



Walka o byt

Zabytkowy tabor KSK Wrocław

Klub Sympatyków Kolei (KSK) we Wrocławiu został założony w 1991 przez grupę entuzjastów kolei, motywowanych potrzebą prowadzenia dokumentacji pracy eksploatacyjnej kolei, a przede wszystkim ochrony zabytków związanych z koleją. Realizując ten cel Klub od różnych instytucji pozyskał zabytkowe wagony, na ogół w bardzo złym stanie, z myślą o ich renowacji. Z początku część pozyskanego taboru gromadzona była w kolejowym skansenie w Jaworzynie Śląskiej, gdzie miała być przeprowadzona jego odnowa. Jednak los zdecydował inaczej i wskutek konfliktu, który rozgorzał z winy nowego właściciela skansenu, Klub zmuszony był do zabrania swego zbioru. Nie obyło się bez przepychanek i próby zagarnięcia taboru. W czasie, gdy trwał spór, do Klubu trafiła węglarka typu Villach. Została odkupiona za kwotę 3900 zł od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Warto zaznaczyć że została uratowana przed złomowaniem, co zamierzały zrobić PKP PR, gdyż zgodnie z dokumentacją węglarka ta była nierozliczonym złomem w postaci wagonu.

Węglarki te były produkowane podczas II wojny światowej dla kolei niemieckich przez wiele fabryk. Jak podają źródła niemieckie, ogółem w latach 1941÷42 zbudowano ich 49100 sztuk. Typ Villach jest odmianą konstrukcyjną wagonów typu Linz (również węglarek, ale z niższymi ścianami). Cechą charakterystyczną tych wagonów jest zewnętrzna rama wagonu i charakterystyczny podciąg między osiami.

Z braku własnego miejsca stacjonowania, na miejsce renowacji Klub wybrał stację w Trzebnicy. Stacja ta wraz z nieczynną linią 326: Wrocław Psie Pole – Trzebnica jest pod zarządem spółki Dolnośląskie Koleje Regionalne (DKR), z którą Klub nawiązał współpracę.

Był ranek 11.07.2006 roku. Po przybyciu z ławy węglarki na lawecie i ustawieniu na torach dokonaliśmy oględzin. Już podczas rozładunku okazało się, że ze starości wylamały się dwa słupki szkieletu ścian węglarki. Pod wagonem zastaliśmy tony rdzy bezczelnie zjadającej ostoję. Część podłogi przegniła. Początkowe oględziny nie wypadły budująco. Mimo wszystko postanowiliśmy walczyć. Najpierw należało odszukać i zweryfikować oryginalne numery wagonu tłoczone gdzieś na ostoji pokrytej grubą warstwą błota, starej farby i rdzy. Równolegle trwały poszukiwania spawacza do nieszczęsnych słupków. Poprzez prezesa SBK Andrzeja Szykiewicza (również członek Zarządu KSK) w sprawę zaangażował się człowiek o wielkim sercu i równie wielkim kunszcie spawalniczym - Szymon

Kostka, który zweryfikował całość i zakwalifikował słupki do naprawy lub odtworzenia. Dyrygował też w sprawie zakupu odpowiedniego materiału. Przede wszystkim do boju ruszyła ekipa zorganizowanego Zakładu Renowacji Zabytkowego Taboru Kolejowego (ZRZTK) przy KSK Wrocław. W Trzebnicy swój akces zgłosili Radek Ciosk i Tomek Wasiluk. Tradycyjnie rękawy zakasali członkowie Klubu: Ryszard Boduszek, Jacek Jerczyński, Marcin Kowalczyk, Tomek Maciejewski, Dawid Frątczak, Maciek Klimkowicz, Mariusz Chronowski, Michał Wychodil i Piotrek Bakalarz. Prace przy czyszczeniu ostoji z rdzy rozpoczęto szpachelkami i młotkami, potem kontynuowano elektronarzędziami. W te ciepłe letnie dni praca trwała od 9.00 do późnych godzin wieczornych. Kształcący się członkowie korzystając z wakacji zaczęli z rana, pracujący dojeżdżali zaraz po pracy. Po zakończeniu pierwszego etapu prac - oczyszczenia, które z racji stanu technicznego wagonu trwało najdłużej, mogliśmy przystąpić do renowacji nadwozia. Zakupiono materiały do wykonania brakujących elementów. Do pracy przystąpił Szymon. Słupki nadające się do ponownego przyspawania zostały wyprostowane i oczyszczone ze starej farby i strupów rdzy. Szymon przyspawał je po raz drugi do ostoji. Pozostałe odtwarzaliśmy z gotowych kątowników stalowych. Nie obyło się bez emocji, zwłaszcza dla Szymona, gdy przygotowane mu do przyspawania, odmierzone i wycięte słupki okazały się są za krótkie, albo miały kąty proste tylko z nazwy. Poprawka goniła poprawkę, ale z upływem czasu było coraz lepiej.

Nasze działania spotkały się z żywym zainteresowaniem starszych mieszkańców stacji Trzebnica, którzy pamiętali owe wagony, jak im jeszcze węgiel woziły. Podziękowania za wyrozumiałość należą się starszej pani, mieszkającej w budynku kolejowym tuż koło torowiska, która z uśmiechem obserwowała nasze poczynania i ze spokojem zносиła huk elektronarzędzi do wieczora. Czas płynął nieubłaganie i wakacje skończyły się. Uczniowie i nauczyciele poszli do pracy. Odtąd remont mógł być kontynuowany w weekendy oraz po pracy.

Wagon nabierał rumieńców. Oszlifowane elementy stalowe pokryła podkładowa farba antykorozyjna. Teraz przyszedł czas na szalunek drewniany i zabezpieczenie podwozia. Jacek Jerczyński, „naczelnym stolarz KSK” przejął dowodzenie. Gdy jego ekipa zajęła się naprawą szalunku prawdziwi twardziele zeszli pod podwozie, aby pokryć je lakierem asfaltowym oraz biteksem. Pełzając wśród pokrzyw, przeklinając, gdy farba padała nam na plecy robiliśmy swoje. Wieczorem, po powrocie do domu odkrywaliśmy lakier asfaltowy we włosach, na plecach, rękach i nogach. Rozpuszczalnik nitro zastępował