

OSOBLIWOŚCI

„Krówsko” na torze

W latach pięćdziesiątych i wczesnych sześćdziesiątych jeździłem na wakacje do Orłowa. Już wtedy interesowałem się koleją. Wśród chłopaków z podstawówki na Skaryszewskiej było to bardzo popularne. Coroczna wyprawa z rodzicami do Gdyni stanowiła zawsze wielką przygodę kolejową. Nad morzem można było zobaczyć wiele takich pojazdów, jakich w Warszawie nigdy bym nie ujrzał, np. zielonego krokodyla z czerwonymi kotłami. Po kilku latach, gdy moja wiedza już okrzepła, okazał się on parowozem pośpiesznym serii Pm3. Gdy warszawski pośpiesznik odjeżdżał z Gdańska i mijał dawną parowozownię, w której stały jakieś cudaczne drezyny, pociąg ratunkowy i dziwne wagony, zawsze zastanawiałem się, do czego służą dwa fioletowo-niebieskie, stare autobusy na szynach, z wystającymi motorami, szczipione za tył jeden do drugiego. Tato, z zawodu lekarz, twierdził, że to jest jakiś wagon techniczny. Moja ciekawość została wkrótce zaspokojona. Kiedyś, gdy wracaliśmy późnym wieczorem z występu „Mazowsza” w Operze Leśnej w Orłowie pociąg skm wjechał na lewy tor, bo na prawym trwały jakieś roboty. Gdy wujostwo otworzyli drzwi, zauważyłem, że po prawym torze jechał bezgłośnie ów dziwoląg. Miał na dachu podniesione bariery. Kilku robotników oświetlało lampą sieć trakcyjną, po czym wołało do maszynisty, żeby stanął. Oczywiście nie chciałem za żadne skarby wyjść ze stacji. Musiałem przecież dokładnie obejrzeć podwójny autobus. Zrobiło się małe zamieszanie: cioteczna z wujkiem w jedną, a ja w drugą. Pamiętam jak dziś, że pojazd miał zawieszony na dachu na stałe dwie czerwone lampy. Lata mijały. Nasza wiedza o kolei powiększała się. Całe popołudnia spędzaliśmy w lokomotywni Warszawa Wschodnia i na pobliskiej stacji towarowej, dostając się tam tylko sobie znanymi sposobami. W tamtych czasach teren kolejowy był ogrodzony solidnymi płotami, a przy każdym wejściu stali wartownicy SOK z karabinami. Dlatego bardzo trudno było zostać kolejowym chłopcem, znanym i wpuszczanym „do ojca na parowozownię”. Oczywiście nie wolno było mieć żadnych notatek. Wszystko trzeba było zapamiętać i notować w domu. Pewnego dnia, szwendając się obok obrotnicy, zauważyłem na torze odstaw-

czym taki sam dubeltowy autobus, ale pomalowany na zielono i z zabudowanymi aż po dach motorami. Miał zastonięte okna kabiny, nie mógł więc na pewno jeździć samodzielnie. Od starego kolejarza dowiedziałem się, że dziwny skład roboczy - to dawny, jeszcze sprzed tamtej wojny, niemiecki wagon akumulatorowy, nazywany krową, „ale już ich nima i tylko służą do elektryfikacji”. Rzeczywiście, ciemnozielony dziwoląg należał do PKRE. Obejrzałem dokładnie to чудо. Zaciekawili mnie zwłaszcza dwie osie toczne nie powiązane w wózek, jedna za drugą. Takiego rozwiązania jeszcze nigdzie nie widziałem. Kiedy w 1971 roku kupiłem w Instytucie Kultury NRD książkę „Triebwagen Archiv”, zobaczyłem w niej parę znajomych konstrukcji. Obok moich ulubionych modraków serii EW90 i EW91 (bez pantografów, za to zasilanych z trzeciej szyny oryginalnych jednostek berlińskiej S-Bahn) był także dziwoląg w całej swej krasie i to w dwóch wydaniach: dwuwagonowym i trzywagonowym. Okazało się, że w Niemczech pracowały one aż do lat sześćdziesiątych! Postanowiłem sfotografować krajowego dziwoląga. Przyjeżdżam do Gdańska, patrzę - nie ma! Zobaczyłem go dopiero we Wrzeszczu, czy w Oliwie, ale przebudowanego tak, jak ten ze wschodniej. Na początku lat osiemdziesiątych konwojowałem grupę niemieckich miłośników kolei, którzy zamówili pociąg parowy dookoła Polski. Z Malborka Kałdowa do Nowego Dworu Gdańskiego jechaliśmy wąskotorówką. Patrzę, a tam za płotem stoi - jak pragnę podskoczyć - nasz autobusiak! Ale strasznie jakiś sfatygowany, zabiedzony, przeżarty rdzą. Nosy zabudowane aż pod dach i szczipiony jest inaczej - nosem do tyłka! Popatrzyłem uważnie - podwozie zdrowe! Niemcy go obskoczyli i dalej szwargotać, że to taki unikat, że powinien być chroniony w muzeum, albo w innej kolekcji. My o nim wiemy - mówię - ale najważniejsze są dla nas parowozy. A na niego przyjdzie kolej... Wszystko w swoim czasie! W Warszawie pokazałem slajdy chłopcom, ale już nie kolegom z podstawówki, tylko nowym, którzy później założyli Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei. Organizacja ta kupiła potem ten wagon. Zbierano dokumentację. Kilka pięknych zdjęć i schemat zasilania dostarczyła... moja córka, Paulinka, która gdzieś tam znalazła wyrzucony piękny niemiecki album sprzed pierwszej światowej. Pewnego dnia, ale już na początku lat dziewięćdziesiątych, jadę do Wrocławia, patrzę, a w Skierniewicach stoi dziwoląg we własnej kon-

strukcji, spięty tyłem do tyłu, przepisowo, jak tamten w Gdańsku. Nawet mi się spodobał, taki rasowy. Odbudowy wagonu podjęty się ZNTK w Łapach. Wreszcie pojechało „krówsko” na paradzie! Sam prezydent Wałęsa je oglądał. A krzyku w zagranicznej prasie podniosło się tyle, że chyba warto było pojazd remontować.

WASYL

WAGONY TAJNEGO RADCY

Początek XX w. był w Prusach okresem niebywałego rozwoju dróg żelaznych. Coraz gęściejsze linie lokalne, prowadzące często przez mało aktywne gospodarczo regiony, nie mogły być racjonalnie obsługiwane przez pociągi zestawiane z parowozu i kilku wagonów osobowych. Z tego względu Królewsko-Pruski Zarząd Kolejowy (KPEV) podjął ok. 1905 r. energiczne prace nad wyborem najwłaściwszego rodzaju napędu wagonów silnikowych. Było bowiem wiadomo, że ten rodzaj pojazdów jest najekonomiczniejszy w ruchu lokalnym. W latach 1905-1907 zbudowano w celach porównawczych dwa wagony parowe, jeden benzolowo-elektryczny i sześć akumulatorowych (w tym pięć przebudowanych z „boczników”). Wagony parowe systemu Stolza okazały się konstrukcją nieudaną. W budowie spalinowych silników trakcyjnych dopiero zdobywano doświadczenia. Wyniki prób były bardzo obiecujące. Natomiast napęd elektryczny osiągał już wówczas stopień „dojrzałości”, a pięć pojazdów z silnikami szeregowymi wyśmienicie sprawdziło się w eksploatacji. Niewielka liczba części ruchomych w układzie napędu i sterowania sprawiła, że koszty napraw i wymagania w zakresie kwalifikacji obsługi były nieduże. Wagony akumulatorowe miały jednak i wady: dużą masę, a przez to ograniczony zasięg oraz bardzo uciążliwe dla podróżnych i szkodliwe dla urządzeń wydzielanie oparów kwasu siarkowego z ogniwo umieszczonych pod ławkami. Ogólnie korzystne wyniki eksploatacji sprawiły, że koleje pruskie postanowiły zlecić opracowanie nowej, ulepszonej konstrukcji wagonu do produkcji seryjnej. Prace wykonano we wrocławskiej firmie „Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn - Wagenbau und Maschinenbau - Anstalt” (obecnie PAFAWAG) pod kierunkiem tajnego radcy w Ministerstwie Robót Publicznych G. Wittfelda. Bez większych wahań KPEV zamówił w 1908 r. 57 wagonów nowej konstrukcji. Kontrakt rozdzielono w równych częściach na „Breslauer AG für Eisenbahn - Wagenbau...”, „Eisenbahnwagen und Maschinenfabrik Van der Zypen & Charlier GmbH” (Köln - Deutz) i „Waggonfabrik Gebr.

Gastell GmbH” (Mombach - Mainz), które wykonały według jednolitego projektu część mechaniczną. Wyposażenie elektryczne dostarczyły odpowiednio firmy: „Allgemeine Elektrizitäts - Gesellschaft” (AEG, Berlin), „Siemens - Schuckert - Werke AG” (SSW, Berlin) i <<Felten & Guillaume - Lahmeyer - Werke AG” (Frankfurt nad Menem), kierując się ogólną koncepcją, ale z uwzględnieniem własnych oryginalnych rozwiązań (np. SSW stosował sterowanie stycznikowe). Akumulatory do wszystkich wagonów wyprodukowała berlińska „Akkumulatoren - Fabrik AG” (AFA), będąca w tej dziedzinie monopolistą. Pojazdy wyprodukowano w latach 1908-1909. Od 1910 do 1914 r. zbudowano 114 następnych zespołów (w tym 8 trójwagonowych) w nieco zmodernizowanej, sześciosiowej wersji. Do grona producentów dołączyła „Aktien - Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn - Material” w Zgorzelcu, współpracująca z „Bergmann - Elektrizitäts - Werke AG” (BEW, Berlin). Stamtąd właśnie pochodzi oglądany na paradzie „Wittfeld”. Zbudowano go w 1913 r. Produkcję przerwała I wojna światowa. „Wittfeldy” były zbudowane według odmiennych zasad niż dotychczas eksploatowane pojazdy akumulatorowe, co pozwoliło wyeliminować najpoważniejsze wady poprzedników. Przede wszystkim oddzielono baterie akumulatorów od przestrzeni pasażerskiej. Aby zapewnić łatwy do nich dostęp, zrezygnowano z umieszczania ich pod podwoziem, przeznaczając na to oddzielne, odkrywane komory w charakterystycznych „nosach”. Postanowiono także zmniejszyć masę własną pojazdu, aby przy zachowaniu dużej liczby miejsc dla pasażerów uzyskać jak największy zasięg. Zrezygnowano zatem z ciężkich wózków na korzyść pojedynczych zestawów kołowych. Odpowiednią długość pojazdu mogła zapewnić przy takim rozwiązaniu jedynie konstrukcja dwuczłonowa. Na dachu zabrakło tak typowego dla pruskich wagonów świetlika, we wnętrzu zredukowano liczbę ścianek działowych. Wyniki były zadowalające: pojazd, rozwijający prędkości do 50 km/h mógł zabrać 108 osób i miał zasięg 100 km. W toku późniejszych modyfikacji zwiększono prędkość do 60 km/h, a zasięg do 300 km. Wagony typu Wittfelda produkowano w kilkunastu wersjach (zależnie od fabryki i roku budowy), różniących się układem wnętrza i rozwiązaniem napędu oraz urządzeń dodatkowych. W połowie lat dwudziestych (a na kolejach DR i DB również na początku lat pięćdziesiątych) uległy pewnym modernizacjom. W przeciwieństwie do wagonów spalinowych w większości przeżyły obie wojny światowe i zakończyły służbę w ruchu pasażerskim w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. Na PKP były eksploatowane na Pomorzu, zarówno w dwudziestoleciu międzywojennym (20 szt.), jak i po 1945 r. (ponad 10 szt.).

MICHAŁ JERCZYŃSKI