

# OSTATNIA PODRÓŻ PAROWOZU

Wśród setek ładunków przewożonych po drogach zdarzają się takie, które potrafią skupić na trasie przejazdu tłumy ludzi. Oczywiście muszą to być szczególne przedmioty, jak na przykład zabytkowa lokomotywa, którą firma Panas Transport przewoziła ze stacji Kraków Łobzów do miasteczka AGH.

Wojciech Wieczorek (tekst i zdjęcia)

**P**rzewozy ponadnormatywne wzbudzają zawsze wiele emocji, szczególnie, jeśli w grę wchodzi ładunki o potężnych rozmiarach lub masie. Sam sprzęt używany do takiego transportu każdego miłośnika motoryzacji, a szczególnie ciężarówek, przyprawia o szybsze bicie serca.

Większość ponadgabarytowych transportów nie stanowi jednak wydarzeń medialnych i dla wyspecjalizowanych firm jest to chleb powszedni. Niektóre bardzo wymagające ładunki mogą wzbudzić uznanie kolegów z branży.

**TRANSPORT** parowej lokomotywy stał się wydarzeniem nie tylko medialnym, ale i dla niektórych towarzyskim. Nic dziwnego, jeśli wziąć pod uwagę, że zleceniodawcą byli studenci krakowskiej Akademii Górniczo Hutniczej.

W dodatku przejazd około 3-kilometrowego odcinka ulicami Krakowa zaplanowany był na noc z piątku na sobotę, czyli czas, który większość studentów poświęca na, mówiąc oględnie, spotkania w gronie znajomych.

Tego wieczoru większość zebrała się nie w pubach, a na stacji kolejowej Łobzów, gdzie kończyła się szynowa podróż zabytkowej lokomotywy, a zaczynała jej ostatnia drogowa część. Załadunkowi i przejazdowi pomimo późnej pory przyglądała się też liczna grupa okolicznych mieszkańców oraz dziennikarzy.

**NALEŻY WSPOMNIEĆ**, skąd wziął się parowóz. Otóż grupa zapaleńców z AGH postanowiła odrestaurować jedną z lokomotyw, która stała na kolejowym złomowisku na północy Polski. Kolej przekazała im parowóz, a studenci wzięli się do pracy.

Po kilku miesiącach szynowy pojazd wygląda, jakby właśnie wyjechał z fabryki. Jego zadaniem nie będzie już ciągnięcie wagonów. Na zasłużonej emeryturze maszyna spocznie na placu w miasteczku akademickim.

Jak wspomnieliśmy, większą część podróży lokomotywa odbyła po szynach, ciągnięta przez drugą spalinową lokomotywę.



Po całym dniu załadunku i całonocnym wysiłku zespołu firmy Panas Transport, osiemdziesięcotonowy parowóz dotarł na miejsce przeznaczenia. Na dziedziniec przed Krakowską Akademią Górniczo Hutniczą

Oprócz Scanii wiozącej lokomotywę, dwa zestawy ciągnięte przez Volvo FH przewiozły tender i wagon



Przejazd miastem z tak wielkim ładunkiem nie jest łatwą sprawą. Trzeba było w pewnym momencie podnieść sygnalizator. Aby to uczynić, jeden z pilotów musiał wspinać się na lokomotywę

Załadunek tak ciężkiego pojazdu wymaga doświadczenia i wiedzy





Tuż przed świtem konwój trzech ciężarówek przejechał ulicami Krakowa na miejsce przeznaczenia



► Jednak nie sposób było po szynach dojechać na miejsce przeznaczenia, dlatego potrzebny był specjalistyczny zestaw.

Sam załadunek i przejazd był wyzwaniem ze względu na olbrzymią, sięgającą osiemdziesięciu ton masę i wielkość parowozu. Do tego oprócz lokomotywy do przewiezienia był tender oraz wagon. Jak nietrudno się domyślić, żaden z tych pojazdów nie należał do wagi lekkiej.

**DO PRZEWOZU** pojazdów szynowych firma Panas Transport używa specjalnych pokładów Kesselbruecke wyprodukowanych przez Grainera. Wyposażone są one w szyny. W czasie załadunku wypina się ciągnik z gęsią szyją.



Specjalistyczna naczepa posiada system hydrauliczny do podniesienia pokładu i skrętu osi

Po załadunku ciągnik wraz z przednią częścią naczepy wpina się z powrotem i rygluje. Następnie pokład zostaje hydraulicznie podniesiony. Wydaje się to proste, ale przy wielkich ciężarach i rozmiarach operacja robi się skomplikowana i wymaga dużej wiedzy i uwagi.

Konieczna jest tu olbrzymia precyzja. Przy tak ciężkich ładunkach nie ma miejsca na poprawki. O tym, jak wymagające i skomplikowane to zadanie, świadczyć może choćby fakt, że taki drobiazg, jak jedna nieodparta betonowa płyta na torach opóźniła całą akcję.

**PRACOWNICY** Panas Transport, zanim załadowali lokomotywę, musieli wzmocnić podłoże. Gdyby tego nie zrobili, ryzyko byłoby zbyt duże. Należało wykluczyć wszystkie zagrożenia.

Opóźnienia też należało unikać. Przejazd musiał odbyć się w nocy, kiedy nie ma ruchu. Ponadto trasa przejazdu krzyżowała się z torami tramwajowymi i trzeba było podnieść trakcję, aby wszystkie trzy zestawy mogły przejechać.

Kiedy kolumna z lokomotywą i wagonami dotarła do tego miejsca docelowego, już świtało. Udało się jednak zdążyć kilka minut przed pierwszym tramwajem. Rano lokomotywa z tendrem i wagonem dotarły szczęśliwie na miejsce, gdzie teraz umilają studentom do tej pory mało ciekawy widok z okna. □



Transport lokomotywy nie zdarza się często. Mimo późnej pory, załadunkowi przyglądała się spora grupka widzów



Tego typu ładunki poruszają się w policyjnym konwoju. Trzeba było także podnieść trakcję tramwajową