

Paweł Mierosławski
(Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei)

Od „Warszawy” do „hanowerki” – kilka słów o parowozach DŻW-W...

Streszczenie wystąpienia wygłoszonego podczas Konferencji Naukowo-Technicznej „Wczoraj, dziś, jutro kolei warszawsko-wiedeńskiej”, która zorganizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei odbyła się w Warszawskim Domu Technika NOT dnia 28.04.2015.

Początki – koń czy parowóz ?

Od roku 1838 trwały dwuletnie, poważne spory na temat rodzaju trakcji. Rozważano dwa sposoby ruchu – konny, w systemie amerykańskim, oraz – siłą pary, w systemie angielskim.

Rozważano bieg konia stępą lub klusem oraz używanie na kolei stałych maszyn parowych.

Za końmi świadczyło wiele. Obiecujące były doświadczenia – przykładowo – liczącej 128 km kolei konnej Czeskie Budziejowice – Linz. Zachęcały, w rolniczym Królestwie Polskim, obliczenia niskich kosztów utrzymania zwierząt. Ostatecznie, dzięki zabiegom Piotra Steinkellera i przeprowadzeniu zagranicą wizyt studialnych w wytwórniach i na szeregu czynnych już kolei udało się przewyciężyć niechętnie stanowisko parowozowej „opozycji”. Najpierw samo Towarzystwo Akcyjne DŻWW a później komisja rządowa pod przewodnictwem generała Rautenstraucha wyraziły aprobowane lokomotywy stanowisko. Wysunąć można hipotezę, że zgoda na użycie „pary” poprzedzona też została próbami, przeprowadzonymi za pomocą maszyny stacjonarnej (?) na krótkim odcinku toru w zakładach metalowych na Solcu, ułożonym na wysokiej skarpie od brzegu Wisły do prawie ulicy Rozbrat. Prawdopodobnie tor ten, pierwszy, jaki zbudowano w Królestwie, służył do transportu rozładowywanych z barek rzecznych szyn i części urządzeń dla DŻWW.

Początki - z zamorskich krańców Europy

Kolejną sprawą do rozwiązania był wybór dostawców urządzeń. Pamiętajmy - szyny, lokomotywy i wagony to urządzenia ciężkie i odznaczające się sporymi wymiarami. A na przełomie lat trzydziestych i czterdziestych XIX wieku dysponowano bardzo ograniczoną gamą środków transportowych. Wybrać można było jedynie pomiędzy konnymi wozami toczącymi się po jakotako utwardzonych traktach lub wiślanymi barkami, a taki środek transportu był nie do przyjęcia

przy transporcie wielu ton urządzeń kolejowych. Sukces złożonej – na owe czasy – logistycznej operacji zapewniała jedynie woda, toteż wybrano dostawców mających dostęp do tego typu transportu a także jako punkt początkowy budowy obrano, leżącą na brzegu Wisły Warszawę.

Jako dostawcę pierwszych lokomotyw wybrano renomowaną i znaną w Królestwie firmę Johna Cockerilla – wytwarzającą w Seraing (Belgia) normalia George’a Stephensona. Istotne było to, że fabryka Cockerilla była najbliżej – licząc oczywiście kombinowany transport morsko/rzeczno/lądowy.

Cockerill dostarczył w 1830 roku do Polski (fabryka włókiennicza w Zgierzu) jedną z pierwszych maszyn parowych, a w marcu 1840 roku podpisał w Warszawie kontrakt na dostawę trzech parowozów do ruchu pasażerskiego.

Stało się tak, być może dlatego, że z Polską John Cockerill miał związki rodzinne. Jego rodzona siostra wyszła za mąż za właściciela przędzalni w Ozorkowie, Fryderyka Schössera. Także nie tylko gościł u siebie, ale dwukrotnie osobiście odwiedzał warszawskich przemysłowców. Podczas ostatniego pobytu w Warszawie dnia 19 czerwca 1840 roku tu właśnie zmarł. Ten ostatni wyjazd zagraniczny Johna Cockerilla zaowocował podpisaniem w marcu 1840 roku pierwszego kontraktu na dostawę parowozów. Zakłady w Seraing miały zbudować dla „wiedenki” trzy lokomotywy do ruchu pasażerskiego.

Już po śmierci Johna Cockerilla, w roku 1841 zawarto kolejny kontrakt na budowę parowozów. Tym razem miały to być maszyny dysponujące większą siłą pociągową.

Wykonane w Belgii parowozy, w częściach, drogą morską dostarczono do Gdańska, skąd Wisłą barkami trafiły do Warszawy. Tu części lokomotyw zeskładowano w fabryce Steinkellera na Powiślu, gdzie po wybudowaniu pierwszych torów „wiedenki”, zapewne w roku 1844 złożono je w całość. Jako pierwsze zmontowano lokomotywy zamówione drugim, chronologicznie kontraktem. One też otrzymały początkowe numery inwentarzowe „1” i „2”, i nazwy „Warszawa” oraz „Wisła”.

Pierwsze lokomotywy „Wiedenki”

Pierwsze w numeracji parowozy „Wiedenki” należały do budowanego dla szeregu europejskich kolei, opracowanego w roku 1835 „stephensonowskiego” typu „Patentee-2” o układzie osi 0-2-1. Następne w numeracji, trzy parowozy „Wiedenki” (nr 3-5) z kolei należały do budowanego dla szeregu europejskich kolei, opracowanego w roku 1835 „stephensonowskiego” typu „Patentee-1” z układem osi 1-1-1. Podobnie, jak numery 1-2 określono je jako maszyny do ruchu pasażerskiego.

W marcu 1844 zawarto kolejny, trzeci kontrakt na dostawę lokomotyw. Tym razem, jako dostawcę wybrano angielską wytwórnię „Sharp Brothers” (do 1843 „Messrs Sharp Roberts”) produkującą parowozy od roku 1833.

Firma ta, wzorując się na konstrukcjach Stephensona, wprowadziła ulepszony (choć bardziej skomplikowany) kształt ramy parowozów, przejęty po 1840 r. także przez Cockerilla. Lokomotywy „Sharpa” nosiły nazwy 6 – „Jan”; 7- „Grodzisk”; 8- „Orzeł”; 9-„Skierniewice”; 10-„Łowicz”. Prowadziły one dwu- lub trzyosiowy tender o pojemności 850 (3,86 m²) lub 1000 (4,55 m²) galonów wody.



Na rysunku – lokomotywa firmy Sharp, błędnie przez dawnego rysownika podpisana firmą Cockerilla.

Można tylko przypuszczać, że właśnie odmienny kształt ramy, lepszy z uwagi na przenoszenie uderzeń od twardych wtedy jeszcze pozbawionych sprężyn zderzaków był właśnie przyczyną zamówienia parowozów w innej niż dotychczas wytwórni.

Pierwsze parowozy „Wiedenki” wyposażano w kocioł ze stojakiem półwalcowym, zastąpionym zastąpionym w typie „longboiler” składanym z pionowo ustawianych i łukowo sklepionych górą arkuszy blach.

Kocioł spoczywał na ostoi wykonanej z twardego drewna, wzmocnionej taśmami metalowymi. Zestawy kołowe podtrzymywały pojazd poprzez resorowanie indywidualne dla każdej z osi.

Cylindry oraz skrzynki rozrządu pary, zmontowane z odlewów, umieszczono w dolnej, prostokątnej części dymnicy. Miało to dobrą stronę – cylindry nie wymagały izolacji termicznej, lecz mankamentem był bezpośredni styk korpusów z popiołem.

Jako paliwa używano drewna, najchętniej z twardych gatunków liściastych, dających dobrze żarzący się węgiel drzewny.

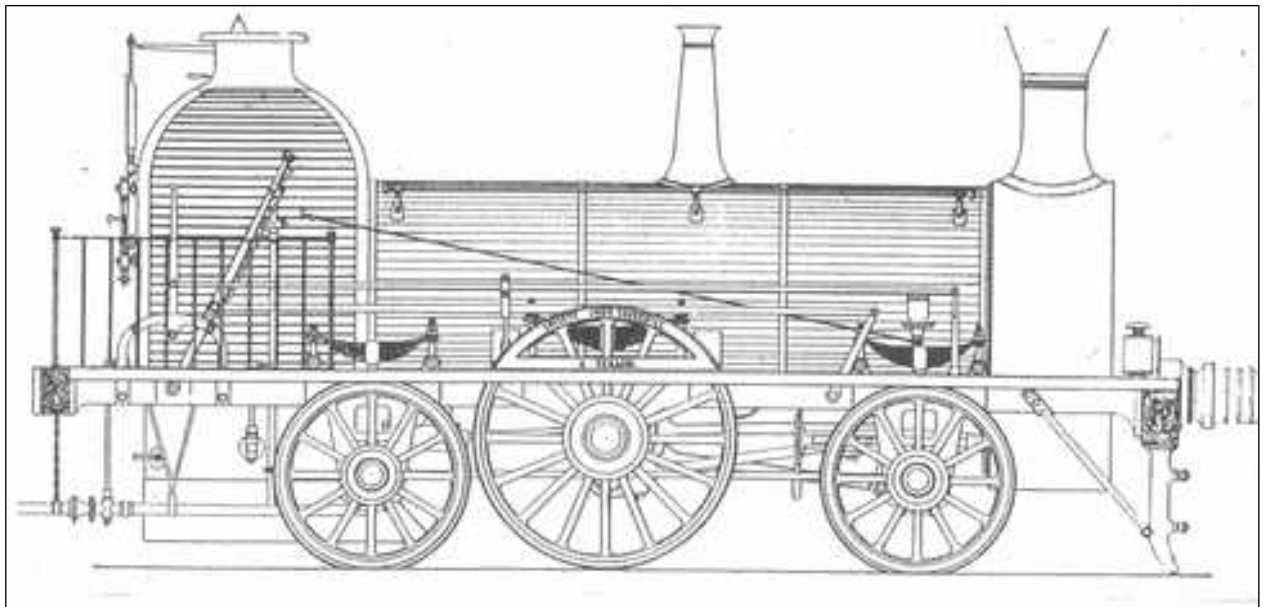
Lokomotywy Cockerilla prowadziły dwuosiove tendry z zapasem drewna i wody wystarczającym na około 50 km.

Parowóz na „Wiedence” – (była to „Warszawa”) rozpalono po raz pierwszy 29 września 1844 roku. Bliźniacza „Wisła” trafiła do „gorącej” służby w tydzień później, 7 października.

Lokomotywy o numerach 3-5, „Rawkę”, „Bzurę” i „Rogów” rozpalono w listopadzie 1844 roku.

Można się domyślać, że uruchomione maszyny posłużyły do przewozu szyn do budowy kolejnych odcinków linii.

Uruchomienie w czerwcu i październiku 1845 roku początkowych odcinków kolei – z Warszawy do Skierniewic, Łowicza i Rogowa zbiegło się z wznowieniem dostaw od Cockerilla. Od roku 1845 ponownie na „wiedenkę” trafiają maszyny 1A1, również opracowanego przez Stephensona typu „longboiler”, wyposażone w nieco dłuższy (o 3 stopy), bardziej wydajny kocioł (numery inwentarzowe 11-20 i 22). Zamawiane są także pojazdy o układzie osi 1-2-0 (1B) odpowiadające typowym, towarowym parowozom kupowanym przez koleje belgijskie. Pierwszy z nich – nr 21 „Radomsk” zostaje wyprodukowany w roku 1847, ostatni – o numerze 43 „Jowisz” w roku 1848.



Parowóz Cockerilla typu „longboiler”. Na rysunku nie pokazano części komina.

Ostatnie dwie dostawy parowozów realizowane jeszcze w okresie budowy linii tj w roku 1848 objęły maszyny już znacznie nowocześniejsze, zaopatrzone w silniki parowe umieszczone na zewnątrz ostoi. Zarazem w dostawach tych tej pojawił się nowy układ osi (stosowany do końca istnienia DŻWW): 1-2-0 (parowozy nr 26 – 37).

Maszyny osobowe (nr 38 – 43) nadal jeszcze zamawiano typu 1-1-1.

W roku 1848 zakończono na kilka lat zakupy nowych parowozów. Pierwsze lata eksploatacji „wiedenki” opierają się tylko i wyłącznie o wypróbowane na kolejach zachodnioeuropejskich typy belgijskie i – wyjątkowo tylko – angielskie.

Parowozy firmy August Borsig w Berlinie.

„Wiedenka” po kilku początkowych latach pracy, wraz ze stopniowym zwiększeniem przewozów oraz z powodu, co tu ukrywać, konieczności odstawiania kolejnych maszyn do gruntownych remontów, w roku 1853 wznawia zakupy lokomotyw. Potrzeby były coraz bardziej widoczne, bowiem jak czytamy w raportach, w roku 1850 na 43 sztuki parowozów aż ¼ stała bezużyteczna oczekując poważnej naprawy.

Tym razem jednak zamówienie skierowane jest do równie, jak Cockerill, czy Sharp, znanej berlińskiej fabryki Borsiga. Warto wspomnieć, że zamówienie DŻWW stanowiło dla tej firmy nie lada dowód uznania – jako pierwszy kontrakt eksportowy.

Ciekawa może być odpowiedź na pytanie o zmianę dostawcy. Dlaczego zrezygnowano z wypróbowanego Cockerilla? Czyżby jego pojazdy zawiodły? Z pewnością nie. Przeczą temu daty kasacji egzemplarzy belgijskich, w praktyce takie same jak znacznie, prawie dekadę, młodszych maszyn z Berlina. Powód zmiany leżał niewątpliwie zupełnie gdzie indziej.

Kluczem stało się ukończenie budowy całości trasy DŻWW i włączenie jej za pośrednictwem Kolei Krakowsko-Górnośląskiej i Kolei Górnośląskiej w ogólnoeuropejską sieć kolejową. Otworło się łatwe do pokonania, bo kolejowe połączenie z Berlinem i dalej z Europą. Od tej pory nie trzeba już było kłopotliwego i kosztownego rozmontowywania gotowych lokomotyw w wytwórni, przesyłania ich skomplikowaną trasą morską – pod żaglami. Odpadał niewątpliwie poważny problem techniczny wiążący się z załadunkiem i rozładunkiem w portach kilkutonowych elementów parowozu. Zresztą w tamtym czasie mało który, użytkowany na Bałtyku żaglowiec mógł przyjąć taki ciężki i trudny do umocowania fracht. Nie było już potrzeby spławu ciężarów Wisłą. W samej już Warszawie unikano pokonywania ostrego nachylenia wysokiej, kilkunastometrowej lewobrzeżnej skarpy wiślanej podjazdami Książęcej i Rozbratu a na koniec ponownego montażu parowozu na miejscu przeznaczenia.

Po połączeniu stolicy Kongresówki z Europą torami, wystarczyło na berlińskiej bocznicy fabryki Augusta Borsiga wpiąć gotową lokomotywę do wrocławskiego pociągu, a na kolejnych stacjach stycznych poszczególnych spółek kolejowych zadbać o zwykłe, papierowe formalności, możliwe do załatwienia przez zaledwie jednego delegata.

To warunki a w ślad za nimi koszty transportu spowodowały, że właśnie najbliższy wtedy dla warszawskiej kolei renomowany wytwórca parowozów – Borsig, na długie lata stał się dostawcą maszyn dla „wiedenki”.

W berlińskiej firmie Borsig w latach 1853-6 zakupiono 9 sztuk lokomotyw towarowych typu 1-2-0. (nr 44-52) Są to maszyny podobne do ostatnich tego typu nabywanych u Cockerilla, jednakże znacznie większe i silniejsze.

W 1857 roku ponownie u Sharpa (uważano, że Borsig nie sprosta zadaniu budowy nowego typu) zakupiono 10 sztuk maszyn o nowy układzie osi: 0-3-0. (nr 53-62). Maszyny Sharpa, okazały się jednak niezbyt udane i wkrótce przebudowano je w zakładach Borsiga na układ osi 1-2-0.

Parowozy firmy Sharp Steward wprowadziły kilka nowości: - Układ osi 0-3-0 (w nieudanej, jak się okazało formie); - budkę maszynisty – jeszcze bardzo skromną (bardziej przednią ścianę z osłoną.; - i opalanie kotła węglem kamiennym.

Zakupy parowozów w latach 1857-1900.

„Prywatyzacja” DŻWW, jaka nastąpiła jesienią 1857 roku, z wprowadzeniem kapitału niemieckiego, ukierunkowała na ponad 40 lat dostawy parowozów.

„Wiedenka” zamawiać będzie w tym okresie lokomotywy w renomowanych fabrykach niemieckich (A.Borsig, L.Schwartzkopff w Berlinie, Hanomag w Hanowerze, Krauss w Monachium, F. Schichau w Elblągu) oraz austriackich (G.Sigl w Wiedniu i Wiener Neustadt). W ciągu tego czterdziestolecia, tylko trzy parowozy zakupiono gdzie indziej. Były to maszyny typu 1-2-0 (nr 1’’-3’’) zamówione w 1860 roku w Saint Leonard w Liege (Belgia).

„Prywatyzacja” DŻWW po kilku latach owocuje dostępem do normalizacji kolejowej wprowadzonej przez poszczególne zachodnioeuropejskie zarządy kolejowe, a z czasem przez VDEV – związek zarządów kolei niemieckich, którego „Wiedenka” staje się członkiem.

Dzięki VDEV „Wiedenka” ma możliwość korzystania z najlepszych doświadczeń niemieckojęzycznej „szkoły” budowy parowozów, wykorzystując jednocześnie doświadczenia francuskie i rosyjskie.

Parowozy firmy Friedrich Schichau w Elblągu.

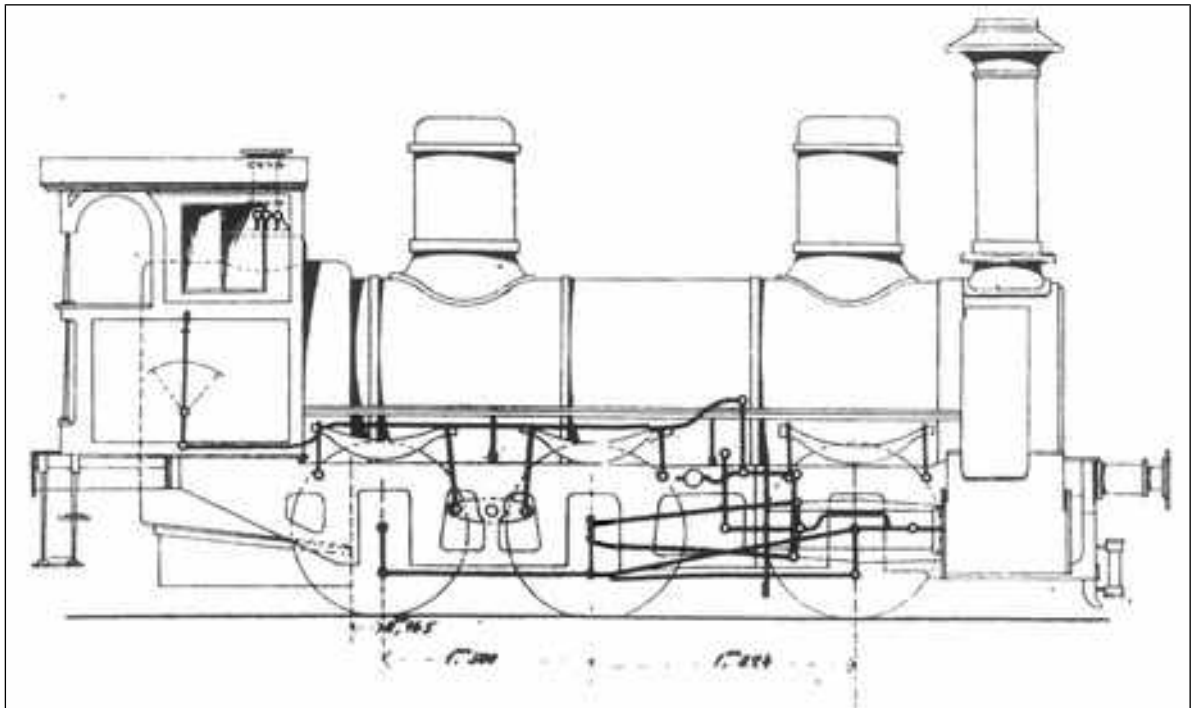
Podobnie, jak w przypadku wcześniejszego wyboru firmy Borsiga, miała się rzecz z rozpoczęciem dostaw z firmy Friedricha Schichau’a. Zakup w Elblągu następuje w niedługi czas po uruchomieniu Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej i połączeniu jej z północną częścią sieci Kolei Górnośląskiej i Królewskiej Kolei Wschodniej. Do Elbląga było odtąd znacznie bliżej niż do Berlina,

czy Wiednia. Ale, jak się okazało, kontrakt z Schichauem miał charakter incydentalny – w roku 1868 zakupiono tylko sześć pojazdów typu 0-2-1, po czym powrócono do wypróbowanej fabryki Borsiga.

Parowozy firmy G. Sigl w Wiedniu i Wiener Neustadt.

Nieco innych przyczyn należy się doszukiwać w wyborze austriackiego Sigla. Prawdopodobnie wraz z koniecznością wprowadzenia na „wiedenkę” silnych parowozów towarowych (na przełomie lat 50-tych i 60-tych XIX wieku zaczyna dominować na „Wiedence” fracht węgla) o trzech osiach napędnych (0-3-0), jako dostawcę wybrano doświadczonego wytwórcę maszyn sprawdzonych na trudnych, górskich liniach Austrii.

Zarząd DŻWW, jako producenta następnych po nieudanej próbie z pojazdami Sharpa, wtedy najcięższych lokomotyw typu 0-3-0 wybrał firmę posiadającą bogate tradycje w budowie silnych parowozów towarowych. Współpraca z firmami austriackimi okazała się być dobrym pomysłem. Trwała do początku XX wieku.



Trzyosiowy parowóz DŻWW firmy Sigl – z dostawy zrealizowanej w 1877 roku.

DŻWW na przestrzeni lat 1862-1900 zamówiła w dwu wytwórniach austriackiego Sigla 84 szt. parowozów trzech typów – pociągowy 2-2-1; osobowy 1-1-1 i towarowy 0-3-0.

Wybiegając o niemal pół wieku w przyszłość - ostatnie zamówienie zrealizowane w Austrii – zakup w latach 1895-1900, 18 szt. lokomotyw pospiesznych typu 2-2-1 (na PKP serii Pf12, na DŻWW numery inwentarzowe 214-231) również wynikał z chęci wyboru, z jednej strony, dostawcy doświadczonego w budowie silnych maszyn pospiesznych, a z drugiej strony z warunków eksploatacyjnych. Maszyny tego samego typu (serii IId) stosowano na austriackiej kolei KFNB bezpośrednio sąsiadującej z DŻWW – nietrudno było, więc o organizację napraw czy potaniecie zaopatrzenia w części zamienne.

Parowozy wytwórni niemieckich 1858-1899

Patrząc przekrojowo, na całość historii „Wiedenki” - najwięcej otrzymano lokomotyw z terenu Niemiec. Łącznie niemieckie wytwórnie zbudowały dla DŻWW - 284 sztuk (z czego 40 dla kolei Warszawsko-Bydgoskiej) parowozów.

Początkowo zakupywano krótkie (po kilka sztuk) jeszcze serie lokomotyw lekkich 1-1-1 i 0-2-1. Lokomotywy pasażerskie „Borsiga” typu 1-1-1 (różne wykonania) wykorzystywano do prowadzenia lekkich pociągów pasażerskich najczęściej na DŻWB (połączonej z „Wiedenką” Drodze Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej).

Ale już od początku lat sześćdziesiątych XIX wieku zamawiane serie wydłużają się. DŻWW stawia bowiem na ograniczenie użytkowanych typów lokomotyw.

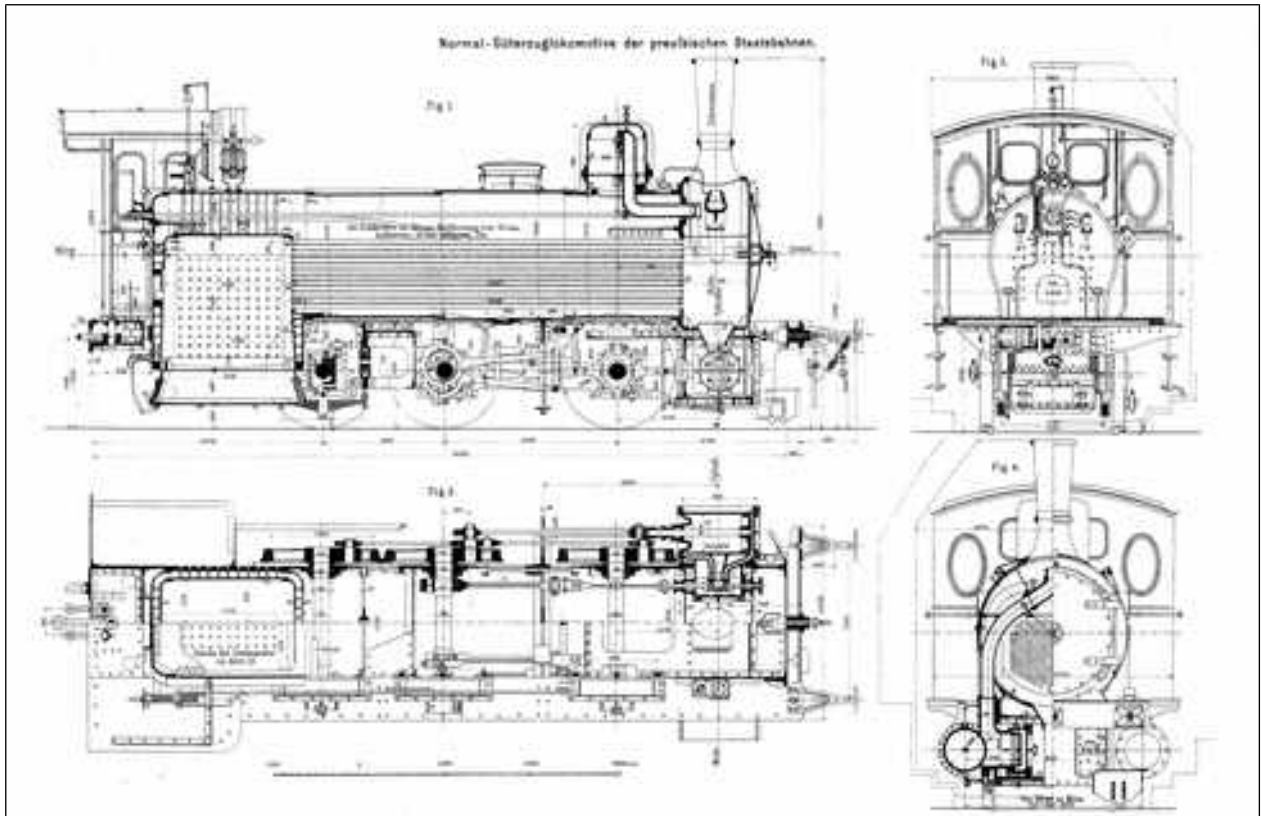
Berliński „Borsig” buduje dla DŻWW nowoczesne ówczesne lokomotywy pospieszne i osobowe o układzie osi 1-2-0, posiadające wydajne kotły i mogące prowadzić pociągi pasażerskie z szybkościami rzędu 80 km/h. Łącznie wyprodukowano 66 sztuk tego typu pojazdów w trzech odmianach konstrukcyjnych, w okresie 1861-1885. Część tych pojazdów przetrwała I wojnę światową i trafiła na PKP jako seria Oc2. Lokomotywy pasażerskie „Borsiga” typu 1-2-0, udane i liczne, były podstawą prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich DŻWW przez następne kilkadziesiąt lat.

W ostatniej dekadzie XIX wieku, wraz z uruchomieniem pociągów pospiesznych „przejściowych”, złożonych z wagonów czteroosiowych pojawiła się potrzeba silniejszych niż dotychczas maszyn pospiesznych. Maszyny Borsiga nie mogły już podołać stawianym zadaniom, przede wszystkim z uwagi na ograniczoną konstrukcją sztywnej osi prowadzącej dozwoloną prędkość (72 wiorsty/h czyli ok 75 km/h).

Dla DŻWW zamówiono w roku 1895 w zakładach Schwartzkopffa (również w Berlinie) serię pruskich parowozów znormalizowanych typu S2 (pierwotna wersja z maszyną bliźniaczą) o układzie osi 2-2-0. Część parowozów wyposażono w trzyosienną, dłuższą budkę maszynisty, odmienną niż na kolejach macierzystych. Zamówienie tych maszyn pozwoliło na prowadzenie

pociągów kurierskich nawet z szybkością 100 km/h. Na DŻWW otrzymały numery inwentarzowe 201'-213.

W przypadku parowozów towarowych DŻWW pochodzenia niemieckiego również mamy do czynienia z dążeniem do ograniczenia różnorodności konstrukcji. W zakładach niemieckich (Borsig, Schwartzkopff, Henschel) zamawiane są w latach 1871-1884 wyłącznie, silne podówczas lokomotywy o układzie osi 0-3-0, w trzech zasadniczych odmianach, odpowiadających przednormalizacyjnym lub „przejściowym” dla normalizacji typom parowozów kolei pruskich. Zamawiane są liczne, jednolite serie, liczące po kilkadziesiąt sztuk. Ostatnie 10 sztuk lokomotyw, produkcji zakładów Henschela w Kassel to już klasyczne maszyny pruskiego typu G3, reprezentujące najlepszą w tamtym okresie „szkołę” budowy lokomotyw. (maszyny G3 pracowały na rozmaitych kolejach Europy niemal 75 lat).



Znormalizowana pruska seria G3 (Henschel). Parowozy DŻWW nr inw. 306-307; 778-785

Oparcie się na normaliach pruskich trwa prawie ćwierć wieku do czasu, gdy wzrost pracy przewozowej zmusił władze DŻWW do zamówienia lokomotyw znacznie silniejszych niż ówczesnie stosowane w Prusach.

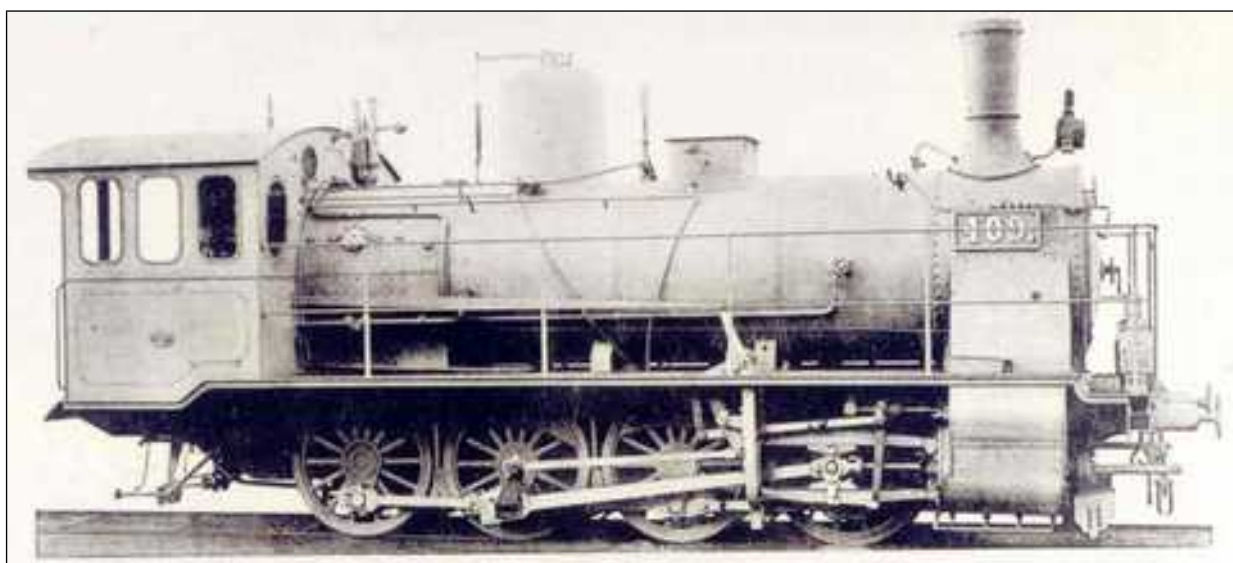
Z fabryki niemieckiej (monachijskiego „Kraussa”) pochodziła również króciutka, licząca 4 sztuki seria wydajnych, manewrowych tendrzaków (nr 153-156) pochodząca z większej grupy tego typu lokomotyw zamawianych przez różne koleje austriackie (późniejsza austriacka seria 62). Parowozy

te pracowały w Warszawie prowadząc pociągi na linii Obwodowej łączącej „Wiedenkę” z stacjami szerokotorowych Kolei Nadwiślańskiej (st. Praga Nadwiślańska, st. Warszawa Zakroczyńska) i Warszawsko-Terespolskiej/Warszawsko Petersburskiej.

Nie da się bez „hanowerki”

Stały wzrost przewozów towarowych wymusił w ostatniej dekadzie XIX wieku szerokie zastosowanie silnych maszyn czteroosiowych, które odtąd stały się normalnym widokiem na DŻWW. Gdy je zamawiano w połowie ostatniej dekady XIX wieku – taki układ osi był jeszcze nieczęsto spotykany. Większość firm europejskich maszyny tego typu produkowała sporadycznie, w nielicznych seriach. W tym przypadku – dla „Wiedenki” specjalnie taką ciężką serię zaprojektowano. Twórcą projektu i wytwórcą maszyn 0-4-0 dla DŻWW zostało Hanowerskie Towarzystwo Budowy Maszyn „Hanomag” (poprzednio „Georg Egestorff”). Stąd te nowoczesne wtedy pojazdy nazwano na „Wiedence” „Hanowerkami”.

Parowozów tych wyprodukowano 41 sztuk w latach 1895-99 (numery DŻWW 401-441), w dwu odmianach konstrukcyjnych – z silnikiem bliźniaczym (większość) i z silnikiem sprzężonym (próbnie). Wszystkie te lokomotywy przystosowano jeszcze do pracy parą nasyconą.



„Hanowerka” nr 409.

Nowoczesne i ciężkie ówczesne maszyny przystosowano do istniejących, krótkich obrotnic i stanowisk postojowych w parowozowniach (rzędu 16 metrów), dzięki czemu uniknięto kosztownych przebudów infrastruktury.

„Hanowerki” – łącznie z ich odpowiednikami zamawianymi w wytwórniach rosyjskich osiągnęły do roku 1912 imponującą liczbę 89 sztuk. Takie nasycenie – pojedynczej magistrali – ciężkimi podówczas lokomotywami pokazuje rozmiar pracy przewozowej „Wiedunki”.

Dominacja rosyjska. Parowozy produkcji rosyjskiej 1900-1915.

W związku z wydanym przez rosyjskie ministerstwo komunikacji zakazem zamawiania lokomotyw zagranicą, począwszy od 1900 roku DŻWW lokuje zamówienia na parowozy wyłącznie w firmach na terenie imperium.

Początkowo budowane są dwie serie lokomotyw towarowych, będące kontynuacją konstrukcji „hanowerek” Hanomaga – CZ^{W_H} i CZ^{WP_K} (CZ – czteroosiowy; W z DŻWW; P – przegrzana, H – zakłady w Charkowie, K – zakłady w Kołomnie). Parowozy te są kontynuacją konstrukcji Hanomaga. Początkowo budowane są w zakładach w Charkowie maszyny z silnikiem sprzężonym, na parę nasyconą (numery DŻWW 442-477). Od roku 1909 wypuszczane są już wyłącznie lokomotywy bliźniacze na parę przegrzaną (numery 478-489) produkcji zakładów w Kołomnie.

Główne wymiary lokomotyw pozostają bez zmiany, z uwagi na krótkie, 16-metrowe stanowiska w większości parowozowni. Produkcja rosyjskich odmian „hanowerek” zostaje przerwana wraz z upaństwowieniem DŻWW przez rząd rosyjski w roku 1912.

Wraz z upaństwowieniem „Wiedunki” w roku 1912, opracowane są dwa zupełnie nowe parowozy - towarowy i pasażerski.

Parowozy towarowe CZ^{WP_S} (CZ – czteroosiowy; W z DŻWW; P – przegrzana, S – sormowski”) podobnie jak dwie dekady wcześniej „hanowerki”, były najsilniejszymi maszynami towarowymi na DŻWW, zarazem najsilniejszymi lokomotywami typu 0-4-0 w całej Rosji. Były one rozwinięciem konstrukcyjnym rosyjskiej serii V. Ich praca na „Wiedence” była krótka, zaledwie kilkumiesięczna. Po ewakuacji z DŻWW w głąb Rosji w roku 1914, parowozy te oznaczono serią Vs.

Parowozy pasażerskie S^W (S – sormowski; W z DŻWW) miały zastąpić użytkowane, starzejące się już lokomotywy pospieszne.

Z uwagi na wybuch I wojny światowej, lokomotywy bardzo krótko eksploatowano, a część prawdopodobnie nigdy nie trafiła na DŻWW. Lokomotywy po przebudowie na tor szeroki wysłano w głąb Rosji. Planowano ich rewindykację na PKP jako serię OI102, do czego ostatecznie nie doszło, choć parowozy te w rzeczywistości na krótko trafiły na ziemie polskie w roku.. 1940 po zajęciu przez wojska radzieckie wschodnich terenów RP. Konstrukcja lokomotyw S^W miała znaczący wpływ na konstrukcję sztandarowych dla późniejszych kolei ZSRR lokomotyw S^U oraz S^{UM}.

Z wytwórni rosyjskich na DŻWW trafiło łącznie 90 maszyn czterech wymienionych typów.

Podsumowanie

Trzeba podkreślić, że nasycenie „Wiedenki” pojazdami trakcyjnymi należało do najwyższych w całym imperium rosyjskim. Statystyka kolei rosyjskich za rok 1890 podaje średnie nasycenie lokomotywami w wielkości 0,25 sztuki na wiorstę (1 wiorsta = 1,067 km). Na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej stosunek ten wynosił niemal dwukrotnie więcej – około 0,487 maszyny na wiorstę. Dla porównania – na innej kolei magistralnej pozostającej w sferze kapitałów właściciela Wiedenki – Leopolda Kronenberga - na Drodze Żelaznej Nadwiślańskiej, współczynnik ten był ponad dwukrotnie niższy niż na DŻWW wynosząc 0,216 lokomotywy na wiorstę.

O natężeniu ruchu świadczą nie tylko lokomotywy, ale przede wszystkim urządzenia zaplecza służby trakcji. Te na kolei wiedeńskiej są potężne, znacznie odbiegające rozmiarami od innych tego typu budowli w Królestwie. Obszerne, o ogromnej pojemności wieże wodne, wydajne pompownie wskazują na poważne zapotrzebowanie wody. Porównując Wiedenkę z koleją Nadwiślańską zauważymy, że na lewobrzeżnej linii wieże wodne zbudowano bardzo gęsto, w wielu miejscach o pojemności powyżej 100 m³. Na prawym brzegu Wisły, wieże wodne są skromne, o pojemności nie przewyższającej w zasadzie 30 – 50 m³.

Wiedenka to także okazałe parowozownie, o wielkości nieczęsto ówczesnie spotykanej nawet na największych węzłach kolejowych Europy. Przykładem może być obiekt leżący w nieodległych od Warszawy Skierniewicach. Skierniewicka hala postojowa już w końcu lat osiemdziesiątych XIX wieku osiągnęła imponującą liczbę 24 stanowisk pod dachem. Parowozownie zbudowano zresztą w sporej ilości tak, aby odległość między nimi nie przewyższała 60-70 km.

Pozostałości po „Wiedence”

Ewakuacja taboru DŻWW zarządzona przez władze rosyjskie w pierwszych dniach I wojny światowej spowodowała to, że przytłaczająca większość łożyska lokomotyw przepadła w głąbi imperium rosyjskiego. „Wiedenkowskie” maszyny z reguły przebudowano na tor szeroki i skierowano na rozmaite koleje, na których w krótkim czasie – jako serie obce – zostały zlikwidowane. Wyjątkiem były lokomotywy CZ^{WP}_s oraz S^W użytkowane przez koleje ZSRR do przełomu lat 50-tych i 60-tych.

Po roku 1918, mimo zabiegów udaje się zrewindykować tylko pojedyncze egzemplarze parowozów „Wiedenki”. Niedobitki serii 214-231 wraz z lokomotywami pochodzenia austriackiego tworzą polską serię Pf12. Poszczególne egzemplarze lokomotyw towarowych 0-3-0 odnaleźć można wśród serii Th1. Nieliczne egzemplarze „hanowerek” trafiają z powrotem na PKP jako Tp6; Tp7; Tp108 i

Tp109. Jedna lokomotywa CZ^{WP}_s tworzy serię PKP Tp110. Pojazdy te – wyeksploatowane i nieliczne, znikają z handlowej eksploatacji na PKP jeszcze przed 1939 rokiem.

A do dziś – niestety – nie zachowało się już nic...

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei
04-506 Warszawa Pl. Defilad 1
www.psmk.org.pl