

Centralne Biuro Konstrukcyjne PKP w Poznaniu

W bieżącym roku mija 42 lata działalności Biura, które po kolejnych zmianach organizacyjnych istnieje obecnie jako Centralne Biuro Konstrukcyjne PKP.

W 1952 roku utworzono Centralne Biuro Dokumentacji Technicznej Taboru Kolejowego, działające w ramach Zjednoczenia Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego. Głównym zadaniem Biura było wykonywanie i odtwarzanie dokumentacji technicznej taboru kolejowego eksploatowanego przez PKP. Tabor ten był bardzo różnorodny pod względem pochodzenia i przeznaczenia, a nadto bardzo zniszczony w wyniku użytkowania w czasie wojny. Prace związane z zebraniem, uporządkowaniem i skompletowaniem dokumentacji podstawowego taboru pozostającego w eksploatacji trwały do 1959 roku. W wyniku tej działalności ZNTK mogły prowadzić racjonalny system napraw, gdyż typizacja i unifikacja przyczyniły się do zmniejszenia liczby części zamiennych, a tym samym zwiększenia możliwości produkcyjnych Zakładów. Prowadzone wówczas prace konstrukcyjne przyczyniły się również do zwiększenia sprawności eksploatacyjnej odbudowanego taboru kolejowego.

Jednocześnie Biuro rozpoczęło prowadzenie Centralnej Składnicy Dokumentacji Technicznej PKP, której zadaniem było przechowywanie i rozpowszechnianie dokumentacji. Równoległe z pracami wspomagającymi działalność ZNTK, lokomotywni i wagonowni przy naprawach i utrzymaniu taboru prowadzono działalność konstrukcyjną, mającą na celu wykonanie szeregu urządzeń technicznych koniecznych przy eksploatacji taboru. Z ważniejszych prac wykonanych w tym okresie należy wymienić: obrotnice, estakady do podawania węgla na parowozy, urządzenia do suszenia i podawania piasku oraz zapadnie wagonowe. Większość tych urządzeń jest do dziś czynna i nadal spełnia swe zadania. Równoległe prowadzono także prace konstrukcyjne mające zmoder-

nizować tabor, zwłaszcza parowozy. Podsumowaniem tych prac było opracowanie nowych serii parowozów TKr55 i Ok55, które charakteryzowały się wysoką sprawnością i najnowszymi rozwiązaniami technicznymi jak: całkowicie spawaną ostoją, spawanymi kotłami i cylindrami oraz zastosowaniem łożysk tocznych w zestawach kołowych, korbowodach i wiązarach. W 1960 roku w wyniku reorganizacji Biuro weszło w skład COBiRTK (obecnie CNTK) w Warszawie jako Biuro Konstrukcyjne. Zmiana ta spowodowała jednocześnie zwiększenie zakresu działalności Biura. Oprócz opracowań dokumentacji konstrukcyjnej dla potrzeb resortu, Biuro otrzymało uprawnienia do uzgadniania dokumentacji konstrukcyjnej i warunków technicznych wykonania taboru, opracowywanych przez biura konstrukcyjne przemysłu taboru kolejowego oraz uzgadniania zmian wprowadzonych w czasie produkcji.

Ten zakres działalności spowodował nawiązania ścisłych kontaktów z Centralnym Biurem Konstrukcyjnym Przemysłu Taboru Kolejowego (obecnie Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Szynowych), a także z biurami konstrukcyjnymi zakładów produkujących tabor, jak: HCP (Cegielski), Fablok, Pafawag, Zastal, Świdnica. Jednocześnie nawiązano współpracę z komisarzami odbiorczymi, dokonującymi odbiorów taboru kolejowego i jego podzespołów.

W okresie tym opracowano również wiele dokumentacji konstrukcyjnych do bardziej specjalistycznej modernizacji taboru, a także stanowisk badawczych. Do ważniejszych prac wtedy wykonanych można zaliczyć opracowanie dokumentacji wagonów spalinowych do badania i utrzymania sieci trakcyjnej (SR53 i SR71), opracowanie dokumentacji zabudowy w lokomotywach urządzeń samoczynnego hamowania pociągów, zastosowania hamulców typu „Oerlikon” w wagonach osobowych i towarowych, opracowanie dokumentacji wagonów specjalnych do przewozu przesyłek ekspresowych, wagonów salonowych, pomiarowych, sanitarnych, dokumentacji elektrycznego ogrzewania składów pociągów na stacjach postojowych, specjalnego pociągu do czyszczenia i mycia cystern oraz lemieszowego pługa odśnieżnego 411S.

Oprócz tego opracowano dokumentację podnośników śrubowych o udźwigu $Q = 4 \times 25$ ton (do podnoszenia taboru), stanowiska do ultradźwiękowego badania zestawów kołowych, urządzenia do badania trwałości nawierzchni drogowej, a także wielu stanowisk do badań wytrzymałościowych dużych konstrukcji stalowych, do badania statycznego wózków i do badania odbieraków prądu. Jednocześnie w okresie tym opracowano katalog sprzężyn i resorów stosowanych w taborze, co uporządkowało gospodarkę materiałową PKP, a w związku z importem pojazdów trakcyjnych Biuro opracowało instrukcję obsługi spalinowych pojazdów trakcyjnych serii: SN52, SN61, SM41, ST43 i ST44. Podjęto również prace nad typizacją i unifikacją zespołów i elementów taboru kolejowego.

Zarządzeniem nr 17 Ministra Komunikacji z 1973 roku Biuro zostało wydzielone z COBiRTK i przekształcone w Centralne Biuro Konstrukcyjne PKP z siedzibą w Poznaniu, podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji. Zgodnie z tym zarządzeniem do ważniejszych zadań CBK należało:

- opracowanie dokumentacji techniczno-konstrukcyjnej do modernizacji i rekonstrukcji taboru kolejowego, urządzeń i stanowisk badawczych, urządzeń trakcyjnych i warsztatowych oraz urządzeń i maszyn potrzebnych jednostkom PKP;
- opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej projektów wynalazczych oraz ich opiniowanie;
- adaptacja i uzupełnianie dokumentacji technicznej importowanego taboru kolejowego,
- unifikacja, typizacja i normalizacja części i zespołów taboru kolejowego, maszyn i urządzeń;
- uzgadnianie, w porozumieniu z zainteresowanymi dyrekcjami DG PKP, dokumentacji technicznej opracowanej przez inne biura konstrukcyjne, a także uzgadnianie zmian konstrukcyjnych oraz zmian w warunkach technicznych wykonania i odbioru produkowanego seryjnie taboru kolejowego;
- opiniowanie dokumentacji technicznej i warunków technicznych importowanego taboru;
- udział w badaniach i komisyjnym odbiorze prototypów taboru, kontenerów, maszyn i urządzeń kolejowych;
- współpraca z ośrodkami naukowo-badawczymi oraz wyższymi uczelniami;
- prowadzenie centralnej składnicy i pełnienie funkcji dystrybutora dokumentacji konstrukcyjnej taboru kolejowego, kontenerów oraz maszyn i urządzeń eksploatowanych przez PKP.

Ponadto w działach konstrukcyjnych powstało wiele dokumentacji technicznych nowych wyrobów jak wagony badawcze, stanowiska badawcze i diagnostyczne, pługi odśnieżne, dźwigniki, obrotnice o różnych średnicach, ciągnik szynowo-drogowy, wózek BKW200 do wagonów osobowych przeznaczony do jazdy z prędkością 200 km/h, wózki jednoosiowe, hamulec tarczowy itp. Biuro miało duży udział w zastosowaniu w lokomotywach urządzeń SHP, czuwaka aktywnego i łączności radiowej.

Biuro prowadziło działalność normalizacyjną, m.in.:

- opracowanie i nowelizację norm PN i BN dotyczących taboru kolejowego i jego eksploatacji;
- opiniowanie projektów norm PN, BN i ZN oraz udział w Komisjach Normalizacyjnych;
- prowadzenie zbioru norm PN, BN, kart UIC i OSŻD oraz przepisów RIC, RIV, RID i PPW;
- udział w normalizacji międzynarodowej (przedstawiciel CBK był stałym Przewodniczącym Grupy Roboczej Stałej Komisji Transportowej RWPG ds. normalizacji środków technicznych Kontenerowego Systemu Transportu i taboru kolejowego).

Zarządzeniem nr 28 Dyrektora Generalnego PKP z 1992 roku do Centralnego Biura Konstrukcyjnego PKP w Poznaniu włączone zostały:

1) Ośrodek Technologiczny Służby Wagonów z siedzibą w Gdańsku wraz z Oddziałem Produkcyjno-Naprawczym w Rzeszowie,

2) Ośrodek Technologiczny Służby Trakcji z siedzibą w Katowicach.

Stały się one oddziałami zamiejscowymi Centralnego Biura Konstrukcyjnego, które obecnie jest jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa PKP w dziale transport, podległą Dyrektorowi Generalnemu PKP.

Równocześnie ustalono nowy regulamin organizacyjny, który zwiększył zakres działalności Biura o następujące ważniejsze zadania:

- opracowanie i weryfikacja technologii utrzymania taboru w zakładach służby trakcji i służby wagonów oraz udzielanie pomocy metodologicznej przy wdrażaniu w lokomotywowniach i wagonowniach procesów technologicznych i nowoczesnej organizacji pracy;
- ustalenie potrzeb oraz opracowywanie dokumentacji konstrukcyjnej specjalistycznych narzędzi, urządzeń, przyrządów pomiarowych oraz oprzyrządowania do napraw w lokomotywowniach i wagonowniach;
- wykonawstwo prototypów i produkcja jednostkowa specjalistycznych narzędzi, urządzeń i przyrządów pomiarowych;
- współpraca z zespołami technologiczno-rozwojowymi w lokomotywowniach, wagonowniach i zakładach taboru;
- prowadzenie całokształtu zagadnień związanych ze zmniejszeniem kosztów utrzymania, napraw i eksploatacji taboru kolejowego;
- śledzenie rozwoju konstrukcji oraz technologii i organizacji w zakresie utrzymania taboru kolejowego, kontenerów, maszyn, urządzeń i narzędzi w kraju i za granicą oraz wymiana doświadczeń w tym zakresie.

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym na czele Centralnego Biura stoi:

dyrektor mgr inż. Bohdan Paszkowski,
tel. 69 35 36, tel./fax 52 02 46, fax kol. 14 22

W skład Biura wchodzi następujące działy:

- Konstrukcji Wagonów, tel. 69 54 36,
kier. inż. Jerzy Korbik
- Konstrukcji Pojazdów Trakcyjnych i Urządzeń, tel. 69 53 37,
kier. mgr inż. Stefan Węclewski
- Konstrukcji Urządzeń Elektrycznych Taboru, tel. 69 37 90,
kier. mgr inż. Elżbieta Lorek-Węglarz.
- Normalizacji i Informacji, tel. 69 35 74,
kier. inż. Kazimierz Prątnicki
- Dokumentacji i Obsługi Konstrukcyjnej, tel. 69 35 79,
kier. mgr inż. Kazimierz Nowakowski

oraz oddziały zamiejscowe:

- w Katowicach, tel. kol. 53 34,
kier. mgr inż. Marian Markowiak
- w Gdańsku, tel. kol. 32 40,
kier. mgr inż. Kazimierz Góreczny
- w Rzeszowie Pracownia Konstrukcyjno-Wykonawcza,
tel. kol. 23 04,
kier. dr Jan Rembisz

Opracowali: inż. Kazimierz Prątnicki, mgr inż. Stefan Węclewski □