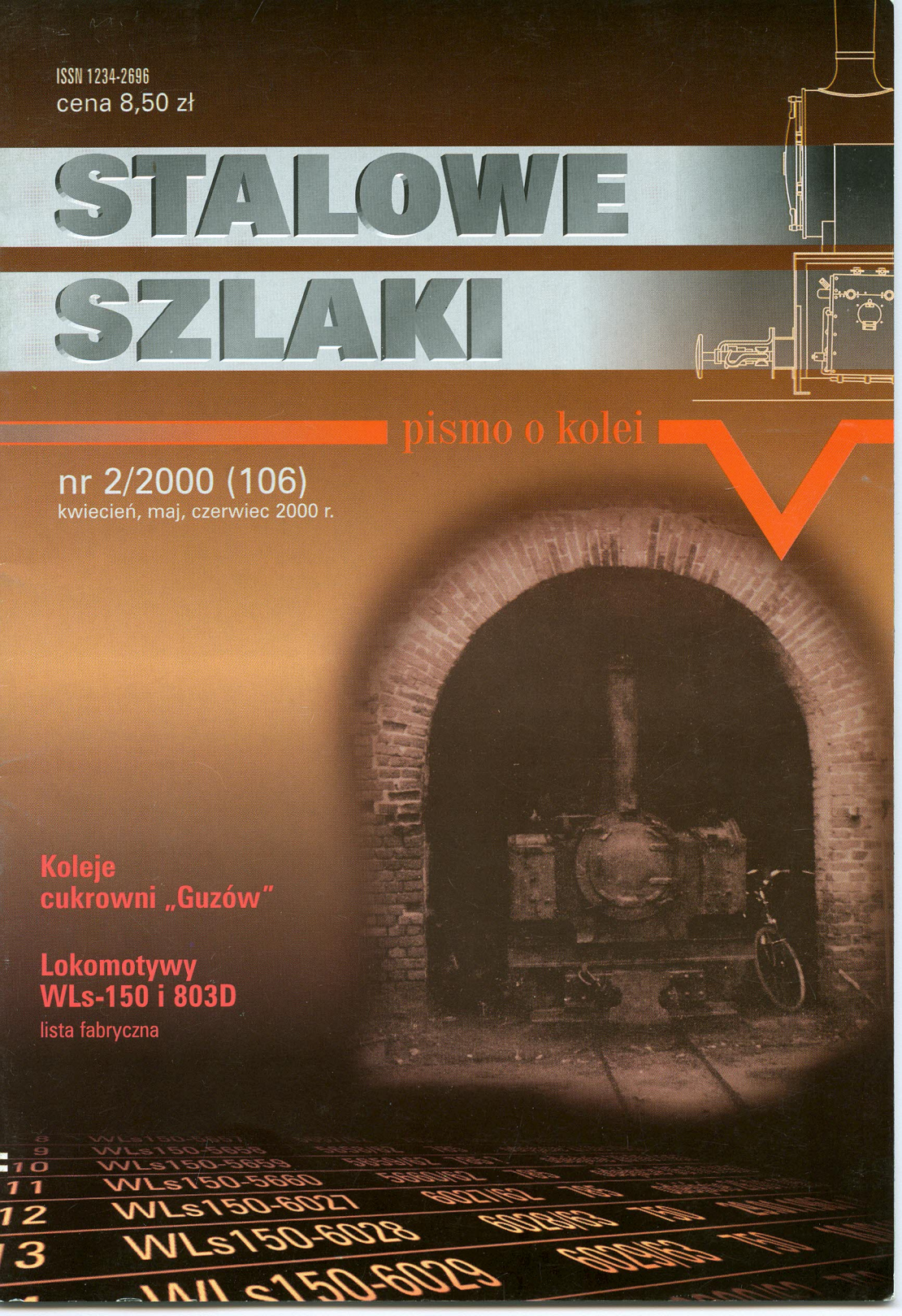
ISSN 1234-2696
cena 8,50 zł

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 2/2000 (106)
kwiecień, maj, czerwiec 2000 r.



Koleje cukrowni „Guzów"

Lokomotywy WLs-150 i 803D

lista fabryczna

cd. tabeli z poprzedniej strony

LD-22	18	Konstal	1622	30.06.1963 r.	+ 21.04.1989 r.
LD-22	19	Konstal	1623	30.06.1963 r.	+ 24.04.1989 r.
LD-20	21	Konstal	1748	30.06.1964 r.	+ 31.05.1996 r.
LD-20	22	Konstal	1749	30.06.1964 r.	+ 23.02.1997 r.
LD-20	23	Konstal	1747	30.06.1964 r.	+ 30.04.1982 r.

Wojciech Szpigiel

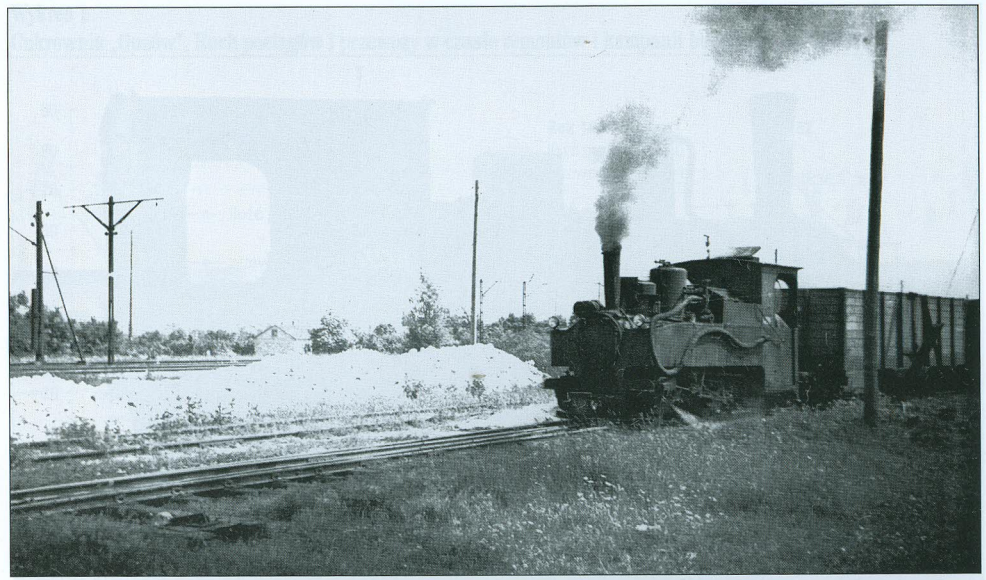
DZIEJE KOLEI

KOLEJ CUKROWNI „GUZÓW"

W 1827 roku zbudowano cukrownię w położonym o 15 km na południowy wschód od Sochaczewa Guzowie. W 1922 roku dokonano znaczącej przebudowy i modernizacji zakładu. W tym też czasie dyrekcja Cukrowni „Guzów" wobec sprzyjającej koniunktury dla budowy kolei wąskotorowych zdecydowała się na budowę własnej kolejki.

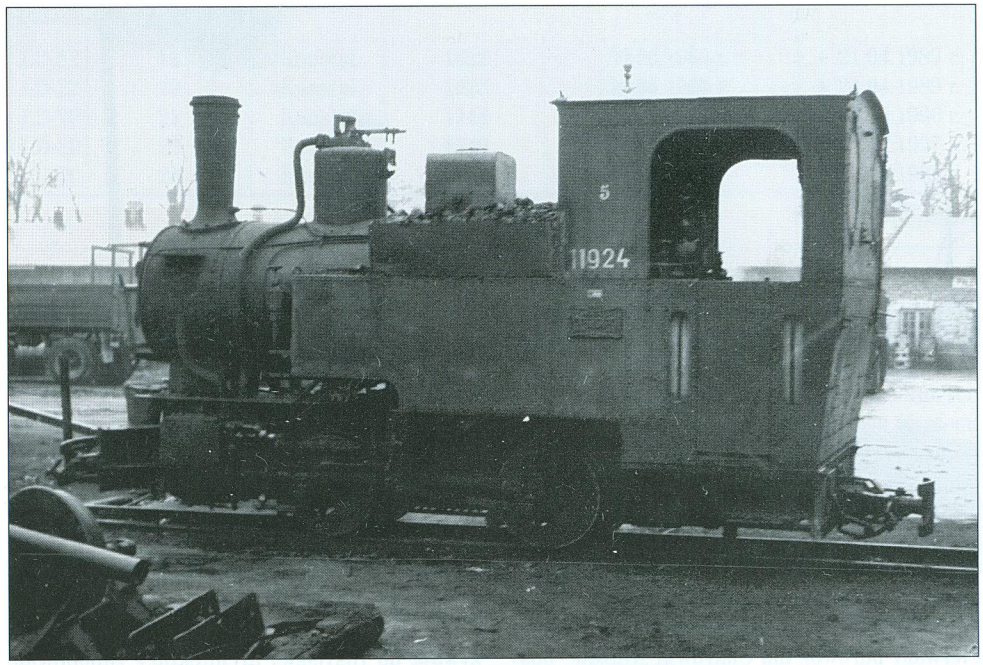
Początkowo planowano zbudować linię do stacji PKP Żyrardów. Jednak podczas opracowywania wstępnego projektu budowy tej linii, napotkano na sprzeciw rolników, przez których tereny miała przebiegać linia. Z tego względu zdecydowano się na budowę dłuższej linii o prześwicie 600 mm prowadzącej do stacji PKP Teresin[1]. Przy realizacji inwestycji napotkano również na problemy związane z wywłaszczaniem gruntów pod budowę kolejki. Spowodowało to liczne zmiany kierunku przebiegu trasy. Budowę linii rozpoczęto w 1923 roku.

Lokomotywa WLs40-287 i parowóz Lowa (16019/50 r.), 13.04.1971 r. Fot. Tadeusz Suchorolski



Parowóz Nº1 cukrowni „Guzów" na stacji PKP Szymanów, 1967 r. Fot. Tomasz Wach

Pierwszy parowóz dla Cukrowni „Guzów" dostarczono koleją do stacji Żyrardów, następnie przyjechał on z Żyrardowa po przekładanych przęsłach patentowych do cukrowni. Lokomotywa ta została wykorzystana przy budowie linii do Teresina. W czasie budowy formowano nasypy o nachyleniu do 1 m, na których układano szyny typu H70 na żelaznych podkładach (przęsła patentowe o długości 5 m, 7 m oraz 9 m). Zastosowano łuki o minimalnym promieniu 25 m (tory fabryczne). Na linii zbudowano dwa mosty w Szymanowie, oba na rzece Pisie. Pierwszy most (światło 9,4 m) zbudowano na przyczółkach kamiennych, na których ustawiono dwie dwuteowe belki o konstrukcji nitowanej. Drugi most (światło 26,6 m) powstał w ten sposób, że na dwóch przyczółkach i dwóch kamiennych podporach oparto trzy belki żelbetonowe. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w początkowym okresie mosty te miały bardziej prowizoryczny charakter. Na terenie cukrowni zbudowano parowozownię murowaną z czterema stanowiskami postojowymi oraz jednym remontowym. Architektura tego budynku (charakterystyczne półkoliste wjazdy) nawiązywała do rosyjskiej architektury zabudowań cukrowni. Parowozownia była prostokątna, murowana, dach kryty papą, podłoga betonowa. Na terenie cukrowni powstał układ torowy oraz waga wagonowa dla obsługi zakładu. W Guzowie zbudowano bocznice do majątku Guzów oraz odgałęzienie na szlaku do majątków Irena Struga i Szymanów. Majątki Guzów i Irena stanowiły własność rodziny hr. Sobańskich, właścicieli cukrowni. Bocznica do majątku Irena ze względu na słabą nawierzchnię obsługiwana była trakcją konną, natomiast w okresie powojennym bocznicę tę obsługiwano lokomotywami spalinowymi. Na linii Guzów – Teresin zbudowano jedną mijankę w Szymanowie, gdzie powstał punkt składowy buraków, od którego poprowadzono bocznicę do majątku Szymanów. W Teresinie przy torach stacyjnych zbudowano stację przeładunkową z czterema torami oraz wagą kolejową. Długość toru szlakowego wynosiła 14,200 km. Nabór wody w fabryce odbywał się z sieci zakładowej – służył do tego celu specjalny żuraw, na trasie natomiast – na moście w Szymanowie pulsometrem z rzeki Pisie wreszcie w Teresinie ze studni betono-



Lokomotywa „Ryś" (Chrzanów 1555/46 r.) w cukrowni „Guzów". Fot. Bogdan Pokropiński

wej. Po uruchomieniu kolei linia główna była obsługiwana trakcją parową, zaś odgałęzienie do majątków Irena i Guzów obsługiwano trakcją konną. W majątku Irena znajdowała się hodowla bydła, dla której dostarczano kolejką wysłodki. Do obsługi linii zakupiono 3 parowozy typu HF (0-4-0) oraz czteroosiowe wagony typu HF (wojskowych kolei polowych), resztę taboru wagonowego zakupiono w Zakładach Ostrowieckich. Kolej ta powstała głównie w celu zaopatrywania cukrowni w materiały oraz surowce przeładowywane na stacji stycznej w Teresinie, natomiast przewozy buraków miały znaczenie drugorzędne. Z tego względu na trasie powstała jedna ładownia w Szymanowie, przy której w okresie późniejszym wybudowano punkt składowy buraków (buraki ładowano również w Teresinie). W okresie wzmożonych przewozów na linii pociągi wyprawiano „na widoczność", bez większej dbałości o bezpieczeństwo ruchu (mimo to nie odnotowano poważniejszych wypadków).

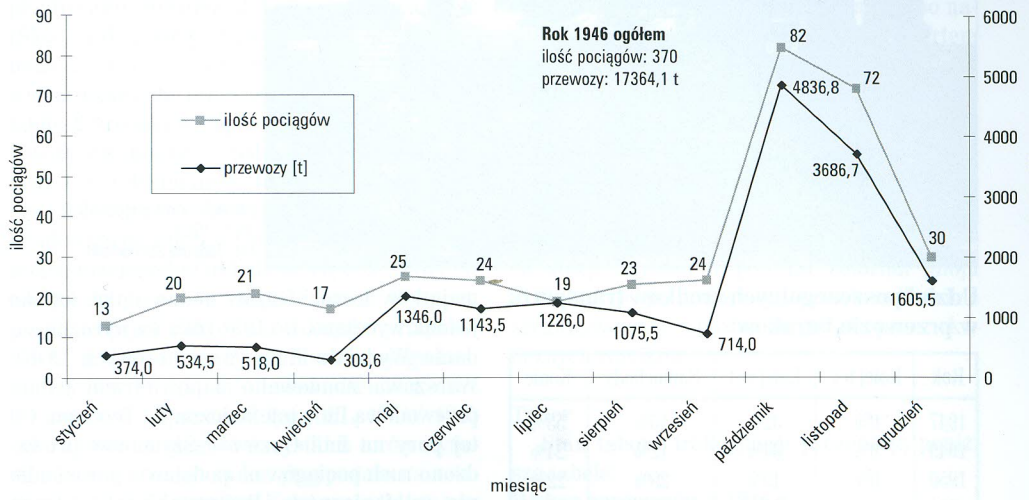
Okres dwudziestolecia międzywojennego, jak i okupacji nie zmienił specjalnie uwarunkowań ani kształtu kolei zakładowej cukrowni „Guzów". W 1938 roku kolej posiadała 3 parowozy, 8 wagonów krytych, 50 wagonów otwartych i 2 cysterny. Na krótko przed wojną cukrownia zakupiła dwuosiowy parowóz tendrzak firmy Orenstein & Koppel nr 7352/16 r. W 1940 roku kolej posiadała[2] 3 parowozy HF (60 KM), 1 parowóz tendrzak (24 KM) oraz około 60 wagonów o ładowności 5 t; długość jej linii wynosiła 14,2 km.

Stan kolei cukrowniczej w 1946 roku najlepiej obrazuje poniższy wyciąg z protokołu rejestracyjnego kolei:

Stan kolei użytku prywatnego Cukrowni „Guzów" według protokołu z dnia 30.01.1946 r.

1. Rok budowy: 1923
2. Ogólna długość torów: 19,72 km
   a) główny: 14,20 km
   b) ładownie podwórzowe: 1,53 km
   c) bocznice wąskotorowe: 4,99 km

Wykres 1
Cukrownia „Guzów". Ruch pociągów i przewozy w czasie remontów i kampanii buraczanej w 1946 r.



3. Liczba mostów: 2 (na rzece Pisie)
4. Największe wzniesienie: 1 m
5. Najmniejszy promień łuku: 25 m
6. Typ szyn: H70 (10 do 11 kg/mb)
7. Podkłady:
   a) tor główny: podkłady żelazne
   b) tory boczne: 75% drewniane sosnowe, 25% podkłady żelazne
8. budynki: 1 szopa
9. parowozy: 4
10. wagony: 3 cysterny (5 t), 8 krytych (5 t), 49 odkrytych (5 t).

Przewozy w 1946 roku obrazuje wykres 1.

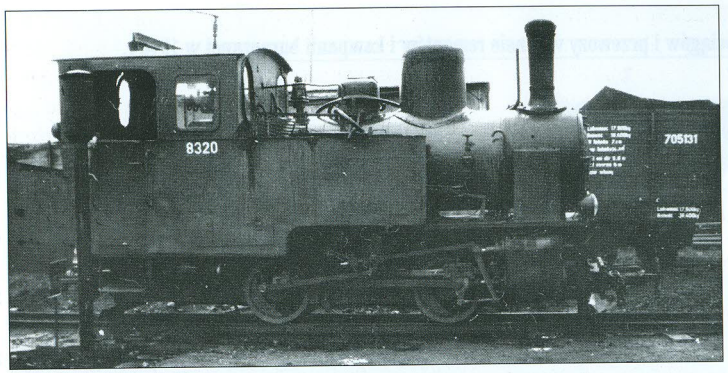
W 1946 roku nadzór techniczny nad koleją użytku niepublicznego przejął Wydział Kolei Wąskotorowych DOKP Warszawa, co spowodowało duże przeobrażenia w charakterze oraz funkcjonowaniu kolei. Prymitywna linia kolejowa zbudowana z przęseł patentowych, na której wyprawiano pociągi „na widoczność" oraz nie stosowano żadnych elementarnych zasad prowadzenia ruchu pociągów stanowiła dla urzędników PKP synonim zacofania technicznego.

Kolej ta jako jedyna z kolei cukrowniczych na terenie DOKP Warszawa nie została wytypowana do przejęcia przez PKP[3], w protokołach czytamy:

„Linia kolejowa przebiega przez małe osiedla wiejskie liczyć tam można jedynie na przewozy towarowe Cukrowni »Guzów«. Potrzeby ludności zaspokajane są w zupełności przez PKS, której wozy kursują na odcinku Sochaczew – Guzów – Żyrardów. Cukrownia »Guzów« nie jest obecnie obiektem mogącym wzbudzić zainteresowanie ze strony PKP".

Poniższa tabela przedstawia **przewozy na kolei zakładowej Cukrowni „Guzów" w 1951 r.**

Towar	Długość odcinka przewozu	Masa towarowa
buraki cukrowe	14,2 km	35 000 t
wytłoki	14,2 km	6 000 t
nawozy sztuczne	14,2 km	300 t
cukier	14,2 km	3 500 t
węgiel	14,2 km	6 500 t
koks	14,2 km	300 t
kamień wapienny	14,2 km	2 400 t
Razem:	×	**54 000 t**

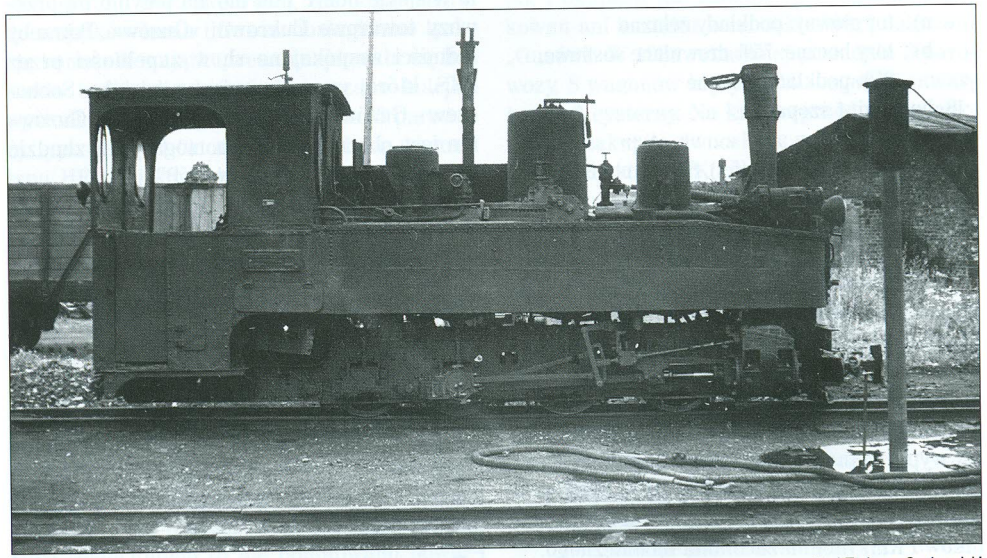


Parowóz Lowa (16019/50 r.)
15.11.1969 r.
Fot. Tadeusz Suchorolski

Udział poszczególnych środków transportu w przewozie buraków:

Rok	Kolej n-t	Kolej w-t	Samochody	Konie
1947	0%	32%	15%	53%
1949	0%	64%	12%	24%
1950	0%	49%	29%	22%
1951	0%	66%	11%	23%

Między 1946 a 1951 rokiem cukrownia wprowadziła do eksploatacji dwie lokomotywy spalinowe. Były to lokomotywki o małej mocy, wykorzystywano je do manewrów oraz obsługi majątków Irena i Guzów. Jedną z nich szybko jednak wycofano. Do 1951 roku na wyraźne żądanie Wydziału Kolei Wąskotorowych DOKP Warszawa zbudowano napowietrzną jednoprzewodową linię telefoniczną do Teresina. Od tej pory na linii Guzów – Szymanów prowadzono ruch pociągów na podstawie porozumienia telefonicznego. Posterunki telefoniczne znajdowały się w cukrowni „Guzów", punkcie składowym w Szymanowie oraz na stacji przeładunkowej w Teresinie. Dla potrzeb prowadzenia ruchu stosowano taki system, że numery parowozów były jednocześnie numerami pociągu. W 1952 roku kolej posiadała 7 parowozów, 1 lokomotywę spalinową oraz 74 wagony towarowe i 28 wywrotek. W tym samym roku eksploatowano również 2 samochody osobowe (Škoda i Hanomag), 3 ciężarowe (Ford 3 t, Renault 2,5 t, Guy 1,5 t), 8 koni (z czego 1 koń wypożyczany do pracy z majątku Guzów; ponadto 2 źrebaki w zapasie), wozów 10 (w tym 2 wozy dwukonne, 1 jednokonny w remoncie oraz 1 wóz drabiniasty, 4 beczkowozy do wody oraz 2 do zlewów). Ze względu na zły stan toru zbudowanego z przęseł, prowadzono ciągłą wymianę nawierzchni układając cięższe szyny typu H80 na drewnianych podkładach. W latach pięćdziesiątych cukrownia zakupiła z Hajnowskich Zakładów Przemysłu Maszynowego Leśnictwa nowe węglarki o ładowności 10 t, oraz 2 lokomotywy spalinowe typu WLs40. W 1965 roku całkowita długość wszystkich torów wynosiła 18 km, z czego 14 km przypadało na szlakowe, a 4 km na stacyjne. Kolej posiadała w tym czasie 8 parowozów, 2 lokomotywy spalinowe, 45 wagonów towarowych, 2 posterunki zapowiadawcze, 1 posterunek odstępowy, 1 bocznicę (PGR Szymanów), 2 ładownie. Na kolejce pracowało 9 osób, natomiast w okresie kampanii 24 osoby. Równocześnie z doprowadzeniem bocznicy normalnotorowej do nowo zbudowanych Zakładów Zbożowych Szymanów, powstało skrzyżowanie torów kolejowych w poziomie szyn z linią kolei cukrowniczej Guzów – Teresin. Skrzyżowanie zabezpieczono wykolejnicami. Tor wyciągowy bocznicy prowadzącej do PZZ Szymanów wykorzystywano do przelewania melasy z cystern wąskotorowych do normalnotorowych, co odciążało stację przeładunkową Teresin. W ostatnim okresie pracy kolei Cukrowni „Guzów" wprowadzono radiostacje[4] z aparatami nadawczo-odbiorczymi umieszczonymi w cukrowni oraz w Szymanowie i Teresinie. Urządzenia te wykorzystywano do łączności zapowiadawczej, nieużywana linia telefoniczna została wkrótce zdewastowana.



Lokomotywa N°4 (Henschel 15975/18 r.), 02.07.1970 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

W 1972 roku cukrownia otrzymała partię nowych samochodów ciężarowych, co przesądziło o likwidacji kolei wąskotorowej. Pismem Przedsiębiorstwa Państwowego „Cukrownie Mazowieckie" nr l.dz. E0/407/72 z dnia 02.06.1972 roku postawiono kolej w stan likwidacji. Rozbiórkę torów przeprowadzono w 1973 roku, początkowo przy wykorzystaniu pociągu a po nasilających się kradzieżach szyn – transportem samochodowym. Do naszych czasów zachowały się następujące pozostałości po kolejce: parowozownia (w ostatnim czasie przebudowana oraz otynkowana), przyczółki po moście żelaznym (belka przęsła zrzucona do wody służy jako tama na zalewie), żelbetonowy most oraz szyny w asfaltowej drodze wiejskiej. Na miejscu stacji Szymanów powstał zbiornik gnoju PGR. Nasypy po linii zostały prawie całkowicie zrekultywowane z poziomem gruntu przez okolicznych rolników.

Tabor

Stan taboru trakcyjnego prezentują poniższe tabele:

Wykaz parowozów z 1946 r.

Nr zakł.	Producent, nr fabryczny	Kocioł (nr rejestracyjny SDK)	Układ osi	Uwagi
1	O & K 7352/16 r.	25709	0-2-0	ex HF
2	Schwartzkopf 6337/17 r.	33885	0-4-0	ex HF 1436
3	Henschel 15561/17 r.	25647	0-4-0	ex HF 1762
4	Schwartzkopf 6753/18 r.	25872	0-4-0	ex HF 2111

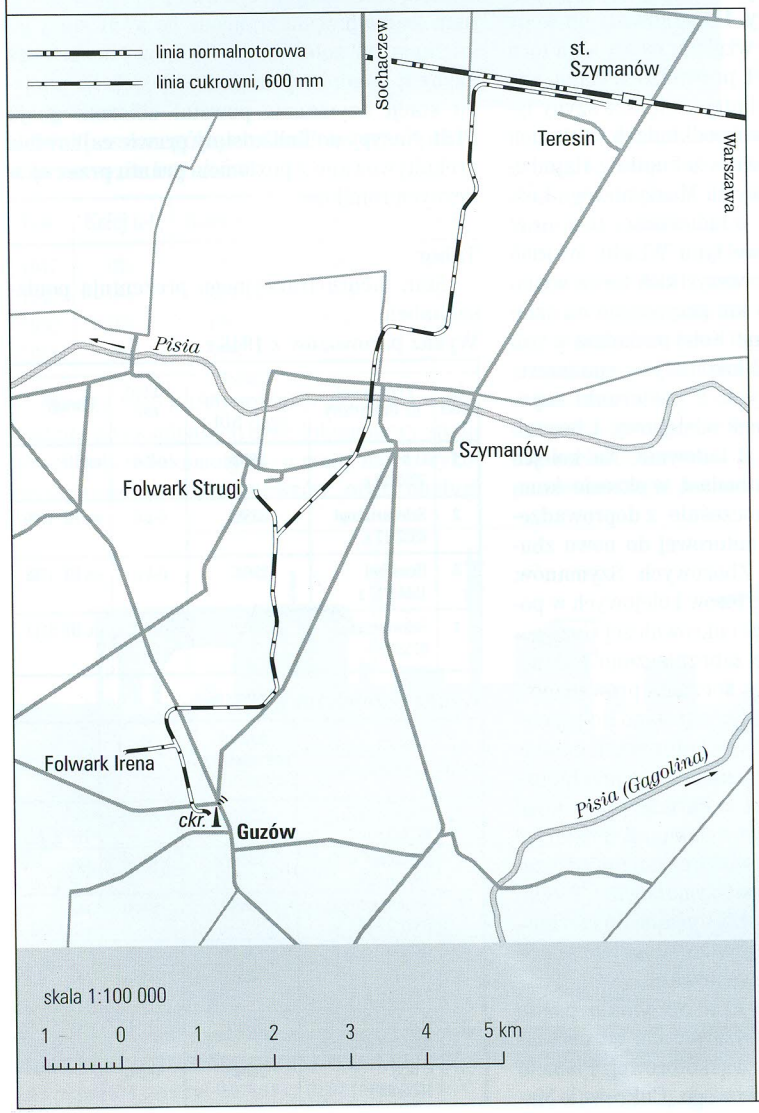
Wykaz parowozów z 1951 r.

Nr zakł.	Producent, nr fabryczny	Kocioł (nr rejestracyjny SDK)	Układ osi	Uwagi
1	Schwartzkopf 6753/18 r.	25872	0-4-0	ex HF 2111
2	Henschel 15561/17 r.	25647	0-4-0	ex HF 1762
3	Schwartzkopf 6337/17 r.	33885	0-4-0	ex HF 1436
4	b.d., ?/18 r.	13148	0-4-0	[5]
5	O & K 7352/16 r.	26709	0-2-0	
6	O & K 8008/14 r.	20301	0-3-0	ex HF 407
7	O & K 1059/03 r.	24849	0-2-0	

Rys. 1

Kolej cukrowni „Guzów" w latach trzydziestych.

Rys. Jacek Wardęcki



Rys. 2

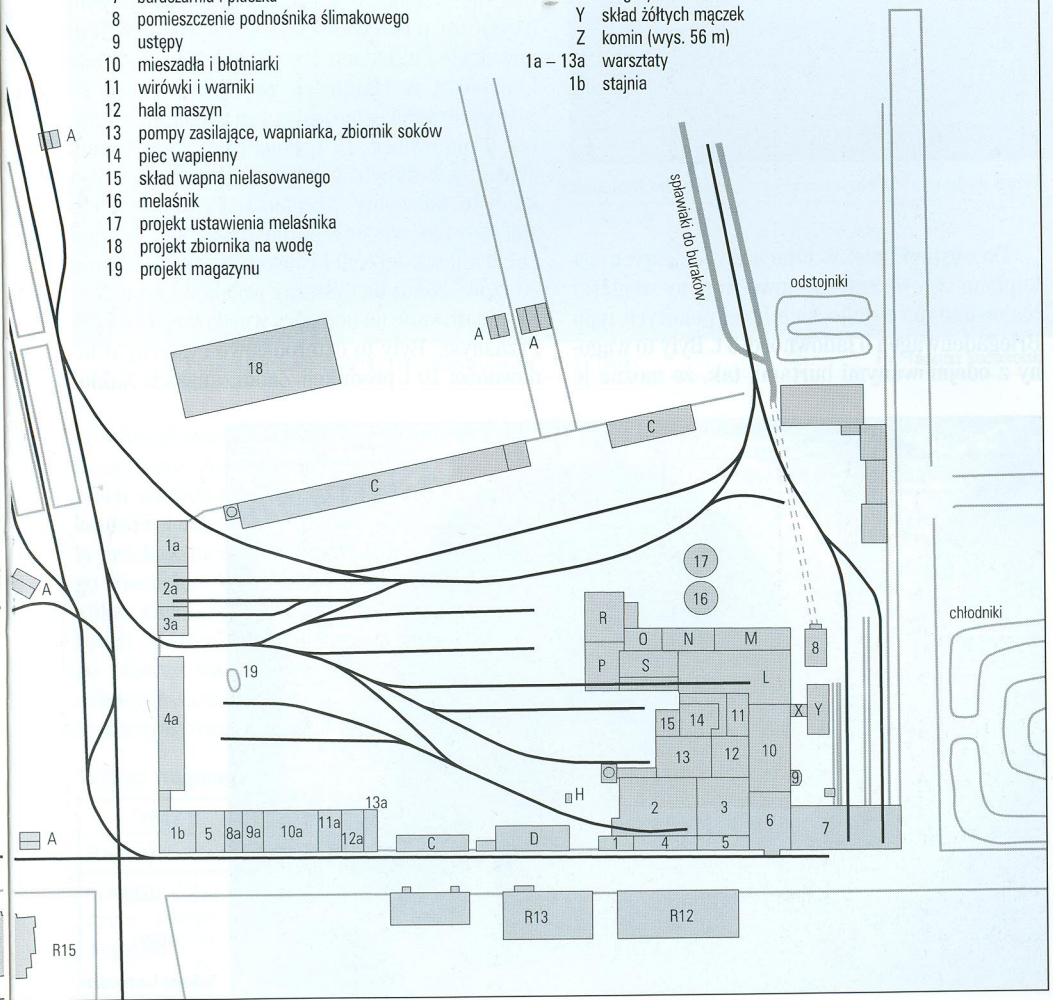
Plan sieci kolei na terenie cukrowni „Guzów". Stan w 1950 roku.

Rys. Jacek Wardęcki

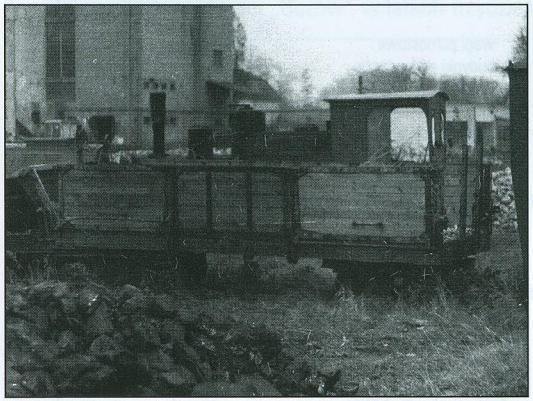
Objaśnienia:

1 biuro
2 portiernia
3 hala maszyn
4 elektrownia
5 laboratorium
6 wydział dyfuzji
7 buraczarnia i płuczka
8 pomieszczenie podnośnika ślimakowego
9 ustępy
10 mieszadła i błotniarki
11 wirówki i warniki
12 hala maszyn
13 pompy zasilające, wapniarka, zbiornik soków
14 piec wapienny
15 skład wapna nielasowanego
16 melaśnik
17 projekt ustawienia melaśnika
18 projekt zbiornika na wodę
19 projekt magazynu

A wagi pomostowe
C budynki gospodarcze
L pakownia i magazyn cukru
M magazyn cukru nr 8
N magazyn cukru
O magazyn cukru i efektów (?)
P magazyny cukru nr 1 i 3
R1 – R17 budynki mieszkalne
S magazyn cukru nr 4
Y skład żółtych mączek
Z komin (wys. 56 m)
1a – 13a warsztaty
1b stajnia

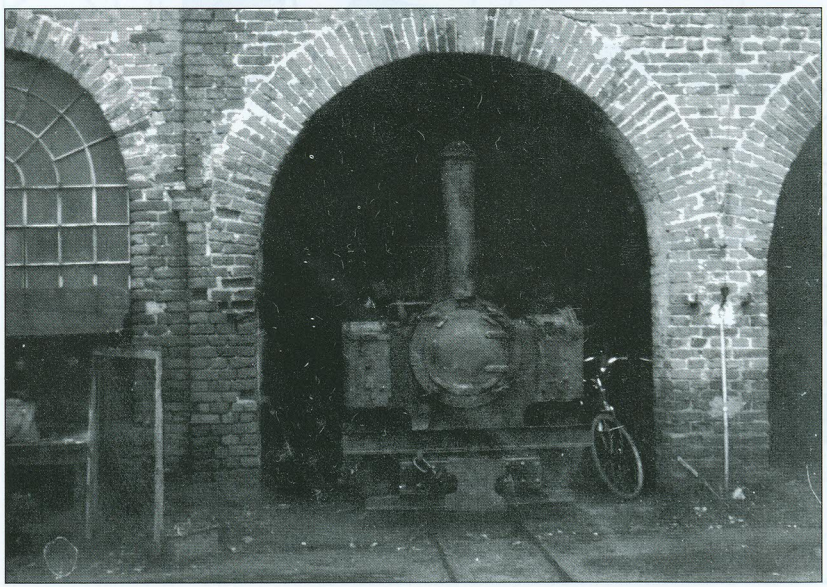


Ponadto w 1951 roku na stanie znajdował się ciągnik motorowy Austro Daimler z czterocylindrowym silnikiem benzynowym o mocy 12 KM, po remoncie kapitalnym.



Wagon węglarka w cukrowni „Guzów". Fot. Bogdan Pokropiński

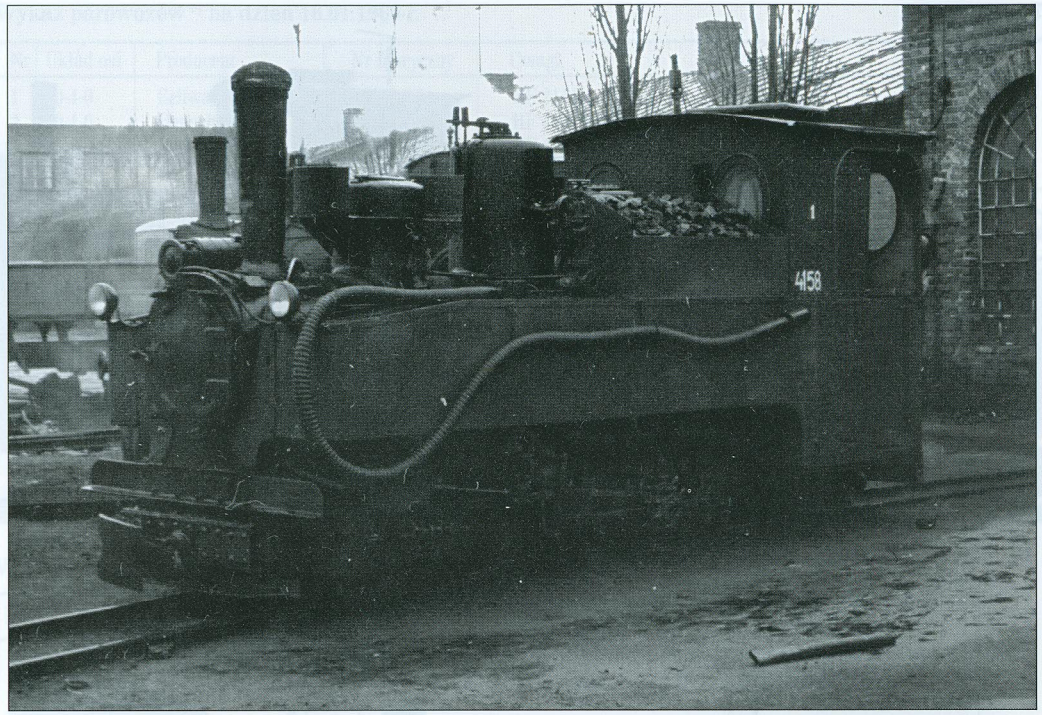
Do obsługi kolei w latach dwudziestych zakupiono typowe czteroosiowe wagony węglarki budowane dla niemieckich kolei polowych typu Briegadenwagen o ładowności 5 t. Były to wagony z odejmowanymi burtami, tak, że można je było również wykorzystywać jako wagony platformy. Zastosowanie burt zamiast tradycyjnych drzwi w ścianie umożliwiało szybki wyładunek. Druga dostawa wagonów pochodziła ze Spółki Akcyjnej Wielkich Piecy i Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu Świętokrzyskim. Były to czteroosiowe wagony kryte (ładowność 6 t) oraz węglarki (ładowność 6 t). Jeden z wagonów krytych przebudowano w trakcie eksploatacji na wagon warsztatowy. W ostatnich latach eksploatacji kolejki wagony kryte – w celu przedłużenia ich żywotności – obito blachą. Zbudowano w cukrowni sposobem gospodarczym 3 cysterny o ładowności 6 ton. Po wojnie w Hajnowskich Zakładach Przemysłu Maszynowego Leśnictwa w Hajnówce zakupiono około 20 sztuk[6] nowych czteroosiowych wagonów węglarek o ładowności 10 t. Ponadto w latach pięćdziesiątych nabyto partię węglarek z PKP. Zakupy te pozwoliły wycofać najbardziej wyeksploatowane wagony. Około 1962 roku po przekuciu Mławskiej Kolei Wąskotorowej cukrownia „Guzów" zakupiła cysterny wojskowe typu 2Rw eksploatowane na bocznicy wojskowej J.W. 4420 Przasnysz. Były to czteroosiowe cysterny o ładowności 10 t produkcji Zaodrzańskich Zakładów Metalowych im. Marcelego Nowotki w Zielonej Górze. Pozwoliło to na wycofanie z eksploatacji starych cystern. Po likwidacji kolei wąskotorowej cukrowni „Guzów" cysterny te zostały przekazane do Kombinatu Rolno-Spożywczego Niechcice. W wiele lat po likwidacji kolejki kilka wagonów stało jeszcze na terenie cukrowni „Guzów". Obecnie ostatnią pozostałością po taborze wagonowym są trzy pudła czteroosiowych „ostrowieckich" wagonów krytych, wykorzystywane jako komórki.



Parowozownia cukrowni, 15.11.1969 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

Wykaz wagonów

1947 r.		1951 r.	
Rodzaj	Ilość	Rodzaj	Ilość
cysterny (?)	3	cysterny	3
kryte	8	kryte	8
węglarki	49	węglarki	49
razem	60	razem	60



Lokomotywa Nº 1 (kocioł Hartmann 4158/18 r.) w cukrowni „Guzów", 15.11.1969 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

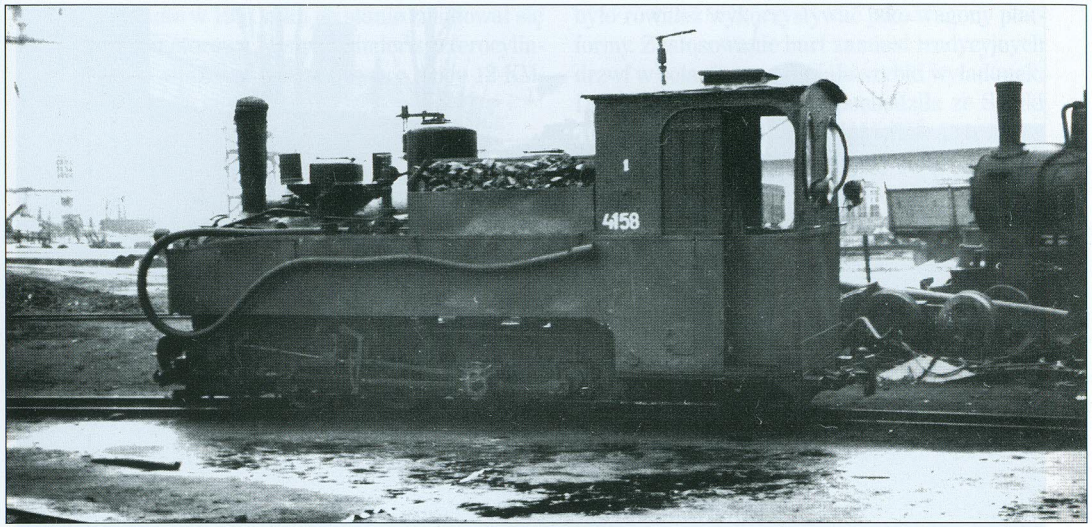
Wykaz wagonów z 1951 r.

Rodzaj	Ładowność	Ilość osi	Nr zakładowy	Ilość
węglarka	5 t	4	1-19	19
węglarka	6 t	4	21-30	10
węglarka	6 t	4	39-73	34
kryty	6 t	4	31-34	4
kryty	7,5 t	4	35-38	4
cysterny	6 t	4	bez num.	3
razem:	×	×	×	74

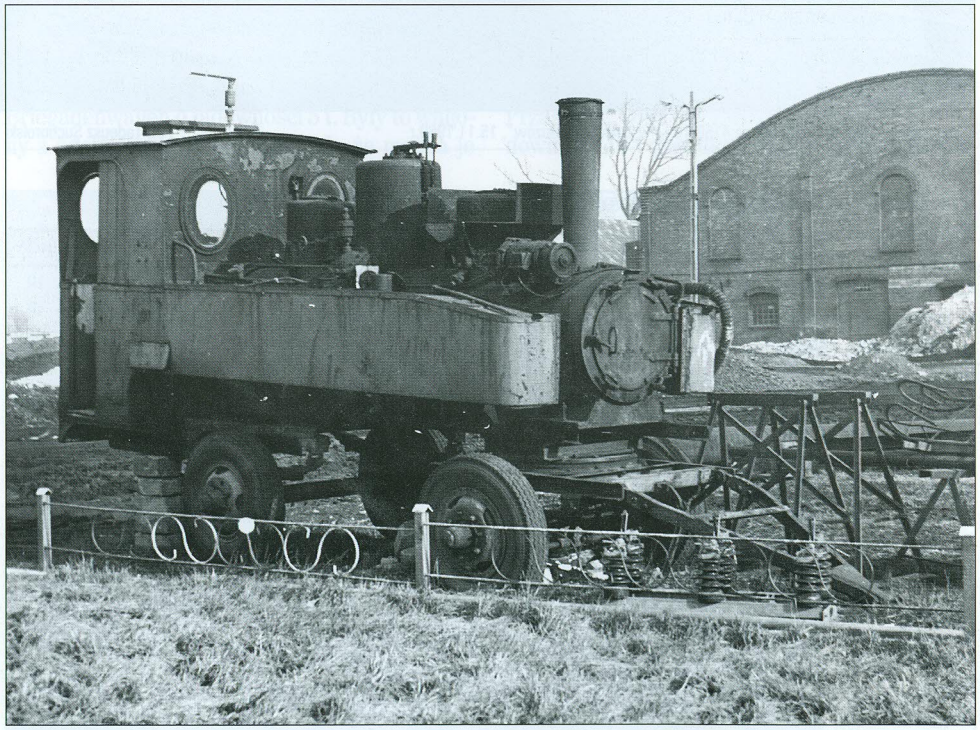
Wykaz taboru z 1967 r. *

Rodzaj taboru	Ilość
parowozy	6
lokomotywy spalinowe	2
wagony otwarte	50
wagony kryte	8
cysterny	5

* Kolej posiadała również dwie drezyny ręczne.



Lokomotywa N°1 (kocioł Hartmann 4158/18 r.), 15.12.1969 r. Fot. Tadeusz Suchorolski



Lokomotywa N°1 jako kocioł przewoźny, 13.02.1974 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

Wykaz parowozów *) na dzień 16.01.1965 r.

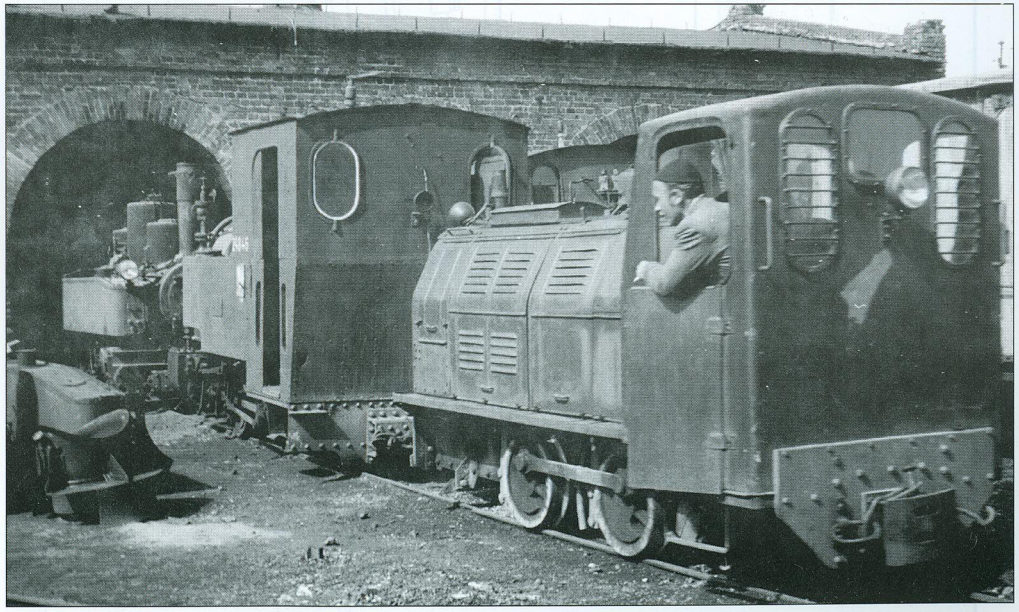
Nr	Układ osi	Producent	Nr fabryczny	Uwagi
1	0-4-0	Schwartzkopf	6753/18 r.	HF 2111
2	0-4-0	Henschel	15561/17 r.	HF 1762
3	0-4-0	Schwartzkopf	6337/17 r.	HF 1436
4	0-4-0	Henschel	15967/17 r.	HF 1090
5	0-2-0	Henschel	24846/39 r.	ex PKP T2-63, przybył z cukrowni „Krasiniec"
6	0-2-0	Orenstein & Koppel	8006/14 r.	HF 405, przybył z Łyszkowic
7	0-2-0	Chrzanów	1555/46 r.	„Ryś", kocioł Babcock 11924/46 r.

wykaz opracował p. Tadeusz Suchorolski na podstawie materiałów Zjednoczenia Przemysłu Cukrowniczego.

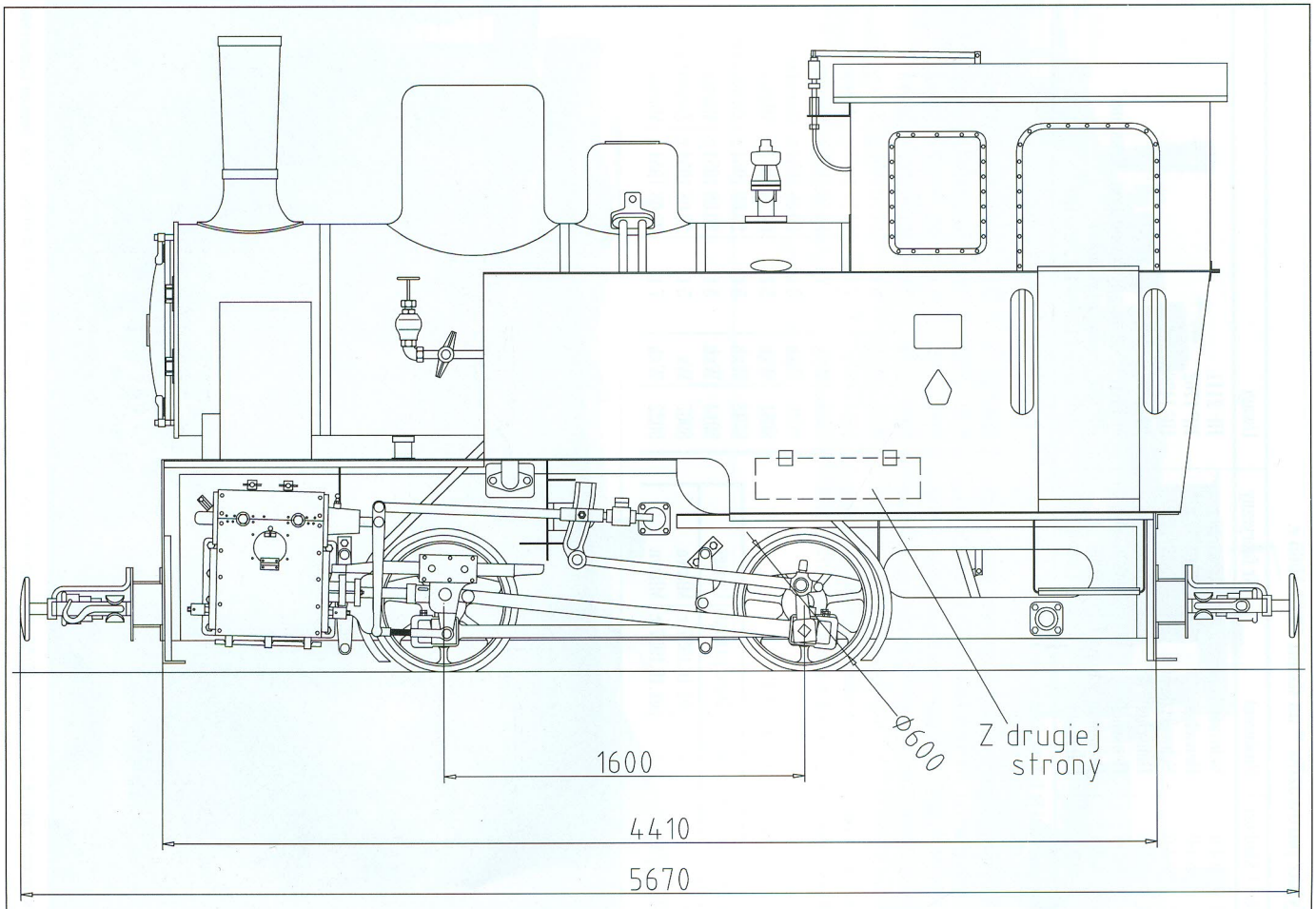
*) Numeracja lokomotyw ulegała zmianom. Inne lokomotywy cukrowni, to dwie WLs40 (ZNTK Poznań 287/55 r. i 288/55 r., obie zbudowane dla Rejonowego Kierownictwa Robót Wodno-Melioracyjnych w Grudziądzu; data przybycia nieustalona). Po 1965 roku do cukrowni przybył z bazy PZRK w Krakowie dwuosiowy parowóz LOWA (Babelsberg 16019/50 r., kocioł Dresden 8320/50 r.).

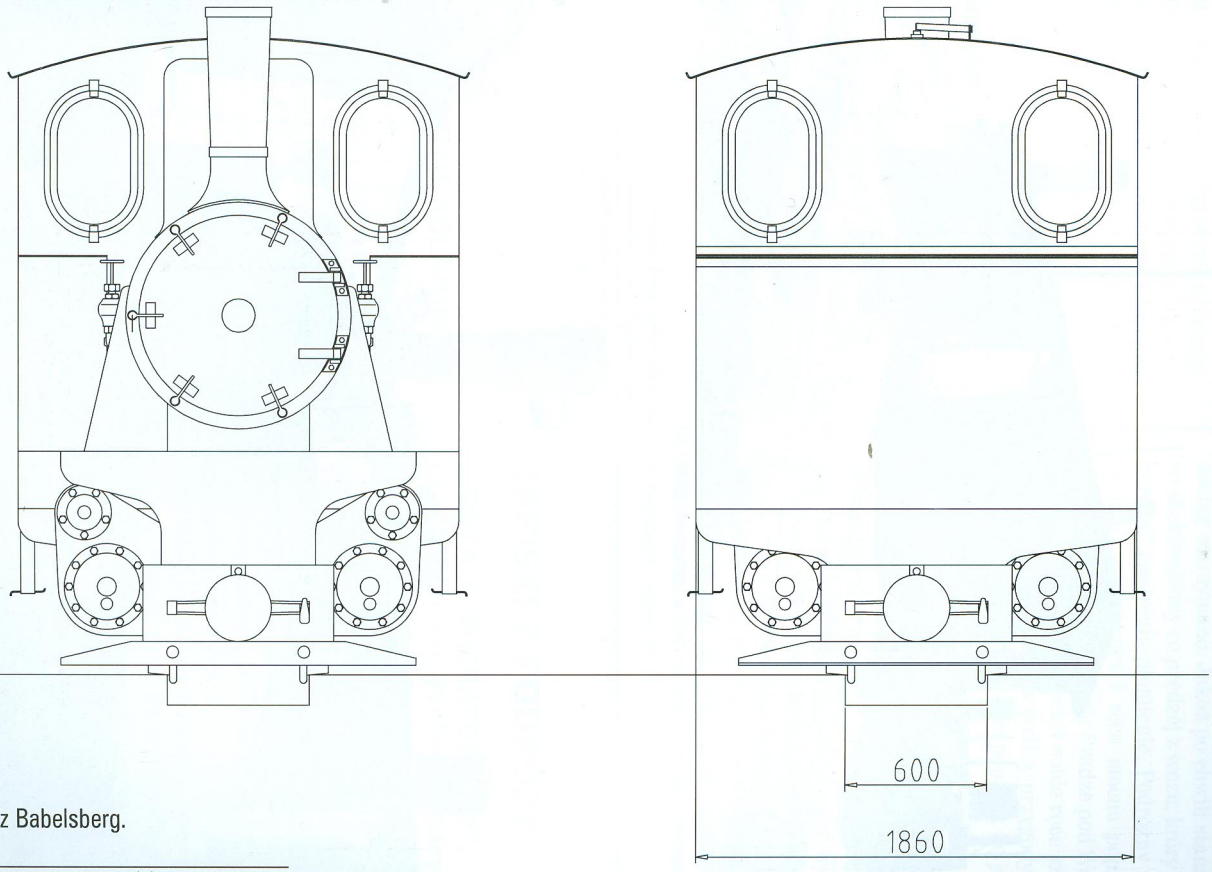
Wagony zakupione od PKP

Nr PKP	Seria	Ładowność	Data zakupu	Uwagi
8153	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8161	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8165	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8182	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8193	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8199	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8231	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Zwierzyniec
8531	Wx	7 t	01.10.1957 r.	Mława
8558	Wxh	?	01.10.1957 r.	Mława
8626	Wxh	5 t	20.08.1954 r.	Gniezno
8681	Wxh	5 t	01.10.1957 r.	Mława
8793	Wxh	5 t	29.08.1954 r.	Zwierzyniec
8914	Wxh	5 t	20.08.1954 r.	Mława
8967	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Zwierzyniec
9022	Wxh	7 t	20.08.1954 r.	Mława



Lokomotywa WLs40-287 (ZNTK Poznań 287/55 r.) wyciąga lokomotywy N° 6 i N° 4. Cukrownia „Guzów", 13.04.1971 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

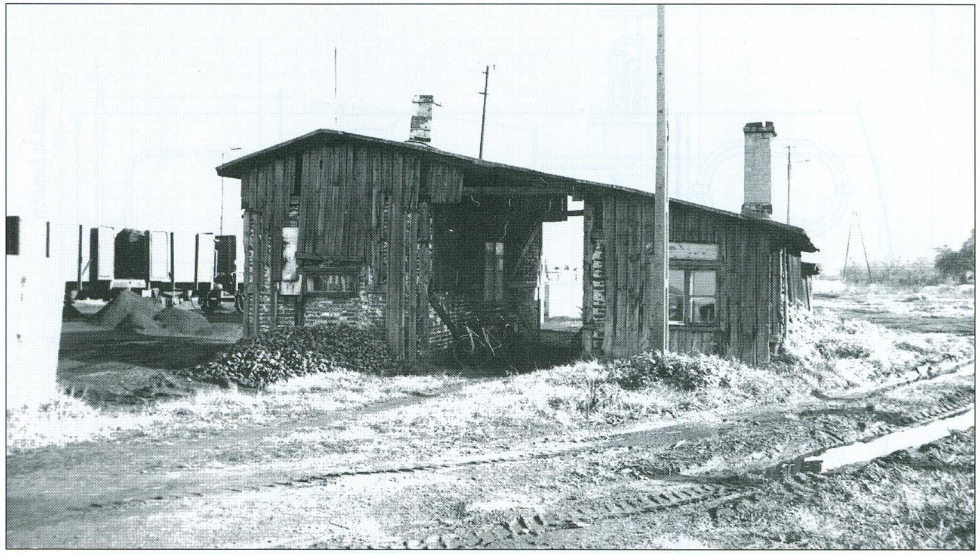




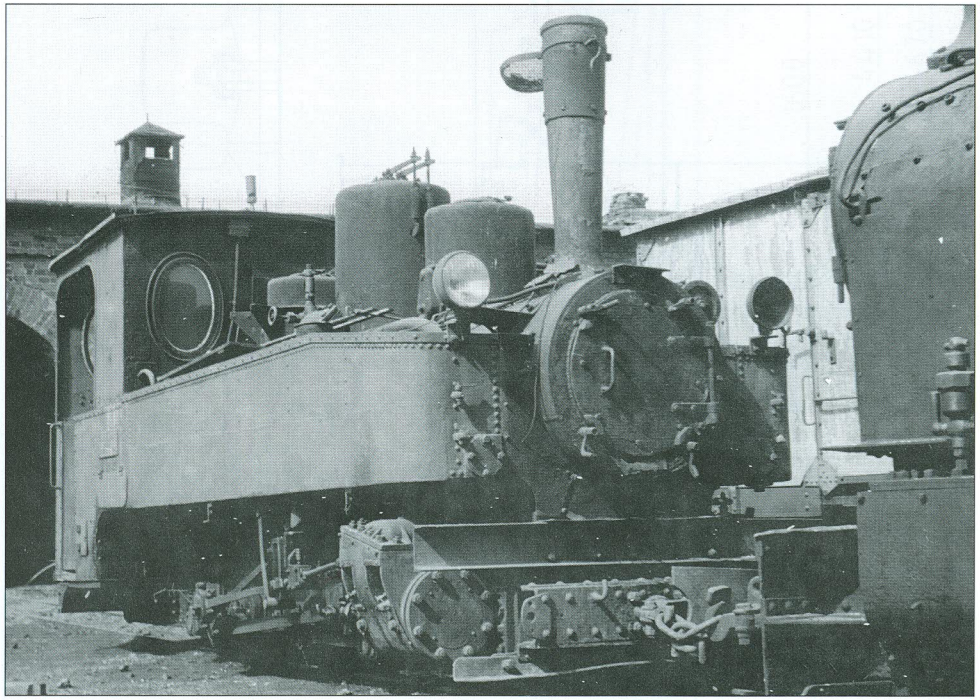
Rys. 3
Parowóz Babelsberg.

Skala 1:32 Rys. **Maciej Kucharski**

wymiary w mm



Waga wagonowa cukrowni „Guzów" na stacji w Szymanowie, 29.10.1981 r. Fot. Tadeusz Suchorolski



Lokomotywa N²4, 13.04.1971 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

cd. tabeli ze strony 21

9046	Wxh	5 t	20.08.1954 r.	Kujawy
9145	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Gniezno
9149	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Gniezno
9164	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Bydgoska
9228	Wxh	7 t	20.08.1954 r.	Mława
9244	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Mława
9438	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Jarocin
9441	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Jarocin
9465	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Mława
9485	Wx	5 t	20.08.1954 r.	Ostrołęcka

[1] W latach trzydziestych zmiana nazwy na Szymanów, obecnie Teresin Niepokalanowski.
[2] Alfred B. Gottwaldt *Heeresfeldbahnen*.
[3] Po II wojnie światowej PKP były zainteresowane przejęciem wszystkich pozostałych kolei cukrowniczych podlegających dyrekcji warszawskiej. Zamierzenia te zrealizowano tylko w przypadku kolei cukrowni „Ciechanów" i „Krasne".
[4] Relacja pracownika.
[5] Najprawdopodobniej jest to parowóz HF Henschel 15967/18 r., który przybył do Guzowa z cukrowni „Ciechanów".
[6] Relacja pracownika.

Autorzy serdecznie dziękują byłym pracownikom kolejki, pracownikom ZKD Warszawa – Panu **Markowi Truszkowskiemu** i Pani **Elżbiecie Pełkowskiej** oraz Panom **Tadeuszowi Suchorolskiemu**, **Bogdanowi Pokropińskiemu** i **Tomaszowi Wachowi** za pomoc w uzyskaniu materiałów i informacji.

Maciej Kucharski
Zbigniew Tucholski

POŻAR W WOZIE KOLEJOWYM

We środę 5-go lutego jechałem koleją nadwiślańską od strony Warszawy ku Lublinowi. Około północy, kiedyśmy minęli stację Życzyn, jednemu z podróżnych znajdujących się razem ze mną w wozie kolejowym klasy trzeciéj, starozakonnemu, rozbiła się wypadkiem butelka z eterem, czy też z anodynami, co to niektórzy nazywają je lekarstwem. Płyn oblał mu ubranie. W téj chwili ktoś siedzący w pobliżu chciał zapalić papierosa. Ale zaledwie potarł zapałkę o pudełko, w téj chwili rozlany eter buchnął płomieniem i na podróżnym starozakonnym zaczęła się palić odzież. Wszyscy rzucili się do wyjścia i zaczęli się tłoczyć do drzwi tak, że je sobą przyparli i w tłoku nie mogli otworzyć. Niektórzy wybijali szyby, bo dym tamował oddech i gryzł oczy, albo wyskakiwali przez okna z idącego pociągu. Ktoś zerwał pieczęć chroniącą przyrząd ostrzegawczy i dał znak, żeby pociąg zatrzymano. Jakoż po chwili stanął. Powyskakiwaliśmy co prędzéj z wozu, który coraz bardziéj ogarniały płomienie. Podróżny starozakonny miał twarz i ręce mocno popalone. Odesłano go do szpitala na Pradze pod Warszawą. Ktoś jeszcze pokaleczył sobie ręce szkłem, wybijając szybę. Inni wyszli z przygody cało, tylko rzeczy im się w wozie popaliły, bo już nie było czasu ich ratować.

W. M.-b.

I drugi czytelnik Gazety Świątecznej, młynarz z miasteczka Wąwolnicy na powiślu lubelskiém, jechał wtedy tym samym wozem. Widząc niebezpieczeństwo, a nie mogąc wybiedz drzwiami, wybił szybę, wylazł przez nią i dostał się na schodki wozu; tam doczekał się, aż pociąg zatrzymali. Wyszedł cało z téj przygody, tylko spaliły mu się wszystkie rzeczy, które wiózł z sobą, a były warte, jak nam sam mówił w redakcji, około 46 rubli. ■

Gazeta Świąteczna Rok XXII, Tydzień 7, str. 4

ZAPISKI Z PODRÓŻY

ŚWIĘTA Z „WIBRATORKIEM", czyli o tym, co słychać między Tomaszowem Mazowieckim a Skarżyskiem-Kamienną 26.12.1999 r.

W cieniu choinki, czyli ciągnie wilka do lasu...

Są dni, kiedy skłonność do obżarstwa daje się szczególnie we znaki, kiedy nasze żołądki dokuczliwie przypominają, iż zdecydowanie odróżniają się od wszechświata (ten ostatni, jak zapewniano mnie na wykładach z astronomii – w odróżnieniu od żołądka – może się rozszerzać w nieskończoność...). Widok karpia na talerzu przywodzi myśl, że biedna ryba jeszcze kilka dni temu pływała sobie spokojnie w jakimś stawie i naprawdę nie marzyła o roli głównego bohatera (niestety ostatniej) akcji. W takich osobliwych chwilach znużenia po długim odpoczynku człowiek zaczyna myśleć o „przeniesieniu się w inny świat" i, w prakty-