
Od autora

Polski przemysł lokomotywowy w swojej historii produkował parowozy normalnotorowe, lokomotywy elektryczne i spalinowe, wagony motorowe trakcji elektrycznej i spalinowej oraz parowozy wąskotorowe.

Parowozy wąskotorowe produkowano w Polsce od 1926 roku przez 32 lata, na różne szerokości torów. Powstały w tym czasie 43 różne typy parowozów, w tym 9 typów produkowanych na eksport. Parowozy wąskotorowe budowały w Polsce dwie fabryki: „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.” w Chrzanowie (Fablok) oraz „Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów” w Warszawie, kupiona w 1934 roku przez „Zakłady Ostrowieckie” z Ostrowca Świętokrzyskiego. W sumie wyprodukowano w kraju ponad 2000 parowozów wąskotorowych.

Po zakończeniu w 1945 roku drugiej wojny światowej, Ministerstwo Komunikacji postano-

wiło powołać do życia Muzeum Kolejnictwa. Jednakże ważniejszą sprawą była odbudowa zniszczonego wojną kraju, jak też odbudowa transportu kolejowego, toteż na Muzeum Kolejnictwa trzeba było poczekać aż 27 lat od zakończenia wojny.

Kiedy zaczęto gromadzić tabor kolejowy jako eksponaty muzeum okazało się, że wiele ciekawych lokomotyw i wagonów zostało wcześniej skasowanych i to zarówno normalnotorowych, jak i wąskotorowych. To, że udało się zgromadzić w zbiorach Muzeum Kolejnictwa 15 typów parowozów wąskotorowych i to w okresie ich najbardziej intensywnej kasacji, można dzisiaj nazwać dużym sukcesem.

Niniejsza publikacja ma na celu zapoznanie Czytelników z historią produkcji parowozów wąskotorowych w Polsce, różnorodnością typów, a także z projektami niezrealizowanymi z różnych przyczyn.

Bogdan Pokropiński

Wprowadzenie

Pod względem szerokości torów koleje można podzielić na 3 zasadnicze grupy: koleje wąskotorowe, normalnotorowe i szerokotorowe. Najbardziej rozpowszechniony na świecie jest tor o szerokości 1435 mm, dlatego tę szerokość toru przyjęto za normalną. Wszystkie tory o mniejszej szerokości zaliczamy do wąskich, a o większej szerokości – do szerokich.

Drogi szynowe wąskotorowe stosowano w kopalniach i różnych zakładach przemysłowych już na przełomie XV i XVI wieku w Anglii, Czechach i Saksonii. Były to drewniane szyny, po których konie ciągnęły niewielkie wagoniki. Pierwszą kolej żelazną wąskotorową użytku publicznego otwarto w 1827 roku z Czeskich Budziejowic do Trojan, a rok później przedłużono ją do Linzu. Była to linia o szerokości toru 1106 mm obsługiwana trakcją konną. W połowie XIX wieku budowano niewiele kolei wąskotorowych, przeważnie przy dużych zakładach przemysłowych lub kopalniach.

W roku 1861 francuski inżynier Eugeniusz Flachet wygłosił tezę, że wszystkie koleje: podmiejskie, lokalne i przemysłowe powinny być ze względów ekonomicznych wyłącznie wąskotorowe. Od tego czasu następuje dynamiczne budownictwo kolei wąskotorowych w Europie, Ameryce Południowej, Afryce, Azji i Australii. Powstają nowe linie, jak też nowe szerokości torów (od 187 do 1422 mm). Profesor J. W. Engelhart twierdził, że były aż 63 różne szerokości torów.

Na Światowej Wystawie Techniki w Paryżu w 1887 roku, francuski konstruktor P. Decauville zademonstrował kolej o szerokości toru

600 mm. Ze względu na szybką budowę linii tego typu, nawet w trudnych warunkach terenowych, i niskie koszty podczas eksploatacji, koleją tą zainteresowały się władze wojskowe Prus i Francji. W państwach tych powstały specjalne oddziały wojsk kolejowych do budowy kolei polowych (Feldbahn) typu Decauville. Z gotowych prześła szyn typu lekkiego przymocowanych do stalowych podkładów układały one tor. W Polsce prześła takie długości od 5 do 9 m nazywano szynami patentowymi.

W latach trzydziestych XX stulecia nastąpił rozwój transportu samochodowego, który stał się groźnym konkurentem kolei wąskotorowych. W wielu krajach świata stopniowo zamykano niektóre koleje wąskotorowe. Są jednak kraje, w których kolejami głównymi są koleje wąskotorowe, jak np. Japonia, Indonezja, Zambia, Rodezja, Republika Południowej Afryki – posiadają tory o szerokości 1067 mm, natomiast Brazylia, Boliwia, Wietnam – 1000 mm.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej w 1945 roku, następuje gwałtowny rozwój transportu samochodowego, szczególnie w krajach Europy zachodniej i północnej, jak Anglia, Francja, Niemcy, Szwecja, Norwegia. Jedynie Szwajcaria zachowała wiele wąskotorówek z uwagi na trudny górski teren.

W Polsce likwidacja kolei wąskotorowych była stopniowa i trwała przez ponad 50 lat. Zamknięcie kolei wąskotorowych użytku publicznego PKP nastąpiło w 2003 roku.

Trzeba pamiętać, że koleje wąskotorowe odegrały doniosłą rolę w systemie komunikacyjnym naszego kraju. Pierwsze linie wąsko-

torowe na ziemiach polskich wybudowano na Górnym Śląsku w 1851 roku. Po torze szerokości 785 mm konie ciągnęły wagony przeznaczone do obsługi zakładów przemysłowych. W latach 1855 i 1856 wprowadzono na tych liniach trakcję parową.

Między 1884 a 1904 rokiem Górnośląskie Koleje Wąskotorowe były stopniowo nacjonalizowane, przechodząc pod Zarząd Królewskich Kolei Pruskich.

Powstające w połowie XIX stulecia koleje w zaborach austriackim, pruskim i rosyjskim, stanowiły trzy odrębne systemy, dostosowane wyłącznie do potrzeb danych państw. Koleje wąskotorowe budowane w zaborach były własnością prywatną lub własnością powiatów (tzw. koleje samorządowe).

Najbardziej dynamicznie rozwijały się koleje wąskotorowe użytku publicznego w zaborze pruskim, dzięki wydanej przez rząd pruski 28 lipca 1892 roku ustawie o kolejach lokalnych. Dzięki poparciu rządu pruskiego, w latach 1886–1903 w zaborze pruskim powstało 10 kolei samorządowych i jedna prywatna, o łącznej długości 918,2 km, co stanowiło 20% długości wszystkich linii normalnotorowych w zaborze pruskim. Oprócz kolei użytku publicznego zbudowano również 450 km kolei gospodarczych dla powstających w tym czasie cukrowni, folwarków i zakładów przemysłowych.

Najmniej korzystne warunki powstania i rozwoju kolei wąskotorowych były w zaborze austriackim, gdzie na całym obszarze powstały tylko 2 koleje użytku publicznego o łącznej długości 71 km, co stanowiło 1,5% wszystkich linii normalnotorowych. Natomiast powstało tam wiele kolei użytku gospodarczego, głównie kolei leśnych, o ogólnej długości 350 km. Wszystkie koleje wąskotorowe były własnością prywatną.

W zaborze rosyjskim budowa kolei wąskotorowych była dość utrudniona, gdyż rząd carski nie chciał wydawać zezwoleń, a nawet celowo utrudniał rozwój transportu lokalnego. Przepisy w Rosji zezwalały na budowę kolei wąskotorowych o szerokości toru 750 mm, choć w praktyce od zasady tej stosowano też pewne odstępstwa. W sumie zbudowano 7 kolei wąskotorowych użytku publicznego o łącznej długości 438,1 km, co stanowiło 6% kolei

szerokotorowych (1524 mm), a wszystkie były własnością prywatną. Kolei gospodarczych zbudowano w zaborze rosyjskim 650 km.

W sumie na ziemiach polskich pod zaborem, do wybuchu pierwszej wojny światowej w 1914 roku zbudowano 1427,3 km kolei wąskotorowych użytku publicznego i 1450 km użytku gospodarczego.

Szczególnie doniosłą rolę odegrały koleje wąskotorowe podczas pierwszej wojny światowej, która wybuchła w sierpniu 1914 roku, a znaczne jej działania toczyły się właśnie na ziemiach polskich. Słabej jeszcze konstrukcji samochody ciężarowe oraz brak dobrych dróg kołowych nie mogły zastąpić transportu kolejowego, szczególnie na przyfrontowych bezdrożach w zaborze rosyjskim, gdzie trwały zmagania armii pruskiej i austriackiej z armią rosyjską. Żeby sprawnie dowieźć zaopatrzenie dla walczących żołnierzy, każda armia budowała swoje wąskotorowe koleje przyfrontowe, jak też na zajętych okupowanych terenach kolejki polowe (feldbahn), do wywozu płodów rolnych, drewna lub innych surowców niezbędnych w gospodarce własnego kraju. Koleje polowe budowane przez Rosjan miały szerokość toru 750 mm. Niemcy zazwyczaj stosowali tor 600 mm, ale w niektórych przypadkach stosowali też tor 750 mm. Armia austriacka budowała swoje kolejki polowe o szerokości 700 mm, ale również stosowano w wielu przypadkach tor 600 mm Decauville oraz 760 mm.

W wyniku przesuwania się linii frontu, niektóre koleje rozbierano i budowano ponownie bliżej frontu, inne pozostawiano w celach gospodarczych.

Po zakończeniu wojny w 1918 roku, kiedy Polska odzyskała po 123 latach niewoli niepodległość, na terenie kraju znajdowały się 7322 km kolei wąskotorowych. Z tej ogólnej liczby, aż 5895 km linii stanowiły koleje wybudowane podczas wojny przez wojska państw zaborczych, które to linie w Polsce niepodległej stały się własnością państwa. Powołane do życia w 1919 roku Ministerstwo Kolei Żelaznych do roku 1922 przejmowało te koleje, kwalifikując je pod względem przydatności do ruchu publicznego lub gospodarczego bądź jako nieprzydatne z uwagi na słabe zaludnienie, brak jakiegokolwiek działalności gospodar-

czej, brak surowców mineralnych, lub zbieżność w danym miejscu linii kolejowej.

Do 1922 roku MKŻ przejęło 2587 km kolei wąskotorowych (w 29 oddzielnych grupach), zaliczając je do kolei użytku publicznego oraz uznając pozostałe linie za nie odpowiadające potrzebom transportu publicznego. Przejęte przez koleje państwowe linie należało w niektórych regionach uzupełnić brakującymi połączeniami (np. na Górnym Śląsku, gdzie granica państwowa między Niemcami a Polską była wytyczona niekorzystnie dla naszego kraju). Niektóre koleje zostały zbudowane przez MKŻ jako całkowicie nowe. W sumie do 1930 roku zbudowano 197,8 km linii będących w gestii PKP oraz 186,8 km kolei prywatnych i samorządowych.

Również w okresie międzywojennym wzrosła znacznie długość torów kolei znaczenia gospodarczego, gdyż wiele cukrowni przeszło z transportu kołowego (wozy konne) na transport kolejami wąskotorowymi.

Według danych z 1935 roku dotyczących kolei wąskotorowych użytku publicznego, PKP posiadały 23 grupy o łącznej długości 2474 km, koleje powiatowe (samorządowe)

posiadały 11 grup o długości 859,5 km, koleje prywatne 8 grup o długości 406,3 km. Były jeszcze koleje prywatne z trakcją elektryczną – 3 grupy o długości 133,4 km. Ogółem w Polsce było 3873,2 km kolei wąskotorowych użytku publicznego, w tym z trakcją parową było 3739,8 km.

Wraz z przejętymi po zaborcach kolejami wąskotorowymi przejęto 382 parowozy, z czego po Austrii 120 szt., po Prusach (Niemczech) 206 szt., a po Rosji 56 szt. Z przejętych parowozów około 45% kwalifikowało się do naprawy w profesjonalnych warsztatach, w zakresie naprawy: głównej, średniej, bieżącej bądź awaryjnej. Żeby sprostać zadaniom przewozowym na przejętych kolejach wąskotorowych, Ministerstwo Kolei Żelaznych w latach 1922–1923 dokonało zakupów w Niemczech. Zakupiono w tym czasie 90 parowozów wąskotorowych, z czego 70 parowozów z demobilu wojskowego i 20 parowozów z fabryk Hanomaga i Schwartzkopffa.

Poza resortem komunikacji państwowej, również w Niemczech dokonywały zakupów parowozów koleje prywatne, samorządowe oraz przemysłowe.

Parowozy produkcji Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A.



Historia produkcji parowozów wąskotorowych w Fabloku

Początki produkcji parowozów wąskotorowych

„Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.” w Chrzanowie (skrót telegraficzny FABLOK) została założona 20 maja 1919 roku przez inżynierów: Piotra Drzewieckiego, Stanisława Karłowskiego, Władysława Jechalskiego i Leopolda Wellisza, wraz z Bankiem Małopolskim w Krakowie i Bankiem Handlowym w Warszawie.

W dniu 25 marca 1920 roku zakupiono grunty od gminy Chrzanów i przystąpiono do wznoszenia hal fabrycznych. Nowoczesne maszyny i urządzenia niezbędne do produkcji parowozów zakupiono od szwedzkiego konsorcjum „Svenska Verktygsmaschinfabriks Export Aktiebolag”. Aby rozpocząć produkcję parowozów jak najszybciej, firma weszła w kontakt z austriacką fabryką lokomotyw „Staats Eisenbahn Gesellschaft” (w skrócie StEG), gdzie opracowano dokumentację techniczną pierwszego parowozu polskiego dla ruchu towarowego serii Tr21. Fabryka StEG zaczęła dostarczać do będącej jeszcze w budowie fabryki w Chrzanowie części i podzespoły do tych parowozów, które w Chrzanowie montowano.

Od samego początku zakładano podjęcie kooperacji z fabryką kotłów parowych „Fitzner i Gamper” w Sosnowcu, która miała dostarczać kotły do parowozów oraz niektóre odkuwki i odlewy.

Pierwszy parowóz zmontowany z części i podzespołów dostarczonych przez fabrykę StEG opuścił fabrykę w Chrzanowie 7 kwietnia 1922 roku, natomiast pierwszy parowóz zbudowany z części i podzespołów krajowych, wyjechał z wytwórni 18 lutego 1924 roku. Był to Tr21-37.

Do roku 1930 zakończono fazę budowy fabryki lokomotyw w Chrzanowie. Stała się ona jednym z najnowocześniejszych zakładów przemysłowych w Polsce, utrzymując roczną produkcję parowozów w liczbie około 100 sztuk. Jeżeli chodzi o produkcję parowozów wąskotorowych, to prawdopodobnie takiego wariantu fabryka lokomotyw w Chrzanowie nie rozważała. Sprawa „wypłynęła” nagle w 1925 roku. Do fabryki w Chrzanowie wpłynęło zamówienie od Sejmiku Pińczowskiego, a ściślej mówiąc od Zarządu Pińczowskich Kolei Dojazdowych, na zbudowanie 2 parowozów wąskotorowych dla kolei o szerokości 600 mm, o czterech osiach napędowych i mocy około 120 KM. Kontrahent postawił warunek, że parowozy mają być dostarczone do Pińczowa przed 29 grudnia 1926 roku, gdyż w przeciwnym razie odstąpi od zamówienia i złoży nowe zamówienie w fabrykach za granicą.

Ponieważ oferta była interesująca, a czasu było niezbyt wiele, fabryka zwróciła się do fabryki StEG w Austrii o zakup dokumentacji kilku parowozów wąskotorowych różnych typów, które strona austriacka dostarczyła. Po weryfikacji dokumentacji przez Biuro Konstrukcyjne Fabloku przystąpiono natychmiast do wykonania parowozów. Zamówienie zostało wykonane przed terminem, a następne parowozy dla Pińczowskich Kolei Dojazdowych były dostarczane przez kolejne 2 lata, po 2 parowozy rocznie.

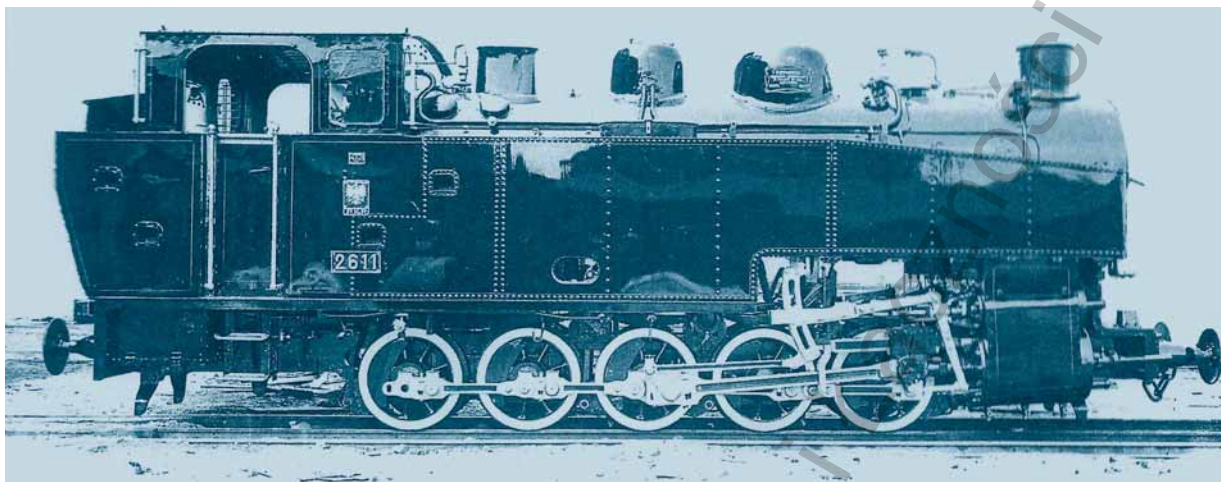
Pińczowskie Koleje Dojazdowe były zadowolone z dostarczonych parowozów. Od tej pory produkcja parowozów wąskotorowych w chrzanowskiej fabryce rozwijała się dynamicznie i trwała do wybuchu drugiej wojny światowej, jak też podczas wojny, kiedy to fabryka przeszła pod okupacyjny zarząd niemiecki. Szczególnie dynamiczna produkcja nastąpiła po drugiej wojnie światowej i trwała aż do 1958 roku, kiedy to fabryka w Chrzanowie zaczęła kończyć produkcję parowozów i przestawiła się na produkcję lokomotyw spalinowych.

Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie zbudowała do 1939 roku 74 parowozy wąskotorowe, podczas wojny pod zarządem niemieckim zbudowano 145 parowozów wąskotorowych, natomiast po zakończeniu wojny, od 1946 do 1958 roku – aż 1959 parowozów wąskotorowych. Zatem od 1926 do 1958 roku (przez 32 lata) w Chrzanowie zbudowano 2178 parowozów wąskotorowych, co wskazuje, że średnio w ciągu roku powstawało przed wojną około 6 parowozów, w okresie wojny około 35 parowozów wąskotorowych, a w okresie powojennym około 166 parowozów.

Produkcja podczas drugiej wojny światowej

Wybuch drugiej wojny światowej 1 września 1939 roku spowodował przerwanie produkcji w Fabloku. Kiedy w pierwszych dniach września został on zajęty przez Wehrmacht, na hali montażowej znajdowało się łącznie około 20 niewykończonych parowozów, a fabryka była zdolna podjąć dalszą produkcję. Aby zakład jak najszybciej uruchomić, Niemcy powołali Zarząd Komisaryczny, a z dniem 24 września 1939 roku fabrykę przejęły Niemieckie Koleje Państwowe (Deutsche Reichsbahn). W październiku 1939 roku fabryka została przekazana spółce „Henschel & Sohn” w Kassel.

Z dniem 1 stycznia 1941 roku zakończył się okres komisaryczny i fabryka została kupiona za 4,5 miliona marek przez Spółkę Akcyjną „Górnosławskie Fabryki Lokomotyw” w Katowicach („Oberschlesische Lokomotivwerke A.G.” Kattowitz), stanowiącą



Parowóz typu W1E z oznakowaniem 2611 zbudowany w 1929 roku (nr fabr. 314) dla kolei górnośląskich

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

Parowóz typu Solvay I (nr fabr. 763) zbudowany w 1940 roku na tor 600 mm. W dniu 15 marca 1976 roku został przekazany do Muzeum Kolejnictwa, a następnie wypożyczony jako tzw. depozyt do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji koło Żnina. Fotografię wykonano w 1982 roku, kiedy parowóz oczekiwał na remont

Fot. Bogdan Pokropiński



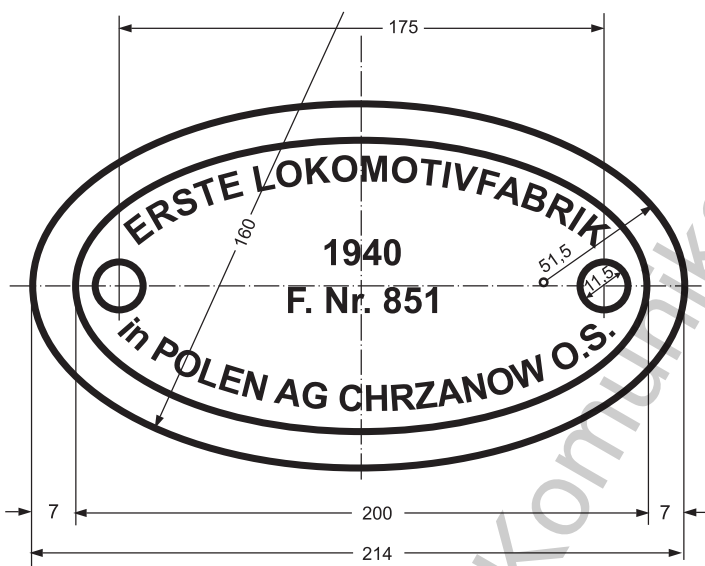
filii Fabryki Lokomotyw „Henschel & Sohn”. Od tej pory „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.” (Fablok) nosiła nazwę „Oberschlesische Lokomotivwerke A.G.” Kattowitz, Werk Krenau – w skrócie Oberlok. Przewodniczącym Rady Nadzorczej został dyrektor firmy „Henschel & Sohn” Oscar R. Henschel, a prezesem zarządu w Chrzanowie – Kurt Strebel.

W 1942 roku fabryka została zakwalifikowana do przemysłu wojennego i włączona w skład Zjedno-

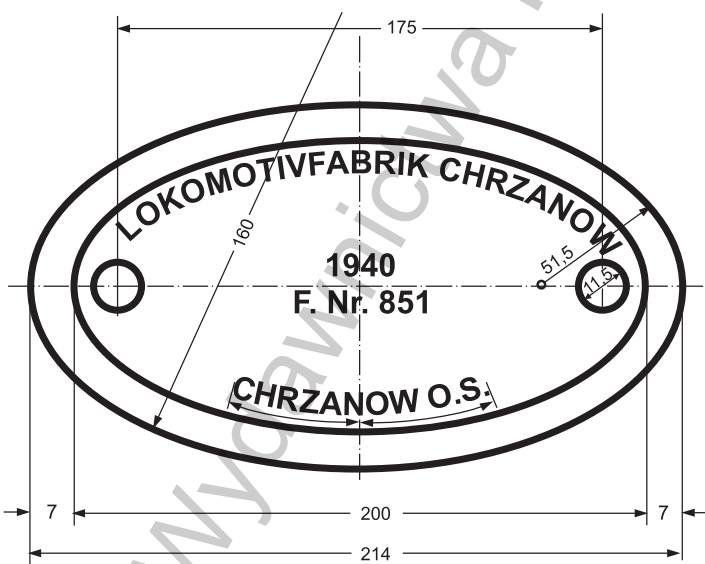
czenia Niemieckich Fabryk Lokomotyw (Deutsche Lokomotiv-Vereinigung) wraz z „Zakładami Mechanicznymi Hipolita Cegielskiego” w Poznaniu, Fabryką Škoda w Pilźnie i Zakładami ČKD w Pradze. Wraz ze wzrostem produkcji Niemcy zwiększyli zatrudnienie z 1621 do 3350 pracowników w 1944 roku. Pogarszająca się sytuacja militarna na froncie wschodnim spowodowała, że już w 1944 roku Niemcy wywieźli część maszyn wraz z pewną liczbą pracowników do fabryki Henschla w Kassel.



Takie tabliczki firmowe Fabloku umieszczono na kołpakach parowozów, których budowę rozpoczęto w 1939 roku, a ukończono w 1940 roku



Tabliczka firmowa z 1940 roku, której treść zakwestionowały władze niemieckie



Ta sama tabliczka firmowa po przeprowadzonej przez Niemców korekcie treści



Parowóz typu W2B zbudowany w 1941 roku (nr fabr. 790) otrzymał oznaczenie typu Brest

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

Aby nawiązać do produkcji parowozów wąskotorowych w okresie okupacji, należy się cofnąć do roku 1939, kiedy to wznowiono prace przy wykańczaniu parowozów, których budowę zaczęto przed wybuchem wojny, a było wśród nich około 10 parowozów wąskotorowych. Na początku 1940 roku ukończono parowóz typu W7A Solvay I (nr fabr. 763) na tor 600 mm dla Fabryki Sody „Solvay” w Krakowie oraz dwa parowozy typu W4B Łubna na tor 600 mm (numery fabr. 796 i 797) dla Kolei Leśnej w Zagnańsku. Ciekawostką jest, że parowozy te otrzymały odlewane z brązu fablokowskie tabliczki z napisem niemieckim „ERSTE LOKOMOTIVFABRIK in POLEN A.G. CHRZANOW”.

Kiedy w końcu 1939 roku Fabryka „Henschel & Sohn” zleciła wykonanie w Chrzanowie 100 parowozów typu Bn2t Riesa, w maju 1940 roku wykonano do nich tabliczki firmowe odlane ze Znalu (stop metali żelaznych) z napisem: HENSCHEL; niżej – numer fabryczny, 6-ramienna gwiazda z literami „H” i „S”, rok budowy; niżej – ERBAUT DURCH DIE ERSTE LOKOMOTIVFABRIK in POLEN AG CHRZANOW/OS. Gdy 24 lipca tego samego roku wykonano tabliczki do parowozów normalnotorowych serii 44 z napisem „ERSTE LOKOMOTIVFABRIK in POLEN AG CHRZANOW O.S.” w Fabloku wybuchła awantura i Niemcy je zakwestionowali. Treść tabliczek zmieniono na „LOKOMOTIVFA-

BRİK CHRZANOW O.S.”, a już od 1941 roku na tabliczkach znajdował się napis „OBERSCHLESISCHE LOKOMOTIVWERKE AG KRENAU O.S.”

Parowozy typu Riesa budowano przez cały rok 1940, a ostatnie 3 sztuki ukończono w roku 1941. Jak podają zapiski fabryczne, ich produkcja zaczęła się w końcu 1939 roku, kiedy to zbudowano 13 parowozów, natomiast w roku 1940 zbudowano 87 sztuk. Sprawa ta nie jest do końca wyjaśniona. Parowozy te budowano głównie na tor 600 mm, ale na specjalne życzenie zamawiającego budowano je też na tor szerokości 750 mm.

W 1940 roku w Chrzanowie wyremontowano także 45 parowozów wąskotorowych z terenu Górnego Śląska, które uległy uszkodzeniu podczas działań wojennych w 1939 roku.

Również w 1940 roku wykończono 3 parowozy typu Saturn II, których budowę rozpoczęto w 1939 roku. Były to parowozy na tor 1000 mm przeznaczone dla Cementowni „Saturn” o numerach fabrycznych: 798/1940 (w cementowni nr 6), 799/1940 (nr 7) oraz 800/1940 (nr 8).

W roku 1941 Cukrownia „Brześć Kujawski” zamówiła dwa parowozy typu W2B, jednak wkrótce wycofała się z tego zamówienia i zamówiła dwa parowozy typu Solvay. Budowa pierwszego parowozu typu W2B była już zaawansowana, więc ukończono go i nadano oznaczenie typu Brest. Z numerem fa-

brycznym 790 został on sprzedany Kopalni Węgla „Jaworzno”.

W 1942 roku fabryka w Chrzanowie otrzymała zlecenie na wykonanie 30 parowozów na tor 600 mm, typu CH 531 z dwuosiowymi tendrami 2T6, dla Wehrmachtu. Na potrzeby wojska Fabryka Lokomotyw „Henschel & Sohn” w Kassel już w 1940 roku zbudowała nowoczesne parowozy typu CH 531, które zostały dostarczone w liczbie około 60 w 1941 roku. Dalszą budowę tych parowozów zlecono fabrykom: Kruppa, Junga, ČKD Praga i Oberlok.

Od roku 1941 do 1944 front wschodni był obsługiwany przez koleje polowe o szerokościach toru 600 i 750 mm. Koleje te miały linie o łącznej długości 770 km, na których pracowało 430 parowozów, 670 lokomotyw spalinowych, 8000 wagonów 4-osioowych o ładowności 5 t oraz 5000 wagonów żelaznych samowyladowczych, tzw. wózków kolejowych.

W roku 1943 wykonano dla Wirsitzer Kreisbahnen (Wyrzyskich Kolei Powiatowych) dwa parowozy typu Solvay II na tor 600 mm. Ostatnie parowozy wąskotorowe podczas trwającej wojny wykonano w Chrzanowie w 1944 roku. Były to cztery parowozy typu Solvay II na tor 590 mm, dwa parowozy tego typu na tor 600 mm oraz dwa parowozy typu Solvay IIIa na tor 750 mm z dwuosiowymi tendrami typu Brest.

Z powyższych informacji wynika, że oprócz parowozów wąskotorowych w Chrzanowie produkowano także tendry do nich. W latach 1940–1944 budowano tendry do parowozów typu CH 531 zarówno dwuosiowe typu 2T6 na tor 600 mm, jak i trzyosiowe typu 4T8 na tor 750 mm, jednak brak konkretnych danych na ten temat. Ponadto w 1942 roku zbudowano dwa tendry typu Brest na tor 750 mm do parowozów typu W2B. Kolejne dwa tendry tego typu zbudowano w 1944 roku.

Produkcja po 1945 roku

W styczniu 1945 roku ofensywa zimowa Armii Czerwonej wyzwoliła spod okupacji niemieckiej całą Małopolskę i Górny Śląsk, a także miasto Chrzanów. Działania wojsk radzieckich były niemal błyskawiczne. Niemcy byli tym wydarzeniem zaskoczeni i nie zdążyli z tych terenów wywieźć maszyn i urządzeń fabrycznych, jak też dokonać całkowitego zniszczenia istniejących obiektów przemysłowych. Wprawdzie z Fabloku zaczęto wywozić już w 1944 roku niektóre obrabiarki oraz narzędzia do Zakładów Henschla w Kassel, ale nie spodziewano się, że już w styczniu 1945 roku Rosjanie szybko zajmą połowę okupowanej Polski, w tym cały Górny Śląsk.

Na terenie wyzwolonego Fabloku znajdowało się kilka nieukończonych parowozów normalnotorowych

niemieckiej wojennej serii 52 oraz wiele materiałów do produkcji tych parowozów.

Już w lutym 1945 roku Fablok opuściło 5 parowozów niemieckiej serii 52 i produkcja tych maszyn była kontynuowana. Na razie o produkcji parowozów wąskotorowych nie mogło być mowy, gdyż wojna jeszcze trwała, a do Fabloku kierowano parowozy normalnotorowe do naprawy, jak również zaczęto sprowadzać do naprawy parowozy wąskotorowe.

Co do napraw przeprowadzanych w 1945 roku to znane są tylko ogólne dane zamieszczone w niektórych źródłach (w tym również w sprawozdaniach fabrycznych). W tym czasie naprawiono 40 parowozów z terenu Górnego Śląska. Nie wiadomo jednak czy były to parowozy tylko wąskotorowe, czy też liczba ta obejmuje również parowozy normalnotorowe.

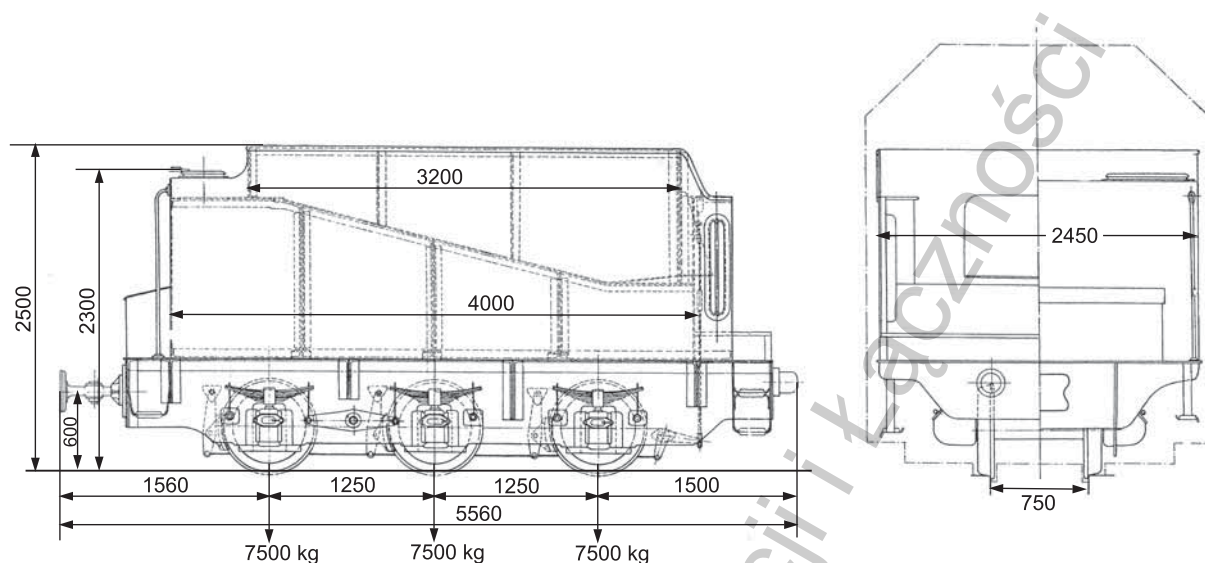
Prawdopodobnie jeszcze w 1944 roku Niemcy sprowadzili do fabryki w Chrzanowie w celu naprawy 3 parowozy typu Dn2t Brigadelok z kolei Poleskiej: Iwacewicz – Janów Poleski – Kamień Koszyrski. Kolej ta, leżąca na Kresach Wschodnich Polski, była od 1942 roku systematycznie niszczona przez partyzantkę radziecką i Niemcy mieli duże trudności w jej utrzymaniu. Sprowadzone parowozy zostały naprawione w połowie 1945 roku, a były to następujące maszyny:

- „Henschel & Sohn”, nr fabr. 12566 z 1914 roku, ex PKP A: D1-4256;
- „Orenstein & Koppel”, nr fabr. 7014 z 1914 roku, ex PKP A: D1-340;
- „Krauss & Co”, nr fabr. 7674 z 1919 roku, ex PKP A: D1-367.

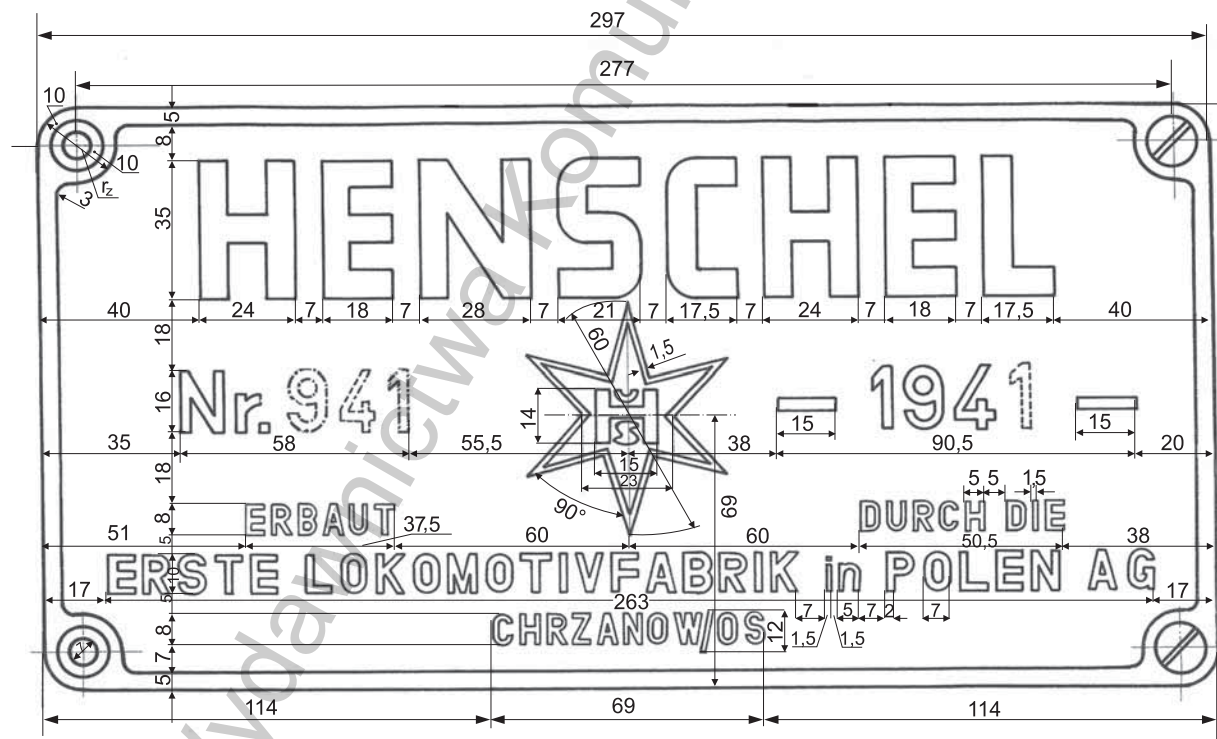
W roku 1946 Biuro Techniczne Fabloku zweryfikowało znajdującą się w archiwum dokumentację parowozu typu Riesa i na jej podstawie rozpoczęto budowę nowych parowozów wąskotorowych typu Ryś.

Sposoby oznaczania parowozów

Przystępując do budowy parowozów wąskotorowych, Biuro Konstrukcyjne Fabloku ustaliło plan oznaczeń typów fabrycznych na opracowywane dokumentacje techniczne i budowane na ich podstawie parowozy. Zapewne nie przewidywano, że w przyszłości produkcja parowozów aż tak się rozwinie i przygotowano schemat na 3 typy, tj. parowozy o czterech, trzech lub dwóch osiach napędnych. Każde oznaczenie typu fabrycznego składało się z symboli literowych i cyfrowych, a mianowicie: wielka litera W oznaczała parowóz wąskotorowy, cyfra oznaczała kolejny numer danego typu, duża litera A – parowóz o czterech osiach napędnych, B – o trzech osiach napędnych, C – o dwóch osiach napędnych.



Trzyosiowy tender typu 4T8 produkowany w Fabloku do parowozów typu CH 531, wytwarzanych w innych fabrykach na terenie okupowanej Europy – rysunek fabryczny



Tabliczka firmowa Fabryki Lokomotyw „Henschel & Sohn” mocowana w latach 1940–1941 na parowozach typu Riesa, a w 1942 roku na parowozach typu CH 531

Tymczasem produkcja parowozów wąskotorowych zaczęła się rozwijać, a do fabryki zaczęły wpływać coraz to nowe zamówienia i to na parowozy o różnych układach osi. Kiedy zaczęto budować parowóz o pięciu osiach napędnych wprowadzono do schematu oznaczeń literę E, a w późniejszych latach na układ osi 1-3-0 – literę D, a dla układu osi 1-4-0 literę K. Do 1939 roku wyprodukowano 16 typów parowozów wąskotorowych: W1A, W2A, W3A, W4A, W5A, W6A, W7A, W8A, W2B, W3B, W4B, W5B, W7B, W3C, W1D i W1K. Parowozy typu: W1B, W6B, W1C i W2C nie zostały wyprodukowane, choć była opracowana przez Biuro Konstrukcyjne ich dokumentacja (nie było chętnych zamawiających).

W celu łatwiejszej orientacji w poszczególnych typach zaczęto dopisywać nazwę kolei, dla której był zbudowany dany typ parowozu, czy też nazwę pierwszego kontrahenta zamawiającego dany typ. I tak powstała cała gama oznaczeń typów, jak W1A Pińczów, W2B Niemce, W4A Wisła, W4B Łubna, W1D Przeworsk itd. Ten system oznaczania typów fabrycznych dotrwał do wybuchu drugiej wojny światowej we wrześniu 1939 roku. Niemiecka administracja fabryki w okupowanej Polsce zniósła oznaczenia literowo-cyfrowe, wprowadzając tylko nazwę typu. I tak w latach 1940–1944 fabryka w Chrzanowie produkowała parowozy typów: Saturn II, Riesa, CH, Solvay II i Solvay IIIa. Ten sposób oznaczania typów fabrycznych pozostał do końca produkcji parowozów wąskotorowych. Po 1945 roku powstały tu takie typy, jak Ryś, Las, Kp4, Duna, Sawa, Px48, Baziol, Bytom, czy też ostatni parowóz typ Hutnik. Opisane tu nazwy typów fabrycznych były nadane najczęściej w Biurze Konstrukcyjnym fabryki.

Istnieje jeszcze inny sposób oznaczania, tzw. typ konstrukcyjny, który od razu obrazuje pewne dane konstrukcji parowozu: układ osi, liczba silników parowych, rodzaj używanej pary, czy parowóz jest tendrzakiem, czy też prowadzi ze sobą tender stały lub pomocniczy doczepny, czy ma maszynę pa-

rową sprzężoną (compound), czy jest parowozem górskim z kołem zębatym, czy też parowozem bezpaleniskowym z kotłem pobierającym parę z kotła stacjonarnego.

W oznaczeniu konstrukcji symbole cyfrowe odnoszą się do liczby osi tocznych oraz liczby silników parowych (cylindrów). Wielkie litery oznaczają liczbę osi napędnych, litery małe oznaczają:

- n – para nasycona,
- h – para przegrzana,
- t – parowóz tendrzak (bez tendra doczepionego),
- v – maszyna parowa sprzężona (compound),
- z – parowóz górski z kołem zębatym,
- f – parowóz bezpaleniskowy napełniany parą.

Przykłady:

- Dn2t – parowóz tendrzak o 4 osiach napędnych, dwucylindrowy, na parę nasyconą;
- Cn2t – tendrzak trzyosiowy, dwucylindrowy, na parę nasyconą;
- Bn2t – tendrzak dwuosiowy, dwucylindrowy, na parę nasyconą;
- 1Ch2t – tendrzak o układzie osi 1-3-0, dwucylindrowy, na parę przegrzaną;
- D1h2t – tendrzak o układzie osi 0-4-1, dwucylindrowy, na parę przegrzaną;
- Dh2v – parowóz z tendrem stałym, na parę przegrzaną, z dwucylindrową maszyną parową sprzężoną (compound);
- Eh2t – tendrzak pięcioosiowy, dwucylindrowy na parę przegrzaną.

Sposób takiego oznaczenia przyjął się z kolei niemieckich i był praktykowany niemal w całej Europie, a także na niektórych kolejach poza Europą, gdyż okazał się praktyczny.

Stosowano także oznaczenia boczne parowozów, umieszczane na bokach budki maszynisty przez użytkownika parowozu. Przykładowo, Polskie Koleje Państwowe miały swój system oznaczania – seria i numer inwentarzowy parowozu, inni użytkownicy (np. zakłady przemysłowe) mieli swoje sposoby oznaczania, na przykład numer kolejny parowozu w danym zakładzie bądź numer kotła.

Parowóz typu W1A Pińczów

W roku 1925 Zarząd Pińczowskich Kolei Dojazdowych S.A. złożył zamówienie w „Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce S.A.” na 2 parowozy dla kolei o szerokości toru 600 mm, o co najmniej czterech osiach napędnych, które byłyby zdolne uciągnąć pociąg o masie 80 t na wzniesieniu o nachyleniu 15‰ z prędkością 10 km/h.

Fabryka w Chrzanowie, która do tej pory nie budowała parowozów wąskotorowych, zakupiła w austriackiej fabryce lokomotyw StEG dokumentację techniczną dwóch typów parowozów wąskotorowych (jeden o trzech, drugi o czterech osiach napędnych) na szerokość toru 760 mm, gdyż na taką szerokość budowano koleje wąskotorowe w Austrii.

Na podstawie zakupionej dokumentacji technicznej, Biuro Konstrukcyjne Fabloku przystąpiło do opracowania własnego projektu przyszłego parowozu wąskotorowego na tor 600 mm. W pierwszej połowie 1926 roku dokumentacja była gotowa i wówczas oznaczono przyszłą maszynę jako typ fabryczny W1A. Jednocześnie przystąpiono do wykonania pierwszych dwóch parowozów, gdyż zamawiający postawił warunek, że do końca 1926 roku chce mieć parowozy na swojej kolei, a w przeciwnym przypadku odstąpi od umowy i zakupi takie parowozy w fabrykach zagranicznych. W grudniu 1926 roku obydwa parowozy odbyły próbne jazdy na torach kolei pińczowskiej.

Sieć kolei pińczowskiej (zbudowanej w latach 1923–1925) miała dość trudny profil, gdyż wzniesienia miały nachylenie dochodzące do 18‰, a je-

den odcinek (koło Erdmanówki) miał nachylenie 38‰, gdzie praktycznie używano podwójnej trakcji. Ponadto kolej ta miała oprócz spadków i wzniesień liczne łuki o promieniu 30 m, co dla niemal każdego parowozu wąskotorowego stanowiło trudne warunki eksploatacyjne. Te pierwsze parowozy wąskotorowe zbudowane w Polsce otrzymały numery fabryczne 149 i 150.

Zadowolony z zakupionych w Fabloku parowozów, Zarząd Pińczowskich Kolei Dojazdowych zamówił kolejne 4 parowozy tego typu, które fabryka miała wykonać w ciągu dwóch lat. Cena jednego parowozu wynosiła 149 000 zł. W roku 1927 dostarczono parowozy z numerami fabrycznymi 175 i 176, a w roku następnym parowozy z numerami 185 i 186.

Dobrze rozwijającą się nowo powstałą kolej pińczowską dotknęły niestety kłopoty finansowe w końcu lat dwudziestych XX wieku, a na dodatek nastał światowy kryzys ekonomiczny, który również nie ominął Polski. W tej sytuacji Sejmik Powiatowy miasta i powiatu Pińczów, do którego należała kolej pińczowska, zdecydował kolej tę w całości jako czynną przekazać Ministerstwu Komunikacji. Nastąpiło to z dniem 1 stycznia 1930 roku, kiedy kolej pińczowska wraz z taborem i całą infrastrukturą weszła w skład Polskich Kolei Państwowych i znalazła się w sieci Jędrzejowskiej Kolei Wąskotorowej. Sieć ta o długości 312 km podlegała Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu i miała Zarząd Terenowy w Jędrzejowie. Przejęte parowozy oznakowano według zasad PKP.

Pierwszy parowóz typu W1A Pińczów, zbudowany w 1926 roku z numerem fabrycznym 149, obecnie eksponat Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji koło Żnina

Fot. Czesław Gwara



Tablica 1. Oznakowanie parowozów W1A Pińczów po przejęciu ich przez PKP w 1930 roku

Lp.	Numer fabryczny	Rok budowy	Seria i numer PKP	Numer kotła
1	149	1926	D-1306	9907/1926
2	150	1926	D-1307	9906/1926
3	175	1927	D-1308	9969/1927
4	176	1927	D-1309	9970/1927
5	185	1928	D-1311	415/1928
6	186	1928	D-1312	414/1928

Dnia 1 września 1939 roku wybuchła druga wojna światowa i już w pierwszych dwóch tygodniach kampanii wrześniowej cała kolej jędrzejowska była zajęta przez wojska niemieckie. Na kolei wprowadzono wyższy i średni personel złożony z Niemców i została ona włączona do sieci niemieckich kolei państwowych, podlegając dyrekcji Ostbahn.

W 1940 roku Niemcy cały tabor przenumerowali według swojego systemu, a parowozy W1A Pińczów oznakowano w następujący sposób:

- D-1306 otrzymał oznakowanie 99 1588,
- D-1307 – ” – – ” – 99 1589,
- D-1308 – ” – – ” – 99 1590,
- D-1309 – ” – – ” – 99 1591,
- D-1311 – ” – – ” – 99 1593,
- D-1312 – ” – – ” – 99 1594.

Z wymienionych wyżej parowozów, podczas całej okupacji niemieckiej czynnych było 5. W późniejszych niemieckich wykazach nie figuruje parowóz D-1309 → DR 99 1591. Jak się udało ustalić został on poważnie uszkodzony podczas bombardowania we wrześniu 1939 roku. Jego odbudowa była nieopłacalna i zdecydowano się go złomować w 1940 roku.

Po wyzwoleniu w styczniu 1945 roku kolei jędrzejowskiej spod okupacji niemieckiej, stan techniczny jej parowozów był katastrofalny, gdyż odchodzący z tego terenu Niemcy tabor, którego nie mogli ewakuować, niszczyli granatami. Wprawdzie już w 1945 roku zaczęły naprawy parowozów warsztaty w Jędrzejowie, ale ogrom pracy był tak duży, że nie można było wszystkiego naprawić w krótkim czasie.

W roku 1945 został wysłany do naprawy w Stoczni Gdańskiej parowóz 99 1589.

Do 1947 roku wszystkie parowozy nosiły jeszcze oznakowania kolei niemieckich, a dopiero po inwentaryzacji taboru przeprowadzonej przez PKP w 1947 roku zostały naniesione nowe oznaczenia seryjne i inwentarzowe PKP. Ponowna korekta serii i numerów inwentarzowych taboru wąskotorowego PKP nastąpiła w 1961 roku, czego zresztą wiele z wysłużonych parowozów już nie doczekało.

Tablica 2. Późniejsze oznakowanie parowozów W1A Pińczów

Lp.	Oznakowanie PKP od 1961 r.	Oznakowanie PKP z 1947 r.	Oznakowanie DR Ostbahn z 1940 r.	Oznakowanie PKP z 1930 r.	Uwagi
1	Tx26-422	Tx3-422	99 1588	D-1306	Wenecja
2	Tx26-423	Tx3-423	99 1589	D-1307	PKMK
3	Tx26-424	Tx3-424	99 1590	D-1308	†1968
4	Tx-26-425	Tx3-425	99 1593	D-1311	†1973
5	–	Tx3-426	99 1594	D-1312	†1948

W okresie powojennym najpierw został wycofany z eksploatacji, a następnie złomowany w Jędrzejowie Tx3-426 – dokonano tego 6 grudnia 1948 roku. Pozostałe 4 parowozy pracowały na kolei jędrzejowskiej aż do jej przebudowy z toru 600 na 750 mm, której dokonano w latach 1950–1954. Już w 1950 roku przesłano do Mławy parowozy: Tx3-423, Tx3-424 i Tx3-425. W roku 1954 przesłano z Jędrzejowa na Bydgoskie Koleje Dojazdowe do parowozowni w Koronowie parowóz Tx3-422.

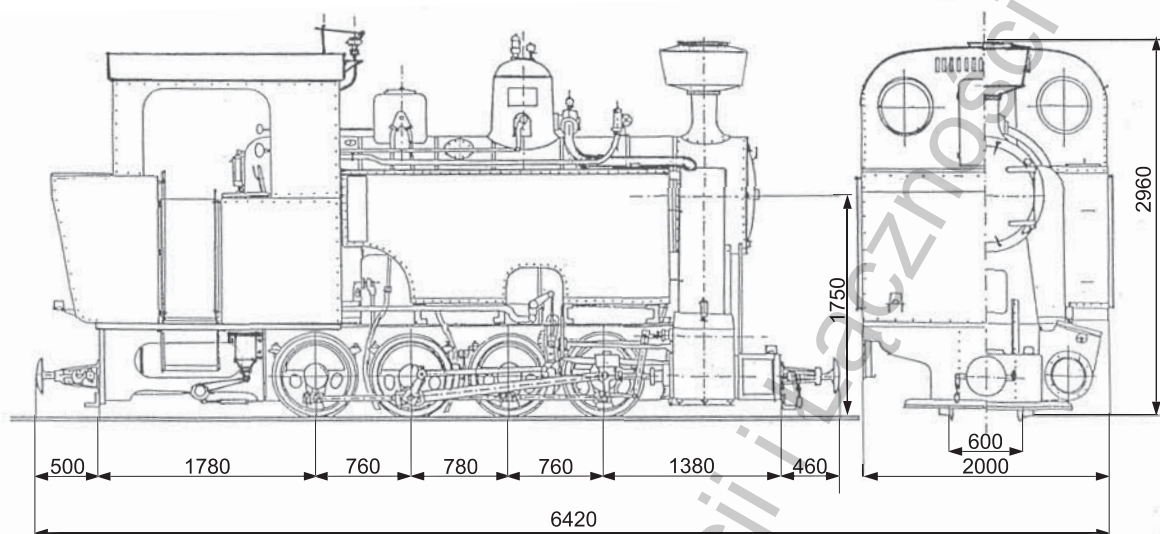
Wraz z rozpoczęciem w 1961 roku przebudowy Mławskiej Kolei Dojazdowej z toru 600 na 750 mm, zaczęto przesyłać znajdujące się tam parowozy na inne koleje. I tak w 1961 roku na koleje bydgosko-wyrzyskie do parowozowni w Białosławiu przesłano parowóz Tx-425. W tym samym roku przesłano do parowozowni Witaszyce na Jarocińskiej Kolei Dojazdowej parowozy Tx26-423 (ex Tx3-423) i Tx26-424 (ex Tx3-424). Parowozy te były eksploatowane na poszczególnych kolejach dopóki nie zakupiono w Rumunii lokomotyw spalinowych Lyd2 o mocy 250 KM, wówczas to rozpoczęto stopniowe wycofywanie ich z ruchu.

Parowóz Tx26-422 w 1974 roku przesłano na kolej żnińską, gdzie pracował do 1978 roku. Z dniem 18 sierpnia 1978 roku został on przekazany do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji koło Żnina, gdzie stoi jako eksponat muzealny do dnia dzisiejszego.

Parowóz Tx26-423 pracował w Witaszycach do 1973 roku, kiedy to został wycofany i stanął jako pomnik techniki w Ośrodku Wypoczynkowym w Kiekrzu koło Poznania.

Parowóz Tx26-424 został złomowany w Witaszycach w 1968 roku, a parowóz Tx26-425 złomowano w Koronowie w 1973 roku.

W 1992 roku członkowie Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, działającego przy Technikum Kolejowym, rozpoczęli starania o przejęcie parowozu Tx26-423, co powiodło się. Obecnie stoi on odrestaurowany, wraz z tendrem od parowozu HF, jako pomnik techniki przy stacji Kolejki Parkowej Maltanka w Poznaniu.



Pierwszy parowóz wąskotorowy zbudowany w Polsce – typu W1A Pińczów

Budowa parowozu

Kocioł płomieniówkowy z miedzianą skrzynią ogniową, dość wysoko ustawiony nad główką szyny, odznaczał się dość dobrym wytwarzaniem pary. Zamocowany sztywno dymnicą do dźwigar poddymnicznego wykonanego ze staliwa, będącego zarazem głównym złączem międzycylindrowym. Tylną częścią (stojakiem) kocioł opierał się na ślizgach przymocowanych do ostoi. Na walczaku kotła znajdował się zbieralnik pary, w którym była przepustnica pary typu austriackiego, uruchamiana dźwignią na zewnątrz kotła. Również rury parowłotowe znajdowały się na zewnątrz kotła i prowadziły od zbieralnika pary do silników parowych. Na kominie umieszczono turbinowy odiskiernik systemu Rihoseka. Na górnej pokrywie zbieralnika pary ustawiono 2 zawory bezpieczeństwa kotła systemu Pop-Coale, których sprężyny pracowały na ściskanie. Do zasilania kotła w wodę zastosowano dwa inżektory ssąco-tłoczące Friedmanna, o wydajności 60 l wody na minutę. Zawory zasilające kotłowe (zwrotne) usytuowano na walczaku między zbieralnikiem pary a piasecznicą, a ponieważ rury parowłotowe znajdowały się na zewnątrz kotła, obudowano je blaszanymi osłonami, tzw. kredensem, co było charakterystyczne dla pierwszych parowozów

budowlanych w Fabloku według dokumentacji austriackiej.

Ostoja parowozu blachowa o grubości blach 12 mm, z odsprężynowaniem górnym i czteropunktowym podparciem całej konstrukcji. Ostojnice były ze sobą połączone belkami czołowymi (przednią i tylną, czyli czołownicami), głównym złączem międzycylindrowym stanowiącym też dźwigar poddymniczny i poprzecznicami. Parowóz miał pojedyncze zderzaki centralne ze sprzęgami orczykowymi.

Cztery zestawy kołowe parowozu stanowiły osie napędne (były połączone wiązarami). Osie druga i trzecia były osadzone sztywno, natomiast osie pierwsza i czwarta były przesuwne na boki według koncepcji inż. Gölsdorfa, po 5 i 10 mm na stronę.

Silniki parowe bliźniacze ustawione horyzontalnie, z pojedynczymi przewodnikami krzyżulcowymi, napędzały trzecią oś napędną. Wszystkie panewki układu napędowego były dwudzielne z regulacją klinowo-śrubową. Mechanizm parorozdzielczy systemu Heusingera z suwakami płaskimi, z podwieszonym jarzmem kulisy i nawrotnicą dźwigniową. Smarowanie silników parowych odbywało się za pomocą lubrykatora. Piasecznica usytuowana na walczaku kotła była uruchamiana ręcznie za pomocą dźwigni z budki maszynisty i podawała piasek rurami pod koła trzeciej i czwartej osi. Zapas wody

znajdował się w skrzyniach bocznych, a węgla – w skrzyni zabudowanej na tylnej ścianie budki maszynisty.

Parowóz miał hamulec parowy i ręczny działające na wspólny wał hamulcowy, z którego siła hamowania była przenoszona dźwigniami na klocki hamulcowe pierwszych trzech zestawów kołowych.

Oświetlenie parowozu było naftowe.

Po roku 1945 parowozy typu W1A Pińczów podczas napraw głównych ulegały pewnym zmianom konstrukcyjnym. Na wszystkich parowozach wymieniono miedziane skrzynie ogniowe na stalowe, zwykle zawory spustowe wody z kotła zastąpiono zasuwami spustowymi konstrukcji Friedmanna (tzw. odmulacze). Lubrykatory do smarowania silników parowych zastąpiono smarotłoczniami Fried-

man. Iskrochrony systemu Rihoseka zastąpiono zwykłymi siatkami odiskiernymi o wymiarach oczek $2,5 \times 10$ mm, oświetlenie naftowe wymieniono na elektryczne z turbozespołem 24-woltowym prądu stałego, a dotychczasowe połączenia nitowane zastąpiono przez spawanie elektryczne. Przekonstruowano mechanizmy dźwigniowe osi przesuwanych inż. Gölsdorfa według pomysłów racjonalizatorskich polskich inżynierów.

Ponieważ parowozy typu W1A Pińczów miały niewielki zapas wody i węgla, a w związku z tym niewielki zasięg, toteż podczas eksploatacji zaczęto stosować do nich tendry doczepne, tzw. pomocnicze. Były to najrozmaitsze tendry różnych typów i o różnej pojemności, w zależności od tego, jakimi dana kolej dysponowała.