

## Die nächsten Schritte ...

Dieses Buch soll ein erster Schritt sein bei der Identifizierung der PKP-Lokomotiven, die nach dem Ersten Weltkrieg den Polnischen Staatsbahnen zur Verfügung standen. Doch viele Fragen sind noch offen geblieben, die somit der weiteren Erforschung harren. Aber vielleicht tauchen in der nächsten Zeit weitere Unterlagen auf, die die „weißen Flecken“ nach und nach verschwinden lassen. Von Interesse sind dabei ganz besonders:

- Jegliche offiziellen Unterlagen der Polnischen Staatsbahn – seien es Verzeichnisse, Veröffentlichungen zu den geplanten Gattungsbezeichnungen oder auch nur Hinweise zu einzelnen Lokomotiven.
- Detaillierte Listen der österreichischen Lokomotiven

## English Summary

Before the first railways were built in Europe, Poland underwent three partitions between Russia, Germany and Austria, the final partition leading to the situation that during the 19th century there was no independent Polish state. So railway companies of the three empires built the first railways in Poland; most famous was the Warsaw–Vienna railway company, which built a standard gauge line towards Austria, while all other Russian-built lines used the broad gauge. A look at the railway map before the beginning of WWI shows that in the areas owned by Germany and Austria the railway network was quite dense while the Russian network was much thinner.

During WWI Russia was driven out of Poland and the “Russian Poland” area was occupied by German and Austrian troops. Railway operation was taken over by the German “Deutsche Heeresbahn” (= German Army Railway) and the Austro-Hungarian k.u.k. “königliche und kaiserliche Heeresbahn” (= Royal and Imperial Army Railway) who between them regauged the broad gauge railways to standard gauge.

In 1918 the new Polish State was founded – and the corresponding state railways “PKP”. Due to the regauging previously performed, the new railway owned an entirely standard gauge network, but initially the available rolling stock (in its majority consisting of former German and Austrian and some Russian material) was insufficient to operate the complete network. For this reason it was decided in the treaties of Versailles and St. Germain that Germany and Austria had to deliver an appropriate amount of railway material to Poland – including the material required to operate the former Russia owned railways as the said countries had regauged them. In the Riga treaty signed in 1921, Russia and the Ukraine committed to deliver 300 locomotives to Poland, but later the number was reduced due to compensation payments.

vor dem Ersten Weltkrieg mit Angabe der Kessel-Fabriknummern.

- Informationen über die 1939 an die NKPS gelangten Maschinen.
- Umzeichnungsverfügungen der Deutschen Reichsbahn von 1944/45.

Falls durch diesen „Aufruf“ tatsächlich neue Erkenntnisse gewonnen werden sollten, werden diese auf den Internetseiten des Autors (<http://www.beitraege.lokomotive.de>) und der DGEg (<http://www.dgeg.de>) veröffentlicht.

Information on the PKP Rolling Stock in the era between WWI and WWII is scarce, so for this publication the authors have tried to collect all the information available and to reconstruct the renumbering of locomotives by the PKP. This was performed solely by evaluating official documents available from various archives. German archives contained documents of the “Tanaka commission” which counted the inventory in Poland after WWI. Also found were detailed documents on the delivery of German locomotives to Poland in 1921/22 due to the work of this commission and the concession of Upper Silesia. The Austrian War Archive contained many documents on the distribution of the Austro-Hungarian locomotive stock after WWI – including several Polish requests to withdraw old Austrian locomotives.

From Polish archives there was also some detailed information available on the PKP stock: Most important were the stock list of DOKP Warsaw in 1920 and the PKP boiler book of 1936.

Based on these information an algorithm for reconstructing the PKP renumbering was developed – it should be noted, that no official PKP renumbering plan is known so the assignments published in this book are the result of the deductive work performed by the authors. When additional sources will become available, further additions or corrections will be applied to the tables, which are described in more detail below:

### Column 1 – Locomotive frame data:

The first column contains the identity data of the frame, consisting of the manufacturer’s abbreviation, the year of building and the works number. This information was usually taken from the official German or Austrian stock books.

### Column 2 – Old locomotive number

This is the number the locomotive carried when coming to Poland after WWI. The level of confidence that the given PKP number was actually assigned to this

number is indicated by small star indices (“\*”) behind the number: If no star is given, all data fit perfectly together and it can be assumed that the identity is correct. One star (“\*”) behind the number indicates that the locomotive fits into the known renumbering policy, but that the identity matching is done by comparing the boiler works number only as the frame numbers are not known from the Polish sources. If the boiler number is unknown in the German or Austrian sources (meaning that a frame number must be compared to a boiler number), this is indicated by two stars (“\*\*”). Finally – if no works numbers at all are known from Polish sources (or if they don’t fit to the known works numbers due to boiler exchanges), this is indicated by three stars (“\*\*\*”). So in that case the given assignment can’t be proven, but it fits to the known PKP renumbering scheme. If there are locomotives which don’t fit to the scheme at all, the assignment is left open. The same holds for the case that not enough information on the locomotives of a class are known from the PKP boiler book.

#### Column 3 – Source

In this column the (official) source containing the information that the locomotive was transferred to Poland is given. The abbreviations used are defined in the abbreviations chapter.

## Streszczenie w języku polskim

Pierwsze koleje w Polsce powstały jako części sieci kolejowych państw zaborczych. Prusy i Austria stosowały normalną „europejską” szerokość toru. Koleje rosyjskie były w większości szerokotorowe, jednym z wyjątków była najbardziej znana Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, prowadząca ku granicy austriackiej. Mapy sprzed I Wojny Światowej pokazują, że sieci kolejowe pruska i austriacka były dość gęste podczas gdy rosyjska znacznie rzadsza.

Podczas I Wojny Światowej Rosjanie zostali wyparci z terenów Polski a dawny Zabór Rosyjski okupowany był przez wojska austriackie i niemieckie. Eksploatację byłych rosyjskich kolei przejęły „Deutsche Heeresbahn” (Niemiecka Kolej Wojskowa) i austro-węgierska „kaiserliche und königliche Heeresbahn” (cesarska i królewska Kolej Wojskowa), które przebudowały je na tor normalny.

Odradzające się w 1918 roku Państwo Polskie i nowopowstające Polskie Koleje Państwowe odziedziczyły więc już sieć całkowicie normalnotorową oraz, pozostawiony przez wycofujących się Niemców i Austriaków, zdecydowanie niewystarczający do normalnego prowadzenia ruchu, tabor składający się z parowozów i wagonów w większości niemieckich i austriackich oraz w niewielkiej części rosyjskich.

#### Column 4 – PKP number

The number the locomotive carried on the PKP.

#### Column 5 – Boiler Number

The number the locomotive carried in the 1936 PKP boiler book. This number is an important component of the algorithm mentioned above but also indicates the locomotives that were withdrawn by PKP before 1936.

#### Column 6 – Usage during WWII

When Poland was occupied by German and Russian troops in 1939 the PKP stock was divided between DRB and NKPS. This chapter gives details about the fate of the locomotive in this period and possible renumberings.

#### Column 7 – Fate after WWII

The later fate of the locomotive is gathered in the last column. Not all details on the later fate are given here (e.g. sales to industry are missing) as the focus is on the identification of the locomotives; nevertheless it was intended to give a rough overview of the later fate of each PKP locomotive.

Traktaty pokojowe z Wersalu i St. Germain przyznały Polsce ziemie należące dotychczas do Prus i Austrii (o przynależności części z nich, w tym Górnego Śląska, zadecydować miały plebiscyty) oraz linie kolejowe na tych terenach. Podziału taboru kolejowego dokonać miały międzynarodowe komisje ekspertów, biorąc pod uwagę ilość taboru na tych liniach według ostatniego inwentarza sprzed listopada 1918r., długość linii oraz charakter i intensywność ruchu – . Odpowiednia ilość taboru miała być przydzielona także dla przebudowanych, dawniej szerokotorowych linii w byłej „Polsce rosyjskiej”. Prace komisji doprowadziły do przekazania Polsce dodatkowych parowozów i wagonów. Rozliczenia z Rosją uregulować miał Traktat Ryski.

Wiedza na temat taboru PKP w okresie międzywojennym jest uboga. Autorzy niniejszej publikacji starali się zebrać wszelkie dostępne informacje i zrekonstruować wykaz parowozów PKP opierając się wyłącznie na dostępnych oficjalnych dokumentach.

W niemieckich archiwach zachowały się akta „Komisji Tanaki” zawierające wykazy taboru niemieckiego pozostawionego w Polsce oraz szczegółowe dokumenty dotyczące przekazywania w 1921/22 roku parowozów przyznanych przez tę komisję.

„Kriegsarchiv” we Wiedniu przechowuje dokumenty dotyczące podziału taboru austro-węgierskiego, między

innymi polskie wnioski o zgodę na złomowanie starych austriackich parowozów.

Z polskich źródeł najważniejsze to wykaz parowozów Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych z 1920 oraz księga kotłowa PKP z 1936 roku.

W oparciu o takie informacje opracowano algorytm zmierzający do odtworzenia listy parowozów PKP – autorzy podkreślają, że żaden taki oficjalny dokument nie jest znany i publikowany w tej książce wykaz jest wynikiem ich dociekań. Jeśli staną się dostępne jakiegokolwiek dodatkowe źródła będzie można wprowadzić uzupełnienia i poprawki do tabel, które objaśniono poniżej.

#### Kolumna 1 – numer fabryczny (ramy) parowozu

Skrót nazwy producenta, rok produkcji i numer fabryczny. Dane pochodzą zwykle z oficjalnych list niemieckich i austriackich.

#### Kolumna 2 – dawny numer parowozu

Numer, który parowóz nosił gdy trafił na PKP. Poziom wiarygodności, że parowóz otrzymał na PKP numer podany w kol. 4 oznaczono ilością małych gwiazdek obok numeru:

- Brak gwiazdek oznacza, że wszystkie dane są zgodne i identyfikacja jest najpewniej prawidłowa.
- Gdy znany jest numer kotła danego parowozu PKP, nieznan zaś numer jego ramy ale wiadomo jaki parowóz miał ten kocioł gdy trafił na PKP, przyjęto, że PKP nie zamieniła kotła i jeśli te dane pasują do otworzonego wykazu oznaczono to jedną gwiazdką.
- Jeśli znany jest tylko numer kotła przyjęto, że jest on zgodny z numerem ramy i jeśli pasują one do odtworzonego wykazu oznaczono to dwoma gwiazdkami.
- Jeżeli pozostają jakieś parowozy, o których wiadomo, że zostały przejęte przez PKP ale brak o nich

powyższych danych, jeśli pasują do odtworzonego wykazu wpisano je w wolne miejsca i oznaczono trzema gwiazdkami. Uczyniono to jedynie gdy takich wolnych miejsc jest niewiele i identyfikacja jest stosunkowo prosta.

- Gdy brak jakiegokolwiek możliwości identyfikacji, pozostawiono wolne miejsca.

#### Kolumna 3 – źródła

Podane są (oficjalne) źródła zawierające informację, że dany parowóz został przekazany PKP. Znaczenie użytych skrótów wyjaśniono w rozdziale „Abkürzungen“.

#### Kolumna 4 – numer PKP

Numer, który parowóz nosił na PKP.

#### Kolumna 5 – numer kotła

Numer kotła w księdze kotłowej PKP z 1936 r. Numer ten jest ważnym elementem algorytmu opisanego powyżej, jego brak wskazuje parowóz skreślony przed 1936 r.

#### Kolumna 6 – losy parowozu podczas II Wojny Światowej

Gdy w 1939 roku Polska została okupowana przez wojska niemieckie i sowieckie większość taboru została podzielona między DRB i NKPS. Opisane zostały losy parowozu w tym okresie i ewentualne przenumerowania.

#### Kolumna 7 – losy po II Wojnie Światowej

Nie podano wszystkich szczegółów (np. pominięto ewentualną sprzedaż do przemysłu), jako że głównym celem tej książki jest identyfikacja parowozów, choć starano się naszkicować dalsze losy każdej maszyny.