
Od autora

Już jako dziecko interesowałem się tym wszystkim, co poruszało się po szynach, począwszy od dużych kolei normalnotorowych, poprzez małe kolejki wąskotorowe, a skończywszy na tramwajach miejskich.

Ponieważ mieszkałem z rodzicami na Targówku, w pobliżu torów kolei nadwiślańskiej (zwanej też obwodową), jak również kolejki mareckiej, więc to co ciekawiło mnie najbardziej widziałem niemal co dnia.

Najbardziej lubiłem spacerować z rodzicami na stację Warszawa-Praga, gdzie mogłem przyglądać się pracy dużej kolei z bliska. Tutaj, oprócz manewrujących ciągle parowozów rozmaitych typów, można było zobaczyć pociągi osobowe odjeżdżające do Zegrza, Nasielska, a nawet na Hel.

Kiedy już potrafiłem dostrzegać różnice między poszczególnymi typami parowozów, zasypywałem pytaniami mojego ojca, który pomimo tego, że nie pracował jeszcze na kolei, chętnie udzielał mi odpowiedzi w sposób dla mnie zrozumiały. Dzisiaj, po upływie sześćdziesięciu kilku lat, odnoszę wrażenie, że społeczeństwo nasze przestało się interesować kolejami polskimi. Dzisiaj zainteresowanie społeczeństwa polskiego jest zwrócone na inne dziedziny – supernowoczesną technikę, szczególnie tę zagraniczną, za którą niestety trzeba bardzo drogo płacić, jak również na własne wygodnictwo.

W latach trzydziestych ubiegłego wieku nasze koleje były przedmiotem dużego zainteresowania społeczeństwa. Był to temat powszechnie lubiany, chętnie podejmowany i omawiany, a wszelki postęp techniczny, jaki próbowano wprowadzać w kolejnictwie, był komentowany z dumą i radością.

Chyba najbardziej dumni byli nasi kolejarze, tak powszechnie szanowani przez społeczeństwo. Prawdą jest, że praca na kolei należała wówczas do najlepiej płatnych posad i ażeby taką otrzymać,

trzeba było posiadać wiedzę fachową oraz mieć niezłą protekcję. Każdego pracownika kolei cechowało zdyscyplinowanie oraz sumienność w wykonywaniu swoich obowiązków służbowych.

Powracając jednak do mojego dzieciństwa, muszę zaznaczyć, że nie tylko lubiłem przyglądać się pracy kolei na stacji Praga, ale również nie były mi obce wąskotorowe kolejki dojazdowe: marecka i jabłonowska, którymi niejednokrotnie wyjeżdżałem wraz z rodzicami za miasto.

Do nie byle jakich wydarzeń zaliczałem każdorazową bytność na Dworcu Wschodnim lub w pobliżu warszawskiej linii średnicowej, gdzie były już widoczne synonimy nowoczesnej techniki – sieć trakcyjna i semafony świetlne. Tutaj przejeżdżały często kremowo-granatowe pociągi elektryczne, ze swym charakterystycznym pomrukiem silników trakcyjnych, obsługujące ruch podmiejski.

Nie byle jaką sensacją wywołało wówczas pojawienie się wagonu motorowego z silnikiem spalinowym, legendarnej już dziś tzw. „lux-torpedy”, która przejeżdżała przez warszawską średnicówkę, mknąc do Krakowa i Zakopanego nowo otwartą linią Warszawa – Radom – Kraków.

W tamtych czasach, na widok sunącej średnicówką „lux-torpedy” wielu przechodniów zatrzymywało się na ulicy, żeby patrzeć z podziwem jak kremowo-granatowy wagon o aerodynamicznych ścianach czołowych, podobnych do ówczesnych samochodów osobowych Tatra, jechał szybko, wydając przytłumiony dźwięk. Przypuszczam, że nikt nie przypadek widział marzył o tym, żeby pojechać takim wagonem chociaż do Krakowa. Jako dzieciak często słyszałem rozmowy dorosłych, na temat wygody i luksusowych warunków jazdy tym wagonem. Podróż koleją w latach trzydziestych nie była tania, a „lux-torpeda” miała miejsca tylko pierwszej klasy i należała do pociągów ekspres-

wych. Sama nazwa „lux-torpeda” nadawała temu pojazdowi znamiona czegoś nadzwyczajnego lub też egzotycznego.

Dzisiaj, gdybym miał do wyboru podróż do Krakowa „lux-torpedą” lub zwykłym ekspresem, bez wahania wybrałbym ten drugi, gdyż jest to pociąg bardzo wygodny, a ja osobiście nie przepadam za podróżami autobusem.

Tak, „lux-torpeda” nie była niczym innym jak pojazdem przypominającym autobus ... na szynach. Pasażer przez niemal cztery godziny jazdy z Warszawy do Krakowa był „przykuty” do swojego miejsca, gdyż w wagonie nie było ani wygodnego korytarza, ani bufetu. Wagon był niezbyt pojemny i mógł zabrać niewielu pasażerów, w przeciwieństwie do współczesnych pociągów ekspresowych, które zabierają jednorazowo piętnastokrotnie więcej pasażerów i mają wagony z wygodnymi korytarzami, podwójnymi toaletami, osobnymi umywalkami oraz wagon restauracyjny.

Jadąc współczesnym pociągiem ekspresowym na trasie Warszawa – Kraków, słyszy się niejednokrotnie rozmowy pasażerów pełne krytyki pod adresem kolei i kolejarzy, że pociągi się wloką, że nie ma żadnych rozrywek w pociągach, że na zachodzie koleje są lepsze, itd., itd.

Słyszając takie dyskusje dochodzę do wniosku, że ludzie sami już chyba nie wiedzą czego by chcieli (oczywiście nie wszyscy). Natomiast plagą ostatnich lat stały się zabawy telefonami komórkowymi, doprowadzające do irytacji innych pasażerów pociągu.

Wracając jednak do tematu „lux-torpedy”, trzeba pamiętać, że stanowi on chlubną kartę w historii naszego kolejnictwa i to w okresie kiedy dopiero rozpoczynano budowę trakcji spalinowej na PKP.

Po pierwszej wojnie światowej było widoczne w Polsce duże zacofanie gospodarcze. Słabo rozwinięty przemysł i zniszczenia wojenne wymagały dużego wysiłku społeczeństwa polskiego, żeby odrodzony kraj mógł powrócić do normalności.

Przejęte po zaborcach koleje były w znacznym stopniu zniszczone czteroletnią wojną i stanowiły trzy odrębne systemy, które należało odbudować i scalić w jeden sprawnie funkcjonujący organizm. Należało też wprowadzać postęp techniczny, żeby dorównać rozwojowi techniki na świecie.

W Polsce okresu międzywojennego dla rozwoju kolei zrobiono bardzo dużo. W ciągu zaledwie kilku lat wybudowano wiele nowych linii kolejowych, odbudowano tabor i stworzono przemysł lokomotywowy, a budowany tabor kolejowy dorównywał swoją jakością wyrobom renomowanych firm światowych. Rozpoczęto nawet produkcję eksportową

taboru kolejowego dla Bułgarii, Maroka, Łotwy czy Związku Radzieckiego. Już w latach trzydziestych na tory PKP zaczęła wkraczać trakcja elektryczna i spalinowa, co było widocznym postępem technicznym. Jednakże droga do tego była długa i trudna.

Najistotniejszą sprawą było to, że nowe jednostki trakcyjne – czy to trakcji elektrycznej, czy spalinowej – były budowane w kraju rękoma polskiego robotnika i zaprojektowane przez polskiego inżyniera.

Myślę, że powinniśmy być z tego dumni i nadal dążyć do rozwoju i poprawy funkcjonowania kolei w Polsce, dzięki stosowaniu nowoczesnych jednostek taborowych budowanych w kraju, a nie sprowadzanych z zagranicy.

Niestety, Polacy nie mogli się zbyt długo cieszyć osiągnięciami rodzimej myśli technicznej dwudziestolecia międzywojennego, gdyż wybuch drugiej wojny światowej wszystko przekreślił. Następstwa tego wydarzenia były tragiczne dla naszego narodu i kraju.

W latach drugiej wojny światowej, ocalałe we wrześniu 1939 roku „lux-torpedy” były utrzymane w służbie jako pociągi specjalne (*Sonderzüge*) tylko dla Niemców, na trasach z Krakowa do Zakopanego lub do Krynicy. Były także używane jako pociągi wycieczkowe, dla specjalnych gości gubernatora Generalnej Guberni, której stolicą stał się Kraków.

Niestety, do naszych czasów nie zachowała się żadna „lux-torpeda”, a byłaby na pewno cennym eksponatem Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Od pewnego czasu w społeczeństwie polskim daje się zauważyć zainteresowanie historią polskiej techniki, także techniki kolejowej. Działają stowarzyszenia miłośników kolei, czy dróg żelaznych, liczne kluby modelarzy kolejowych, które kontynuują swoje zainteresowania w tworzeniu modeli kolejowych (w tym historycznych), a także organizują różne imprezy kolejowe.

Wielu rodzimych entuzjastów kolei polskich, słysząc opowiadania starszego pokolenia lub czytając prasę okresu międzywojennego, jaka przetrwała wojnę i jest w niektórych bibliotekach, zaczęła interesować się tematem „lux-torpedy”.

Niestety, materiał jaki przetrwał do naszych czasów i jaki zebrałem do niniejszego opracowania jest skąpy i nie zadowolony, jak sądzę, wielu zainteresowanych tym tematem. Myślę jednak, że chociaż w części będzie przydatny znawcom i miłośnikom kolei polskich, jak również tym, którzy kolejami interesują się od niedawna.

Bogdan Pokropiński

Pierwsza „lux-torpeda” na PKP

W roku 1933 wypożyczono z austriackiej firmy „Austro-Daimler-Puch” prototypowy wagon szybkobieżny, który na PKP poddano próbnej eksploatacji na trasach Kraków – Warszawa, Kraków – Zakopane i Kraków – Katowice.

Wagon ten miał lekką konstrukcję nadwozia, przypominającą trochę autobus.

Podczas próbnych jazd wagon osiągnął prędkość 100 km/h i w tym czasie był najszybszy z dotychczasowych wagonów motorowych. Dlatego praw-

dopodobnie nazwano go „lux-torpedą”, oczywiście w mowie potocznej.

Nazwa ta jakoś się przyjęła i wkrótce zaczęto potocznie tak nazywać wiele typów wagonów motorowych, nawet te na wąskich torach, które jeździły z prędkością 40 km/h.

Wagon był dosyć niski i nie miał ani zderzaków, ani normalnych sprzęgów kolejowych, co stwarzało niebezpieczeństwo uszkodzenia podczas manewrów przez inny tabor kolejowy na stacjach.

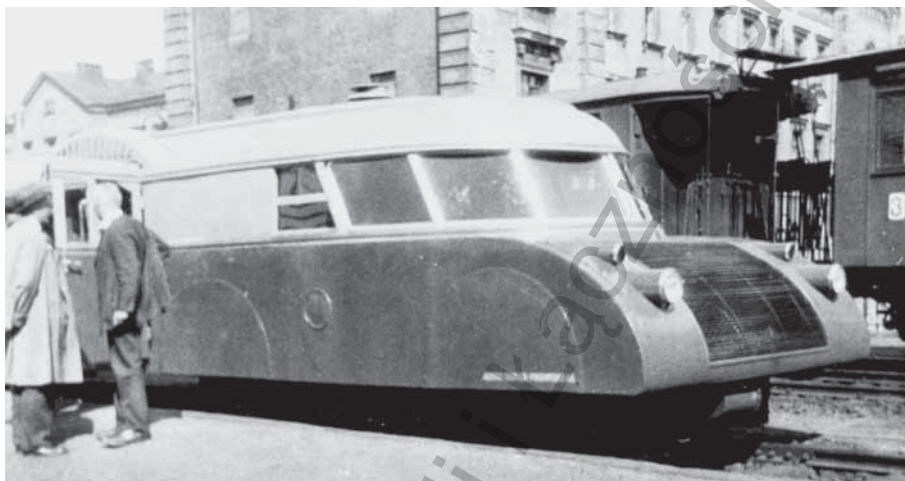


W lipcu 1933 roku do Krakowa przyjechał wagon motorowy wyprodukowany w austriackiej fabryce „Austro-Daimler-Puch”. Jego opływowe kształty wzbudzały wówczas sensację

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

Oględziny „lux-torpedy” Austro-Daimler-Puch na krakowskim dworcu głównym, dokonywane przez członków komisji przed jazdą próbną w dniu 1 sierpnia 1933 roku

Fot. Antoni Śliwiński



Zaokrąglone ściany czołowe wagonu, o nieco aerodynamicznych kształtach, były podobne do nowoczesnych wówczas samochodów osobowych marki Tatra lub autobusów drogowych.

Dwie kabiny maszynisty, usytuowane na końcach wagonu, miały szyby przednie odsunięte od czoła ku tyłowi, a oprócz pulpitów sterowniczych miały także przedziały silnikowe, zwane maszynowniami.

Ponieważ każda maszynownia znajdowała się tuż nad wózkiem wagonu, był z niej więc łatwy dostęp zarówno do silnika, jak i do przekładni hydrokinetycznej wraz z rewersem.

Kabiny maszynisty graniczyły z małym korytarzem, z którego drzwi prowadziły na zewnątrz wagonu i do kabin maszynisty oraz było wejście bezpośrednio do przedziału pasażerskiego.

Przedział pasażerski miał cienką ściankę działową oddzielającą niepalących od palących, wyposażoną w przesuwane drzwi. W przedziale pasażerskim były 52 miejsca siedzące wyściełane, pokryte skórą, tzw. miejsca stałe, i 18 miejsc odchylanych. W jednym końcu przedziału pasażerskiego wydzielono pomieszczenie na toaletę, z drzwiami od strony korytarza.

Nadwozie wagonu było oparte na dwóch dwuosiowych wózkach, z których każdy stanowił oddzielny zespół napędowy, składający się z silnika spalinowego gaźnikowego mocy 80 KM (58,84 kW), pracującego na mieszance benzolowo-benzynowej, przekładni hydrokinetycznej Voith, mechanizmu nawrotczego zwanego rewersem, umieszczonego na osi napędowej wózka, oraz kilku dodatkowych urządzeń.

Oś napędowa każdego wózka była usytuowana od środka wagonu, natomiast osie skrajne były osiami tocznymi.

Koła wagonu składały się z metalowego koła zewnętrznego, toczącego się po tokach szyn, oraz koła

wewnętrznego, zwanego pneumatykiem, które znajdowało się wewnątrz koła zewnętrznego (w bębnie).

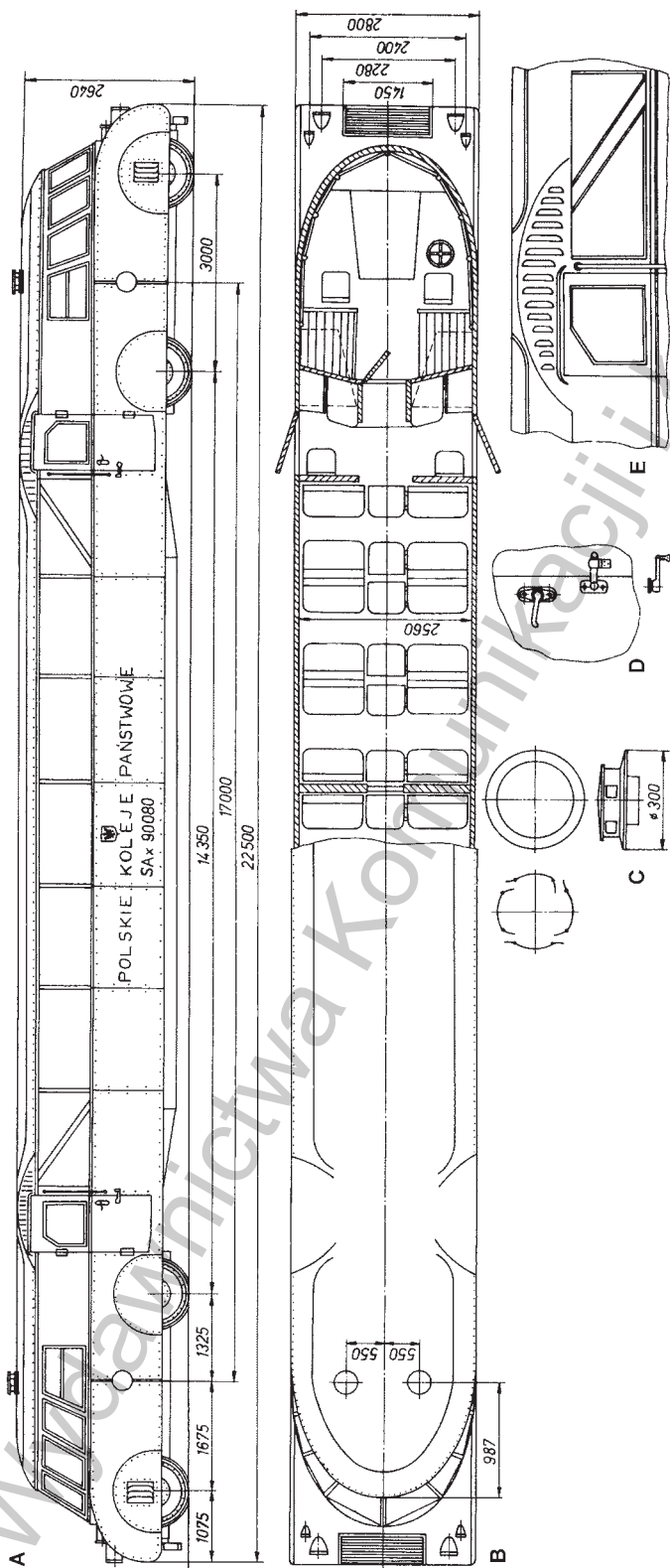
Był to patent firmy „Austro-Daimler-Puch” na tzw. koła cichobieżne dla kolejowych wagonów motorowych. Tłumiły one hałas i wstrząsy podczas jazdy po nierównościach toru.

Wagon motorowy firmy „Austro-Daimler-Puch” był wówczas szczytem nowoczesnej techniki nie tylko na naszych kolejach, ale również w świecie.

Zasadniczą wadą silników wagonu było to, że pracowały na paliwie lekkim w postaci mieszanki benzolowo-benzynowej, co było nieekonomiczne, gdyż tego rodzaju paliwo było znacznie droższe niż olej napędowy. Ponadto paliwo lekkie mogło stanowić bardzo łatwą przyczynę pożaru, co wówczas nie należało do rzadkości w eksploatowanych wagonach motorowych na różnych kolejach świata.

Niedogodność dla pasażerów wagonu stanowiły odchylone miejsca usytuowane pośrodku, co przy pełnej frekwencji stwarzało pewne utrudnienie, gdyż siedzenia te utrudniały poruszanie się w pomieszczeniu pasażerskim wagonu.

W dniu 1 sierpnia 1933 roku odbyła się inauguracyjna próbna jazda z krakowskiego Dworca Głównego (jeszcze przykrytego dachem) w kierunku Zakopanego. W podróż wybrała się Komisja Ministerstwa Komunikacji, Komisja z Fabryki „Austro-Daimler-Puch” i przedstawiciele średniego personelu technicznego, żeby zbadać jak się ten wagon zachowuje. Trasa z Krakowa Głównego do Zakopanego wymagała aż trzykrotnej zmiany kierunku jazdy, co przy trakcji parowej było w pewnym sensie kłopotliwe i wymagało czasu. W przypadku dwukierunkowego wagonu motorowego, gdzie w każdej kabine jest maszynista, nie przedstawiało to żadnych trudności i odbywało się w dość krótkim czasie. Jedynym mankamentem na trasie były mijanki z pociągami rozkładowymi, ponie-



Wagon motorowy serii Sax 90 080 firmy „Austro-Daimler-Puch” z 1933 roku

A — boczny rzut wagonu z wymiarami głównymi;

B — widok i półprzekrój wagonu z góry; na dachu widoczne wentylatory rotorowe, natomiast wewnątrz wagonu widać kabinę maszynisty, korytarz (przedsiónek) i pomieszczenie pasażerskie; wagon miał stanowiska maszynisty po jednej stronie w obydwu kabinach, co wynikało z prostego ułożenia linek sterowniczych między kabinami (w jednej kabine stanowisko maszynisty było po stronie prawej, a w drugiej — po lewej);

C — wentylator rotorowy z boku, z góry i częściowo w przekroju;

D — zamknięcie drzwi zewnętrznych — zamek z klamką i dodatkowy rygiel;

E — nawiewnik boczny nad drzwiami wejściowymi (wagon miał cztery takie nawiewniki) oraz fragment drzwi z załamany rygiel okna i sąsiednie okno z widocznym skośnym elementem turowym szkieletu nadwozia

Odjazd wagonu motorowego Austro-Daimler-Puch z dworca Kraków Główny do Zakopanego w dniu 1 sierpnia 1933 roku

Fot. Antoni Śliwiński



Pierwszy postój (na mijance) podczas próbnej jazdy z Krakowa do Zakopanego w dniu 1 sierpnia 1933 roku

Fot. Ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

waż cała trasa jest jednotorowa. Osiągnięto rewelacyjne wyniki, gdyż czas jazdy na tej górskiej trasie wyniósł około 2,5 godziny, a przeciętna prędkość – 65 km/h.

Wagon pozostał w motowagonowni Kraków na warunkach dzierżawnych i po roku udanej eks-

ploatacji został zakupiony przez PKP i oznakowany jako SAx 90 080.

Na podstawie doświadczenia zdobytego podczas eksploatacji tego wagonu, zdecydowano się na budowę w kraju pięciu podobnych wagonów, jed-



Postój „lux-torpedy” w Chabówce przed zmianą kierunku – jazda próbna w dniu 1 sierpnia 1933 roku

Fot. Ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie



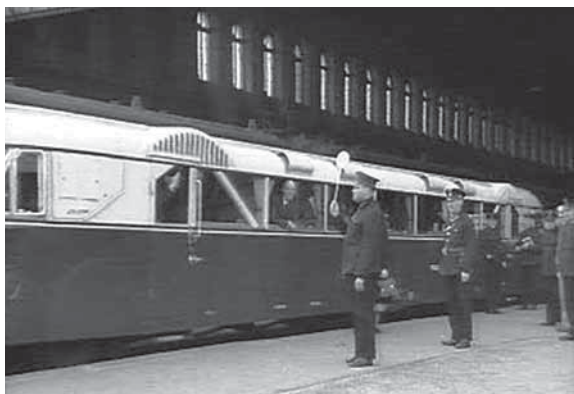
„Lux-torpeda” Austro-Daimler-Puch podczas postoju na mijance bliżej Zakopanego – jazda próbna 1 sierpnia 1933

Fot. Ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

nakże z wprowadzonymi zmianami konstrukcyjnymi i usuniętymi ujawnionymi niedogodnościami.

Firma „Austro-Daimler-Puch”, widząc dobre wyniki eksploatacyjne swojego prototypowego wagonu na

PKP, zbudowała w 1934 roku 4 wagony tego typu ze zmodernizowanym nadwoziem (zaokrąglone kształty, dodatkowe górne okna w kabinie maszynisty, zamiast wentylatorów rotorowych zastosowano



Zmodernizowany wagon motorowy Austro-Daimler-Puch, zbudowany w Austrii w 1934 roku, w służbie kolei austriackich – lata trzydzieste XX wieku. Widoczne nawiewniki na bocznej krawędzi dachu, przy braku wentylatorów rotorowych

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego



Zmodernizowany wagon motorowy Austro-Daimler-Puch produkcji austriackiej, w służbie kolei ÖBB – lata trzydzieste XX wieku. Bardzo podobny do polskiej „lux-torpedy”. Od wagonu fablokowskiego różni się między innymi brakiem wentylatorów rotorowych i światła końcowego pod środkową szybą kabiny maszynisty. Za światło końcowe służył lewy tylny (w danej chwili) reflektor

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

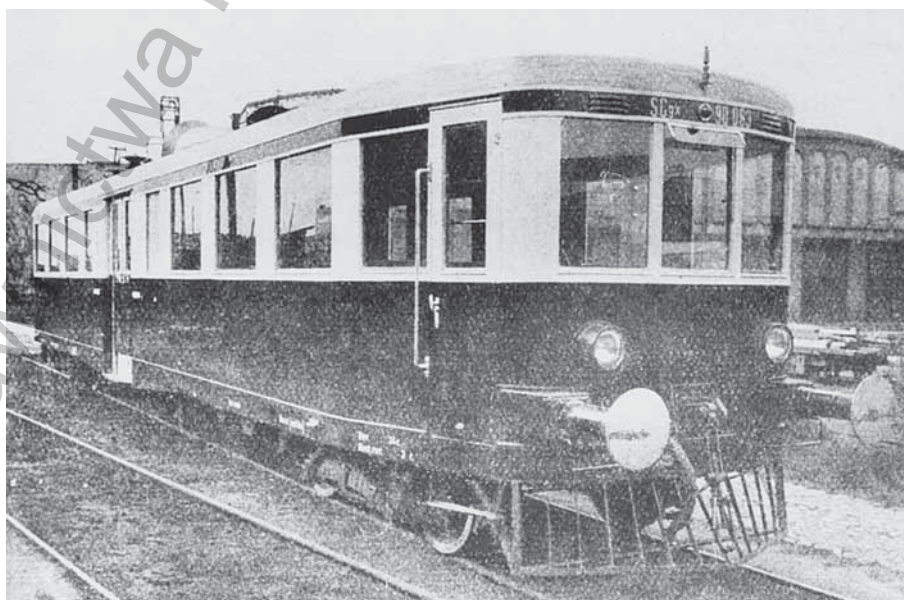
8 bocznych chwytów powietrza wzdłuż dachu, zlikwidowano czerwone światła końcowe nad reflektorami), dla kolei austriackich ÖBB. Otrzymały one oznakowanie VT 63.01 ÷ 63.04 i były eksploatowane na linii Wiedeń – Graz oraz Wien – Franc-Josef-Bahn.

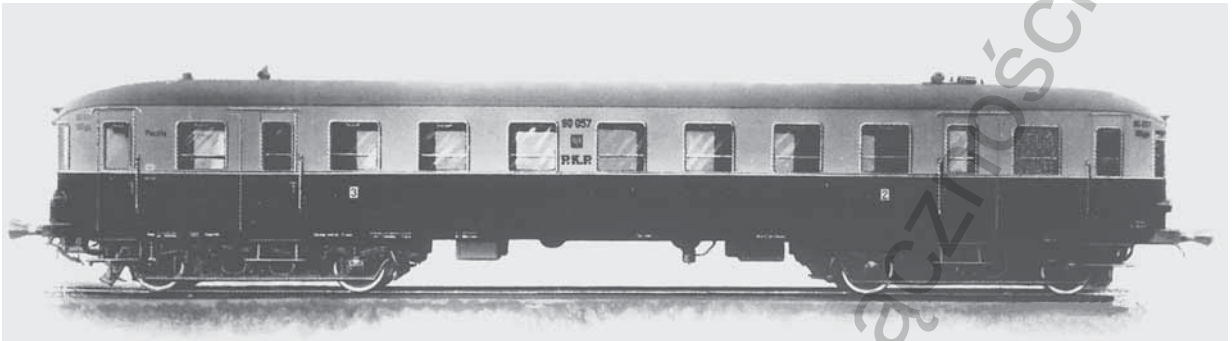
Eksploatacja na górzystych liniach Austrii wykazała, że zarówno zastosowane silniki benzolowo-benzynowe, jak i różne elementy mechaniczne stwarzają problemy.

W 1936 roku wagon VT63.02 poddano przebudowie, wstawiając silniki wysokoprężne. Podczas prób

Wagon motorowy zbudowany w 1934 roku przez Zakłady „Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie, nosił oznakowanie SCgx 90 063

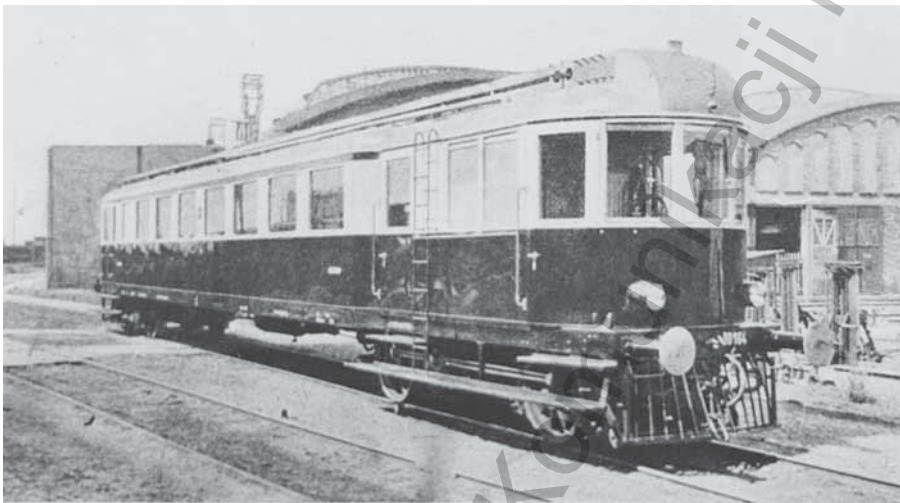
Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego





Pierwszy szybkobieżny wagon motorowy zbudowany w 1935 roku przez „Zakłady Mechaniczne Hipolita Cegielskiego” w Poznaniu

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego



Prototypowy wagon motorowy konstrukcji profesora Ludwika Ebermanna z roku 1935, napędzany silnikiem wysokoprężnym. Wyprodukowany przez „Wytwórnę Parowozów Zakładów Ostrowieckich” w kooperacji z Zakładami „Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie. Nosił oznakowanie SCgx 90064

Fot. Ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie

w 1937 roku, wagon ten przejechał trasę Wiedeń – Salzburg w 230 minut, z przeciętną prędkością 72 km/h. Największa osiągnięta prędkość wyniosła 100 km/h. Wkrótce też przebudowano pozostałe wagony motorowe.

Rozgłos w krajowej prasie i zainteresowanie PKP wagonem motorowym Austro-Daimler-Puch, pobudziło przemysł krajowy, który zaczął tworzyć rodzime konstrukcje wagonów motorowych. Zapewne w znacznym stopniu przyczyniła się do tego produkcja silników wysokoprężnych przez zakłady w Ursusie, według licencji szwajcarskiej firmy „Saurer”.

W 1934 roku „Zakłady Mechaniczne Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie zbudowały dwa prototypowe wagony motorowe z silnikami Diesel-Saurer i importowanymi przekładniami mechanicznymi firmy „Mylus”.

Pierwszy wagon, dwuosiowy, dla ruchu lokalnego, miał napędzaną jedną oś przez silnik Diesel-Saurer typu BLd mocy 100 KM, przy 1600 obrotach/min.

Masa wagonu wynosiła 14,34 t, prędkość maksymalna – 70 km/h. Wagon miał 46 miejsc siedzących trzeciej klasy. Został skierowany na różne linie lokalne, między innymi na trasę Gdynia – Hel. Przyjęty przez PKP i oznakowany jako SC 90 030.

Drugi wagon motorowy z Zakładów Lilpopa, czteroosiowy, tzw. turystyczny, był napędzany dwoma silnikami Diesel-Saurer typu BLd100, za pośrednictwem dwóch przekładni Mylius C. Miał masę 28,6 t, 71+4 miejsca i rozwijał prędkość maksymalną 85 km/h. Wagon przyjęty przez PKP oznakowano serią SCgx 90 063 i skierowano na trasy Kraków – Zakopane, Chabówka – Rabka, Kraków – Krynica.

Również w 1934 roku, prototypowy wagon motorowy tzw. „szybkobieżny” rozpoczęły budować „Zakłady Mechaniczne H. Cegielskiego” w Poznaniu. Był to wagon czteroosiowy, z dwoma silnikami Diesel-Saurer typu BXD, każdy mocy 150 KM. Moment obrotowy z silników był przenoszony po-

przez przekładnię mechaniczne Mylius typ C. Masa własna wagonu – 32,3 t, liczba miejsc siedzących – 75 + 11 (klasa trzecia i klasa druga), prędkość maksymalna – 120 km/h.

Próby eksploatacyjne wagonu przeprowadzane w roku 1935 na trasie Warszawa – Łódź wypadły zadowalająco i PKP zamówiły całą serię takich wagonów. Prototypowy wagon oznakowano jako SBCgix 90 057.

PKP złożyły również zamówienie w Zakładach Lilpopa na 10 wagonów motorowych dwuosioowych o różnorodnym układzie wnętrza i 5 wagonów doczepnych. Wagony motorowe nosiły oznakowanie SCg 90 066 do 90 070 oraz SBCi 90 071 do 90 075, a wagony doczepne – Ci 19 501 do 19 505.

W tym czasie powstała motowagonownia w Warszawie, przy parowozowni Warszawa Wschodnia, gdzie kierowano wagony z Zakładów Lilpopa. Kiedy w 1936 roku powstała nowa motowagonownia w Wilnie, wszystkie 10 wagonów motorowych i 5 doczepnych skierowano właśnie tam, gdzie obsługiwały ruch podmiejski.

Jeszcze przed budową przez chrzanowski Fablok polskich „lux-torped”, w 1935 roku „Zakłady Mechaniczne H. Cegielskiego” w Poznaniu podejmują produkcję seryjną wagonów szybkobieżnych.

Powstał także prototypowy wagon motorowy według projektu prof. Ludwika Ebermanna z Politechniki Lwowskiej. Był to wagon czteroosiowy z napędem wiązarowym, silnikiem wysokoprężnym konstrukcji prof. Ebermanna, zbudowanym przez „Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów” w Warszawie. Sam wagon był budowany już przez „Wytwórnę Parowozów Zakładów Ostrowieckich” w kooperacji z Zakładami Lilpopa w Warszawie. Zakupiony przez PKP i oznakowany jako SCgx 90 064, pracował na liniach Warszawa – Kutno, Kutno – Włocławek, Kutno – Płock. Z uwagi na wiele mankamentów konstrukcyjnych, został wycofany z eksploatacji w 1938 roku i przebudowywany na wagon z przekładnią elektryczną.

Tak przebiegał rozwój konstrukcji rodzimych wagonów motorowych i historia ich zastosowania na liniach PKP do 1936 roku, kiedy to pojawiły się „lux-torpedy” polskiej budowy.