

Link do produktu: <https://www.modelarzsklep.pl/koleje-male-i-duze-33-22015-p-9160.html>



Koleje Małe i Duże (33) 2/2015

Cena	28,00 zł
Dostępność	Niedostępny
Numer katalogowy	33
Producent	APLAND Andrzej Wilk

Opis produktu

[Felieton - Z okien pociągu ...1](#)

[Otwarcie linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ...3](#)

[Turystyka kolejowa 2015 ...4](#)

Z racji nieuchronnie malejącej liczby utrzymywanych jeszcze w stanie czynnym, historycznych lokomotyw parowych, spalinowych i elektrycznych, na łamach KMiD staramy się uchwycić i zachować na przyszłość wydarzenia i imprezy z ich udziałem. Tradycyjnie historyczne lokomotywy prowadzą okolicznościowe pociągi „retro” uruchamiane, np. przy okazji cyklicznych (jeszcze) imprez, jak „Parada Parowozów” w Wolsztynie lub „Parowozjada” w Chabówce. Najciekawsze są przejazdy specjalne odbywające się po odchodzących również w niebyt historii ciekawych liniach, których organizatorami są sympatycy kolei zrzeszeni w klubach lub stowarzyszeniach. Ostatnie lata przyniosły nową, bogatą ofertę pociągów turystycznych – TurKol.pl – organizowanych przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, przy współpracy z PKP Cargo S.A. jako właścicielem parowozów, Przewozami Regionalnymi sp. z o.o. jako przewoźnikiem oraz Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego jako współfinansującym przedsięwzięcie. W artykule prezentuję podsumowanie dokonań – uruchomionych pociągów turystycznych w roku 2015, których większość, mam nadzieję, będzie organizowana cyklicznie i pojawi się w ofercie 2016 r. i następnych latach. *Lucjan Jeziorny*

[Międzychód 2014, 2015,10](#)

[„Kociołkiem” przez Wielkopolskę 2015 ...14](#)

[Pożegnanie lokomotyw serii SU45 ...18](#)

[Ostatnie niezmodernizowane lokomotywy serii ST44 ...22](#)

Wszystkie niezmodernizowane, czynne lokomotywy spalinowe ST44 (23 szt. w październiku 2015 r.) zgrupowane zostały w Centralnym Zakładzie Spółki PKP CARGO S.A.. Większość maszyn stacjonuje w Białymstoku i można je obecnie spotkać na nieelektryfikowanych odcinkach w okolicach Czeremchy, Elku, Białegostoku i Suwałk. Zgodnie z wymogami w nowo opracowanych Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU), graniczny czas eksploatacji lokomotyw wyznaczany jest nie tylko limitem przebiegu w kilometrach, ale też okresem eksploatacji. Dla ST44 wynosi to 12 lat lub 400.000 km pomiędzy naprawami rewizyjnymi (poziomami utrzymania P4) oraz 32 lata lub 1.600.000 km pomiędzy naprawami głównymi (poziomami utrzymania P5). Wprowadzenie z końcem października 2015 r. nowych zasad utrzymania lokomotyw spowodowało konieczność natychmiastowego wyłączenia z ruchu wszystkich pojazdów spełniających choćby jedno z dwóch nowych kryteriów. W przypadku lokomotyw ST44 z tego powodu odstawionych zostało 6 egzemplarzy, a w krótkim czasie podobny los osiągnie kolejne pojazdy tej serii. Ich wykaz wraz z datami napraw publikujemy w artykule.

[Linia nr 240: Świecie n. Wisłą – Złotów ...26](#)

[170 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej](#)

[• Ludzie ...34](#)

[• Tabor ...40](#)

70 lat istnienia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1845÷1915) przypada na okres największego rozwoju kolei, w tym lokomotyw parowych od pierwszych, prymitywnych maszyn do najbardziej zaawansowanych technicznie konstrukcji parowozów. W powojennej literaturze niewiele jest publikacji o jakże ciekawej, technicznej stronie przekroju konstrukcji parowozów używanych na DŻWW, do tego okazuje się, że zawierają powtarzane błędy, już przedstawiany na rysunkach wygląd pierwszych parowozów jest poważnie sprzeczny z ich rzeczywistymi wymiarami. Otrzymany od Bogdana Pokropińskiego zarys konstrukcji taboru, w związku z przygotowaniem kalendarza kolekcjonerskiego KMiD 2015 z okazji 170-lecia DŻWW, zainspirował badania, przejrzanie dość licznych opracowań z epoki i obszernych sprawozdań zarządzającej nią spółki, jak i skonfrontowanie ich z zachowaną dokumentacją fabryczną i rysunkami (!) ówczesnych producentów parowozów. Tylko podstawowe wyniki badań przedstawiłem w wielostronicowym opracowaniu podsumowując je tabelarycznym zestawieniem wszystkich parowozów, ich typów, numerów fabrycznych i numerów inwentarzowych jakie otrzymały na DŻWW. Pełna ich prezentacja wymagałaby publikacji w książce, gdyż objętościowo przekracza możliwości

magazynu. *Andrzej Wilk*

[Mój Pt47-93 w skali H0 ...64](#)
[„Pływające” zawieszenie osi ...69](#)

Dążąc do jak największej wierności odtworzenia w miniaturze lokomotyw i wagonów amerykańscy modelarze od początku, standardowo wprowadzili koła z obrzeżami RP25, później i w Europie z rzadka do dziś można spotkać w fabrycznych modelach zastosowanie normy NEM 311.1 (1996 r.) – koła z niekulfoniastymi obrzeżami. Takie koła fajnie się prezentują, nie mniej pojawia się problem – jak pojazd z takimi kołami utrzymać w torze bez wykolejania. Powszechnie stosowanym, naturalnym rozwiązaniem we wszystkich pojazdach, a na prawdziwej kolei szynowej przede wszystkim, jest niezależne resorowanie każdego koła. Ten sam pożądany efekt uzyskamy stosując to rozwiązanie w miniaturze. Pięknie wyglądające modele parowozów z kołami RP25 mają niezależnie odsprężynowane napędne zestawy kołowe. To samo przydałoby się wózkom wagonowym. Przy okazji budowy modelu parowozu Tr203 do tendra zastosowałem lepiej wykonane wózki Bettendorf firmy Kadee (oferowane, a jakże, modelarzom amerykańskim) z ruchomą, jak w oryginale, ostoją ramy z autentycznie uresorowaną na miniaturowej sprężynce belką skrętną. W artykule prezentuję ten wózek, jak i doświadczenia z wózkiem 25TN oferowanym przez Witolda Fitę (Fitowagony), z ruchomym prowadzeniem osi. *Roman Kozak*

[Wagony sypialne RZD w skali TT ...72](#)
[Z naszej Biblioteki: Koleje Elektryczne na Dolnym Śląsku ...74](#)
[Ogłoszenia i forum klubowe ...78](#)
[Podsumowanie MTP HOBBY w Poznaniu ...80](#)
[„Sam zrobił” - Lokomotywa BR 231-063 PCC Rail Szczakowa S.A. ...III](#)