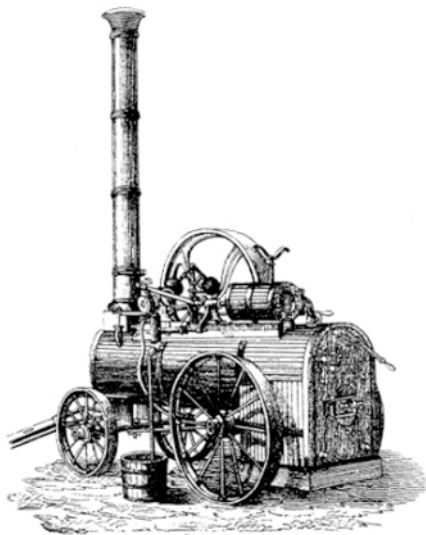




Te wspaniałe maszyny, czyli dziadek na lokomobili...

Było tak. James Watt w 1763 roku udoskonalił atmosferyczny silnik parowy zbudowany wcześniej przez T. Newcomena. Potem przyszli kolejni wynalazcy i kolejne zastosowania w różnych dziedzinach życia. Wynalazek trafił w końcu do rolnictwa w postaci lokomobili parowej. Jedną z pierwszych takich maszyn została wystawiona w Hanowerze na wystawie rolniczej we wrześniu 1852 roku.

Sprawozdawca „Ziemiańska” tak opisuje swoje wrażenia:

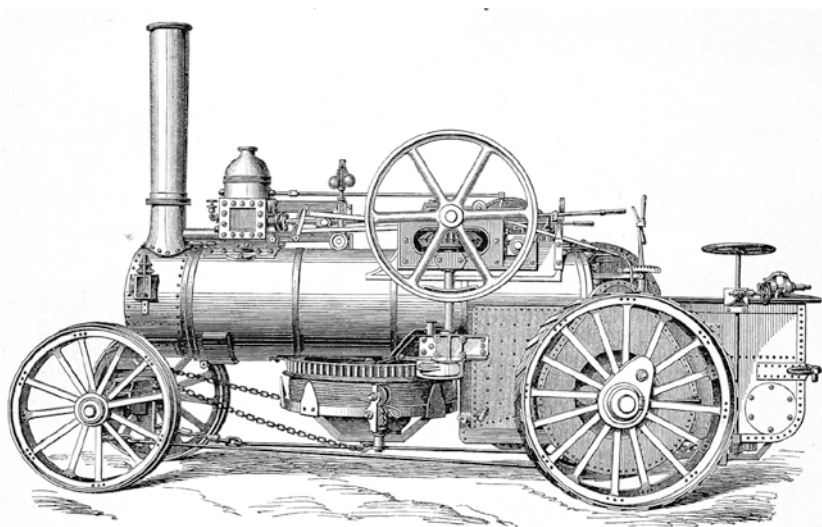


„Ziemiańska”, 1852, t. 9, (Tablica II) s. 164

Kto pierwszy raz widzi przenośną maszynę parową, użytą w gospodarstwie, szczególnie to na nim robi wrażenie; zdaje się, że martwemu kruszcowi nadano życie i siły zwierzęce. Ruch, za pomocą pasów z guttaperki, jest tak regularny, jak w zegarze; maszynista za rozżarzeniem ognia, przyciągnięciem śruby, powiększa lub zmniejsza siłę maszyny.

W. L., *List trzeci*, „Ziemiańska”, 1852, t. 9, s. 97

Urządzenie to upowszechniło się na początku XX wieku a dziadkowi, gdy się żenił w 1908 roku wpisano do aktu ślubu zawód: Dampfpflugführer, czyli kierowca pług parowego.



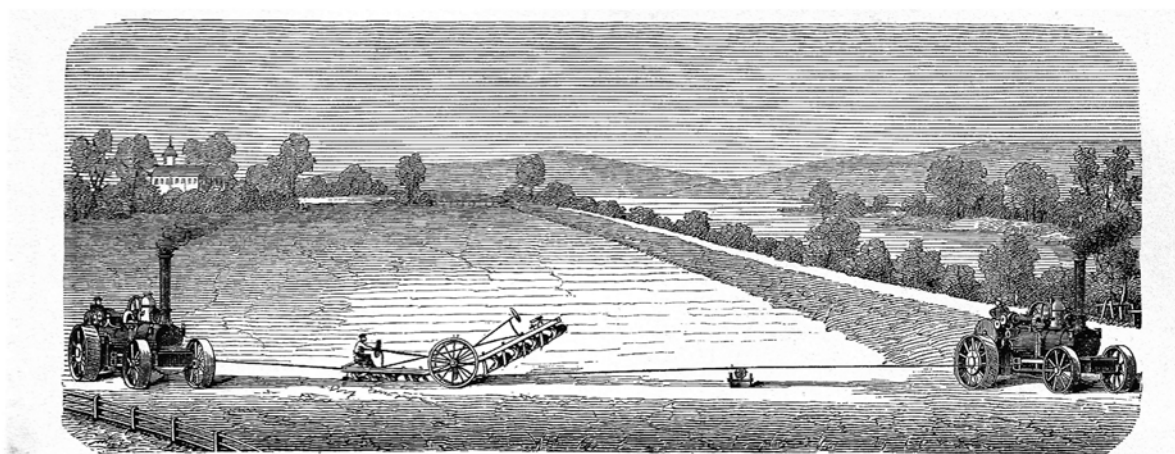
Lokomobila (Dampfpflug), [w:] *Meyers Konversationslexikon*, Autorenkollektiv, Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig und Wien, 4. Auflage, 1885–1892

Lokomobila potrzebowała bardzo dużo opału i bardzo dużo wody, ale za to wydajność miała nieporównywalnie większą od najsilniejszego perszerona¹. Ale perszeron dalej był potrzebny do zaciągnięcia urządzenia na miejsce pracy. Lokomobila poprzez pas transmisyjny napędzała inne urządzenia (pługi, młockarnie), jednak własnego napędu nie miała. Lokomobile parowe oznaczały ogromny postęp w uprawie roli zwłaszcza w wielkich posiadłościach liczących powyżej 500 hektarów gruntów ornych. Przede wszystkim można było zastosować głęboką orkę a tym samym znacznie zwiększyć plony na przykład buraka cukrowego. Ciężar gotowego do pracy ciągnika parowego mógł przekraczać 21 ton. W ciągu dniówki przy pomocy 5-skibowego pługa przechylnego, można było zorać do 14–16 hektarów zużywając od 8 do 10 tysięcy litrów wody i kilkaset kilogramów węgla. Lina przeciągająca pług miała średnicę 2 cm i długość 300–450 metrów. Gazy spalinowe osiągały temperaturę 800–1000 stopni Celsjusza. Maszynista odpowiadał za ciśnienie pary i poziom wody w kotle. W razie awarii – wykuwano potrzebną część. Kocioł wewnętrzny musiał być systematycznie czyszczony. Nieumiejętna obsługa mogła doprowadzić do wybuchu kotła. Doprowadzenie maszyny do stanu gotowości trwało do brych kilka godzin.

Orano za pomocą dwóch lokomotyw parowych pomiędzy którymi przemieszczał się pług dwukierunkowy.

Przechylny pług dwukierunkowy składał się jakby z dwóch pługów 2–3 skibowych złączonych czołowo i osadzonych w miejscu połączenia na wózku dwukołowym. Korpusy obu pługów skierowane były przeciwnie względem siebie. Podczas pracy jeden z tych pługów był podniesiony i znajdował się w górze, podczas gdy drugi orał. Całość ciągnęły z obu końców liny, które nawinięto na bębny dwóch lokomobil ustawionych na skraju pola. Orkę prowadzono przez przewijanie liny z bębna jednej maszyny na drugą i tym samym przeciągano pług. Po dotarciu pługa do końca w ziemię wchodziła, ta część, która była w górze i dalej orka odbywała się przeciwnym kierunkiem. W miarę postępu pracy obie lokomobile przesuwaly się wzdłuż oranego pola. Odległość między ustawionymi lokomobilami mogła dochodzić do 300 metrów.

Zespół obsługujący lokomobilę z pługiem składał się z maszynisty, dwóch palaczy, prowadzącego pług i jednego pomocnika. Wynagrodzenie maszynisty około roku 1910 wynosiło 960–1600 marek, palacza 480–640 marek, reszty około 480 marek za 200 dni pracy, bo tyle dni na ogół był wykorzystywany pług².



Meyers Konversationslexikon, Autorenkollektiv, Verlag des Bibliographischen Instituts, Leipzig und Wien, 4. Auflage, 1885–1892

¹ Perszeron – zimnokrwista rasa koni wywodząca się z Francji.

² J.J. Neuman, *Pług parowy elektryczny*, „Ziemiański”, 01.01.1910, nr. 1, s. 3.

Koło roku 1907 w Wielkopolsce pracowały 542 takie lokomobile. Producenci zachęcali do ich kupna między innymi poprzez ogłoszenia prasowe oraz wystawy rolnicze, gdzie było prezentowane zastosowanie i możliwości tych maszyn. Rynek był spory, skoro w Katalogu Prowincjonalnej Wystawy Przemysłowej w Poznaniu w 1895 roku znalazły się reklamy aż czterech producentów.


Ceny chyba też nie odstraszały. Były zróżnicowane w zależności od mocy. Lokomobile o najmniejszej mocy 3,5 koni mechanicznych kosztowały 1180 talarów, zaś 14 konne – 3600 talarów³. Żywotność maszyny określano na 30 lat.

Lokomobile parowe można było spotkać w gospodarstwach wielkopolskich jeszcze w latach pięćdziesiątych XX wieku. Potem odeszły do lamusa. Kilka egzemplarzy trafiło do Muzeum Narodowego Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie. Raz w roku organizowany jest pokaz i można podziwiać je w ruchu przy pracy.

Przeszło 2000 garniturów jest w biegu w Niemczech i w Wielkiem Księstwie Poznańskim.

Robey & Comp. w Lincoln.
Wrocław. Berlin C.
67 Siebenhufenerstr 67 23 an der Stadtbahn 23
(gegenüber Bahnhof Alexanderplatz)

polecają pod gwarancją:
Lokomobile i młockarnie parowe
w różnych wielkościach.
Na żądanie setki świadectw.
Miłoście na próbę.



Wszelkiego rodzaju maszyny parowe.
Patentowane motory gazowe i petrolejowe.
Pompy centryfugalne do nawadniania i odwadniania.
Zastępcy na Wielkie Księstwo Poznańskie:
Bryliński & Twardowski w Poznaniu.

Katalog urzędowy drugiej Poznańskiej Prowincjonalnej Wystawy przemysłowej 1895 z przewodnikiem po mieście Poznaniu i poglądem historycznym na stosunki przemysłowe prowincyi. Wydany przez Wydział Redakcyjny Komitetu Wystawowego. Druk i nakład Rudolfa Mosego, s. 157

³ *Cennik wyrobów firmy Urbankowski, Ramocki & Comp, Lejarnia Żelaza i Fabryka Machin w Poznaniu przy Centralnym dworcu, [w:] „Kalendarz Poznański na rok zwyczajny 1874”, Poznań 1873, s. 3.*