

Link do produktu: <https://www.modelarzsklep.pl/koleje-male-i-duze-34-12016-p-9766.html>



Koleje Małe i Duże (34) 1/2016

Cena	28,00 zł
Dostępność	Niedostępny
Numer katalogowy	34
Producent	APLAND Andrzej Wilk

Opis produktu

[Felieton – Jak konsumować dotacje ...1](#)

[Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni ...3](#)

[Imprezy](#)

- [„Fiatem” po Pomorzu Zachodnim ...II](#)
- [„Ganzem” po węźle wolsztyńskim ...4](#)
- [Parada Parowozów 2016 ...8](#)

[Niespodziewany powrót lokomotyw SU45 do ruchu dalekobieżnego ...10](#)

[Zmierzch ery lokomotyw SU45 ...12](#)

[„ADRIATIC” w trzęsawisku pod Bochnią \(Rzezawa, 8.04.1926\) ...20](#)

To miał rutynowy bieg międzynarodowego pociągu pośpiesznego nr 204 z Lwowa do Krakowa, z wagonami bezpośrednimi Bukareszt – Wiedeń, Bukareszt – Praga, Lwów – Praga, Lwów – Wiedeń i Lwów – Krynica. Dochodziła godzina 23:40, gdy nagle maszynista parowozu Pn11-6 na torowisku w świetle reflektorów zobaczył coś w rodzaju przeszkody – rozkręconą szynę skierowaną ku środkowi torowiska. Natychmiast zastosował przeciwpapę. Maszyna jednak zakłóciła się, wyskoczyła z szyn i po przejechaniu 130 metrów po podkładach, robiąc kozła wyładowała w pobliskich mokradłach, które otaczały wysoki, ponad 7-metrowy w tym miejscu nasyp. Słynna katastrofa w Rzezawie z udziałem parowozu Pn11 miała miejsca 8 kwietnia 1926 r. i była następstwem sabotażu, który miał motyw rabunkowy. Na podstawie dokumentów i ilustracji udało się ustalić, że maszyną prowadzącą ten pociąg była Pn11-6 (BMMF nr fabr. 356/10, kkStB 210.07, ex. DRG 16 052), którą po wojnie odnaleziono w Czechach. W 1947 r. została rewinorytkowana do Polski, gdzie zdążono ją przenieść na Pn11-2, jednak nie doczekawszy się naprawy w zakładach bydgoskich skreślono ją z inwentarza DOKP Szczecin 24.06.1950 r. *Roman Garbacik*

[Zakłady Ostrowieckie – Historia produkcji dla potrzeb kolejnictwa do 1945 r. ...26](#)

Choć historia hutnictwa w Ostrowcu Świętokrzyskim sięga dwóch tysięcy lat, to w 2013 roku obchodzona była 200. rocznica powstania funkcjonującej do dzisiaj huty żelaza, mającej znaczące związki z historią kolei. Mało kto jednak pamięta, że w lutym 2013 r. minęło 90 lat od czasu, kiedy, w wyniku podpisania w 1923 r. umowy z Ministerstwem Kolei Żelaznych, huta w Ostrowcu Świętokrzyskim zaczęła produkować dla potrzeb PKP wagony. Oferta produkcyjna obejmowała wagony towarowe normalnotorowe, wąskotorowe, w tym samowyładowcze z płaskim dnem konstrukcji inż. Radwana, pługi odśnieżne na licencji Björke – tzw. śniegowce, jak i urządzenia okółokolejowe: szyny, elementy rozjazdów, słupy, ramy, platformy a nawet stalowe mosty. Umowa na dostawę wagonów przyczyniła się do wielkiego rozwoju huty, doprowadziła do powstania w Ostrowcu Świętokrzyskim prężnego i znaczącego aż do lat 60. XX wieku ośrodka produkcji taboru kolejowego w Polsce. *Andrzej Broda*

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

- [Parowozy Schwartzkopff ...40](#)
- [Parowozy Wiener Neustadt i kategorie wojenne ...41](#)

[Linia nr 229, odcinek: Łębork – Łeba, stacja Wrzeście i p.o. Steknica ...42](#)

Pierwotnie linia kolejowa nr 229 łączyła Pruszcz Gdański z Łebą przez Starą Piłę, Kartuzy i Łębork. Obecnie w ruchu pasażerskim używany jest jedynie odcinek Łębork – Łeba. Pozostałe, poza krótkim odcinkiem między Starą Piłą a Kartuzami wykorzystywanym w ruchu towarowym, zostały rozebrane.

Odcinek Łębork – Łeba linii kolejowej nr 229 został zbudowany w latach 1880÷1899 na potrzeby rozwijającego się w końcu XIX w. ruchu turystycznego. Intensyfikacja przewozów na nim zawsze następowała w okresie letnim. W końcu ruch okazał się tak słaby, że przewozy na odcinku wstrzymano. Po trzech latach, 1 marca 2006 r. reaktywowano je, ale już wyłącznie w sezonie wakacyjnym w okresie od końca czerwca do początku września. Poza sezonowymi pociągami dalekobieżnymi (najbardziej znane to „ŁEBSKO” z Wrocławia i „WYDMY” z Raciborza), lokalnie, regionalnie jest on obsługiwany szynobusami: SA109-006, SA103 (zwykle SA103-006) oraz SA132. Ciekawymi miejscami na odcinku, gdzie kolejowy czas jakby się zatrzymał, jest uroczą stacyjka-mijanka Wrzeście i położony między nią a Łebą przystanek osobowy Steknica.

Ogłoszenia i forum klubowe ...52

Nowości modelarskie 2016 – Tabor PKP ...56

Ożywiamy kolejki zakładowe H0f ...62

Statyczne miniatury kolejek zakładowych (kopalnianych, cegielnianych), jak i polowych (buraczanych, folwarcznych) naprawdę wąskiego toru (w oryginale 600 mm) oferowane przez kolejkowe firmy od budownictwa często zdobyły makiety i dioramy kolejowe stanowiąc statyczne tło dla poruszających się pociągów, nawet wąskotorowych, ale tych normalnych, większych. Ich „ożywienie”, z racji zbyt małych gabarytów, by zmieścić napęd, jak i małej wagi, by zachować przyczepność, było technologicznie trudne. Obecnie dzięki subminiaturowym silniczkom z telefonów komórkowych można pokusić się o ich uruchomienie. W opracowaniu prezentuję doświadczenia z instalacji napędu w atrapach lokomotywek H0f, jak i budowy funkcjonalnego toru do jazdy w tej skali, by cieszyć się z jeżdżącej kolejki zakładowej. *Roman Kozak*

Festiwal „Kolej w Miniaturze – Sosnowiec 2016” ...70