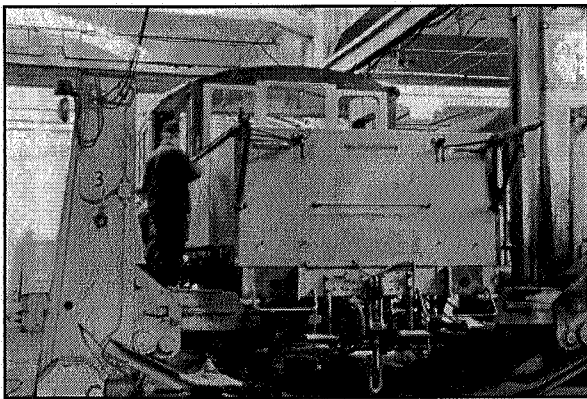


„Wittfeld” znowu sprawny

W tych dniach opuszcza ZNTK w Łapach całkowicie zrekonstruowany zespół akumulatorowy typu Wittfeld. Jest to jedyny zachowany na świecie pojazd tego rodzaju. Począwszy od 1906 r. koleje pruskie (KPEV) prowadziły badania nad wykorzystaniem trakcji elektrycznej zasilanej z własnej, przewoźnej baterii akumulatorów. Jedną z bardziej udanych konstrukcji był zestaw dwóch krótko spiętych wagonów, wożących własne akumulatory w wielkich „nosach” umieszczonych na przodzie pojazdu. Pojazdy mające zasięg 120–300 km (w zależności od wersji) doskonale spisywały się na liniach lokalnych. Łącznie wybudowano prawie 180 zestawów. Przyjęto od nazwiska konstruktora określenie zestawu jako typ Wittfeld.

W historii polskiej kolei „wittfeldy” mają dwa epizody. W dwudziestoleciu międzywojennym PKP eksploatowało 20 zestawów. Po wojnie w służbie było ok. 30 dwuwagonowych jednostek. Wycofanie serii z eksploatacji przypada na koniec lat pięćdziesiątych. Wtedy to ostatnie pojazdy były przekazywane na cele gospodarcze do jednostek liniowych PKP. Prowadząc działania zmierzające do ratowania zabytków polskiego kolejnictwa Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei pozyskało w 1992 r. do swojego zbioru ostatni z zachowanych zestawów akumulatorowych. Kiedy zaczął rysować się program obchodów 150-lecia polskiej kolei, zaczęto przemyslić nad częściową rekonstrukcją pojazdu. Sojusznikiem tej idei okazały się ZNTK w Łapach S.A., które podjęły się nie



Zespół akumulatorowy typu Wittfeld w trakcie rekonstrukcji w ZNTK Łapy S.A.

tylko renowacji wnętrza zgodnej z historycznymi pierwowzorami, ale także wyraziły gotowość przygotowania zestawu do ruchu. Zrekonstruowany pojazd biorąc udział w rocznicowych obchodach w pięknym stylu wpisuje łapskie zakłady do grona instytucji i osób, którym zależy na ochronie zabytków polskiego kolejnictwa. Z pewnością teraz i szefowie ZNTK w Łapach, i ich załoga będą mieli wiele okazji do zbierania podziękowań za wyśmienitą rekonstrukcję unikalnego zabytku. My także, jako jedni z pierwszych, gratulujemy ZNTK w Łapach tego wielkiego sukcesu, tym bardziej że zarówno prace przywracające świetność wnętrzu zespołu, jak również pracochłonny remont i adaptacja układu ruchowego pojazdu były przeprowadzone szybko i starannie. (ipa)

Historycznym EN80 do Podkowy Leśnej

Z okazji 150-lecia kolei na ziemiach polskich został odbudowany historyczny wagon dawnej Elektrycznej Kolei Dojazdowej (EKD). Jest to wagon silnikowy serii EN80 wyprodukowany w 1926 r. przez firmę The English Electric Company Ltd. Konstrukcja wagonu opracowana została w 1925 r. Pudło wagonu wykonano z drewna pokrytego blachą o grubości 1,5 mm i umocowano na podwoziu stalowym. Wyprodukowano 20 wagonów silnikowych tego typu do obsługi pociągów Elektrycznej Kolei Dojazdowej SA na liniach Warszawa – Grodzisk/Milanówek i Warszawa – Włochy, których długość wynosiła 40 km.

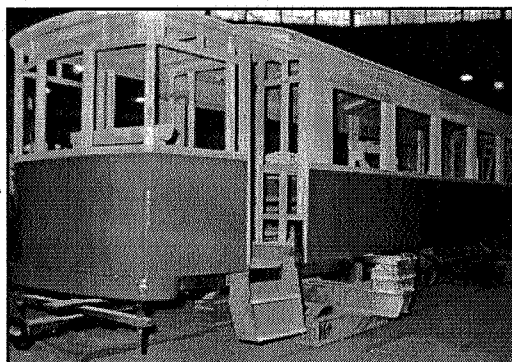
W latach 1927–1972 wagon przejechał około 3,5 mln km i został w tym czasie poddany 3 naprawom głównym. Po wycofaniu z eksploatacji – jedyny z 20 wyprodukowanych – pełnił rolę ciągnika w Lokomotywowni Grodzisk Mazowiecki. Po przekazaniu w 1980 r. do Muzeum Kolejnictwa był eksponowany przy Dworcu Głównym do 1992r. W 1994 r. bardzo zniszczony warunkami ekspozycji „pod chmurką” wagon silnikowy przekazany został, w wyniku wspólnej inicjatywy ZNTK Bydgoszcz i PKP, do nieodpłatnej odbudowy do ZNTK Bydgoszcz. Zakłady te podjęły się tego zadania, chociaż odbudowa tego wagonu stwarzała wiele szczególnie trudnych problemów wynikających z braku dokumentacji oraz nietypowości prac i materiałów. Dzięki ogromnemu zaangażowaniu, z pietyzmem odbudowano wagon w wyznaczonym terminie. Wykonano naprawę główną podwozia i całkowicie nowe nadwozie, którego ramę wykonano z afrykańskiego drzewa „azabe” dającego gwarancję wieloletniej trwałości a wnętrze pudła wykończono w dębinie, brzozie i mosiądzu. W maju 1995 roku wagon powrócił do Zakładu Eksploatacji WKD Grodzisk Mazowiecki, a po zakończeniu prób eksploatacyjnych uświetnił obchody 150-lecia kolei w Polsce.

W imieniu załogi ZE Grodzisk pragnę serdecznie pogratulować wykonania naprawy oraz podziękować załodze, kadrze technicznej i kierownictwu Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego im. Obrońców Bydgoszczy za ogromne zaangażowanie i serce przy odbudowie historycznego wagonu EKD.

Mgr inż. Stanisław Kaczorowski

Niektóre dane techniczne wagonu silnikowego EN80:

- napięcie zasilające – 600 V prądu stałego
- rozrząd bezpośredni
- dwa wózki napędne dwuosiowe, każda oś napędzana własnym silnikiem trakcyjnym
- silniki trakcyjne typu DK31 o mocy ciągłej 36 kW i mocy godzinnej 52 kW
- pomiędzy silnikiem trakcyjnym a osią napędną – przekładnia czołowa z zębami prostymi
- miejsc siedzących 38, stojących 60.



W ZNTK Bydgoszcz prace przy odtwarzaniu nadwozia EN80.