Przemysł taboru kolejowego w PRL

Historia kolei

18 grudnia 2020, Bydgoszcz

Po zakończeniu II wojny światowej zakłady produkcyjne zaczęły podnosić się ze zniszczeń. Pierwsze po wojnie projekty wagonów powstawały już od lutego 1945 roku w biurze konstrukcyjnym „Cegielskiego" w Poznaniu, przemianowanym niedługo na Centralne Biuro Konstrukcyjne, a w 1951 roku – na Centralne Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Taboru Kolejowego.

Fablok - Pierwsza Fabryka Lokomotyw

Jeszcze w lutym 1945 roku w chrzanowskiej Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce (nazywanej skrótowo Fablok) przystąpiono do montażu parowozów wojennej serii BR52 (Ty42). W 1946 roku zakład opuściły parowozy Ty45 (174 sztuki), budowane na bazie przedwojennych Ty37. Począwszy od 1947 roku, produkowano tu lokomotywy Pt47 (120 sztuk), skonstruowane na podstawie Pt31. W kolejnych latach Pierwsza Fabryka Lokomotyw wytwarzała nowe parowozy serii TKt48 (115 sztuk), Ol49 (116 sztuk), TKh Ferrum 47 (437 sztuk), TKb 1B „Baziel" (20 sztuk), bezognioweTKb 1U (36 sztuk), T2D SLA TKp „Śląsk" (390 sztuk) oraz parowozy eksportowe „WP" do Indii (30 sztuk). Ostatnia lokomotywa wyjechała z Fabloku w 1963 roku. Była to TKp „Śląsk" o numerze fabrycznym 6296.

W 1952 roku przystąpiono w Fabloku do produkcji lokomotyw spalinowych dla PKP i zakładów przemysłowych, zaczynając od maszyny typu Ls40, poprzez lokomotywę manewrową SM42 (1822 sztuki). Ostatnie spalinowozy opuściły fabrykę w 1992 roku. W sumie w Chrzanowie wyprodukowano 4868 lokomotyw spalinowych różnych typów. W 1991 roku Fablok przekształcono w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Kolejne przekształcenia oraz zmiany organizacyjne nie przyniosły jednak spodziewanych efektów i w styczniu 2013 roku spółka ogłosiła upadłość.

Wnętrzne poznańskich zakładów H. Cegielskiego

A w Poznaniu u Cegielskiego…

W Zakładach Metalowych H. Cegielski w Poznaniu rozpoczęto działalność od montażu lokomotyw BR52 (Ty42), a następnie Ty43 (niemieckie BR42; 124 sztuki), równolegle z Ty45 (258 sztuk). Potem budowane były Pt47 (60 sztuk), TKt48 (82 sztuki) i wreszcie najcięższepolskie parowozy – Ty51 (232 sztuki), wyposażone w mechaniczne podajniki węgla (stokery), oraz parowozy eksportowe „Er” do ZSRR (895 sztuk). W latach 1953-1956 zakłady nosiły imię Stalina i skrótową nazwę ZISPO. W 1962 roku „Cegielski” wyprodukował serię wagonów spalinowych z przekładnią hydrauliczną 5M (SN80; 13 sztuk), a w 1970 roku rozpoczął dla Polskich Kolei Państwowych produkcję lokomotyw liniowych spalinowych 301Da (SP45; 265 sztuk) o mocy 1700 KM. W kolejnych latach podjęto wytwarzanie lokomotyw spalinowych 303D (Co-Co), a także elektrycznych 203E i 203Ea (Bo-Bo+Bo-Bo). Zakład był poza tym producentem wagonów osobowych, sypialnych, kuszetek, barowych, bagażowych, z przeznaczeniem do ruchu lokalnego, w tym także na eksport do ZSRR, Grecji, Jugosławii, Iraku, Maroka i Węgier. Łącznie po II wojnie światowej fabrykę opuściło 1751 parowozów, 784 lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz około 14 tys. wagonów. Ostatnia dekada XX wieku była okresem zmian strukturalnych. W 1997 roku w ramach reorganizacji powstała firma H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. należąca do grupy H. Cegielski – Poznań S.A. Od 2010 roku 100% właścicielem spółki jest Agencja Rozwoju Przemysłu.

Montaż zestawów kołowych w fabryce H. Cegielskiego

ZNTK - Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego

Do grona producentów dołączyły Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Ostrowie Wielkopolskim, (dawniej Fabryka Wagon). Począwszy od 1947 roku, budowano tam wszystkie wagony chłodnie, a od 1948 roku – wagony osobowe czteroosiowe i barowe. W połowie lat 60. XX wieku w ofercie Zakładów pojawiły się czteroosiowe towarowe wagony kryte, a w połowie lat 70. XX wieku – wagony dwuosiowe kryte. W 2004 roku przedsiębiorstwo ogłosiło upadłość. Nie powróciły do produkcji taboru Zakłady Ostrowieckie w Warszawie (dawniej WSABP). Natomiast dawne Zakłady Ostrowieckie w Ostrowcu Świętokrzyskim (po 1945 roku pod nazwą Huta Ostrowiec, przemianowaną w 1952 roku na Hutę im. Nowotki i ponownie na Hutę Ostrowiec) produkowały do 2003 roku węglarki i platformy dwuosiowe z burtami. Na skalę masową odbywała się zwłaszcza produkcja platform 2Z, ponieważ zmontowano tu ponad 8 tys. tych wagonów.

Inne fabryki

Fabryka Sanowag w Sanoku wznowiła w 1945 roku produkcję wagonów krytych, węglarek i platform. Zajmowała się także naprawą uszkodzonego taboru. Ostatnie wagony zbiornikowe opuściły zakład w 1953 roku.

Zakłady w Chorzowie, zwane do 1939 roku Warsztatami Przetwórczymi, działające podczas wojny jako „Osmag” w składzie koncernu Reichswerke Hermann Göring, mimo znacznej dewastacji rozpoczęły produkcję jeszcze w 1945 roku pod nazwą Mostowagon. Od 1949 roku działały jako Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych „Konstal” (w 1997 roku wykupiona przez GEC Alsthom, obecnie ALSTOM). Wydział budowy montował wagony kryte, samowyładowcze hopper-dozator oraz wagony z zagłębionymi podłogami, które mogły przewozić ładunki o wadze 40, 100 i 120 ton. W 1957 roku wyprodukowano tu wagon dziobowy osiemnastoosiowy 17Z o ładowności 164 ton do przewozu transformatorów, a pięć lat później – wagon szesnastoosiowy 606Z o nośności 230 ton.

W latach 80. XX wieku w kooperacji z amerykańską firmą NORCA powstały w Konstalu wagony dziobowe o różnej liczbie osi: 12, 16, 32 (na ośmiu wózkach czteroosiowych o nośności 500 ton) i 24 (na ośmiu wózkach trzyosiowych o nośności 250 ton). W asortymencie znalazły się również wagony samowyładowcze (425V, 902V), samowyładowcze do piasku podsadzkowego (15W, 22W, 401V), platformy kontenerowe (213Z), cysterny (450R – do paliw, 451R – do gazów skroplonych). Obecnie firma produkuje m.in. pociągi metra Metropolis.

Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag”

Wśród producentów taboru pojawiła się Państwowa Fabryka Wagonów „Pafawag” we Wrocławiu, powstała z dawnych zakładów Linke-Hofmann Werke AG. Uruchomiono tam produkcję węglarek niemieckiego typu Klagenfurt (2W), modernizując ich kolejne wersje. Po 1960 roku wytwarzano węglarki o stalowych ścianach. Asortyment objął także czteroosiowe niemieckie wagony osobowe C4ü42 oraz własnej konstrukcji wagony 1A w liczbie 1500 sztuk. Zakład produkował także tendry beczkowe 30D43 i 32D43 do parowozów. Oprócz węglarek dwuosiowych (siedmiu modeli) rozpoczęto montaż platform sześcioosiowych, wagonów krytych dwuosiowych (28 typów), owocarek, świniarek, wapniarek, wagonów zbiornikowych do cementu luzem (CWL24), sypialnych, pocztowych, bagażowych. W latach 60. XX wieku wdrożono do produkcji osobowe, czteroosiowe wagony standardu Y (111A, 112A), a także wagony do ruchu lokalnego (102A, 120A).

Pafawag wyspecjalizował się w produkcji pojazdów elektrycznych. Wykonał w latach 1953–1957 dla odbudowanego Warszawskiego Węzła Kolejowego osiem lokomotyw E110 (Bo-Bo) i tyle samo lokomotyw 2E dla górnictwa. Kolejny produkt fabryki stanowił opracowany na podstawie radzieckiej konstrukcji WL21M elektrowóz typu 3E, oznaczony pierwotnie na PKP serią E06 (ET21), dostarczony w latach 1956–1971 w liczbie 658 sztuk.

EW55 – polskie elektryczne zespoły trakcyjne

Po wyprodukowaniu 20 jednostek E53 (EW53) w okresie 1954–1956, w następnych latach (1958–1962) fabryka była wykonawcą zaprojektowanych całkowicie w Polsce, elektrycznych zespołów trakcyjnych EW55 (72 sztuki). Dostosowano je do linii wyposażonych w wysokie perony. Do obsługi tras z peronami dowolnej wysokości przeznaczona była jednostka EN57 (1961––1991; 1358 sztuk), w wersji zmodernizowanej wytwarzana w latach 1990–1994 (54 sztuki), stanowiąca do dziś podstawowy tabor wśród jednostek elektrycznych. Na bazie tej jednostki powstały pociągi elektryczne dla Trójmiasta (1974–1980) oraz dla zelektryfikowanej linii Kraków–Zakopane (1993–1996). W latach 1969–1972 Elektryczne Koleje Dojazdowe w Warszawie otrzymały 40 jednostek, które zastąpiły wysłużone wagony z 1927 roku.

Lokomotywy

Na początku lat 60. XX wieku PKP sprowadziło z Anglii 20 lokomotyw EU06 i zakupiło licencję na ich produkcję. W latach 1965–1974 w Pafawagu wyprodukowano 240 sztuk tych elektrowozów oznaczonych symbolem EU07 (4E). Dodatkowo w latach 1972–1976 powstało 15 lokomotyw EP08 dla linii Warszawa–Poznań, osiągających prędkość maksymalną do 140 km/h. Całkowicie polską konstrukcją była lokomotywa ET22 (Co-Co, 201E), produkowana w Pafawagu w okresie 1969–1989 (1184 sztuki). W następnych latach, do 1997 roku, zakład opuściło 47 lokomotyw EP09 (Bo-Bo, 104E). Od 1996 roku, kiedy to PKP wyraziło zamiar zakupu nowych elektrowozów, zbudowano 42 lokomotywy serii EU11 jednosystemowe.

Transformacje Pafagu

W 1997 roku firma została sprzedana koncernowi Adtranz i zmieniła nazwę na Adtranz-Pafawag Sp. z o.o., a od 2000 roku – na Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Wrocławskie lokomotywy z logiem Bombardiera prowadzą składy m.in. w Grecji, Niemczech, Polsce, Szwajcarii, Szwecji i USA. Dla włoskich kolei Trenitalia wyprodukowano tutaj lokomotywę F160 DC, przeznaczoną do przewozów towarowych na trudnych szlakach alpejskich. Pociągi ICE, eksploatowane w Niemczech i w Holandii, oraz lokomotywy Talgo, użytkowane w Hiszpanii, również wyposażone są w podzespoły pochodzące z wrocławskiego zakładu.Produkcję wagonów specjalistycznych, wózków motorowych i dołączanych do nich przyczep prowadziły po wojnie ZNTK Wrocław. Krótki epizod w produkcji wagonów miały również ZNTK Ostróda, które na początku lat 70. XX wieku wypuściły platformy dwuosiowe do transportu kontenerów i dwupoziomowe platformy do przewozu samochodów. Na terenie Fabryki Budowy Mostówi Konstrukcji Stalowych „Beuchelt & Co." powstały zakłady w Zielonej Górze. Od 1952 roku funkcjonowały pod nazwą Zaodrzańskich Zakładów Przemysłu Metalowego „Zastal" im. Marcelego Nowotki. Dziś firma nazywa się Zastal Spółka Akcyjna. Jednym z pierwszych powojennych produktów były cysterny dwuosiowe i chłodnie 1L. W ciągu swojej historii Zastal wyprodukował w sumie ponad 200 tys. wagonów, w tym m.in.: krytych dwu- i czteroosiowych, węglarek dwu-, cztero- i sześcioosiowych, platform, wagonów samowyładowczych cztero- i sześcioosiowych. Wytwarzano również lokomotywy spalinowe dla PKP, ale przede wszystkim dla przemysłu.

Dalsze losy ZNTK Świdnica

Utworzone na bazie warsztatów naprawczych ZNTK Świdnica, w 1951 roku zostały przekształcone w Fabrykę Wagonów „Świdnica". Rok później zakład opuściła pierwsza seria czteroosiowych węglarek 17W, które do 1959 roku produkowano w liczbie kilkuset rocznie. Była to ciekawa konstrukcja, ponieważ po zdjęciu ścian bocznych otrzymywało się platformę do transportu czołgów. W 1953 roku w Świdnicy rozpoczęła się produkcja cystern typu 8R. Wytwarzano głównie cysterny dwuosiowe (m.in. do przewozu: kwasów, ługu sodowego, ropy naftowej, dwusiarczku węgla, dwutlenku węgla, fenolu, gliceryny – w sumie 16 typów) i czteroosiowe (do przewozu: benzyny, smoły, mazutu, propanu-butanu, kwasu siarkowego, płynnej siarki, ciekłego chloru, płynnych nawozów, skroplonego dwutlenku węgla, łącznie 50 typów – także szerokotorowych). Spora część produkcji była przeznaczona na eksport.

Zakłady Naprawcze Wagonów w Świdnicy (do 1951 r.), obecnie WAgony Świdnica S.A. - spawanie ścian wagonów

W 1992 roku nastąpiła prywatyzacja przesiębiorstwa, które nosiło od tej pory nazwę Fabryka Wagonów „Świdnica” S.A. Sześć lat później posiadaczem większości akcji spółki została amerykańska firma The GreenbrierCompanies, zmieniając nazwę fabryki na Wagony Świdnica SA. W grudniu 2016 roku świdnicka firma uległa przekształceniu w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, a jej jedynym udziałowcem został Greenbrier Europe B.V.

Zakłady Pojazdów Szynowych

Po restrukturyzacji w 2000 roku ZNTK w Stargardzie Szczecińskim (działające od 1945 roku na bazie istniejących tu od 1859 roku Warsztatów Naprawczych Kolei), utworzone zostały Zakłady Pojazdów Szynowych. W latach 60. XX wieku (poza dostawą podwozi do cystern dla Fabryki Wagonów Świdnica) wyspecjalizowały się w produkcji maszyn torowych, m.in. do oczyszczania tłucznia, zgarniarek, do nasuwania torów, wózków motorowych, przyczep, pługów odśnieżnych, chemicznych odchwaszczarek i podbijarek torów. Obecnie Zakłady Pojazdów Szynowych produkują pociągi sieciowe, pojazdy dla służb elektroenergetycznych, ciągniki szynowe, platformy hydrauliczne, oczyszczarki i pociągi do transportu tłucznia, zgarniarki, wózki spalinowe, przyczepy do wózków, transportery materiałów sypkich, drezyny, ciągniki manewrowe, pociągi ratownictwa technicznego oraz urządzenia do wymiany rozjazdów.

PKP wprowadza trakcję spalinową

Po rezygnacji z zakupu parowozów, przy nikłej jeszcze długości sieci „pod prądem”, PKP przystąpiło do wprowadzania trakcji spalinowej. Rozpoczęto od zakupu w mediolańskiej wytwórni OM trzech wagonów spalinowych (SD80) z przekładnią hydrauliczną i dwoma silnikami, rozwijających prędkość do 130 km/h. Na podstawie przedwojennej dokumentacji pierwsze lokomotywy małej mocy Ls40 (44 KM) wypuścił w 1952 roku chrzanowski Fablok. Tam też przystąpiono do budowy lokomotywy o

mocy 300 KM, oznaczonej roboczo Lwe55, której 293 sztuki wyjechały z tej fabryki w latach 1957–1970. Poza tym PKP było stałym klientem budapeszteńskiej wytwórni Ganz-Mavag, w której przez 20 lat, począwszy od 1956 roku, zakupiło 575 wagonów spalinowych. Lokomotywy spalinowe produkowane były również w zakładach Cegielskiego, które w latach 1961–1964 wypuściły serię 13 wagonów 5M350 (SN80) z przekładnią hydrauliczną. Ostatni z nich wycofano z eksploatacji w 1979 roku.

Wielkie pojazdy spalinowe

W celu zapewnienia trakcji dla pociągów pasażerskich i towarowych konieczne były ciężkie lokomotywy liniowe, nieprodukowane przez przemysł krajowy. Dlatego, począwszy od 1965 roku, importowano z Rumunii spalinowozy wytwarzane na licencji szwajcarskiej, którym nadano serię ST43. Przeznaczone były przede wszystkim do ruchu towarowego, ale w sezonie letnim prowadziły także pociągi pasażerskie. Do 1978 roku zakupiono dla PKP 422 sztuki tych maszyn.

Na początku lat 70. XX wieku spalinowe pojazdy trakcyjne wykonywały około 40% pracy manewrowej na PKP i 17% pracy przewozowej (parowozy – 38%, a elektrowozy – 44%). Brakowało jednak lokomotyw średniej mocy do obsługi pociągów osobowych na liniach drugorzędnych. W tym celu w latach 1985-1991 zakupiono w Rumunii serię SP32, która jednak w eksploatacji okazała się bardzo awaryjna. Zapotrzebowanie na ciężkie lokomotywy manewrowe zaspokoiła produkcja najcięższych na PKP spalinowozów typu 411D i sprowadzenie z ZSRR pojazdów TEM2, z których część obsługiwała prace manewrowe na torze szerokim.

PESA w Bydgoszczy

Na bazie dawnych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w kilku ośrodkach powstały nowe firmy produkujące tabor kolejowy. Pojazdy Szynowe PESA w Bydgoszczy zaistniały w 2001 roku po prywatyzacji tamtejszych ZNTK, funkcjonujących w mieście od 1851 roku. PESA uruchomiła produkcję tzw. szynobusów, czyli spalinowych pojazdów jedno- i dwuczłonowych serii SA. W ofercie znalazły się również m.in. elektryczne zespoły sześcio- i czteroczłonowe typu ELF. Zakłady wykonują ponadto przebudowy wagonów osobowych i towarowych oraz produkują tramwaje 120Na „Swing”. Firma zajmuje się również naprawami głównymi, rewizyjnymi oraz przeglądami okresowymi i modernizacją lokomotyw.

PESA Gama Marathon - lokomotywa elektryczna z dodatkowym agregatem spalinowym

NEWAG w Nowym Sączu i Gliwicach

Zakłady NEWAG w Nowym Sączu powstały w 2005 roku również po prywatyzacji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego, od roku 1876 działających przez lata jako warsztaty naprawcze parowozowo-wagonowe. Po zaprzestaniu remontów parowozów od połowy lat 60. XX wieku, firma specjalizowała się w naprawach lokomotyw spalinowych, wagonów osobowych, ogrzewczych, pługów i żurawi kolejowych. Na bazie podwozi i pudeł EN57 w 2005 roku zakłady wykonały dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie serię ośmiu sztuk elektrycznych zestawów trakcyjnych „Halny". Kolejny egzemplarz stanowił „pociąg papieski", będący podziękowaniem kolejarzy za pontyfikat Jana Pawła II, przeznaczony dla linii „papieskiej" Kraków-Wadowice. W następnych latach produkowano tu lokomotywy Co-Co, elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne. Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych w Gliwicach (obecnie NEWAG Gliwice S.A.) dołączyły do grona producentów w 2009 roku prototypami lokomotyw „Dragon" (Co-Co) i „Griffin" (Bo-Bo). Od 2004 roku zakłady modernizowały dla Polskich Kolei Państwowych lokomotywy ET22, tworząc serię ET22-2000.

Tatravagónki

Fabryka Wagonów Gniewczyna (dawniej ZNTK utworzone w 1982 roku) w 1993 roku rozpoczęła modernizacje i przebudowy wagonów towarowych, a od 1996 roku ich produkcję. FWG wytwarza również węglarki, wagony samowyładowcze „talbot", platformy i platformy do kontenerów, wagony kieszeniowe do transportu naczep, kontenerów i pojemników. Obecnie akcje przedsiębiorstwa należą do słowackiej Tatravagónki.

Dane teleadresowe
ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: 52 551 37 66
www.quixi.pl

Materiał pochodzi z serwisu EURAILWAYS