

Krzepiąca technika



TR 21 AUSTRIACKO-POLSKI PAROWÓZ PO BELGIJSKICH POPRAWKACH

W DZIEJACH MOTORYZACJI TRUDNO JEST ZNALEŹĆ ŚLADY OSIĄGNIĘĆ BUDZĄCYCH NASZE POCZUCIE NARODOWEJ DUMY. ZA TO W LATACH MIĘDZYWOJENNYCH TRAKTOWALIŚMY Z ENTUZJAZMEM KOLEJNE PREMIERY POLSKICH LOKOMOTYW.

POCZĄTKI NASZEGO PRZEMYSŁU PAROWOZOWEGO BYŁY RACZEJ TRUDNE, A WCZESNE JEGO DOKONANIA UZNAĆ BY MOŻNA ZA KONTROWERSYJNE. JEDNAK ÓWCZESNYM DZIENNIKARZOM I CZYTELNIKOM GAZET NIE STARCZAŁO WIEDZY I OCHOTY NA ŻMUDNE DOCIEKANIA PRAWDY, SKORO POLSKIEJ OPINII PUBLICZNEJ NAJBARDZIEJ POTRZEBNE BYŁY WTEDY POKRZEPIAJĄCE LEGENDY

Sukces trochę wstydlivy

Za pierwszy polski parowóz uznany gazety model Tr 21, przeznaczony do prowadzenia pociągów towarowych (w oznaczeniach stosowanych na PKP pierwsza litera określała zastosowanie: T – towarowy, O – osobowy, P – pospieszny, druga zaś – liczbę i układ osi). Jego dokumentację opracowała podobno w latach 1920-1921 „grupa polskich inżynierów przy ścisłej współpracy z biurem konstrukcyjnym” wiedeńskich zakładów StEG (*Staats-Eisenbahn-Gesellschaft*). W następnym roku producent ten zaczął przysyłać do Polski gotowe lokomotywy tej serii, wymagające jedynie pomalowania w budowanych właśnie halach naszej nowej fabryki w Chrzanowie. Potem udział elementów montowanych w kraju stopniowo się zwiększał, aż w roku 1924 opuścił chrzanowski Fablok pierwszy parowóz Tr 21, zbudowany całkowicie na miejscu. Jego prasowe recenzje były bardzo pochlebne, a samo to wydarzenie stało się okazją do uroczystej jazdy próbnej i innych zakładowo-resortowych testów, ocenionych w efekcie bardzo pozytywnie.

Nikt, oczywiście, nie zastanawiał się wtedy, dlaczego w ramach owej „ścisłej współpracy” powstała konstrukcja już w chwili narodzin tak przestarzała, iż belgijscy producenci kolejowego taboru, u których dla przyspieszenia oczekiwanych przez PKP dostaw zamówiono budowę dodatkowych 40 egzemplarzy, zaczęli realizację zlecenia od gruntownej modernizacji produktu.

Czyżby para w gwizdek?

Wyciągając wnioski z tych, cokolwiek krępujących, doświadczeń, polscy eksperci przy tworzeniu nie mniej potrzebnego parowozu osobowego Ok 22 ostrożnie już podjęli współpracę z niemieckimi zakładami Hanomag w Hanowerze. Zakupili jednak tylko kompletne podwozie znakomitej tamtejszej konstrukcji, którą właśnie wycofywano z seryjnej produkcji,



OSOBY OK 22 BYŁ NIEZAWODNY I SZYBKĄ. CHOĆ CZASEM BRAKOWAŁO MU TCHU

a kotłowi i budkę maszynisty postanowili dorozić we własnej, rzekomo ulepszonej wersji. W późniejszej eksploatacji okazało się, iż ten kotłowi, teoretycznie znacznie wydajniejszy, w praktyce nie nadążał z dostarczaniem pary przy większych obciążeniach silnika, nawet przy nieczynnej gwizdawce. Tej wady nie udało się później usunąć żadnym sposobem.

Zagraniczne licencje

Umiarkowane w rzeczywistości sukcesy polskich konstruktorów, a także zbyt wąty ilościowy rozwój krajowej produkcji lokomotyw (zwłaszcza w stosunku do szybko rosnących potrzeb przewozowych) sprawiły, iż w państwowych gremiach decyzyjnych poczęła dojrzewać koncepcja zakupów gotowych maszyn i sprawdzonych już technologicznych licencji. Do ich realizacji powołano Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów (WSABP), która zaczęła wytwarzać model oznaczony na PKP symbolem Tr 12, skonstruowany i powszechnie wcześniej użytkowany w całej CK Austrii. Polskie modyfikacje techniczne ograniczyły się w tym wypadku do likwidacji dziwnego „kapelusza” osadzonego na kominie, by zapobiegać rozsiewaniu iskier. Licencja ta chyba nie była szczególnie atrakcyjna, skoro w oparciu o nią wykonano tylko niespełna 60 parowozów Tr 12.

I znów grupa naszych inżynierów wybrała się za granicę, tym razem do ber-

lińskiej fabryki Schwartzkopff, by tam wspólnie z niemieckimi konstruktorami opracować najmocniejszy polski parowóz towarowy Ty 23. To nic, że okazał się on twardo podobny do pewnej konstrukcji niemieckiej, której wytwarzania właśnie zaprzestano. To nic, że krajowe gazety natychmiast okrzyknęły go najlepszym i najnowocześniejszym w Europie. Ważne, że faktycznie odpowiadał ówczesnym potrzebom, a jego produkcji podjęły się niezwłocznie trzy krajowe fabryki (Fablok, WSABP i Zakłady Mechaniczne H. Cegielskiego w Poznaniu) oraz kilka firm belgijskich, niewnoszących już żadnych poprawek. Razem zbudowano ponad 500 egzemplarzy tego modelu.

Gorzej układały się sprawy przewozów osobowych. O ile lokomotywy odziedziczone po zaborcach i cierpiące na chroniczną zadyszkę nowe Ok 22 radziły sobie jakoś z ruchem lokalnym i średniodystansowym, o tyle dalekobieżne pociągi pospieszne wymagały już bardziej radykalnych rozwiązań. Kupiono zatem licencję na austriacki parowóz nazwany u nas Os 24 i ogłoszony już na starcie chlubą naszych kolei. Jego produkcja ruszyła w Chrzanowie i wkrótce zasilila główne krajowe magistrale. Tam klęska okazała się porażająca. Lokomotywa mająca rozwijać wraz z wagonami prędkość 90 km/h już po przekroczeniu →

„pięćdziesiątki” rozpoczynała bieg tak niestabilny, że skutkujący tamaniem się podwozi i osi kół. Produkcję trzeba było wstrzymać, a jej dotychczasowe wytwory skierować na szlaki peryferyjne. Przyczyn technicznych niepowodzeń nigdy nie wykryto. W krajach byłego Cesarstwa austriackiego identyczne lokomotywy kursowały bez żadnych problemów. →



WYSTARCZYŁO ZDZIĘCIE KAPELUSZA Z KOMINA. BY ZMIENIĆ WIEDEŃSKĄ MASZYNĘ W WARSZAWSKI TR 12



TY 23 TRAFIŁ DO WSZYSTKICH POLSKICH FABRYK PAROWOZÓW. ZOSTAWIAJĄC W NIEMCZACH BARDZO BLISKICH KREWNYCH



OS 24 WCIĄŻ PREZENTUJE SIĘ ŁADNIE. LECZ KIEDYŚ BARDZO ZAWIÓDŁ NARODOWE NADZIEJE