczeniem dla kierownika pociągu. Jest to jeden z kilku egzemplarzy zbudowanych w latach 20. XX wieku przez Fabrykę Wumag Görlitz dla kolei niemieckich.

Obok stoi wagon towarowy kryty Kdth z 1914 r. produkcji węgierskiej. Ten typ wagonów często spotykany był w składach pociągów towarowych w okresie II wojny światowej, używany w transportach wojskowych, a także do przewożenia więźniów obozów koncentracyjnych.

Jednym z eksponatów jest także wrak "Wirtemberskiego" wagonu osobowego systemu amerykańskiego z 1866 r., prawdopodobnie produkcji austriackiej. Należy do najstarszych zachowanych obiektów tego typu na świecie.

Wśród zbiorów Skansenu są też wagony, które przed laty stanowiły skład pociągu retro: wagon osobowy Bi z 1929 r. produkowany w Fabryce Wagonów Linke-Hoffman we Wrocławiu, wagon bagażowy Big z 1922 r. produkowany przez Fabrykę Wagonów w Berlinie, przerobiony na wagon barowy, wagony osobowe z lat 1883 i 1885, przekazane przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.



IZBA HISTORII

Na terenie Skansenu znajduje się również Izba Historii zlokalizowana w zabytkowym budynku dawnej olejarni z 1931 r. Zgromadzone są tam pamiątki, dokumenty, fotografie prezentujące dzieje tutejszego zakładu i ludzi z nim związanych. Wśród zbiorów są trofea sportowe, modele lokomotyw, a także pamiątki dokumentujące działalność kolejarского ruchu oporu w czasie wojny. Z eksponowanych pamiątek wyłania się historia organizacji, stowarzyszeń, klubów sportowych, orkiestry i placówek działających na terenie Karsznice. Swoje miejsce mają również ludzie, którzy tworzyli historię lokomotywni. Zabytki znajdujące się w Izbie Historii w większości przypadków trafiły do niej dzięki hojności ofiarodawców.

Niematą ciekawostką są księgi pamiątkowe, w których można znaleźć wpisy zwiedzających niemal z całego świata.





at place
a great future
Made Yusef Daum, I
friends near the railroad
I wait for the train to Albany
USA and thank the good people a
for this historical treasure. Menachem
Brooklyn, NY



URZĄDZENIA

W Skansenie zobaczyć też można szereg innych urządzeń technicznych eksploatowanych na kolei. Są to między innymi:

Lokomobila z 1942 r. - maszyna parowo-tłokowa produkcji niemieckiej przeznaczona do napędu generatora prądu i pomp w małych elektrowniach.

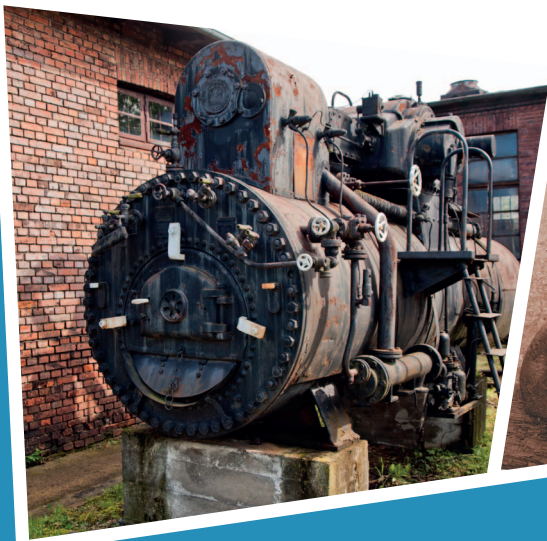
Silnik spalinowy Perkun z 1928 r. Ten typ silników stosowany był w przepompowniach kolejowych stacji wodnych.

Agregat prądotwórczy z 1936 r.

Tokarka kołowa produkcji amerykańskiej z 1946 r.

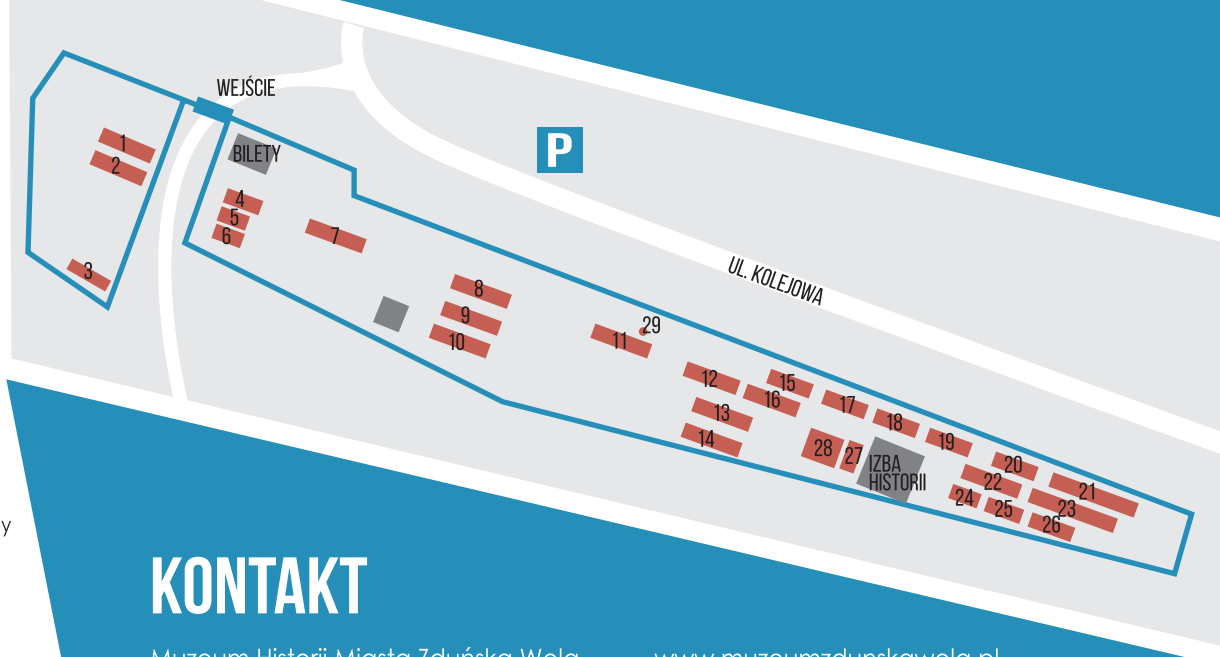
Ślimakowy podajnik stokera.

Ciekawostką jest wagonik kolejki z Gubałówki z 1936 r. wraz z maszyną napędową, silnikiem i hamulcem produkcji szwajcarskiej.



EKSPONATY

1. Żuraw samojezdny
2. Wirowy pług odśnieżny
3. Wagonik kolejki na Gubatówkę
4. Parowóz TKp-20 "Śląsk"
5. Parowóz TKh-4027 "Ferrum"
6. Parowóz TKb-10 "Baziel"
7. Parowóz Ty246-22 "American"
8. Parowóz Ty43-74(1)
9. Parowóz Ol49-79
10. Parowóz Pt47-93
11. Parowóz Ty45-39
12. Wagon towarowy
13. Parowóz Tr21-53
14. Parowóz Ty42-9
15. Wrak wagonu wirtemburskiego
16. Wagon bagażowy trzyosiowy Dy
17. Wagon osobowy Ci - III klasy
18. Wagon osobowy
19. Wagon osobowy Ci - I klasy
20. Wagon osobowy
21. Wagon osobowy
22. Lokomotywa elektryczna ET21-1
23. Spalinowy wagon silnikowy SN61-505
24. Lokomotywa spalinowa SM03-41
25. Lokomotywa spalinowa SM30-039
26. Lokomotywa spalinowa SM41-175
27. Lokomobila
28. Podest z różnymi urządzeniami, m.in.:
tokarka, generator prądutłwórczy, stoker
29. Hydrant do napełniania parowozu wodą



KONTAKT

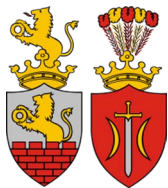
Muzeum Historii Miasta Zduńska Wola
98-220 Zduńska Wola, ul. Żłotnickiego 7
tel. 43 823 48 43, 43 824 98 80

Skansen Lokomotyw - Filia MHMW
98-220 Zduńska Wola, ul. Kolejowa 6
tel. 667 041 898

Stowarzyszenie Miłośników Kolei
w Zduńskiej Woli Karsznicach
98-220 Zduńska Wola, ul. 1 Maja 5-7
tel. 537 043 919

www.muzeumzdunskawola.pl
kancelariamuzeum@muzeumzdunskawola.pl

www.skansen.zdunia.pl
skansen@zdunia.pl



MUZEUM HISTORII MIASTA
ZDUŃSKA WOLA



POWIAT ZDUŃSKOWOLSKI

STOWARZYSZENIE MIŁOSNIKÓW KOLEI W ZDUŃSKIEJ WOLI KARSZNICACH
SKANSEN LOKOMOTYW FILIA MUZEUM HISTORII MIASTA ZDUŃSKA WOLA

Publikacja współfinansowana przez Powiat Zduńskowolski

Realizacja: ARTENMEDIA

ZDUŃSKA WOLA, 2017