**80 lat tradycji kolejowych. Od CBK do Łukasiewicz – PIT**

**Zmieniały się nazwy, poszerzał się zakres działalności, ale w centrum uwagi zawsze były pojazdy szynowe. Ich projektowanie, badanie, certyfikacja. Ośrodek przy Warszawskiej w Poznaniu, będący dziś częścią Łukasiewicz – Poznańskiego Instytutu Technologicznego, kończy właśnie 80 lat.**

Zaczęło się od skromnego biura konstrukcyjnego poznańskiego HCP w lutym 1945 roku. Trwały jeszcze walki o Poznań, a załoga biura pracę rozpoczęła od ratowania dokumentacji technicznej i sprzętu kreślarskiego, które ewakuujący się Niemcy chcieli wywieźć z miasta.

**Tu wszystko się zaczęło**

1 września 1945 roku zostało ono wydzielone z HCP i jako **Centralne Biuro Konstrukcyjne** podlegało Zjednoczeniu Przemysłu Taboru Kolejowego TASKO. Miało obsługiwać wszystkie jego zakłady przemysłowe.

Jednym z pierwszych projektów była lokomotywa parowa Ty45. Biuro miało też duży wkład w przygotowanie produkcji parowozów Ty42 i Ty43. Projektowało też wagony węglarki, na które było duże zapotrzebowanie, a także inne wagony towarowe. W ramach Biura powstał Dział Studiów, który zajmował się rozwiązywaniem problemów technicznych i opracowywaniem nowych technologii.

W 1950 roku CBK zaprojektowało swoje pierwsze elektryczne zespoły trakcyjne 1B-2B-1B. Maszyny i aparatura do nich pochodziły z importu. Projektowano także tramwaje (m.in. popularny model 13N), elektryczne samojezdne wagony towarowe, lokomotywy spalinowe i zespoły trakcyjne spalinowe. Dużym osiągnięciem technicznym jak na ówczesne czasy był wagon 43A dla ruchu podmiejskiego.

Wagony osobowe produkowane wtedy w Polsce nie miały ogrzewania, wentylacji, oświetlenia jarzeniowego czy wózków do dużych prędkości – a tego wymagały międzynarodowe normy kolejowe. Pierwszym wagonem, który spełniał międzynarodowy kolejowy standard UIC, był zaprojektowany w CBKPTK wagon osobowy 104A (1962 rok).

Z wagonów towarowych warto wspomnieć o rekordziście – wagonie otwartym 9W, który był następcą opracowanych również w Poznaniu dwuosiowych modeli 6W i 7W. Produkujący go PAFAWAG do 1970 roku wypuścił na rynek 36 987 sztuk.

W Poznaniu konstruowano też wagony kryte (wąskotorowe, normalnotorowe i szerokotorowe), samowyładowcze, cysterny, a także wieloosiowe platformy – wagony specjalne, które przeznaczone były do przewożenia wyjątkowo ciężkiego i ponadgabarytowego sprzętu.

**Rozwój infrastruktury badawczej**

Biuro cały czas rozwijało swoją działalność. Od początku lat 70. rozbudowywało swoją bazę badawczą – powstały laboratorium, hala ze stanowiskami do badań, warsztaty prototypowni. W 1973 roku zostało przekształcone w **Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Pojazdów Szynowych**. Stanowił on zaplecze naukowo-badawcze, projektowo-konstrukcyjne i wdrożeniowe w zakresie lokomotyw spalinowych i elektrycznych, wieloczłonów trakcyjnych (elektrycznych i spalinowych), wagonów osobowych i towarowych różnych typów, a także wagonów motorowych, autobusów szynowych i pojazdów specjalnych. Wydawał własny kwartalnik „Pojazdy Szynowe”. W 1975 roku zatrudniał ponad 600 osób.

Do upadku komunizmu Ośrodek mógł pochwalić się projektami 281 pojazdów szynowych (205 wagonów towarowych, 43 wagony osobowe, bagażowe, pocztowe i ogrzewcze, 27 lokomotyw i wagonów silnikowych, a także 6 tramwajów). Niemal cała produkcja polskiego przemysłu taboru kolejowego oparta była na dokumentacji konstrukcyjnej opracowanej w poznańskim Ośrodku.

**Od IPS „TABOR” do Łukasiewicza**

20 kwietnia 2000 roku OBRPS został przekształcony w **Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”**, stając się jedynym w Polsce instytutem badawczym, który w kompleksowy sposób prowadzi prace nad rozwojem, badaniami i certyfikacją pojazdów szynowych. Tylko on miał pełne uprawnienia do prowadzenia wszelkich badań i certyfikacji pojazdów szynowych.

Po powstaniu Sieci Badawczej Łukasiewicz (1 kwietnia 2019 roku) „TABOR” stał się jednym z pięciu jej instytutów w Poznaniu. Na początku 2022 roku placówki te połączyły się, tworząc Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny.

Dziś Łukasiewicz – PIT zajmuje się rozwojem pojazdów szynowych – projektowaniem, automatyką i badaniami symulacyjnymi – zajmują się grupy badawcze w Centrum Nowoczesnej Mobilności. Centrum Badań Laboratoryjnych przejęło badania tych pojazdów – mechaniczne, elektryczne i środowiskowe. Wyodrębniono też dwie kolejowe spółki: PIT Industry zajmuje się produkcją m.in. urządzeń do układów hamulcowych pojazdów szynowych, a PIT Certification – certyfikacją i inspekcją tych pojazdów.