

U progu normalności

Następną polską konstrukcję, oznaczoną symbolem Okl 27, zaprojektowano i produkowano całkowicie w kraju. Powstała z myślą o pasażerskim ruchu podmiejskim w większych aglomeracjach i spisy-

wała się w tej roli całkiem zadowalająco. Nie miała jakichś rewelacyjnych zalet ani też ewidentnych wad. W latach 1928-33 wyprodukowano w Poznaniu 122 takie proste i zgrabne „tendrzaki” (parowozy bez osobnego wagonu na zapas węgla

i wody), usuwając stopniowo ich drobne konstrukcyjne usterki w ramach okresowych remontów. Polskie rozwiązania zastosowane w tym właśnie modelu były potem wykorzystywane w następnych typach naszych lokomotyw.

Problem ruchu pospiesznego, szczególnie newralgiczny na liniach tranzytowych łączących Niemcy z Prusami Wschodnimi, postanowiono rozwiązać metodą konkursu. W jego ramach zakłady Cegielskiego w Poznaniu i chrzanowski Fablok miały przygotować do oceny ministerialnych ekspertów po trzy egzemplarze odpowiednich, własnych prototypów. Nagrodą dla zwycięzcy było zamówienie na produkcję seryjną. Poznańska fabryka zadanie to wykonała pierwsza i zaprezentowała parowóz pospieszny Pu 29. Miał on wiele zalet przy jednej dyskwalifikującej go, niestety, wadzie. Otóż jego długość okazała się nadmierna w zestawieniu z wymiarami większości urządzeń polskiej infrastruktury kolejowej...

W tej sytuacji zdecydowano rozpocząć seryjną produkcję krótszego, a przy tym mocniejszego, chrzanowskiego modelu Pt 31. Natomiast poznańscy konstruktorzy zajęli się przygotowaniem serii 25 silnych „tendrzaków” Okz 32, przeznaczonych do obsługi trasy zakopiańskiej. Była to konstrukcja całkiem samodzielna i na tyle udana, że posłużyła potem za podstawę wielkoseryjnej budowy najnowocześniejszych w całym okresie międzywojennym parowozów towarowych Ty 37.

Obiektywne kryteria

W latach trzydziestych prasowe emocje towarzyszące parowozowym premierom wyraźnie już osłabły. Specjalnie dla ich ożywienia skonstruowano w Chrzanowie aerodynamiczny parowóz Pm 36 i postanowiono go w 1937 roku na Międzynarodową Wystawę Techniki i Sztuki w Paryżu, gdzie uzyskał złoty medal. Sukces ten pozwolił naszym ówczesnym mediom (prócz prasy było już i radio) znów nabrać patriotycznego „wiatru w żagle”, chociaż nagrodzono tylko aerodynamiczną obudowę, a jej zawartość nie mogła już budzić podobnych zachwytów. Maszyna była bowiem powolna i słaba. Jej prędkość maksymalna wynosiła zaledwie

140 km/h, gdy współczesne jej parowozy niemieckie i radzieckie osiągały do 180 km/h, a francuskie grubo ponad dwieście! Na serię Pm 36 złożyły się dwa egzemplarze, z których tylko drugi, wykonany bez aerodynamicznej otuliny jest dziś chlubą parowozowni w Wolsztynie, noszącą nazwę „Piękna Helena”.

Niewątpliwe produkcyjne i eksploatacyjne sukcesy wspomnianych wcześniej modeli Pt 31 i Ty 37 nie budziły aż tak entuzjastycznych medialnych reakcji. Docenili te konstrukcje najpierw niemieccy okupanci, kontynuując ich produkcję w Chrzanowie i Poznaniu aż do wyczerpania zgromadzonych zapasów materiałów i części. Potem zaś, już po II wojnie światowej, oba te parowozy, dzięki zachowanej dokumentacji, znów pojawiły się w polskich halach montażowych w nieznacznie tylko zmodyfikowanej postaci jako lokomotywy Pt 47 i Ty 45. Oba przypadła wiodąca rola w powojennej odbudowie polskiego kolejnictwa.

Ostatnie fanfary

Inne polskie parowozy konstruowane i produkowane już po wojnie, czyli popularny „tendrzak” Tkt 48 i lekki osobowy Ol 49, mieściły się skromnie w granicach inżynierskiej poprawności, nie budząc publicznych zachwytów ani też zażenowania.

Entuzjazm, nie tylko kolejarski, wywołał dopiero w 1953 roku towarowy Ty 51, wzorowany na swych amerykańskich odpowiednikach najnowszej generacji i bezpośrednio rywalizujący z nimi na naszej magistrali węglowej. Od wszystkich tego rodzaju wcześniejszych produktów polskiego przemysłu różnił się znacznie większą mocą, siłą pociagową, wysokim komfortem obsługi, a także był bardziej ekonomiczny w zużyciu paliwa.

Znów rozmnożyły się medialne doniesienia o tym rekordowym sukcesie naszych robotników i inżynierów, o wspańniętej konstrukcji najwydajniejszej i najnowocześniejszej w Europie, a zwłaszcza o zastosowanym w niej kotle, który (według dziennikarskich zapewnień) w wytwarzaniu pary był wręcz niewyczerpany. Poza tym czytelnik codziennej prasy wiele mógł sobie poczytać na temat zalet suwaków Trofimowa, mechanicznych po-

DWADZIEŚCIA PIĘĆ PAROWOZÓW OKZ 32 ROZWIĄZAŁO NA DŁUGIE LATA PROBLEMY KOLEI ZAKOPIAŃSKIEJ



POD WZGLĘDEM BUDOWY I OSIĄGÓW TEN TOWAROWY PAROWÓZ TY 37 BYŁ BLIŻNIACZO PODOBNY DO „TENDRZAKA” OKZ 32



TY 51 – SZCZYTOWE OSIĄGNIĘCIE POLSKIEJ TECHNIKI PAROWOZOWEJ WCIĄŻ CIESZY SIĘ SYMPATIA PUBLICZNOŚCI, CHOĆ BEZ DAWNEGO PATOSU

dajników węgla i hydraulicznie sterowanych nastawnic.

Nie trwało to długo, gdyż właśnie w latach pięćdziesiątych zeszłego stulecia nadeszła w Polsce epoka kolei elek-

trycznych. Dziś, nawet wśród miłośników techniki, upowszechnia się błędny pogląd, iż wszystkie parowozy były niemal identyczne.

Hubert Kwart



PIERWSZY PRAWDZIWIE POLSKI PAROWÓZ PODMIEJSKI OKL 27, PROSTY W KONSTRUKCJI, OBSŁUDZE I NAPRAWACH



POSPIESZNY PU 29 PRZEGRZAŁ W KONKURSIE, PONIEWAŻ BYŁ ZA DŁUGI



ZWYCIĘŻYŁ WTEDY PT 31. POTEM JAKO PT 47 PRZETRWAŁ DO KOŃCA PAROWEJ TRAKCJI