Od autora

Niniejsza praca jest przeglądem typów lokomotyw spalinowych normalnotorowych, szerokotorowych i wąskotorowych produkowanych w Polsce od 1931 roku. Do stworzenia tego przeglądu posłużyły mi głównie instrukcje ruchowo-techniczne lokomotyw, różne luźne materiały, które znalazłem przed laty w archiwum Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie, dokumentacje techniczne (często szczątkowe), gotowe opracowania publikowane na łamach periodyków kolejowych, a także wydane przed laty przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności wspaniałe podręczniki, których wykaz zamieściłem w bibliografii.

Moim zamysłem było zamieszczenie pełnych wykazów zbudowanych w Polsce lokomotyw (wykazy fabryczne), co niestety mi się nie udało. Kiedy od 1952 roku produkcja lokomotyw spalinowych w Polsce dynamicznie wzrastała, szczegółowe wykazy dotyczące produkcji i przydziałów lokomotyw objęto klauzulą „ściśle tajne" i jeśli ktoś przejawiał zbytnie zainteresowanie tym tematem, był narażony na wielkie nieprzyjemności. Kiedy po 1989 roku zniesiono tajność, okazało się, że nie ma dokładnych wykazów, zwanych potocznie listami fabrycznymi. Listy znajdujące się u wytwórców lokomotyw spalinowych były niekompletne, brakowało stron z wpisami lub wpisy były niepełne (tzw. luźne numeracje) bądź numery dublowały się – ten sam numer fabryczny figurował przy dwóch lokomotywach z różnych lat. Ciekawe jest to, że pomimo panującej do końca lat osiemdziesiątych XX wieku „ścisłej tajności", wykazy fabryczne lokomotyw budowanych w Polsce znalazły się w Niemczech, u tamtejszych miłośników kolei (Eisenbahnfreude), którzy chętnie udostępniali je polskim entuzjastom kolei, ci zaś trzymali je wyłącznie dla siebie i nikomu nie pokazywali.

Statystykę dotyczącą produkcji lokomotyw spalinowych w Polsce zacząłem gromadzić w połowie lat osiemdziesiątych, ale była to przysłowiowa „kropla w morzu" w porównaniu z materiałem, który powinien być. Okazało się, że w tym samym czasie kilku miłośników kolei również usiłowało gromadzić dane dotyczące produkcji lokomotyw, lecz im także nie udało się zebrać wszystkiego. Dzięki pomocy panów: Jacka Rutkowskiego, Zbigniewa Tucholskiego i Tadeusza Suchorolskiego udało mi się zebrać większość numerów fabrycznych lokomotyw spalinowych zbudowanych w Polsce, ale niestety nadal istnieją zagadkowe luki.

Patrząc na te wykazy z perspektywy lat, można sobie wyobrazić jak wielka była produkcja lokomotyw spalinowych w Polsce oraz jak duże musiało być zapotrzebowanie na nie w licznych zakładach przemysłowych i u głównego przewoźnika, którym były Polskie Koleje Państwowe.

Chcę przeprosić Czytelników za braki i ewentualne błędy w zamieszczonych wykazach lokomotyw, a sprawę statystyk nadal uważam za otwartą. Jeśli ktoś posiada rzetelniejsze materiały dotyczące produkcji lokomotyw, proszę niech udostępni je redakcji WKŁ, a być może powstanie wówczas pełny wykaz statystyczny lokomotyw spalinowych zbudowanych w Polsce, opracowanych przez polskich inżynierów konstruktorów, a wykonanych rękoma polskich robotników.

Bogdan Pokropiński

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Lokomotywa spalinowa typu 3DL

W 1936 roku Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie zakupiła w fabryce „Deutz" licencję na samodzielne wytwarzanie przekładni mechanicznych, wraz z mechanizmem rewersowym, skrzynią biegów i napędem na ślepą oś. Jednocześnie, na podstawie zakupionej dokumentacji z 1932 roku, przystąpiono do budowy lokomotywy spalinowej dwuosiowej o mocy 100 KM, przeznaczonej do obsługi małych bocznic, zdolnej pokonywać swobodnie łuki o promieniu 50 m.

W Fabloku wykonano ostoję o grubości ostojnic 45 mm, z mocnymi czołownicami, oraz zestawy kołowe z całym ułożyskowaniem i odsprężynowaniem. Silnik i przekładnie, jak też wszelkie urządzenia dodatkowe wraz z oprzyrządowaniem, zakupiono w fabryce „Deutz".

Czterocylindrowy silnik Deutz typu A4M 220, mocy nominalnej 100 KM, napędzany olejem napędowym, był uruchamiany sprężonym powietrzem z butli o ciśnieniu 35 kG/cm^2 i przy nominalnej mocy osiągał 1000 obrotów na minutę. Moc można było zwiększyć, poprzez zwiększenie dawki paliwa pompą wtryskową Boch, do 110 KM. Czterobiegowa skrzynia biegów pozwalała uzyskać następujące prędkości: bieg I – 3,6 km/h, II – 6,3 km/h, III – 11,8 km/h i bieg IV do 21,1 km/h. Lokomotywa miała hamulec powietrzny niesamoczynny i hamulec ręczny śrubowy. Stanowisko maszynisty znajdowało się z prawej strony. Dwucylindrowa sprężarka dostarczała powietrza do butli rozruchowej silnika spalinowego, do układu hamulca niesamoczynnego, piasecznic oraz do gwizdawki. Lokomotywa miała oświetlenie o napięciu 12 V z prądnicy pomocniczej Bosch i akumulatora 105 A·h.

Dwie pierwsze lokomotywy spalinowe typu 3DL zbudowane w 1936 roku, z numerami fabrycznymi 627 i 655, zakupiły Zakłady Chemiczne „Katosz".

Lokomotywa spalinowa typu 3DL (nr fabr. 719) wyprodukowana w 1938 roku, sfotografowana na terenie „Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A." w Chrzanowie *Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego*

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Lokomotywa spalinowa typu 3DL (nr fabr. 719) zbudowana dla Zakładów Chemicznych „Nitrat" w Niewiadowie

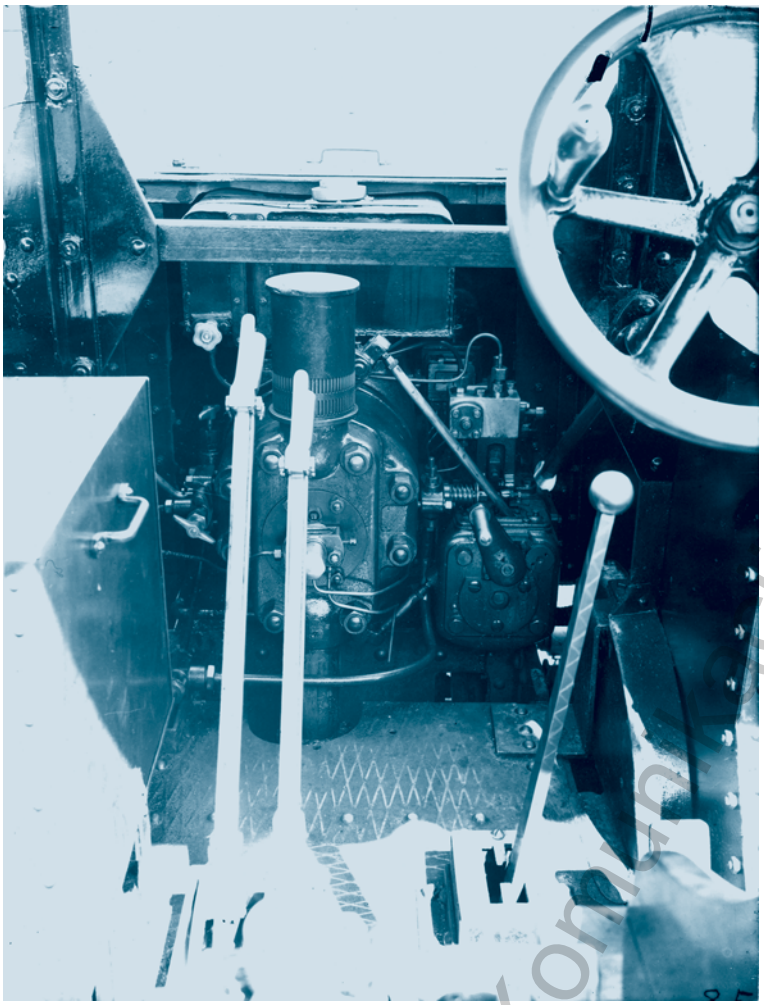
Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

Lokomotywa spalinowa typu 3DL (nr fabr. 706), wyprodukowana dla zakładów zbrojeniowych

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

Dalsze lokomotywy tego typu zbudowano w roku 1938. Były to: z numerem fabrycznym 704 dla Zakładów Włókien Sztucznych „Lignoza" w Tomaszowie Mazowieckim, z numerami fabr. 705, 706 i 707 dla zakładów zbrojeniowych, z numerem fabr. 719 dla Zakładów Chemicznych „Nitrat" w Niewiadowie, z numerem fabr. 726 dla Zakładów Chemicznych „Katosz" i z numerem fabr. 737 dla Zakładów

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności



Stanowisko maszynisty w lokomotywie spalinowej typu 3DL. Od lewej widoczne: dźwignia mechanizmu rewersowego, dźwignia sprzęgła, dźwignia zmiany biegów i koło hamulca ręcznego. W głębi u góry widoczny zbiornik oleju do skrzyni biegów, niżej – obudowa skrzyni biegów i regulator pompy wtryskowej

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego

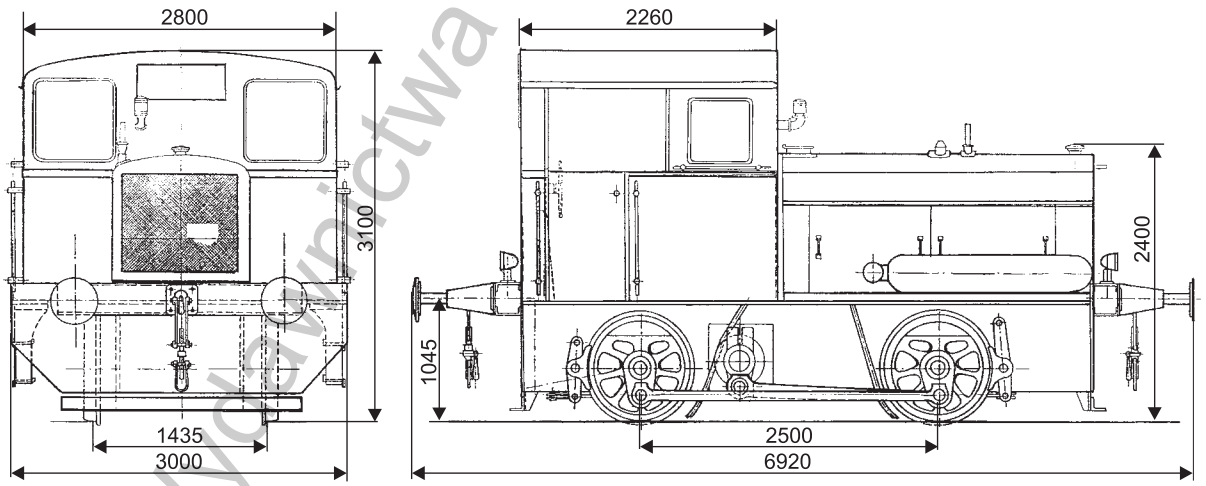
Azotowych „Mościce" koło Tarnowa. W sumie zbudowano w chrzanowskim Fabloku przez okres dwóch lat 9 lokomotyw spalinowych typu 3DL.

Lokomotywy typu 3DL okazały się maszynami bardzo udanymi i doskonale nadawały się do obsługi małych bocznic przy fabrykach lub też przy dużych magazynach, ale fabryka w Chrzanowie w tym okresie miała szereg różnych zamówień na inny asortyment produkcji, głównie na parowozy, i nie mogła realizować seryjnej budowy tych lokomotyw. Biuro Konstrukcyjne chrzanowskiego Fabloku cały czas opracowywało nowe typy lokomotyw spalinowych, z których do wybuchu drugiej wojny światowej niewiele udało się zrealizować. Brak informacji o dalszych losach lokomotyw 3DL.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Przekładnia mechaniczna produkowana w Fabloku od 1936 roku, na podstawie licencji zakupionej w niemieckiej firmie „Deutz”. Widoczna przekładnia ma zdjętą górną część obudowy. Przekładnie tego typu stosowano w lokomotywach spalinowych normalnotorowych z napędem wiązarowym od wału ślepego

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego



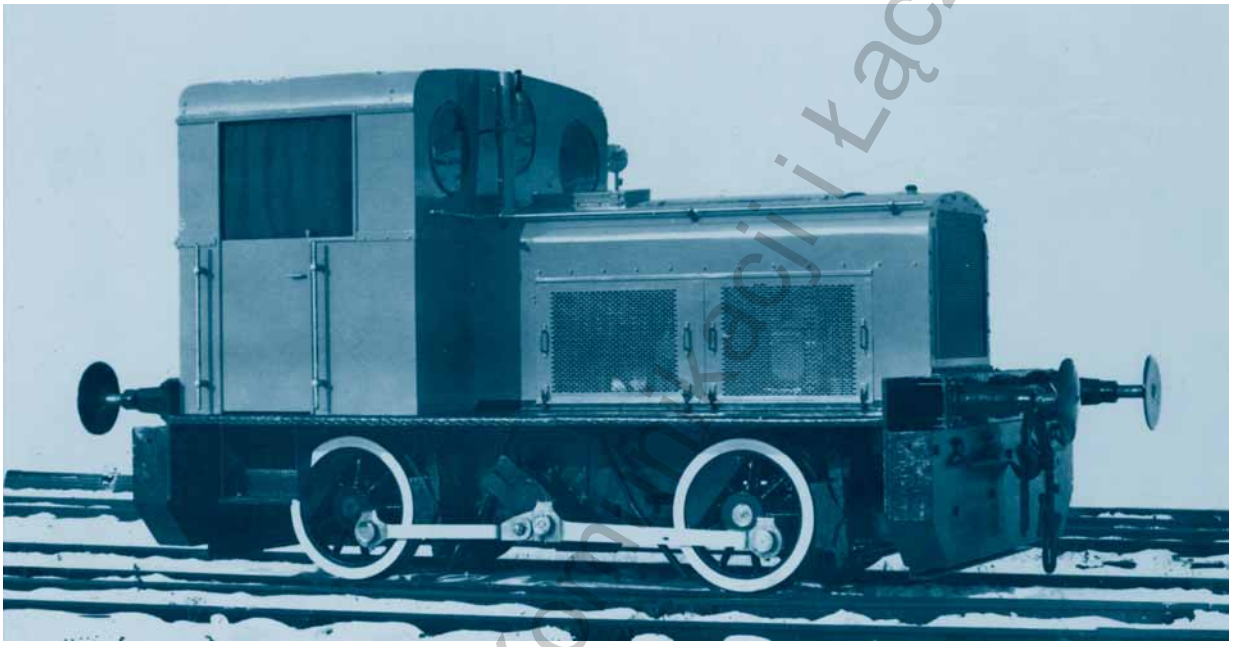
Lokomotywa spalinowa typu 3DL

Wydawnictwa Komunikacyjne

Lokomotywa spalinowa typu 5DL-25B100

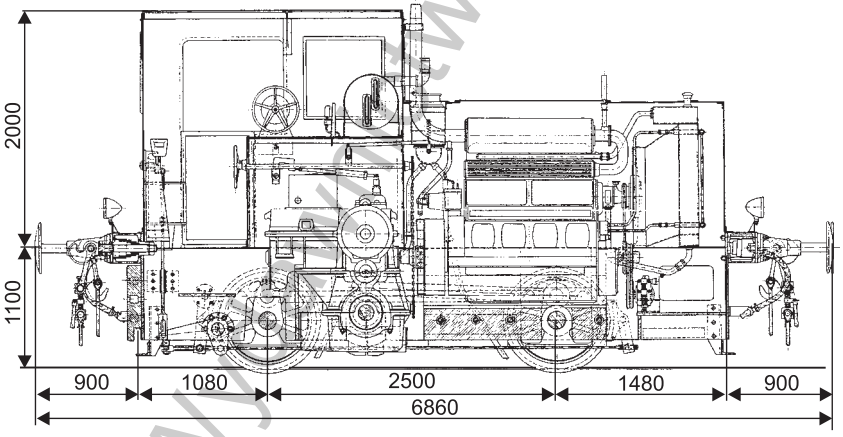
W 1938 roku powstał w Biurze Konstrukcyjnym Fabloku projekt nowej lokomotywy spalinowej typu 5DL. Lokomotywę tę opracowano według pomysłu polskich inżynierów konstruktorów, z zamiarem zastosowania silnika i całego układu napędowego firmy „Deutz". Lokomotywa ta znacznie różniła się wyglądem zewnętrznym od swej poprzedniczki typu 3DL.

Prawdopodobnie w myśl zawartej umowy licencyjnej pomiędzy Fablokiem a fabryką „Deutz", strona niemiecka nie wyraziła zgody na odstępowanie od oryginalnej dokumentacji niemieckiej i opracowana



Lokomotywa spalinowa typu 5DL-25B100 (nr fabr. 752) wyprodukowana 3 marca 1939 roku, była pierwszą polską lokomotywą spalinową zakupioną przez PKP, gdzie nadano jej oznaczenie serii

Fot. Ze zbiorów Bogdana Pokropińskiego



Lokomotywa spalinowa typu 5DL-25B100

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

przez Fablok lokomotywa typu 5DL nie została zrealizowana. Toteż oparto się na dokumentacji z fabryki „Deutz" i stworzono nową lokomotywę typu 5DL-25B100, wprowadzając jednak wiele innowacji, na które wyraziła zgodę strona niemiecka.

Przede wszystkim wprowadzono możliwość sterowania lokomotywą z dwóch stron w kabinie maszynisty (z prawej i z lewej), przez zastosowanie poziomych wałów ustawionych w poprzek osi symetrii lokomotywy. Wszelkie pokrętła niezbędne do prowadzenia lokomotywy były usytuowane z prawej i lewej strony. Nowością było również uruchamianie silnika spalinowego rozrusznikiem elektrycznym zasilanym z akumulatorów, zamiast sprężonym powietrzem.

Napęd lokomotywy stanowił 4-cylidrowy silnik wysokoprężny Deutz A4M 220, mocy nominalnej 100 KM przy 1000 obr/min. Skrzynia biegów 4-biegowa umożliwiała rozwijanie następujących prędkości: bieg I – 3,6 km/h, bieg II – 6,3 km/h, bieg III – 11,8 km/h i bieg IV – do 21,1 km/h.

Na początku 1939 roku Fablok wyprodukował dwie lokomotywy spalinowe typu 5DL-25B100, z numerami fabrycznymi 752 i 770. W dniu 3 marca 1939 roku, lokomotywę z numerem fabrycznym 752 zakupiły Polskie Koleje Państwowe, nadając jej swoje oznakowanie Db100. Drugą lokomotywę (nr fabr. 70) zakupiono w czerwcu 1939 roku dla Zakładów Zbrojeniowych nr 3. Dalsze losy obydwu lokomotyw nie są znane.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

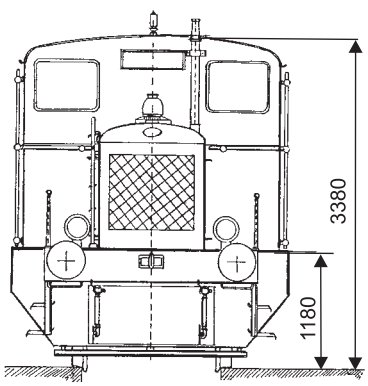
Lokomotywa spalinowa typu 6DL

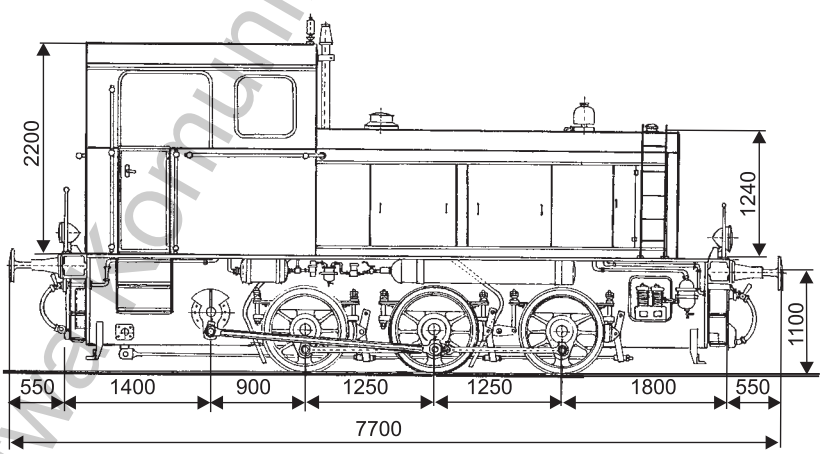
Budowę lokomotywy rozpoczęto w 1937 roku, na podstawie dokumentacji niemieckiej z dnia 24.05.1935 roku, z wprowadzeniem wielu poprawek w celu ulepszenia konstrukcji. Liczono na zainteresowanie lokomotywą Polskich Kolei Państwowych. Była to pierwsza lokomotywa spalinowa 3-osiowa zbudowana przez fabrykę w Chrzanowie, na której zainstalowano układ hamulcowy na sprężone powietrze do hamowania składów pociągowych – czyli hamulec zespolony Knorr, a także powietrzny hamulec dodatkowy do hamowania samej lokomotywy. Ponieważ podczas produkcji wprowadzano kolejne poprawki, w celu ulepszenia całej konstrukcji, prace wykonawcze nad prototypem przeciągały się.

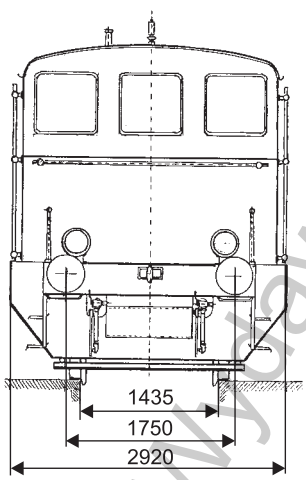
Ostoja blachowa o grubości blach 40 mm ze wzmocnionymi czołownicami, z odresorowaniem górnym za pomocą płaskich resorów, miała 4 punkty podparcia całej konstrukcji. Przekładnia mechaniczna ze ślepym wałem była usytuowana za trzecią osią, pod budką maszynisty, a napęd z wału ślepego był przenoszony długimi korbowodami na drugą oś napędną. Wszystkie 3 zestawy kołowe lokomotywy były połączone wiązarami, a panewki wiązarów i korbowodów były wprasowanymi mosiężnymi tulejami bez regulacji.

Silnik spalinowy 6-cylindrowy typu A6M 220 firmy „Klöckner-Humbold-Deutz", maksymalnej mocy 165 KM, był uruchamiany rozrusznikiem elektrycznym z dwóch baterii akumulatorowych Varta o pojemności 105 A·h każda. W razie awarii instalacji elektrycznej, silnik spalinowy mógł być też uruchomiony sprężonym powietrzem z dwóch butli o pojemności 120 l i ciśnieniu 35 kG/cm^2.

Lokomotywa mogła być prowadzona zarówno z prawego siedzenia w budce maszynisty, jak też z lewego, gdyż urządzenia sterownicze były







Lokomotywa spalinowa typu 6DL zbudowana przez „Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce S.A." (Fablok) w 1939 roku

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

wraz z zaworami hamulcowymi maszynisty zainstalowane po obydwu stronach w budce maszynisty.

Czterobiegowa skrzynia biegów pozwalała na rozwijanie następujących prędkości: bieg I – 4,5 km/h, bieg II – 7,8 km/h, bieg III – 15,0 km/h i bieg IV – do 26 km/h.

Wiosną 1939 roku lokomotywa spalinowa typu 6DL z numerem fabr. 762 była gotowa i poddana próbnym testom. Próby zainteresowania Polskich Kolei Państwowych nową i dosyć udaną konstrukcyjnie lokomotywą spalinową nie powiodły się i lokomotywę zakupiły zakłady zbrojeniowe w Centralnym Okręgu Przemysłowym. O dalszych losach tej lokomotywy brak informacji.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności