



Kolorystyka rumuńskich lokomotyw spalinowych serii Lxd2



Słowo wstępne autora

Zachowało się bardzo mało archiwalnych kolorowych zdjęć fabrycznie nowych lokomotyw serii Lxd2, bo nikt wówczas nie poświęcał tym nowym pojazdom większej uwagi. Mimo to, opierając się jednocześnie na analizie kolejnych warstw farb na poszczególnych zachowanych do dziś lokomotywach, można wskazać ich pierwotną kolorystykę.

Michał Zajfert

Jako fabrycznie nowe wszystkie lokomotywy serii Lxd2 dla PKP były malowane na kolor ciemnoczerwony (fot. 2), przy czym na tych ze starszych partii produkcyjnych bez przetłoczeń na klapach przedziałów maszynowych był on w odcieniu wiśniowym (fot. 1), a na nowszych z przetłoczeniami – w odcieniu brązowym. Na wszystkich stosowano żółty, dość wąski pas ze srebrną lamówką, która była nieco szersza od tej malowanej później w ZNTK Nowy Sącz.



Fot. 1. Lokomotywa Lxd2-286 prod. 1970 r. wycofana w ruchu na stacji Karczmiska (Kolej Nałęczowska, obecnie Kolej Nadwiślańska) w malowaniu fabrycznym, choć mocno już wyblakłym. fot. M. Zajfert, 1992 r.

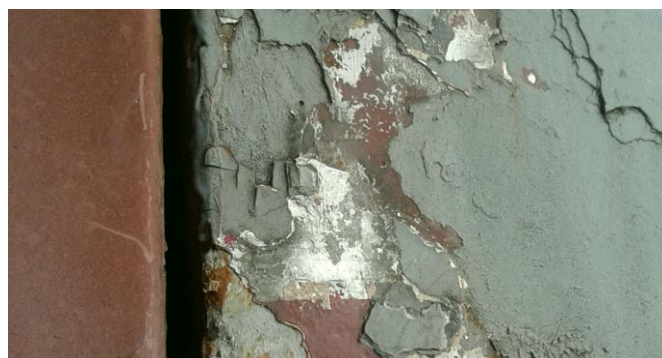
Czołownice lokomotyw były malowane na jaśniejszy kolor czerwony z żółtymi pasami w tym samym odcieniu co ten na pudle natomiast cały dach był w kolorze srebrnym (fot. 3). Także sam układ pasów na czołownicy był różny w przypadku malowania fabrycznego i tego stosowanego później przez ZNTK Nowy Sącz. W Rumunii malowano trzy węższe pasy po każdej stronie sprzęgu, z których ostatni był umieszczony na rogu czołownicy więc przybierał formę trójkąta. Natomiast w Nowym Sączu zasadniczo malowano po dwa pasy po każdej stronie sprzęgu, ponadto były one znacząco szersze od fabrycznych. Oczywiście zdarzały się także inne warianty układów i kolorystyki pasów na czołownicach. Dziś trudno jednak rozstrzygnąć, czy były to

odstępstwa wymienionych zakładów czy efekt korekcyjnego malowania dokonywanego samodzielnie na kolejach wąskotorowych. Ponadto na fabrycznie nowych lokomotywach zagłębienia wszystkich tabliczek (inwentarzowych i fabrycznych) nie były czarne, lecz w kolorze pudła lokomotywy, nieco odmienne były też opisy na pudle, oprócz których umieszczone były piktogramy. Wszystko wskazuje, że początkowo, gdy pudła lokomotyw malowano w odcieniu wiśniowym, wózki były czarne, natomiast przy brązowym odcieniu pudła stosowano dwa warianty ich malowania – szary bądź czarny.



Fot. 2. Lokomotywa Lxd2-479 w Pogorzeliczy (Kolej Gryficka, obecnie Kolej Nadmorska) w nadal dobrze zachowanym malowaniu fabrycznym w wariacie czerwono-brązowym, dach i obudowy reflektorów zostały odmalowane we własnych warsztatach, fot. M. Zajfert, 1999 r.

Szczególnie srebrna kolorystyka dachu może wydawać się zaskakująca. Należy jednak pamiętać, że w czasach swej młodości lokomotywy Lxd2 były intensywnie eksploatowane, więc już po 2-3 latach osiągały przebieg kwalifikujący do naprawy okresowej dokonywanej w ZNTK Nowy Sącz, gdzie zazwyczaj otrzymywały nową, znaną powszechnie kolorystykę. Ponadto nowe srebrne dachy w trakcie eksploatacji bardzo szybko ulegały zabrudzeniu głównie od spalin a zwyczajowa troska kolejarzy o czystość lokomotyw ograniczała się do bocznych powierzchni ich pudła.



Fot. 3. Na przygotowywanej w Rogowie do renowacji Lxd2-264, na bocznej powierzchni dachu pomiędzy łuszczącymi się płatami szarej farby dobrze widoczna pierwsza warstwa w kolorze srebrnym, fot. M. Zajfert, 2017 r.

W czasie napraw okresowych dokonywanych regularnie w ZNTK Nowy Sącz lokomotywy Lxd2 malowano na najbardziej znaną i powszechnie spotykaną w okresie ich eksploatacji przez PKP kolorystykę – czerwoną z pomarańczowym pasem ze srebrną lamówką (fot. 4). Wówczas dach lokomotywy malowano na kolor szary a wózki zazwyczaj na czarno.

W pierwszej połowie lat 80. XX wieku lokomotywy tej serii wysyłano do producenta w Rumunii celem przeprowadzenia napraw głównych. Wówczas otrzymywały one nowe malowanie, gdzie dominującym kolorem był niebieski.



Fot. 4. Lokomotywa Lxd2-323 z pociągiem turystycznym na Kolei Mławskiej w kolorystyce typowej dla napraw w ZNTK Nowy Sącz, fot. M. Zajfert, 1994 r.

Lokomotywy te miały poziomy szeroki biały pas z czerwonymi lamówkami, czołownice ze skośnymi pasami na przemian czarnymi i żółtymi a boczne płaszczyzny lokomotywy poniżej pudła – w kolorze szarym (fot. 5).

Gdy lokomotywy w takim malowaniu trafiały na kolejną naprawę okresową do ZNTK Nowy Sącz malowano je na powszechnie stosowaną w tym zakładzie czerwoną kolorystykę. Dlatego też często spotykane w latach 80. malowanie niebieskie już w następnej dekadzie zniknęło z krajobrazu polskich wąskotorówek.



Fot. 5. Lokomotywa Lxd2-309 w Rawie Mazowieckiej z pociągiem specjalnym w historycznym niebieskim malowaniu odtworzonym na podstawie próbek, fot. M. Zajfert, 2004 r.

W trakcie eksploatacji na poszczególnych kolejach wykazywano się własną inwencją twórczą. Zazwyczaj ograniczano się do wyróżniania białym kolorem oryginalnie czarnych poręczy czy innych elementów. W latach 80. trzy lokomotywy pomalowano na zielono - dwie w Piotrkowie Trybunalskim Lxd2-299 (fot. 6) i 308 (fot. 7) oraz jedną

w Rogowie Lxd2-309 - natomiast w latach 90. przemalowano po jednej lokomotywie w Przeworsku - Lxd2-282 na zielono (fot. 8) i Gryficach - Lxd2-474 na niebiesko (fot. 9).



Fot. 6. Lxd2-299 wkrótce po przesłaniu z Piotrkowa Tryb. do Mławy w nietypowym zielonym malowaniu, fot. M. Zajfert, 1992 r.



Fot. 7. Druga zielona piotrkowska lokomotywa Lxd2-308, fot. M. Zajfert, 2006 r.



Fot. 8. Wyblakła zielona lokomotywa Lxd2-282 w Przeworsku fot. M. Zajfert, 2000 r.



Fot. 9. Mocno wyblakła niebieska Lxd2-474 w Gryficach, fot. M. Zajfert, 1999 r.

W drugiej połowie lat 90. zmodyfikowano malowanie dwóch lokomotyw w Koszalinie. W Lokomotywach Lxd2-464 (fot. 10) i Lxd2-470 dolne boczne płaszczyzny poniżej linii pudła przemalowano na zielono pozostawiając pozostałą czerwoną kolorystykę bez zmian.



Fot. 10. Lokomotywa Lxd2-464 w Koszalinie w kolorystyce nawiązującej do tamtejszego pociągu turystycznego, fot. M. Zajfert, 2001 r.

Przedstawione zestawienie oczywiście nie wyczerpuje wszystkich wariantów kolorystycznych opartych na kolorze czerwonym stosowanych na tych lokomotywach.

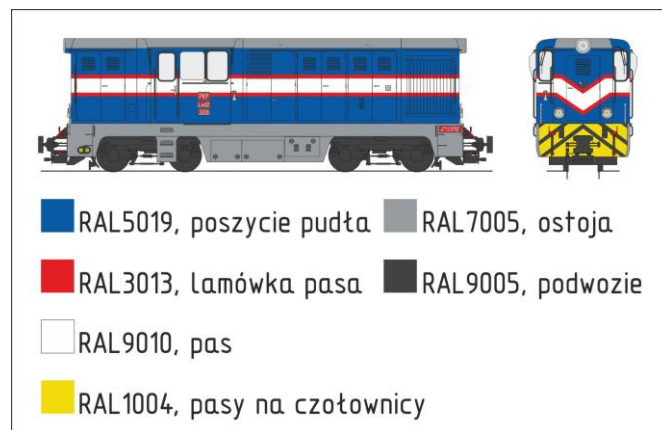
Ostatnia partia lokomotyw Lxd2 wysłanych przez PKP w 2001 r. na naprawy do ZNTK Nowy Sącz otrzymała nieco odmienną kolorystykę. Do malowania pasów użyto wówczas kolor żółty zamiast pomarańczowego, inny też był odcień czerwieni i szarego. Z każdej czynnej kolei wysłano wówczas po jednej lokomotywie Lxd2 i z racji ich stanu technicznego to właśnie one najczęściej są na nich do dziś eksploatowane. Później, uruchamiając inne lokomotywy tej samej serii nigdzie nie przywiązywano wagi do ich historycznego wzoru malowania lecz zazwyczaj kopiowano ten najnowszy wzór. Dlatego malowanie z żółtym pasem będące kiedyś rzadkością w efekcie tak się spopularyzowało. Ponadto na części funkcjonujących kolei turystycznych przyjęto całkowicie odmienną kolorystykę i układ malowania odchodząc tym samym całkowicie od wzorów historycznych.



Rys. 1. Malowanie fabryczne późniejszych partii lokomotyw z przetłoczonymi drzwiami, rys. M. Wojda, A. Wawrzyniak

Na poniższych rysunkach przedstawiamy wybrane schematy malatur historycznych: malowanie fabryczne późniejszych partii lokomotyw z przetłoczeniami na drzwiach (rys. 1), malowanie po pierwszej naprawie głównej realizowanej w Rumunii (rys. 2) oraz malowanie po

naprawach okresowych w ZNTK Nowy Sącz (rys. 3) – nie dotyczy ostatniej partii napraw realizowanych w 2001 r.



Rys. 2. Malowanie po pierwszej naprawie głównej w Rumunii, rys. M. Wojda, A. Wawrzyniak



Rys. 3. Malowanie po naprawach rewizyjnych w ZNTK Nowy Sącz, rys. M. Wojda, A. Wawrzyniak

Więcej informacji o historycznej kolorystyce lokomotyw serii Lxd2 i innego taboru PKP można znaleźć w:

- Świat Kolei nr 4/2006
- Świat Kolei nr 4/2017

Artykuł poświęcony fabrycznemu malowaniu lokomotyw serii Lxd2 ukaże się w jednym z najbliższych numerów *Świata Kolei*.

AUTOR NUMERU:

Michał Zajfert – Członek Rady FPKW

REDAKCJA BIULETYNU:

Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych

ul. Dworcowa 37, 95-063 Rogów

e-mail: zarzad@fpkw.org