

Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/83164,Kapcia-Piotr.html>
2021-12-09, 07:23

Kapcia Piotr

KAPCIA Piotr (12 II 1901, Jaworzno – 14 XII 1966, Chrzanów), konstruktor lokomotyw. Urodził się w rodzinie górniczej, jego rodzicami byli Karol i Agata z domu Perończyk.

W latach 1906–16 ukończył w Jaworznie szkołę powszechną i trzyklasową szkołę przemysłową. Od 1915 pracował jako praktykant techniczny w Centralnych Warsztatach Jaworznickich Kopalń Węgla. Powołany do WP w II 1920 został przeszkolony artyleryjsko i jako plutonowy puszkarz II klasy kierował ruchem maszynowym w Warsztatach Artyleryjskich Zbrojowni nr 5 w Przemyślu, a od 1922 jako mechanik w parowozowni PKP w Szczakowej. Następnie, od 1923 uczył się w Państwowej Szkole Przemysłowej w Bielsku kształcącej mistrzów przemysłowych, a od 1925 związał się z Biurem Technicznym „Fabloku” w Chrzanowie jako stażysta, od 1926 technik-konstruktor, a od 1928 (po korespondencyjnym uzyskaniu matury i przeszkoleniu w Tow. Kursów Technicznych we Lwowie) jako starszy konstruktor i kierownik grupy.

W latach 1926–36 samodzielnie zaprojektował wiele podzespołów parowozów wąskotorowych typu: W1A (600 mm) dla Pińczowskiej Kolei Dojazdowej (1926); kocioł parowozu W2A dla Ministerstwa Spraw Wojskowych (1928); W4A (750 mm) dla Ministerstwa Komunikacji (1928); W1K (750 mm) dla kolei łotewskich (1930); był również autorem konstrukcji parowozu wąskotorowego typu W6A (1000 mm) dla Kopalń Skarbowych na Górnym Śląsku (1930). Projektował części normalnotorowego parowozu przemysłowego T3C dla „Skarbofermu” (1929); rekonstrukcję tego parowozu z kotłem na parę przegrzaną i hamulcem powietrznym Westinghouse’a dla Zakładów Chemicznych w Toruniu (1929); oraz rekonstrukcję parowozu normalnotorowego T2A dla Huty „Bankowej” w Dąbrowie Górniczej (1930). Zaprojektował również budkę maszynisty

parowozu pospiesznego Pt31 (1931), a także skrzynię wodną i węglową tendra 32D36 (z urządzeniem do przesuwania węgla) parowozu w otulinie aerodynamicznej Pm36 (1936). Brał udział w opracowaniu niemieckiej dokumentacji licencyjnej Deutza i przygotowaniu produkcji w „Fabloku” normalnotorowych i wąskotorowych manewrowych lokomotyw spalinowych. W latach 1929–34 opracował licencyjną dokumentację kopalnianych lokomotywy spalinowych Deutza: typu 1DK o mocy 40/44 KM; 2DK, o mocy 25/28 KM; 3DK, o mocy 25/28 KM, z urządzeniem przeciwwiskrowym w wydmuchu spalin dla kopalń gazowych oraz 4DK, o mocy 45/50 KM, z rozrusznikiem na sprężone powietrze. Brał również udział w opracowaniu dokumentacji dwuosiovej, normalnotorowej lokomotywy spalinowej 5DL, o mocy 100/110 KM. Zyskał uznanie niemieckich inżynierów, gdy przekonstruował przekładnię Deutza dostosowując do dwóch grup szybkości – manewrowej i liniowej. Lokomotywę 5DL z dwuzakresową przekładnią zbudowano dla Fabryki „Lignoza” (1938). W latach 1927–37 był autorem konstrukcji wszystkich spalinowych walców drogowych (z niemieckimi silnikami Deutza) typu 1W i 2W, trzykołowego walca 4W, 5W i 6W oraz trzykołowego walca drogowego z dyferencjałem dla Bułgarii. W 1931 wykonał również trzy niezrealizowane projekty elektrowozów dla PKP do obsługi węzła kolejowego warszawskiego, w różnych wariantach systemu zasilania. W 1933 wykonał dla Państwowych Zakładów Inżynierii projekt specjalistycznego przyrządu do obróbki tylnych mostów i cylindrów silników samochodów Polski Fiat. W różnych okresach wykonywał również wiele projektów narzędzi i oprzyrządowania warsztatowego, w tym uchwytów samocentrujących do obrabiarek. W 1934 skonstruował pierwsze urządzenie do prób nastawiaczy klocków hamulcowych SAB, zaś rok później zaprojektował dla PKP wózki montażowe do układania toru kolejowego własnej konstrukcji. W 1939 wykonał projekt dźwigu do schronu dla fortecznej adaptacji działła polowego kalibru 75 mm. Podczas okupacji do X 1942 pracował nadal w „Fabloku”, m.in. projektując parowóz wąskotorowy typu „Solvay” (na tor 600/750 mm) budowany tam dla zakładów przemysłowych w okupowanej Polsce.

K. nie zastosował się do zarządzeń niemieckich władz okupacyjnych rekrutujących radioodbiorniki i broń myśliwską. Zadenuncjowany i poszukiwany przez gestapo, ukrywał się pod nazwiskiem Stanisław Jastrzębski, pracując w fabryce w Prusach na Podkarpaciu, od IX 1943 w Fabryce Maszyn i Konstrukcji Żelaznych S.A. „Molitor” w Krakowie, gdzie zaprojektował nowoczesną młocarnię i prasę mechaniczną, a od IV 1944 kierując młynem parowym w Książu Wielkim.

W II 1945 powrócił do pracy w „Fabloku”. W 1946 opracował pierwszy powojenny projekt normalnotorowego przemysłowego parowozu „Baziel” z możliwością łatwej adaptacji do pracy na torze wąskotorowym 900 mm i 1000 mm. Był kierownikiem odbioru techniczno-fabrycznego (1946–49), a także nauczycielem w Gimnazjum i Liceum Przemysłowym w Chrzanowie oraz nauczycielem i kierownikiem Szkoły Przemysłowej Ośrodka Szkoleniowego Zawodowego „Fabloku” w Chrzanowie (1946–48). 9 III 1951, na podstawie wieloletniego dorobku konstruktorskiego, po zdaniu egzaminów, Państwowa Komisja Weryfikacyjno-Egzaminacyjna na Stopień Inżyniera przy Politechnice Śląskiej w Gliwicach nadała K. dyplom inżyniera mechanika.

W okresie powojennym K. był jednym z niewielu konstruktorów z tak o dużym doświadczeniem w zakresie projektowania i budowy pojazdów trakcji spalinowej. Od 1949 kierował grupą, a później działem konstrukcji pojazdów trakcji spalinowej. Był głównym konstruktorem pierwszych powojennych lokomotyw spalinowych małej mocy – normalnotorowych typu Ls40 (zbudowano 581 sztuk) i wąskotorowych typu WLs40 i 2WLs40 (zbudowano 2361 sztuk). Pod jego kierunkiem projektowano również: sprzężarki przemysłowe i trakcyjne, wagonowe sprzęgi samoczynne kolei sowieckich typu SA-3 (do budowanych dla ZSRS parowozów Er i wagonów 53W) oraz trzyosiowe wózki do górniczych elektrowozów 2E, produkcji „Pafawagu” we Wrocławiu, przeznaczonych do obsługi magistrali piaskowej Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. K. był autorem udoskonalenia technicznego „zmiana konstrukcji odlewu przedniej pokrywy cylindra parowozu”, opublikowanego 12 X 1951 w „Wiadomościach Urzędu Patentowego”. W połowie lat 50. miał również duży

udział w modyfikacji dokumentacji części i podzespołów oraz budowie w „Fabloku” prototypu lokomotywy Lwe55-001 (typ 1D-Ls300, późniejsza seria PKP SM30), zaprojektowanej przez CBK PTK w Poznaniu, a także w uruchomieniu seryjnej produkcji tych pojazdów.

K. był piłsudczykiem i przedwojennym członkiem PPS. W okresie powojennym był członkiem Rady Zakładowej „Fabloku” (1945–48), pełniąc funkcję jej wiceprzewodniczącego, a także prezesem Kasy Samopomocy Pracowników „Fabloku”, członkiem Komisji Usprawnień oraz Komisji Rozjemczej Ubezpieczalni Społecznej w Chrzanowie. Będąc porywczego charakteru, podczas zebrania zjednoczeniowego PPS–PPR w 1948 rzucił legitymację i wyszedł z sali. Był intensywnie zmuszany do współpracy z UB w sprawie współtowarzyszy wykluczonych z PPS (ostatecznie odmówił w 1952). Zmarł krótko po przejściu na emeryturę.

Wydawnictwo Pamiątkowe Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce Sp. Akc. z okazji wykonania 500-ej lokomotywy, Kraków 1932; „Wiadomości Urzędu Patentowego”, nr 6, 1951 r., s. 844; Archiwum Politechniki Śląskiej w Gliwicach: akta osobowe, sygn. 31102; Relacja córki K. z 28 X 2018; Archiwum IPN, sygn. Kr 00142/1; Relacja emerytowanego pracownika „Fabloku” inż. Tadeusza Trytki z 15 VIII 2018.

Zbigniew Tucholski

[Poprzedni](#)
[Następny](#)