

Wg informacji zawartej w wkladce aktualizującej do książki Jana Dąbrowskiego „Przemysł Parowozowy” (znajdującej się w Muzeum w Chrzanowie) produkcja parowozów w Polsce w latach po I wojnie światowej (do 1926 roku) kształtowała się następująco:

Produkcja parowozów w roku:

Fabryka	Rok zał.	Miejscowość	1922	1923	1924	1925	1926	Razem
1. w Polsce F-ka Lok.	1919	Chrzanów	10	12	32	54	41	149
HCP	1846	Poznań	-	-	-	-	7	7
W-ska SA Budowy Par.	1920	Warszawa	-	1	2	21	28	52
Lilpop, Rau i Loewenst.	1866	Warszawa	-	-	-	-	-	0

W Pierwszej w Polsce Fabryce Lokomotyw (taka była wówczas nazwa) w Chrzanowie pierwsze 36 parowozów wykonano we współpracy z wiedeńską fabryką lokomotyw STEG – Staats Eisenbahn Gessellschaft. Gotowe podzespoły sprowadzane były z austriackiej fabryki i montowane w Chrzanowie.

Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów – Parowóz w okresie międzywojennym wykonywała produkcję nowych parowozów. W roku 1935 wykonano 320 parowóz na zamówione przez Ministerstwo Komunikacji 350 sztuk poczym Spółka została przejęta przez Zakłady Metalowe w Ostrowcu.

W lipcu 1922 roku zmontowano z dostarczonych części pierwszy parowóz. 23 grudnia 1923 roku oddano do ruchu pierwszy całkowicie wyprodukowany przez Spółkę parowóz Tr12. Ponadto wykonywano naprawy główne parowozów wraz z tendrami (planowane wykonanie 510). Pierwszą naprawę parowozu wykonano w grudniu 1920 roku.

Lilpop, Rau i Lowenstein S.A. w swojej historii produkowała parowozy i wagony kolejowe ale brak jest wzmianki o produkcji w okresie międzywojennym tego asortymentu. Nie stwierdzono również istnienia zachowanych jednostek z tego okresu w licznych skansenach kolejowych na terenie Polski.

Możliwe, że to właśnie w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie zastosowano maszyny Holleritha ze względu na konieczność współpracy z austriackim kontrahentem i znaczną produkcją lokomotyw w tym okresie.

Niemal od pierwszych dni istnienia Fabryka Lokomotyw posiadała działy takie jak: Biuro Materiałów i Sprzedaży, Biuro Zakupów, Buchalterię, Biuro Kosztów Własnych, Biuro Obrachunkowe i inne w których nowoczesne metody mogły znaleźć zastosowanie. Za tym przypuszczeniem przemawia też fakt, że w pierwszych latach istnienia Polska uzyskała kredyty z Szwecji z których m.in. zakupiono obrabiarki do naszej fabryki z Szwecji, Francji, Niemiec, Belgii i innych państw. Również „za” wydaje się przemawiać fakt członkostwa w Radzie Nadzorczej naszej fabryki ludzi tak światłych i postępowych jak Piotr Drzewiecki (1865-1943) m.in. założyciel Ligi Pracy, współzałożyciel Rotary International, burmistrz Warszawy czy Władysław Jechalski i Leopold Wellisz. Dyrektorami wtedy był Guido Sanchez de la Cerda i Aleksander Krzywicki (biogramy niektórych z nich są w internecie). Sprawę może wyjaśnić kwerenda po zakładowym archiwum czy przeglądnięcie kart maszynowych z tego okresu w Dziale Głównego Mechanika. Znalezienie Dokumentacji Technicznej maszyny Holleritha, wydruku z jej zestawień lub jakiegokolwiek dokumentu

z powołaniem się na maszynę jako źródło informacji przesądziłoby ostatecznie czy to właśnie Pierwsza w Polsce Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie była pierwszym przedsiębiorstwem w kraju „stosującym informatykę”.

Może znajdzie Pan jeszcze coś interesującego na stronie internetowej naszej Spółki www.fablok.com.pl lub na stronie internetowej: zamek-rydzyna.com.pl - a następnie z menu pionowego: Komisja Historyczna SIMP, następnie z menu poziomego (ponownie): Komisja Historyczna SIMP i Artykuły kol.... . Potem wystarczy klikać tytuły artykułów.

Sądzę, że ze sprawą jest związany biogram Jana Dąbrowskiego (początki fabryki) czy biogram Janusza Burskiego (jest tam obszerna informacja o warszawskiej fabryce parowozów wraz z zdjęciem Zarządu i akcji)

Opracował: Bolesław Kosowski
Tel. służbowy: 032 6246 628

Chrzanów 18 I 2009