



Jadąc do Zakopanego, warto zatrzymać się w Chabówce, gdzie znajduje się najlepiej utrzymany Skansen Taboru Kolejowego w Polsce, w którym zgromadzono jedną z największych i najbardziej urozmaiconych kolekcji. Koniecznie należy się przejechać pociągiem retro na przepięknej trasie Chabówka–Nowy Sącz. Wybudowana za panowania cesarza austriackiego Franciszka Józefa II, w większości niezelektryfikowana, linia kolejowa z Chabówki do Nowego Sącza zachęca do podróży ze względu na przepiękne górskie widoki.

Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce i linia kolejowa Chabówka–Nowy Sącz

Kalendarium

16 grudnia 1884 r.
Otwarcie linii Żywiec–Chabówka–Nowy Sącz (147 km)

1899 r.
Budowa dwustanowiskowej parowozowni wachlarzowej

1944–1945
Budowa czterostanowiskowej parowozowni prostokątnej

styczeń 1945 r.
Zniszczenie parowozowni

1946 r.
Odbudowa parowozowni

21 maja 1993 r.
Elektryfikacja odcinka Chabówka–Rabka-Zdrój (1,6 km)

11 czerwca 1993 r.
Oficjalne otwarcie Skansenu Taboru Kolejowego

2004 r.
Wprowadzenie rozkładowego ruchu turystycznego

2005 r.
Zorganizowanie pierwszej „Parowozjady”

► Gotowy do odjazdu pociąg turystyczny z parowozem Okz32-2 w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce.



Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce

Zachowana do czasów współczesnych parowozownia w Chabówce została wybudowana podczas II wojny światowej, chociaż pierwszy pociąg dotarł tu już w 1884 r. wraz z otwarciem linii Żywiec–Chabówka–Nowy Sącz. Po wybudowaniu w 1899 r. linii do Zakopanego Chabówka stała się węzłem kolejowym, w związku z czym obok mostu na Rabie (na końcu stacji za nastawnią) zbudowano dwustanowiskową parowozownię wachlarzową z obrotnicą, zasiekami, kanałem oczyszczającym, stacją wodną i wieżą ciśnieniową (zachował się jedynie jej fragment). W czasie II wojny światowej Zakopane było kurortem dla żołnierzy niemieckich i w związku z tym utrzymywały się duże przewozy, do obsługi których postanowiono wybudować nową dużą lokomotywnię. Władze okupacyjne w bardzo szybkim tempie zrealizowały projekt, oddając na przełomie 1944 i 1945 r. kilkaset metrów za stacją (za wiaduktem drogi z Krakowa do Zakopanego) nową, zachowaną do dziś parowozownię. Nowy kompleks miał czterostanowiskową prostokątną halę napraw, warsztaty, kanał oczyszczający, windy do węgla systemu Teudtloffa, stację wodną, budynki magazynowe i administracyjne. Niestety, kilka miesięcy później Niemcy w trakcie wycofywania się zniszczyli nowo powstały obiekt wraz z dworcem i starą parowozownią. Wkrótce po zakończeniu działań wojennych odbudowano parowozownię, zachowując koncepcję z 1944 r. Początkowo funkcjonowała ona jako parowozownia pomocnicza, a potem III klasy, obsługując jedynie pociągi towarowe (do Nowego Targu, Zakopanego i Suchej Beskidzkiej) oraz wykonując czynności manewrowe i tzw. popychy. Później dodatkowo prowadziła także ruch towarowy do Nowego Sącza, Trzebini i Krakowa.

▲ Wybudowany specjalnie dla turystów peron z wiatą w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce. Do jego budowy wykorzystano zabytkowe elementy z pierwszego peronu dworca Kraków Główny.

Kolekcja parowozów-
-pomników pomiędzy linią
kolejową Kraków–Zakopane
a torami skansenu.
Od lewej TKp100-51,
„Śląsk” i OKI27-41. W tle
przejeżdżający pociąg
PKP InterCity.



- ▶ Plug odśnieżny wirowy z napędem parowym z 1943 r. w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce.



- ▼ Wagony kryte w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce.



W 1975 r. zelektryfikowano linię do stolicy Tatr, a parowozownia w Chabówce zaczęła obsługiwać inne nieelektryfikowane linie w regionie (do Żywca, Zwardonia, Bielska-Białej i Wadowic), przejmując zadania zlikwidowanej parowozowni w Suchej. Szczęśliwie już w połowie lat 80., w związku z nieuchronnym schyłkiem epoki pary, zaczęto zabezpieczać i gromadzić eksponaty (początkowo także w Suchej Beskidzkiej). Po elektryfikacji w 1986 r. odcinka Żywiec-Zwardoń zmalało zapotrzebowanie na pracę parowozów, ostatecznie wycofano je w październiku 1989 r. po elektryfikacji linii z Suchej do Żywca. Do kwietnia 1990 r. dwa z nich ogrzewały halę napraw. Dzięki zaangażowaniu pracowników parowozowni i członków Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych oraz przy wsparciu finansowym PKP w czerwcu 1993 r. otwarto Skansen Taboru Kolejowego, który miał być czynnym muzeum.

Znaczna część eksponatów doczekała się przywrócenia historycznego wyglądu i sprawności technicznej i stanowi skład pociągów retro. W 2003 r. parowozownię przejęło PKP Cargo SA, nadal inwestując w rozwój placówki i wprowadzając w 2005 r. regularny ruch turystyczny na trasach: Chabówka-Dobra koło Limanowej, Chabówka-Zakopane, Chabówka-Mszana Dolna, z Krakowa do Wieliczki i wokół Krakowa. Dla turystów oczekujących na pociąg retro wybudowano nawet peron i wiatę na stacji Chabówka-Skansen, wykorzystując zabytkowe elementy z pierwszego peronu dworca Kraków Główny. Wiosną 2006 r. zakończono gruntowny remont hali napraw, w ramach którego zrekonstruowano zlikwidowany w latach 70. XX w.

świetlik w dachu. Parowozownia w Chabówce ma najlepszą lokalizację spośród wszystkich zachowanych tego typu obiektów w Polsce i stanowi punkt początkowy szlaków turystycznych.

Eksponaty

W Skansenie Taboru Kolejowego zgromadzono największą (ponad 90 normalno- i wąskotorowych egzemplarzy) i najbardziej urozmaiconą w Polsce kolekcję zabytkowego taboru, która zajmuje kilka torów wzdłuż linii Kraków-Zakopane:

- osiem czynnych parowozów: prod. polskiej (Ol49 z 1954 r., OKz32 z 1934 r., TKt48 z 1957 r. – ostatni parowóz zbudowany dla PKP w fabryce w Chrzanowie, TKh49 z 1961 r. – najmniejszy i najmłodszy parowóz w skansenie w Chabówce, jedyny czynny z serii trzyosiowych tendrzaków typu Ferrum), austriackiej (Ol12 z 1912 r. – jedyny zachowany w Polsce egzemplarz tej serii, Tr12 z 1921 r. – jedyny zachowany egzemplarz tej serii) i niemieckiej (Ty2 z 1944 r. – główna seria w Chabówce),
- parowozy nieczynne: prod. polskiej (Ty37 z 1938 r. – jedyny zachowany w Polsce), austriackiej (Tw12 z 1920 r.), angielskiej (Tr202 – jeden z dwóch zachowanych egzemplarzy tej serii w Polsce), niemieckiej (tendrzak TKb z 1878 r., TKt1 z 1916 r., TKh100 z 1928 r., TKt3 z 1935 r.). W 2000 r. pięć z nich wyeksponowano na specjalnych cokołach pomiędzy linią kolejową Kraków-Zakopane a torami skansenu,
- wagony osobowe – największa w Polsce i jedna z większych w Europie kolekcja czynnych wagonów pasażerskich obejmująca: czteroosiowy Bhxz

- ▼ Drezyna samochodowa „Warszawa” w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce.





▲ W takim stylowym wnętrzu podróż jest z pewnością bardzo przyjemna.

► Wagon barowy dla turystów.



z 1896 r. (najstarszy czynny wagon pasażerski w Polsce i jedyny zachowany egzemplarz tej serii), czteroosiowy Bhuxz z 1939 r., niemiecki dwuosiowy boczniak 122 C z 1924 r., niemiecki dwuosiowy typ Bi z 1929 r. z zabudowanymi przedścionkami wejściowymi (3 sztuki), niemiecki dwuosiowy BCI z 1928 r. i 1930 r. z otwartymi przedścionkami wejściowymi, austriacki dwuosiowy BCI z 1905 r. (jedyne zachowane i czynne egzemplarze tej serii w Polsce), salonka produkcji polskiej Ashx z 1958 r. (pierwotnie radiostacja z pociągu rządowego, ma salon konferencyjny, dodatkowy salon TV, kompleksowo wyposażoną kuchnię, łazienkę, przedziały sypialne, instalację elektryczną 220V oraz indywidualne ogrzewanie), czteroosiowy Bhixt z 1964 r. prod. polskiej (2 sztuki), czteroosiowy Bhixt z 1960 r. prod. polskiej,

- wagony towarowe – jeden z dwóch w Polsce zbiorów sprawnych technicznie zabytkowych wagonów towarowych: dwuosiowy kryty z 1893 r., chłodnia z 1932 r., do przewozu gęsi z 1934 r., cysterna z 1938 r., kryte z okresu II wojny światowej, do przewozu kwasu typu 13S,
- wagony motorowe: spalinowy SN61 z 1971 r. prod. węgierskiej GANZ MAVAG (jeden z dwóch egzemplarzy w Polsce, w latach 70. XX w. prowadził ekspresy „Tatry” z Warszawy do Zakopanego),
- inne: czteroosiowy Gmhx z 1930 r. do przewozu przesyłek pocztowych, przebudowany na wagon barowy i do prezentacji, pługi odśnieżne (w tym najciekawszy wirnikowy z napędem parowym z 1943 r.), żurawie.

Warto zwrócić uwagę na czynny dwuosiowy boczniak – niegdyś wagon klasy 4. Seria ta była produkowana dla kolei niemieckich od 1921 r. Popularnie wagony nazywano boczniakami ze względu na brak pomostów przejściowych między przedziałami, z których każdy miał indywidualne boczne drzwi, a przeje-

ście do innego przedziału było możliwe wyłącznie po zewnętrznych stopniach.

Największe wrażenie wywierają czynne parowozy prowadzące pociągi pasażerskie retro oraz pokaz obrządzania składający się z oczyszczenia paleniska oraz uzupełnienia zapasu wody i węgla.

Od 2005 r. organizowana jest pod koniec lipca ciesząca się ogromnym zainteresowaniem impreza „Lato z parą – Parowozjada”, na którą składają się m.in.: zwiedzanie Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce oraz prezentacja czynnych parowozów (miejscowych oraz gości z Wolsztyna i Słowacji), prezentacja zabytkowego taboru na stacji w Rabce Zarytem, bezpłatny przejazd pociągiem retro na szlaku Rabka Zaryte-Chabówka oraz dla wytrwałych wieczorny piknik na terenie skansenu.

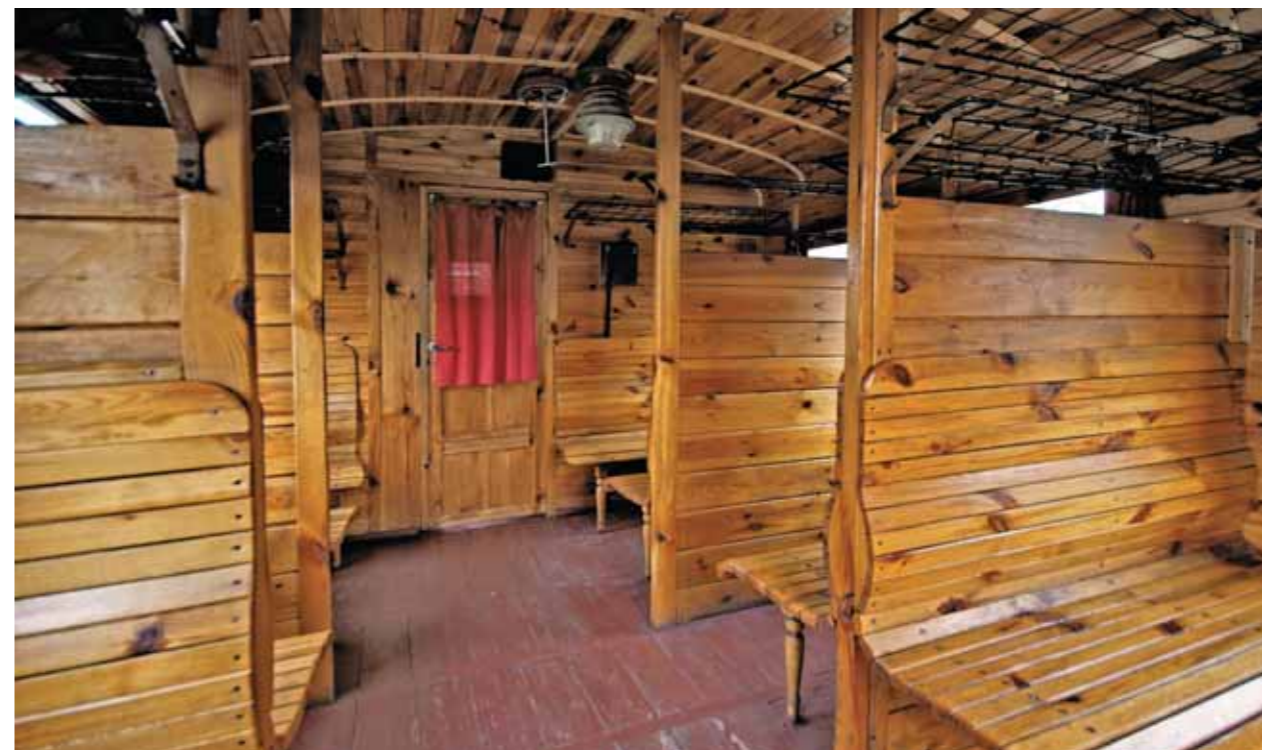
Chętni mogą również obejrzeć znajdujące się na parterze i w podziemiu budynku administracyjnego (dawnym schronie z 1944 r.) dwie ciekawe wystawy poświęcone historii kolei w regionie i dziejom parowozowni.

Tabor zgromadzony w Chabówce – jako najciekawszy i najlepiej zachowany w Polsce (czynny!) – zagrał w wielu filmach, jak np. „Lista Schindlera”, „Przedwiośnie”, „Skrawki”, „Sława i chwała”, „Przygody dzielnego wojaka Szwejka”, „Złoto dezerterów”.

Oprócz tego do skansenu należą stacjonujące w lokomotywni Kraków-Prokocim lokomotywy elektryczne: EP03 z 1951 r. prod. szwedzkiej ASEA (jedyne czynne egzemplarze tej serii i najstarszy elektrowóz muzealny w Polsce), ET21 z 1960 r. prod. polskiej Paafawag (obok EP03 jeden z niewielu czynnych elektrowozów muzealnych w Polsce).



▲ Wnętrze budki parowozu.



◀ Odrestaurowane wnętrze wagonu pasażerskiego, wożącego obecnie turystów.