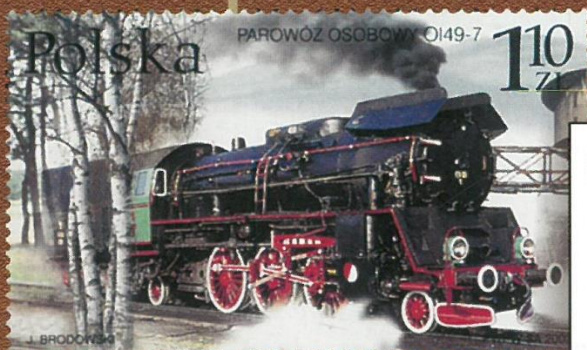


1857



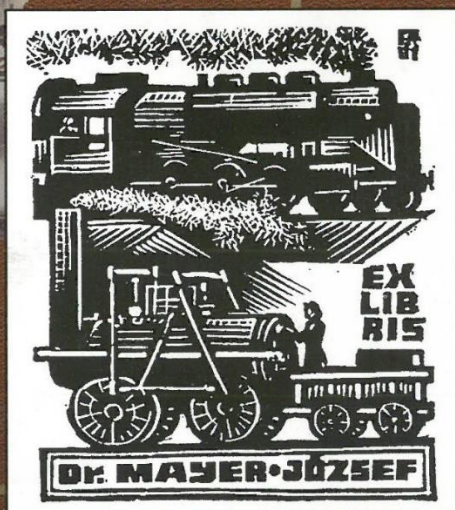
2007

# WYSTAWA OKOLICZNOŚCIOWA



FILATELISTYKA

EXLIBRIS



KATALOG





Okolicznościowa wystawa  
filatelistyczna i ekslibrisu

# 150 LAT STACJI KOLEJOWEJ TARNOWSKIE GÓRY

---

16 - 17 czerwca 2007

---



Tarnogórskie Centrum Kultury  
ul. Sobieskiego 7

---

Wystawa czynna codziennie od 10.00 do 18.00

---

## Układ katalogu

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Komitety organizacyjny wystawy .....  | 3   |
| Program wystawy .....                 | 4   |
| Dokumentacja wystawy .....            | 5-6 |
| Słowo wstępne .....                   | 7   |
| Spis wystawców i ich eksponatów ..... | 8   |

### **Artykuły okolicznościowe:**

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Rys historyczny kolei żelaznej<br>w Tarnowskich Górach .....              | 9  |
| Kolej na świecie i w Polsce - kalendarium .....                           | 18 |
| Kolejnictwo w filatelistyce.<br>Kolej na znaczkach pocztowych .....       | 24 |
| Ekslibris Ryszarda Bandosza.<br>Ekslibrisowe fascynacje - czar pary ..... | 29 |
| Opracowanie katalogu i innych wydawnictw .....                            | 40 |





## **ORGANIZATOR WYSTAWY**

### **Komitet Organizacyjny Obchodów 150 lat stacji kolejowej Tarnowskie Góry**

**Grzegorz Skarwecki**

*Dyrektor PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych  
w Tarnowskich Górach*

**Antoni Witkowski**

*Dyrektor PKP CARGO S.A.  
Zakład Przewozów Towarowych  
w Tarnowskich Górach*

**Marek Sobala**

*Dyrektor PKP CARGO S.A. Zakład Taboru Katowice*

• • •

### **Koło Filatelistyczne Nr5 PZF o/Bytom**

**Marek Broniec**

*Prezes Koła*

## **KOMITET ORGANIZACYJNY WYSTAWY**

Przewodniczący

**Ryszard Lerch**

Sekretarz

**Franciszek Sołga**

Członkowie

**Ryszard Bandos**

**Paweł Lisek**

**Romuald Cogiel**

**Henryk Biały**



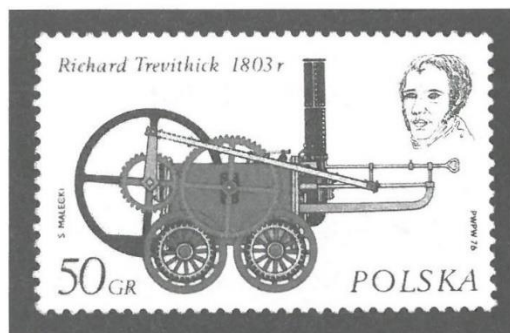
## PROGRAM WYSTAWY

### **16.06.2007**

- 10.00 Otwarcie wystawy dla zwiedzających.
- 12.30 Uroczyste otwarcie wystawy przez Prezesa PKP S.A.
- 13.00 Uruchomienie stanowiska sprzedaży walorów filatelistycznych i datowanie kasownikiem okolicznościowym.
- 18.00 Zamknięcie sali wystawowej.

### **17.06.2007**

- 10.00 Otwarcie wystawy dla zwiedzających.
- 18.00 Zakończenie wystawy. Wręczenie pamiątek powystawowych.





# Dokumentacja filatelistyczna wystawy

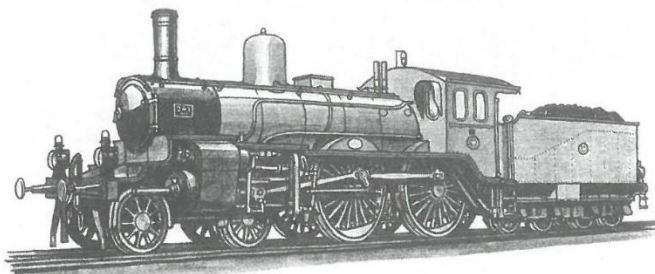
## Kasownik okolicznościowy



Projekt - Franciszek Sołga i Ryszard Lerch. Opracowanie graficzne - AFT Studio  
Rysunek przedstawia parowóz pruski S3 eksploatowany na PKP jako Pd1

## Wydawnictwa okółowystawowe - koperty, karty

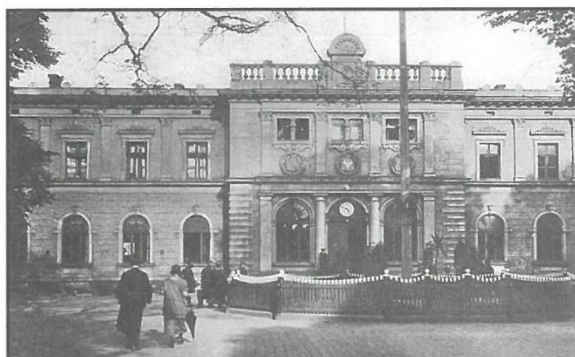
### Nadruk na kopercie



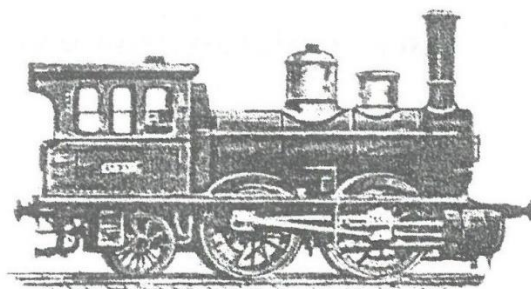
Parowóz pruski S3 budowany w latach 1892 -1905 jako pociąg ekspresowy. Na PKP oznaczony jako Pd1, eksploatowany do 1951r. Dane techniczne :

Moc 400 kW · Prędkość maksymalna 100 km/h · Długość całkowita - 10 300 mm · Powierzchnia ogrzewalna - 118 m<sup>2</sup> · Ciśnienie pary w kotle - 12 atm. · Średnica kół napędnych - 1980 mm · Masa parowozu bez tendra - 50,5 t · Największy nacisk osi - 15,5 t

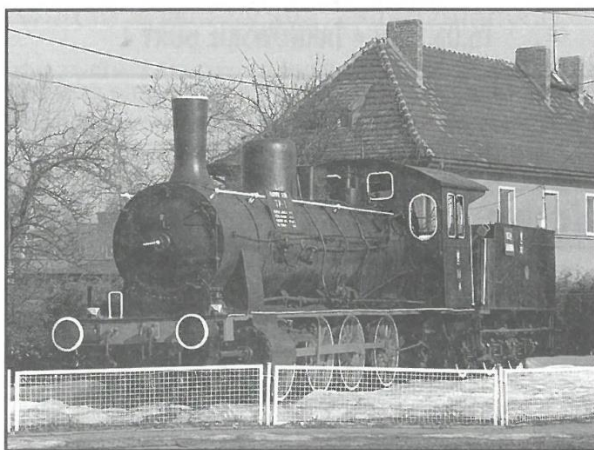
### Nadruk na kartach beznominałowych



Dworzec z początku XX w. Budynek w stylu neorenesansowym pokryty zewnątrz żółtymi, glazurowanymi cegłami, oddany do użytku 10 października 1888 r. Na frontonie nad wejściem herby Wrocławia, Tarnowskich Gór, w środku był zegar, a dziś jest orzeł.

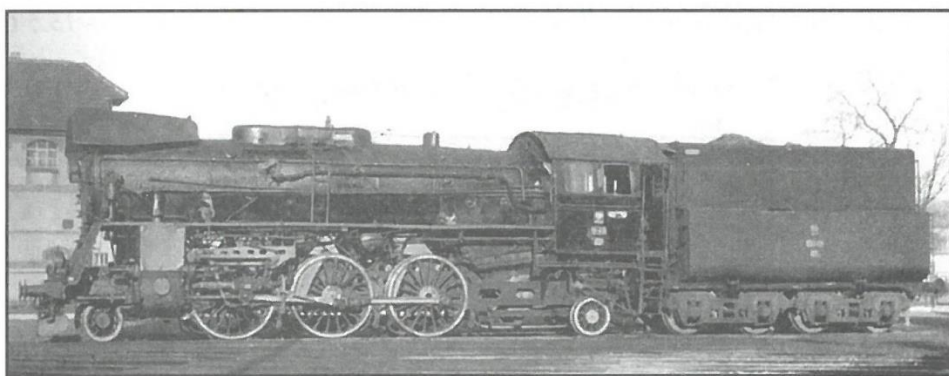


Parowóz firmy Borsig z Berlina z drugiej połowy XIX w o układzie osi 0-2-1. Prędkość maks. 50 km/h, Przeznaczony do ruchu towarowego i osobowego.



Parowóz Tp1-18 firmy Schwarzkopf Berlin. Rok budowy 1900, tendra 1904. Jedyny zachowany egzemplarz tej serii w Polsce. Stoi przed budynkiem dawnego Technikum Kolejowego w Tarnowskich Górach. Parowozy Tp1 (pruskie oznaczenia G7) budowane w latach 1893 - 1917, pierwszy parowóz towarowy o 4 osiach napędnych. Dane techniczne:

*Ciśnienie pary w kotle - 12 atm. · Prędkość maksymalna - 45 km/h · Masa służbowa - 88,5 t  
Średnica kół napędnych - 1250 mm · Powierzchnia ogrzewalna - 149,4 m<sup>2</sup> · Długość całkowita - 16 613 mm.*



Lokomotywy serii Ol49 były ostatnimi parowozami pasażerskimi, jakie dostarczono PKP. Przeznaczone były do obsługi pociągów osobowych i lekkich pociągów pospiesznych, również na liniach o słabszej nawierzchni. Pierwszy egzemplarz oddano do eksploatacji w 1951 roku.

*Ciśnienie pary w kotle - 16 atm. · Prędkość maksymalna - 100 km/h · Masa służbowa - 144,9 t · Średnica kół napędnych - 1750 mm · Powierzchnia ogrzewalna - 162,9 m<sup>2</sup>  
Długość całkowita - 20 675 mm*



Znaczki pocztowe - małe kawałki papieru, o różnych kształtach, są dla filatelistów bogatym źródłem inspiracji i motywacją do pogłębiania swej wiedzy. Aby podzielić się tą wiedzą z innymi budujemy ekspozycje filatelistyczne o różnorodnej i bogatej tematyce, pokazując tradycje historyczne i współczesny dorobek człowieka we wszystkich dziedzinach życia.

Jubileusz 150 lat Stacji Kolejowej Tarnowskie Góry - jest okazją do przypomnienia sobie lub dopiero poznania historii kolei na świecie, w Polsce i w naszym mieście - mieście kolejarzy. Na wystawie pokazywane są ekspozycje przedstawiające kolejnictwo na różnych walorach filatelistycznych i na ekslibrisie.

Kolej - to czar buchającej pary i dymiących parowozów, piękno nowoczesnych pojazdów elektrycznych i magnetycznych, zachwycających budowli i obiektów inżynierskich związanych z kolejnictwem. Wszystko to zapisane na niepozornych kawałkach papieru chcemy przedstawić na naszej wystawie. Zachęcamy do jej zwiedzania.

Życzę wystawcom i organizatorom, by ich inicjatywa i trud przyczyniły się do dalszego rozwoju ruchu filatelistycznego i ekslibrisu, a zwiedzającym poszerzenia wiedzy i miłych wrażeń.

### **Marek Broniec**

*Prezes Koła Filatelistycznego Nr 5  
w Tarnowskich Górach*





## Wystawcy i ich eksponaty

### Eksponaty filatelistyczne

**Franciszek Sołga**

1. Parowozy XIX wieku
2. Lokomotywy
3. Elektrowozy
4. Kolej niekonwencjonalna

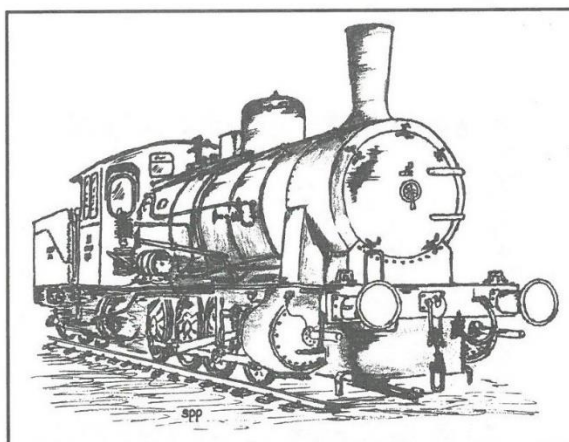
**Ryszard Lerch**

Świat kolei

### Ekslibrisy

**Ryszard Bandosz**

Ekslibrisowe fascynacje - czar pary



# RYS HISTORYCZNY KOLEI ŻELAZNEJ W TARNOWSKICH GÓRACH

*Ryszard Lerch*

Tarnowskie Góry - miasto gwarków i kolejarzy. Kolejarzy już od 150 lat. A były przesłanki, aby taką rocznicę świętować już dawno temu. To przecież tutaj po raz pierwszy na kontynencie zastosowano maszynę parową do odwadniania kopalń. Wydobyty urobek transportowano na znaczne odległości wozami ciągnionymi przez konie.

Na przełomie XVIII i XIX wieku po udoskonaleniu szyn, nastąpił na początku w Anglii, a potem w innych krajach, znaczny wzrost transportu po drodze szynowej, kosztem drogi bitej. Pojazdy ciągnięte były dalej przez konie, stąd nazwa tego rodzaju transportu koleją konną. Pomimo tego była ona jednak dalej mało wydajna. W Anglii, gdzie wynaleziono maszynę parową, poszukiwano rozwiązań, które pozwoliłyby na zastosowanie pary również do napędu pojazdu. Maszyna taka zastąpić miała mało wydajne i drogie w utrzymaniu konie.

Niecałe ćwierć wieku po pierwszych próbach uruchomienia kolei w Anglii, zainteresowanie tym środkiem transportu wśród kupców i przemysłowców śląskich było bardzo duże. W 1827 roku F. T. Krause opracował plan budowy kolei konnej, która połączyć miała Górny Śląsk z rzeką Odrą, skąd urobek śląski miał być dalej transportowany drogą wodną. Kolej ta miała przebiegać między innymi przez Tarnowskie Góry, Bytom, Chorzów, Gliwice. Rząd pruski nie wyraził jednak zgody na realizację tego planu. Nieustępliwy F. T. Krause nie poprzestawał w działaniach na rzecz zbudowania linii żelaznej na Śląsku. W 1830 roku zaproponował rządowi połączenie Tarnowskich Gór z Odrą przez most na rzece Mała Panew, w 1834 roku połączenie Wrocławia z Krakowem przez Tarnowskie Góry i Mysłowice, a w 1836 roku kolejne dwa warianty: Górny Śląsk - Wrocław - Berlin i Górny Śląsk - Wrocław - Drezno. Projekty te nie uzyskiwały jednak poparcia u ministra spraw wewnętrznych w rządzie pruskim - Rothera, zwolennika wodnych dróg transportowych i pozostawienia kolei dla firm prywatnych. Taka postawa czołowego ministra rządu pruskiego spowodowała, że kolej do Prus trafiła stosunkowo późno. Na wniosek kupców, przemysłowców i włodarzy miast śląskich 3 czerwca 1836 roku utworzono komitet założycielski Towarzystwa Kolei Górnośląskich, który przystąpił do opracowywania koncepcji kolei wokół Wrocławia i połączenia tego miasta z Górnym Śląskiem. Jeszcze przed oficjalnym powołaniem Towarzystwa (5 kwietnia 1841 roku) wykonano pomiary geodezyjne na proponowanej przez F. T. Krausego linii przez Ozimek, Tarnowskie Góry i Mysłowice, ale z powodu trudnych warunków terenowych projekt ten odłożono, wytyczając trasę blisko Odry, przebiegającą przez główne miasta przemysłowe i docierającą do Bierunia. O kolei żelaznej przebiegającej przez Tarnowskie Góry trzeba było zapomnieć na około 15 lat.

Głównie za sprawą hrabiego Andrzeja Renarda, właściciela huty w Zawadzkiem, który dla rozwoju swoich zakładów potrzebował efektywniejszych połączeń z Dolnym i Górnym Śląskiem, powstał we Wrocławiu w 1856 roku komitet założycielski Opolsko-Tarnogórskiej Spółki Kolejowej. W jego skład wchodził oczywiście hrabia Renard oraz Hugo Fürst zu Hohenlohe ze Sławięcic, Adolf książę Hohenlohe z Koszęcina, Victor von Ratibor z Rud Raciborskich oraz baron von Auschwitz z Wrocławia.



wia. Naczelnym i pierwszym zadaniem powstałego towarzystwa było wybudowanie linii kolejowej łączącej Opole z Tarnowskimi Górami. Dekret królewski zezwalający na budowę linii towarzystwo otrzymało 1 grudnia 1856 roku, ale prace budowlane rozpoczęły się wiosną pół roku wcześniej. Pozwoliło to na przyjazd do Tarnowskich Gór z Zawadzkiego w dniu **12 lutego 1857 roku** pierwszego pociągu towarowego. 24 stycznia 1858 roku cała linia Tarnowskie Góry - Opole została oddana do eksploatacji. Wraz z uruchomieniem linii kolejowej w 1857 roku oddano do użytku pierwszy budynek dworcowy zbudowany według prostego projektu z surowej cegły i który po wielu przebudowach w następnych latach stoi do dziś. Na potrzeby budowanej linii, przy torze do Opola, powstała już w 1856 roku dwustanowiskowa parowozownia. Służyła później między innymi jako stacja wodna, elektrownia, obecnie po przebudowie mieści się tam stolarnia. Początkowo ruch osobowy na Kolei Opolsko-Tarnogórskiej rozwijał się bardzo powoli. W 1861 roku kursowały tylko dwie pary pociągów. Później, po wprowadzeniu pocztowych systemów kurierskich z przewozem osób oraz uzgodnieniu w 1864 roku rozkładów jazdy z Koleją Górnośląską, znacznie wzrosły przewozy pasażerskie.



*Pierwsza parowozownia z 1856 roku.*

Na potrzeby transportu kruszców bądź półfabrykatów z tarnogórskich zakładów przemysłu górniczego i hutniczego i połączenia z sąsiednimi ośrodkami przemysłowymi, Towarzystwo Kolej Górnośląska uznało miasto Tarnowskie Góry za punkt wyjścia do rozbudowy sieci kolei wąskotorowej, które były tańsze i w budowie i w eksploatacji. W 1857 roku uruchomioną budowaną przez 4 lata pierwszą na Górnym Śląsku linię wąskotorową o łącznej długości 110 km. Biegła ona z Tarnowskich Gór przez Karb do Wirka i posiadała liczne odgałęzienia.

Kolej Górnośląska rozbudowywała również koleje normalnotorowe. Połączenie z Bytomiem Tarnowskie Góry uzyskały 15 września 1859 roku poprzez linię długości 17 km przebiegającą przez Bobrowniki, wzgórze Segiet, Suchą Górę, Karb, Bytom do Chebzia. Tor ułożony był równolegle do linii wąskotorowej.

W 1868 roku (w literaturze występuje też rok 1862) Towarzystwo Kolej Opolsko-Tarnogórskiej zmienia swoją nazwę. Związane jest to z rozszerzeniem swej działal-



*Parowozownia na cztery parowozy z 1870 roku.*

ności. Od tego czasu firma zwana jest pod nazwą Towarzystwo Kolej Prawego Brzegu Odry. Drugą parowozownię w Tarnowskich Górach wybudowano dla Kolei Prawoodrzańskiej w południowej części stacji (obecnie odcinek łączności koło wiaduktu drogowego). Stacjonowały tam pierwsze cztery parowozy. Obok wybudowano nowy budynek dworcowy wraz z poczekalnią.



W 1870 roku oddano do ruchu linię kolejową jednotorową łączącą Tarnowskie Góry z Dziedzicami przez Szarlej, Szopienice Murcki. Odcinek Tarnowskie Góry - Bytom oddano do eksploatacji w listopadzie 1868 roku. Był to dalszy ciąg linii Wrocław - Kluczbork - Fosowskie. 26 lipca 1869 roku Tarnowskie Góry uzyskały kolejne połączenie z Bytomiem przez Nakło Śląskie, Radzionków i Szarlej. W 1876 roku zatrudnionych na stacji było 20 urzędników i stacjonowało 6 parowozów. W 1881 roku rozpoczęto budowę linii pierwszorzędnej Kluczbork - Lubliniec - Tarnowskie Góry, którą w całości oddano do eksploatacji w kwietniu 1884 roku.

Eksploatacja tych linii, zarówno towarowa jak i osobowa, wymuszała konieczność budowania układów rozrządowych umiejscowionych w rejonie dworca jak i przygotowania nowych obiektów na zwiększające się potrzeby przewozowe.

Po upaństwowieniu w 1884 roku towarzystw kolejowych administrację śląskiej kolei przejął Królewsko-Pruski Zarząd Kolejowy (Kgl. Preussische Eisenbahn-Verwaltung - KPEV), który przystąpił do rozbudowy stacji kolejowej w Tarnowskich Górach, aby przystosować ją do roli stacji rozrządowej dla górnośląskich kopalń węgla. Zadania tego podjął się Inspektor Kolejowy nazwiskiem Stimm - tarnogórzanin, który wykazał tu swój kunszt budowlany i organizacyjny. W dowód uznania za osiągnięte wyniki KPEV powołało go na stanowisko dyrektora naczelnego stacji kolejowej miasta Hanover. W latach 1880 - 1884 ułożono 18 nowych torów rozrządowych do formowania pociągów towarowych i zastąpiono oświetlenia gazowe wszystkich rozjazdów światłem elektrycznym. W 1887 roku oddano do ruchu nowoczesną jak na owe czasy parowozownię wachlarzową na 16 stanowisk. Mieści się ona na terenie obecnej lokomotywowni. Początkowo było tu 21 parowozów. W 1888 roku w pogotowiu stało już 36 parowozów, które obsługiwały prawie 100 pociągów przechodzących przez Tarnowskie Góry. Tuż za halą wachlarzową już w 1889 roku stała „szopa” prostokątna na 12 parowozów. Składała się ona z trzech części, w środku przesuwница z której zjeżdżało się na 6 stanowisk po każdej stronie. Oba obiekty są do dziś eksploatowane, choć mają inne przeznaczenie. Coraz większa liczba parowozów stacjonujących w Tarnowskich Górach wymusiła budowę nowej wieży wodnej, którą oddano do użytku w czerwcu 1889 roku. Znajduje się ona do dziś obok hali wachlarzowej parowozowni. Po wybudowaniu mieściła 300 metrów sześciennych wody, a po późniejszej przebudowie 500 metrów sześciennych. Zwiększające się przewozy osobowe wymusiły decyzję budowy nowego budynku dworcowego. Jego budowę rozpoczęto w 1886 roku według projektu wrocławskiego architekta R. Lönscha, zakończono 26 marca roku następnego, ale do pełnego użytku oddano 10 października 1888 roku. Budynek wybudowany w stylu neorenesansowym, powstał kilkanaście metrów od pierwszego budynku dworcowego w kierunku północnym. Hala dworcowa ma długość 49 m a szerokość 17 m. Szerokie wejście i duża poczekalnia robiły wówczas wrażenie swoją wielkością i wysokością. Na frontonie dworca znajdują się trzy herby z lewej Wrocławia, z prawej Tarnowskich Gór, w środku orzeł polski. Wcześniej w miejscu orła był zegar, a co jeszcze wcześniej - pozostaje tajemnicą do wyjaśnienia dla wszyst-



Dworzec. Zdjęcie z początku XX wieku

Jego budowę rozpoczęto w 1886 roku według projektu wrocławskiego architekta R. Lönscha, zakończono 26 marca roku następnego, ale do pełnego użytku oddano 10 października 1888 roku. Budynek wybudowany w stylu neorenesansowym, powstał kilkanaście metrów od pierwszego budynku dworcowego w kierunku północnym. Hala dworcowa ma długość 49 m a szerokość 17 m. Szerokie wejście i duża poczekalnia robiły wówczas wrażenie swoją wielkością i wysokością. Na frontonie dworca znajdują się trzy herby z lewej Wrocławia, z prawej Tarnowskich Gór, w środku orzeł polski. Wcześniej w miejscu orła był zegar, a co jeszcze wcześniej - pozostaje tajemnicą do wyjaśnienia dla wszyst-



kich zainteresowanych przeszukiwaczy archiwów. Dla pokrycia zewnętrznych murów użyto żółtych, glazurowanych cegieł. Restaurację w nowym budynku przejął dotychczasowy restaurator dworcowy Adolph Soyka. W budynku zastosowano oświetlenie gazowe. Dojście przed budynkiem wybrukowano kamieniami aż do ulicy „Do Miasteczka”. Plac przed budynkiem urządzono jak park. Na wiosnę 1889 roku do parku przydworcowego został włączony cały teren starego dworca, aż po ulicę Starodworcową. W parku restaurator Soyka kazał urządzić letni pawilon piwny oraz wybudował piwnicę lodową. W gorących miesiącach letnich park przydworcowy był chętnie odwiedzany miejscem przez tarnogórzan. Oświetlenie elektryczne zostało założone na całej stacji na początku listopada 1888 roku przez firmę Siemens & Halske z Berlina. Do oświetlenia torów użyto 20 lamp po 13 amper i 6 lamp po 11 amper, a do oświetlenia budynku 2 lampy po 9 amper oraz 40 lamp żarowych. Instalacja oświetleniowa została odebrana przez policję budowlaną w dniu 3 stycznia 1889 roku i w nocy 3/4 stycznia oddano ją do normalnego użytku. W czerwcu 1889 roku, w związku z rozbudową torów na stacji wyburzono stary budynek dworca wraz z poczekalnią dawnej Kolei Prawoodrzańskiej. W tym czasie na stacji Tarnowskie Góry zatrudnionych było 192 urzędników kolejowych, pewna ilość pracowników pomocniczych i 300 robotników. Rok 1888 to początek budowy nowej linii łączącej Tarnowskie Góry z Bytomiem przez Radzionków i Karb i omijającej duże wzniesienie na odcinku Nakło - Szarlej. Ukończono ją w 1890 roku.

Kolej szynowa przyczyniła się do znacznego ożywienia gospodarczego w mieście. Kopalnie kruszców, huty i inne zakłady przemysłowe stały się poważnym klientem kolei. Podstawowymi materiałami, które w tym czasie przewożono koleją były wyroby metalowe, kruszce i drewno przeznaczone do wykonywania obudów górniczych. W latach 1858-1911 nastąpił znaczny wzrost przewozów lokalnych rudy żelaza i galmanu, które były wydobywane w tym okresie tylko w rejonie Tarnowskich Gór. Przewóz węgla w tym czasie to domena kolei wąskotorowych. Dostarczały one węgiel jako paliwo do eksploatowanych w kopalni „Friedrichsgrube” maszyn parowych oraz do hut w Strzybnicy, Lasowicach i Tarnowskich Górach

Na początku lat osiemdziesiątych XIX wieku nastąpiła dalsza rozbudowa sieci kolei wąskotorowej w rejonie Tarnowskich Gór. Zbudowana została w tym czasie przez Państwową Kolej Górniczą linia z Lasowic do Strzybnicy przy trakcji parowej. Jednocześnie uruchomiono kilka połączeń do dworca głównego kolei, aby umożliwić przeładunek rud metali, drewna i węgla do wagonów normalnotorowych. W latach 1892-1894 przedsiębiorca Siegheim zbudował 12-kilometrową linię z Lasowic do Bibieli przez Kowoliki i Miasteczko. Do linii tej podłączono fabrykę papieru „Hugo” i odkrywkową kopalnię rudy żelaza w Kowolikach oraz kopalnię rudy żelaza w Miasteczku.

W 1905 roku w budynku dawnego zarządu huty żelaza (róg ulicy Nakielskiej i Hutniczej) ulokowano Kolejową Inspekcję Ruchu.

Większe przewozy wymagały większych ilości taboru a ten z kolei wymagał miejsc do jego utrzymania. Dlatego w 1915 roku oddano do użytkowania nową halę parowozowni wybudowaną na planie prostokąta obok poprzedniej z 1889 roku. Tworzyły one jeden kompleks z pełnym procesem technologicznym napraw i utrzymania parowozów. Od 1922 roku przy parowozowni zorganizowano punkt napraw wagonów.

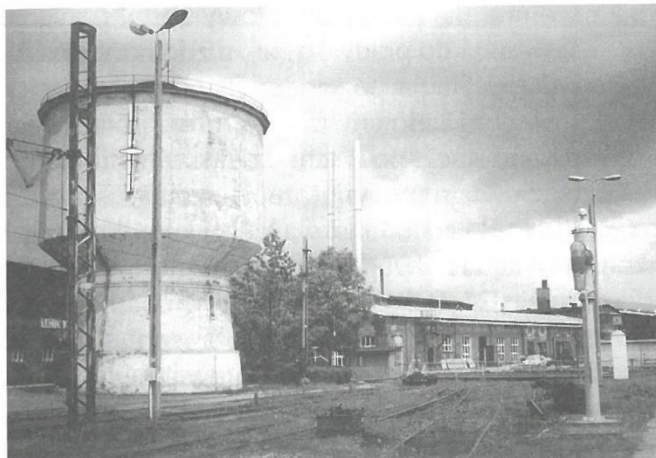
Znaczenie miasta jako ważnego węzła kolejowego w systemie komunikacyjnym odradzającego się państwa polskiego miało wzrosnąć dopiero po podziale Górnego Śląska w 1922 roku. Postanowienia Rady Ambasadorów sprawiły, że główne węzły



kolejowe Górnego Śląska: Gliwice, Bytom i Kluczbork pozostały poza granicami Polski. Tak więc Katowice i Tarnowskie Góry, jako stacje węzłowe, musiały przejąć główny ciężar pracy rozrządowej dla obsługi linii kolejowych Górnego Śląska. Po powstaniu w Katowicach Dyrekcji Kolei Państwowych, w Tarnowskich Górach utworzono urzędy: Ruchu, Maszynowy, Obrotu Handlowego. Mieściły się one w budynku, który przed I wojną światową zajmowała Kolejowa Inspekcja Ruchu. Ale sytuacja kolei w mieście nie była łatwa. Linia do Katowic prowadziła przez Bytom a do Poznania przez korytarz kluczborski (terytorium Republiki Weimarskiej). Zatem Deutsche Reichsbahn decydowała o możliwości ruchu i kosztach przewozu na liniach kolejowych łączących Tarnowskie Góry z resztą ziem polskich. Opołe, dokąd docierały pociągi przez Fosowskie, leżało za granicą, Kluczbork, dokąd dojeżdżały przez Lubliniec, także, ale - co gorsze - by dotrzeć do Katowic też trzeba było przekroczyć granicę. Praktycznie więc stacja w Tarnowskich Górach z węzła kolejowego stała się nagle podrzędną stacją lokalnego ruchu. Działania rządu skierowane były na to, aby rozbudować sieć połączeń komunikacyjnych Śląska z resztą kraju. W tym celu zamierzano rozbudować stację rozrządową Tarnowskie Góry do przepustowości 1100 wagonów na dobę. Kolejnym krokiem była budowa linii kolejowych okrążających terytorium niemieckie, by całkowicie uniezależnić się od polityki Deutsche Reichsbahn, uwidaczniającej się zwłaszcza dotkliwie w ustalaniu taryf osobowych i towarowych. Przejazd przez terytorium Niemiec zdecydowanie podwyższał koszty transportu, a więc i konkurencyjności przewożonych materiałów na rynkach zbytu. Wybudowano więc kilka odcinków. Linia Chorzów - Szarlej o długości 12 km, wychodząc z Chorzowa, okrążała węzeł bytomski i na stacji Szarlej łączyła się z północną linią kolejową. Odcinek ten otwarto dla ruchu towarowego i osobowego 1 grudnia 1925 roku. Dzięki niemu Tarnowskie Góry uzyskały bezpośrednie połączenie z Katowicami. W celu połączenia sieci kolejowej w dyrekcji katowickiej z dyrekcją poznańską i jednoczesnym obejściem niemieckiego Kluczborka, w 1925 roku rozpoczęto budowę w korytarzu polskim linii jednotorowej Kalety - Podzamcze. Otwarcie tej linii dla tymczasowego ruchu towarowego nastąpiło już w listopadzie 1927 roku.

W latach 20-tych XX wieku działała w Tarnowskich Górach Górnos Śląska Fabryka Wagonów SA, która w 1926 roku dawała zatrudnienie 192 osobom. Mieściła się ona w dawnym młynie Gustawa Guttmanna (G. Guttmann Mühle und Mehlhandlung), który znajdował się pomiędzy obecnymi ulicami Nakielską a Równoległą, tuż za Urzędem Kolejowym

Polska uzyskawszy dostęp do morza, praktycznie nie miała jednak okna na świat. Port w Gdańsku leżał na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, wprowadzie w polskim obszarze celnym, ale jednak w nieprzyjaznym Polsce organizmie politycznym. Stąd narodziła się koncepcja budowy portu w Gdyni, który mógł się rozwijać mając oparcie w śląskim zapleczu gospodarczym, gdyż ta dzielnica dostarczała większość to-



*Wieża wodna.*



warów przeładowywanych w Gdyni. Konsekwencją była więc koncepcja budowy bezpośredniego połączenia kolejowego. W 1926 roku rozpoczęto budowę tzw. magistrali kolejowej „Śląsk - Porty”. Ponieważ Polska nie miała własnych środków na finansowanie w całości takiej inwestycji uchwalał Sejm RP z 1931 roku linię tę przekazać w użytkowanie i dalszą budowę Polsko - Francuskiemu Towarzystwu Kolejowemu. 1 marca 1933 roku linia Herby - Gdynia przez Bydgoszcz została oddana do użytku. Rozrządzone pociągi z węglem wyjeżdżając z Tarnowskich Gór docierały do polskiego portu w Gdyni jadąc tylko po polskich torach.

Konsekwencją uruchomienia tych linii była rozbudowa i modernizacja stacji kolejowej w Tarnowskich Górach, którą zakończono na początku lat trzydziestych ubiegłego wieku. To tu zbiegały się praktycznie wszystkie wagony z towarami śląskimi, które miały być wywiezione z Polski drogą morską. Tu formowano z nich pociągi zdążające nad Bałtyk. Układ torowy został przygotowany do formowania pociągów 150 - osiowych i do pracy ciągłej, a zdolność przerobcza stacji wynosiła 4500 wagonów na dobę. Stacja po modernizacji pracowała w układzie próżny (dla kierunku południowego) i ładowny (dla kierunku północnego). Dla kierunku północnego zaprojektowano stację po wschodniej stronie linii Tarnowskie Góry - Kalety w układzie podłużnym dwugrupowym. Grupa przyjazdowa „A” i kierunkowo - odjazdowa z górką rozrządową „B”, natomiast dla kierunku południowego po stronie zachodniej tej linii, także w układzie dwugrupowym tj. grupy przyjazdowej „C” i grupy kierunkowo - odjazdowej „D”. Połączenie między grupami na obu kierunkach odbywało się przez tzw. „trójkąt”, który służył też do obracania kierunku czoła parowozu, dzięki czemu odciążono tory główne odjazd parowozów do i od pociągów. Stacja w tym układzie przetrwała do dnia dzisiejszego przechodząc kolejne etapy rozbudowy i modernizacji. W związku ze zwiększeniem zadań dla stacji, w ramach modernizacji miała powstać duża parowozownia z zapleczem, gdzie dokonywanoby bieżących napraw parowozów i wagonów, planu tego jednak przed wojną nie udało się zrealizować. Tu kompletowano załogi pociągów zdążających do Gdyni, a zatem należało tu stworzyć odpowiednie zaplecze i dla urzędników PKP, i dla drużyn konduktorskich (a trzeba pamiętać, że wówczas nawet pociągi towarowe miały kierowników i konduktorów). Na ich potrzeby wybudowano w 1936 roku noclegownię o 200 łóżkach mieszczącą się naprzeciwko budynku pierwszej parowozowni w Tarnowskich Górach.

Do zrealizowania powyższych zadań stacja potrzebowała setek rąk do pracy, dlatego też PKP stawały się głównym pracodawcą w mieście i okolicy. Zmieniło to strukturę zatrudnienia ludności miasta, a w pewnym zakresie również jego rangę. Tarnowskie Góry, niegdyś miasto przemysłowe, coraz bardziej były postrzegane jako węzeł kolejowy. Zwyciężały jego funkcje komunikacyjne, a kolejarze stawali się najważniejszą grupą zawodową.

Ostatnią linią wychodzącą z Tarnowskich Gór była wybudowana w 1942 roku przez Niemców linia Tarnowskie Góry - Żyglin - Siewierz - Zawiercie. W tym samym roku została również zakończona budowa grupy torów tzw. „Stalingrad”. W 1943 roku rozpoczęto budowę kolejnej hali parowozowni. Inwestycji tej Niemcy nie dokończyli. Została ona dokończona po wojnie, ale w znacznie mniejszej skali niż we wstępnym projekcie.

W latach 1943 - 1945 została zainstalowana na stacji pierwsza automatyczna centrala telefoniczna Siemens.

Po wyzwoleniu od roku 1945 zaczyna obowiązywać nowa struktura organizacyjna Dyrekcji Okręgowych Kolei. W jej ramach w Tarnowskich Górach zostają utwo-



rzony Oddział: Ruchowo-Handlowy, Mechaniczny, Drogowy, Elektrotechniczny. Pierwszym naczelnikiem Oddziału Ruchowo-Handlowego został Jerzy Zadurowicz, absolwent Wydziału Budowy Dróg i Mostów Politechniki Lwowskiej. Zadaniem jego było odbudowanie i uruchomienie węzła tarnogórskiego po zniszczeniach wojennych. Był on również wybitnym filatelistą i prezesem Śląskiego Stowarzyszenia Filatelistów. Pierwsze lata powojenne to również czas współzawodnictwa pracy. Tarnogórski maszynista parowozu Paweł Kocot (późniejszy naczelnik parowozowni i poseł na sejm) rzucił hasło oszczędzania węgla trakcyjnego przez drużyny parowozowe. Od 1951 roku po uprawomocnieniu zarządzeniem Ministra Komunikacji połączono Oddziały Ruchowo-Handlowy z Mechanicznym, tworząc Oddział Eksploatacyjny. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych przy punkcie obrządzania parowozów na grupie „D” stacji Tarnowskie Góry został postawiony wysokowydajny, żelbetowy zasobnik węglowy do nawęglania parowozów, dar rządu amerykańskiego. W latach siedemdziesiątych wybudowano w tym rejonie 2-torową halę, przeznaczoną głównie do naprawy parowozów serii Ty246. Od 1956 roku następuje kolejna zmiana organizacyjna w strukturach PKP. W miejsce dotychczasowych powstają Oddziały: Przewozów, Drogowy, Zabezpieczenia Ruchu i Łączności, Wagonownia, Parowozownia Główna.

Lata sześćdziesiąte to kolejny przełom w dziejach stacji Tarnowskie Góry. Przebudowane zostaje wnętrze budynku dworcowego. W roku 1962 do eksploatacji zostają wprowadzone lokomotywy spalinowe serii SM30 i SM 41 przeznaczone głównie do wykonywania prac manewrowych. Parowozownia zostaje przekształcona w Lokomotywownię. Na grupie odstawczej wagonów osobowych została wykonana jako jedna z pierwszych na Śląskiej DOKP myjnia taboru. Planowano przeprowadzenie kompleksowej modernizacji stacji. Projektantem był inż. Kazimierz Liberka. Ale nie udało się tego projektu w całości zrealizować. W latach 1964-1965 dobudowano grupę odjazdową OB na kierunku ładownym. Dla obsługi lokomotyw elektrycznych, które zaczęły kursować po magistrali węglowej od 28.11.1965 roku, wybudowano Punkt Przeglądów Kontrolnych z noclegownią dla drużyn trakcyjnych. W roku 1967 w hali naprawczej lokomotywowni odbyła się Akademia Okręgowa z okazji Dnia Kolejarza i po raz pierwszy w historii akademii w hali naprawczej zaszczyciły swoją obecnością najwyższe władze państwowe i resortowe. W roku 1968 do pracy w Tarnowskich Górach weszły pierwsze lokomotywy spalinowe serii ST44, których w okresie szczytowym Lokomotywownia Tarnowskie Góry posiadała ponad 115. Na potrzeby zwiększającej się ilości lokomotyw spalinowych konieczne było wybudowanie stacji paliw, którą w Tarnowskich Górach oddano w całości w 1971 roku. 19 grudnia 1968 roku zostaje utworzony i wcielony w struktury Lokomotywowni Specjalny Pociąg Ratunkowy wraz z dźwigiem EDK-1000.

29.12.1978 roku z Lokomotywowni wyjeżdża ostatni parowóz, któremu wykonano naprawę rewizyjną. Lata siedemdziesiąte to również dalsza rozbudowa i doposażanie wagonowni. To tutaj zastosowano po raz pierwszy na sieci PKP urządzenie do napraw wagonów typu „DONBAS”, prototypowe dźwigniki 4x25t czy wielostanowiskowy agregat spawalniczy (linia spawalnicza). 23.05.1974 roku po elektryfikacji linii kolejowej Tarnowskie Góry - Chorzów Batory, do Tarnowskich Gór od strony Bytomia wjechał po raz pierwszy elektryczny pociąg osobowy. W 1977 roku uruchomiono w lokomotywowni myjnię w układzie zamkniętym do mycia lokomotyw spalinowych ST44.

1.10.1975 roku dokonana została zmiana organizacyjna w strukturach PKP. Powstały Dyrekcje Rejonowe Kolei Państwowych (DRKP), a Tarnowskie Góry stały się siedzibą jednej z nich.



W roku 1980 została adaptowana na potrzeby obsługi i utrzymania elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt) hala obrządzania parowozów w rejonie grupy „D”, a 4 lata później na grupie odstawczej TG myjnia ezt.

W 1983 roku następuje kolejna zmiana organizacyjna w strukturach PKP. Zarządzeniem MK z dniem 31 marca uległy likwidacji DRKP, a w ich miejsce powołano dawną strukturę oddziałową, przy czym zamiast Oddziału Ruchowo-Handlowego powstały Rejony Przewozów Kolejowych (RPK). RPK w Tarnowskich Górach został rozwiązany z dniem 1 maja 1989 roku, a jego obowiązki przejęły RPK w Częstochowie i Gliwicach. Na początku 1984 roku utworzono w Tarnowskich Górach Oddział Zasilania Elektroenergetycznego.

W latach 1984 - 1986 przeprowadzono modernizację kierunku ładownego (grupy A-B-OB). Na układach torowych zastosowano hamulce torowe odstępowe i docelowe pozwalające na to, by staczane z góry rozrządowej wagony dojeżdżały do już stojących z prędkością 0-1,5 m/s. Powstała dwutorowa góra rozrządowa. Dokonano elektryfikacji grup A i OB. Po zakończeniu modernizacji kierunku ładownego, 1 czerwca 1987 zamknięto kierunek próżny i przystąpiono do prac rozbrojeniowych a od 1 lipca do prac ziemnych. Kompleksowa modernizacja tego kierunku została zakończona w styczniu 1989 roku. W jej trakcie wybudowano 46 torów, dwutorową górkę rozrządową, zabudowano hamulce torowe (4 odstępowe i 36 docelowe) z pełną infrastrukturą, nowe urządzenia zrk, wybudowano maszynownie i nastawnie. Modernizacja stacji Tarnowskie Góry stała się faktem.

Dzień 14 maja 1987 roku to zakończenie pewnej epoki w historii stacji Tarnowskie Góry. W ten dzień odbyła się ostatnia jazda rozkładowa pociągu osobowego na linii Tarnowskie Góry - Woźniki - Tarnowskie Góry przy trakcji parowej. Skład ciągnął parowóz Ty45-217 wyprodukowany w Chrzanowie 40 lat wcześniej i który całą swą służbę odbył w Tarnowskich Górach. Dziś jako pomnik techniki stoi na terenie Zakładu Taboru.

Początki lat dziewięćdziesiątych to kolejne zmiany w strukturach organizacyjnych wszystkich szczebli zarządzania w PKP. W 1991 roku likwidacji ulegają RPK ich obowiązki przejmują nowo powołane Stacje Rejonowe (ROS). Tarnowskie Góry otrzymała takie powołanie. W 1992 roku zlikwidowano Oddział Budynków w Tarnowskich Górach, jego funkcję przejął tutejszy Oddział Drogowy. W 1996 roku zostaje utworzona w Tarnowskich Górach komenda Rejonowa SOK. Rok 1997 przyniósł kolejną zmianę organizacyjną. 1 lipca utworzony został Zakład Taboru Tarnowskie Góry z połączenia Lokomotywni i Wagonowni. Na bazie ROS powstał Zakład Przewozów Towarowych. Z Oddziału Drogowego utworzono Zakład Linii Kolejowych. 1 września 1999 roku w ramach konsolidacji zakładów w spółkach, nastąpiło połączenie Zakładów Taboru Katowice i Tarnowskie Góry i powstaje Zakład Taboru Katowice z siedzibą w Katowicach. Obecnie w Tarnowskich Górach swoją siedzibę mają: Zakład Przewozów Towarowych Spółki PKP Cargo S.A. i Zakład Linii Kolejowych Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zaplecze warsztatowo-utrzymaniowe taboru trakcyjnego i wagonowego to sekcje Zakładu Taboru Katowice.

Kolejarze tarnogórcy mieli też duży wpływ na rozwój kultury w mieście. Przez długie lata jedyny istniejący tu dom kultury był pod patronatem kolei. W Domu Kultury „Kolejarz” odbywały się wszystkie ważne wydarzenia związane ze świętami kolejarskimi, tutaj bawili się kolejarze przy każdej nadarzającej się okazji, tutaj prowadzono działalność kulturalno-oświatową na rzecz wszystkich mieszkańców. W 1922 roku powstała z inicjatywy kolejarzy, ówczesnych działaczy i powstańców śląskich

P. Waloszczyka, W. Kochanka i T. Stefanika pierwsza w okręgu tarnogórskim orkiestra dęta. Pierwszym kapelmistrzem został F. Kowolik. W czasie II wojny zespół nie przerwał działalności, ale grał tylko na „uroczystościach kolejowych”. Po wojnie orkiestra brała udział w licznych koncertach, konkursach i przeglądach zespołów instrumentalnych, zdobywając szereg wyróżnień. W 1993 roku na Ogólnopolskim Festiwalu Orkiestr Dętych zorganizowanym przez Dyрекcję Generalną PKP zespół zajął II miejsce. Do dziś orkiestra uświetnia każdą uroczystość kolejową jak i miejską, choć występuje już pod patronatem miasta. W 1986 roku przy Domu Kultury „Kolejarz” zawiązał się chór mieszany „Kolejarz”, który podobnie jak orkiestra bierze czynny udział w wszelkich konkursach, licznych koncertach i zdobywa nagrody i wyróżnienia w kraju i za granicą. Dom Kultury „Kolejarz” został 1 stycznia 1998 roku przekazany miastu i pod nazwą Tarnogórskie Centrum Kultury kontynuuje działalność prowadzoną przez długie lata przez kolejarzy. Ważną rolę dla rozwoju ruchu turystycznego i sportowego wśród kolejarzy i ich rodzin odegrał, istniejący w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku w Tarnowskich Górach, Oddział Socjalny.

Jak widać z powyższego rysu historycznego, stacja Tarnowskie Góry w swych dziejach przechodziła różne koleje losu. Najpierw trudności w dotarciu kolei żelaznej do tego miasta, potem stopniowy rozwój ruchu towarowego i osobowego, ograniczenia w wyniku podziału politycznego po pierwszej wojnie światowej, rozkwit w okresie międzywojennym i latach polski ludowej. Szkoda, że wraz z modernizacją stacji rozrządowej w latach 80 tych XX wieku nie poszła pełna modernizacja linii głównych związanych z Tarnowskimi Górami, a więc kierunek Bytom, Herby Nowe, Lubliniec i Opole. Do dziś stacja rozrządowa Tarnowskie Góry pozostaje jedną z największych stacji towarowych na sieci PKP. Od lat 90-tych prawie całkowicie zamarł ruch dalekobieżny osobowy przebiegający przez nasze miasto (straciliśmy połączenia z wybrzeżem i górami). Pozostał tylko ruch lokalny dowożący pracowników do pracy w śląskich zakładach i młodzież do szkół. Pociągi zmierzające z sąsiednich miast do Tarnowskich Gór i odwrotnie na większości odcinków ledwo się snują. Aż łezka w oku się kręci, gdy spoglądając do rozkładów jazdy sprzed 100 lat stwierdzamy, że czas podróży z Lublińca, Opola, czy Bytomia był wtedy i jest dziś prawie ten sam.

*Materiały źródłowe na podstawie których opracowano artykuł :*

1. „Dzieje katowickiego okręgu śląskiego” praca zbiorowa pod redakcją Krzysztofa Soidy,
2. „Kronika miasta i powiatu Tarnowskie Góry” Jana Nowaka z 1927 r.
3. „Historia Tarnowskich Gór” pod redakcją Jana Drabiny.
4. „Dziennik Tarnogórski miejski i powiatowy” Paula Kłozego z lat 1883-1889.
5. Materiały konferencyjne na konferencję naukowo-techniczną „Postęp i przemiany w PKP - 1997”.
6. Archiwalia dostępne w Archiwum Miejskim Urzędu Miejskiego Tarnowskie Góry.
7. Internet.

Wszystkich zainteresowanych historią kolei żelaznej w Tarnowskich Górach i pragnących pogłębić swoją wiedzę, odsyłam do monografii na ten temat, która ukaże się jesienią bieżącego roku.





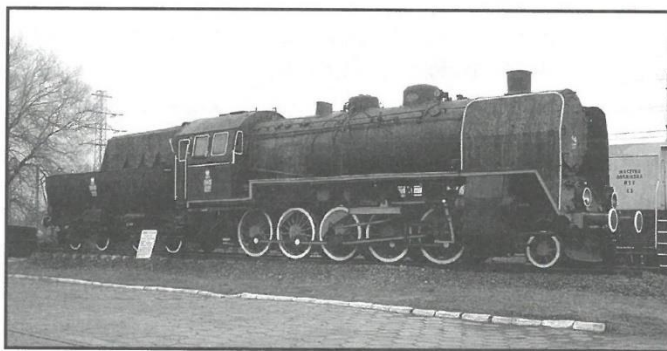
- 1556** Georgius Agricola podał pierwszy opis drewnianych torów wypukłych stosowanych w Niemczech do przewozu węgla i rud metali.
- 1640** W Newcastle (Anglia) obok najstarszej kopalni węgla kamiennego powstaje 15-kilometrowa linia z torem drewnianym.
- 1716** Drewniane tory kolejowe (podłużne belki) pokrywa się cienkimi płytkami z żelaza kutego.
- 1738** Pierwszy raz użyto szyn żelaznych w Anglii (Whitehaven), ułożonych na drewnianych belkach podłużnych.
- 1767** Powstaje prawdopodobnie pierwsza szyna kolei żelaznej zbudowana przez Brytyjczyka Reynoldsa.
- 1770** Nicolas Joseph Cugnot skonstruował pojazd napędzany parą, który rozwijał prędkość około 4-5 km/h. Jest to najstarszy udokumentowany przodek samochodu lub pojazdu kolejowego. Co kilkanaście minut pojazd musiał się zatrzymać. Podczas każdego takiego postoju pod kotłem (na gołej ziemi) rozpalano ognisko i czekano na wytworzenie odpowiedniej ilości pary, po czym ruszano w następną kilkunastominutową podróż.
- 1782** James Watt zbudował w pełni użyteczny silnik parowy.
- 1789** Szynę o przekroju grzybka (podobną do współczesnej) wprowadza Jessop.
- 1802** Richard Trevithick kończy budowę pierwszej na świecie lokomotywy parowej.
- 1803** Samuel Homfray w Płd. Walii „kojarzy” tory z lokomotywą parową i podejmuje ryzyko zastąpienia trakcji konnej przez parową.
- 1804** **13.02 Narodziny kolei żelaznej poruszanej trakcją parową.**  
Richard Trevithick uruchomił pierwszą przemysłową kolej z trakcją parowozową własnej konstrukcji po istniejącym torze długości około 13,5 kilometra łączącym Penydaren i Abercynon w Walii. Pociąg złożony był z lokomotywy i pięciu wagonów załadowanych urobkiem górniczym. Pod ciężarem maszyny (ok. 5 t) popękały żeliwne szyny.
- 1808** R. Trevithick zbudował w Londynie kolej parową „*Złap-mnie-jeśli-potrafisz*”, którą za opłatą woził publiczność po zamkniętym torze. Jego lokomotywa miała gładkie stalowe koła, przylegające szczelnie do płaskich metalowych szyn o rozstawie 1435 mm (kolej normalnotorowa).
- 1813** Wiliam Hedley zbudował pierwszy użyteczny pojazd jeżdżący po szynach o gładkiej powierzchni nośnej. Parowóz „Puffing Billy” miał napęd przeniesiony na koła za pomocą układu dźwigni i kół zębatach.
- 1814** Pojawił się pierwowzór współczesnych lokomotyw - parowóz „Mylord” stworzony przez Georga Stephensona, który swoje prace konstruktorskie skierował na poprawę wytrzymałości szyn, zwiększenie wydajności paleniska oraz zmianę rozkład ciężaru na poszczególne osie poprzez dodanie dodatkowych kół.

- 1818** Powstał projekt publicznej linii kolejowej do przewozu osób i towarów Stockton - Darlington na zamówienie właścicieli kopalń z zagłębia Durham.
- 1820** Bükenshov przy budowie szyny zastąpił żeliwo żelazem walcowanym.
- 1824** G. Stephenson otworzył pierwszą na świecie fabrykę lokomotyw w Newcastle.
- 1825 27.09** Uruchomiono pierwszą publiczną linię normalnotorową pasażersko - towarową o długości 18 km pomiędzy Stockton i Darlington w Anglii, wybudowaną przez George'a Stephensona. Parowóz „Active” ciągnął 12 wagonów z węglem i 22 pasażerami. Drogę przebyto w 65 minut.
- 1826** W Pensylwanii wybudowano pierwszą kolej konną „Granit Railway”, na której 4 lata później wprowadzono trakcję parową.
- 1828** Na pierwszej linii kolei konnej (uruchomionej rok wcześniej) we Francji na trasie St. Etienne - Andrezieux (21km) wprowadzono równolegle trakcję parową do obsługi ruchu towarowego i osobowego.
- 1829** Lokomotywa „Rocket” zaprojektowana przez George'a Stephensona wygrywa zawody lokomotyw w Rainhill i zostaje przyjęta jako napęd dla Liverpool & Manchester Railway. Lokomotywa ważąca zaledwie 3 tony mogła ciągnąć wagon z 30 podróżnymi osiągając najwyższą prędkość 48 km/godz.
- 1830 15.09 Początek ery kolejnictwa.** Otwarcie dwutorowej linii kolejowej z Manchesteru do Liverpoolu wybudowanej przez George'a Stephensona. Na linii zbudowano dwa najstarsze na świecie tunele kolejowe o długości 2048 i 265m oraz 3 kilometrowy wąwóz o wysokości ścian do 30 m wiodący przez wzgórze Olive Mount.
- 1831** W Filadelfii (Baldwin) uruchomiono pierwszą amerykańską fabrykę lokomotyw. „John Bull” - tak nazywała się pierwsza lokomotywa wyposażona w tzw. łapacze krów: *cowcatchers*.
- 1832** W Ameryce w stanie New Jersey na szerokim torze parowóz pomknął z prędkością 128 km/h.
- 1832** Zakończono budowę „Pierwszej Cesarsko-Królewskiej Uprzywilejowanej Drewniano-Żelaznej Kolei” łączącej Czeskie Budziejowice z Linzem. Linia o długości 129 km miała 965 mostów i przepustów i wiele nasypów o wysokości do 20 m oraz siedem stacji postojowych i mijanek. Obsługiwana była trakcją konną po torach o rozstawie 1106 mm. Po latach wprowadzona na niej trakcję parową i przekuto na normalnotorową.
- W Nowym Jorku powstaje pierwsza kolej uliczna na świecie (linia Nowy Jork - Harlem).
- 1834** Na Uralu powstaje przemysłowa kolej żelazna, pierwsza w Rosji. Do obsługi używany był parowóz skonstruowany przez Jefima i Mirona Czerepanowów. Osiągał prędkość 15 km/h i mógł przewieźć 40 osób lub 3,3 t ładunku.
- Na kolejach brytyjskich zaczęto stosować w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu umowną sygnalizację, używając kolorowych świateł oraz flag. Wprowadzono również szlabany.
- 1835** Uruchomiono pierwsze koleje żelazne w Belgii (25 lipca) i Niemczech (7 grudnia linia Norymbergia - Fürth) przy trakcji parowej. Przeprowadzono pierwsze doświadczenia z napędem elektrycznym.



- 1836** W Rosji uruchomiono „Cesarsko sielską drogę żelazną”, linię Petersburg - Pawłowski przy trakcji konnej. Rok później wprowadzono na niej trakcję parową z lokomotywami Roberta Stephensona i Timotiego Hackwortha.
- 1837** W Niemczech wprowadzono po raz pierwszy wewnętrzne oświetlenie wagonów za pomocą świec i lamp olejowych.
- 1838** Do składów pociągów w Ameryce wprowadzono pierwsze wagony z miejscami do spania „Chambersburg”.  
W Miluzie w Alzacji powstała pierwsza na kontynencie fabryka lokomotyw.
- 1839** Powstają pierwsze linie kolejowe we Włoszech i Holandii, Austria wprowadza jako pierwsza ruch pociągów w nocy.
- 1840** Hulton Gregory zastosował na kolei semafony.
- 1842** Powstała pierwsza linia kolejowa przy trakcji parowej na ziemiach polskich: Wrocław - Oława.  
Pierwsza odnotowana katastrofa kolejowa na linii Paryż - Wersal.
- 1843** Robert Stephenson wynalazł hamulec parowy.
- 1844** Pierwsza kolej w Danii o długości 108 km.  
Egide Walschaert skonstruował i opatentował mechanizm stawidłowy.
- 1845** **14.06** Pierwsza kolej żelazna w Królestwie Polskim. Otwarto odcinek Warszawa - Grodzisk Mazowiecki na linii warszawsko - wiedeńskiej.  
Wydano pierwszy książkowy rozkład jazdy dla kolei w Niemczech.
- 1850** Na kolei konnej w Nowym Jorku zastosowano szyny z rowkiem - uznawany przez niektórych początek tramwaju konnego.
- 1852** Wybudowano pierwszy odcinek kolei żelaznej w Indiach.
- 1854** Kolej żelazna trafia na kontynent afrykański (Egipt) i południowoamerykański (Brazylia).
- 1855** W Paryżu uruchomiono tramwaj konny między Sevres i Place de la Concorde. Na linii tej zastosowano szyny z rowkiem Loubata.
- 1856** Inż. Saxby opracowuje system „interlocking” umożliwiający bezkolizyjne ustawianie toru przebiegu pociągu przez węzeł, zsynchronizowany z ustawieniem zwrotnic i semaforów. Po udoskonaleniach wdrożony w Anglii 4 lata później.
- 1858** G. Pullman przerobił dwa zwykłe wagony na wagony sypialne, które rozpoczęły regularne kursy między Chicago i Bloomington w następnym roku.  
Do budowy szyny wprowadzono stal.
- 1859** Kolej żelazna w Australii.
- 1862** W Lyonie otwarcie pierwszego na świecie funikularu.
- 1863** Pierwsza podziemna linia metra trakcji parowej uruchomiona w Londynie.
- 1867** George Westinghouse wymyślił hamulec na sprężone powietrze. Na początku zbiornik był tylko na parowozie, później po modyfikacjach na parowozie była tylko pompa, a każdy z wagonów wyposażony był we własny zbiornik powietrzny. W 1875 roku udało się zatrzymać rozpędzony pociąg o wadze 200 ton z prędkości 80 km/h na dystansie 300 m, co było absolutnym rekordem.

- G. Pullman zbudował pierwszy wagon restauracyjny (jest prawdopodobnym, że już w 1853 r. na linii Nowy Jork - Chicago kursował pierwotny wagon restauracyjny), który użytkowała kolej Great Western Rly of Canada.
- 1870** W Nowym Jorku powstaje pierwsza na świecie nadziemna linia metra (przy trakcji linowej) tzw „els”.
- 1871** W Niemczech zastosowano sterowaną elektrycznie samoczynną blokadę liniową firmy Siemens & Halske.
- 1872** We Francji zastosowano po raz pierwszy ABP - „automatykę bezpieczeństwa pociągów”.
- 12.08** W Japonii uruchomiono pierwszą linię kolejową przy trakcji parowej pomiędzy Shimbashi (Tokio) a Jokohamą. Zastosowano tabor produkcji brytyjskiej o rozstawie szyn „przylądkowym” - 1067 mm.
- 1876** Ukończono budowę jednej z najtrudniejszych kolei wysokogórskich - kolei transandyjską Callao - La Oroya, którą przez 5 lat budował polski inżynier Ernest Malinowski.
- Pierwsza prywatna kolej w Chinach między Szanghajem i Woosung zbudowana bez zgody rządu chińskiego. Została wykupiona przez państwo i w następnym roku rozebrana. Odbudowano ją w 1898 r.
- 1878** Pierwsze próby z lokomotywami bezdymowymi na liniach tramwajowych.
- 1879** Pierwszy pokaz pociągu ciągniętego przez lokomotywę elektryczną miał miejsce na berlińskiej wystawie przemysłowej w roku 1879, gdzie „terkotał” mały pociąg, jadąc po owalnym torze. Jej autorem był Ernest Werner von Siemens.
- 1881** W Berlinie otwarto pierwszą na świecie elektryczną linię kolejową o długości 2 400 metrów - Groß Lichterfelde.
- 1890** Pierwsza podziemna linia metra trakcji elektrycznej uruchomiona w Londynie.
- 1897** W Bostonie otwarto tunel śródmiejski sieci tramwajowej, był to pierwszy elektryczny tramwaj podziemny.
- F. Sprague wynalazł „sterowanie ukrotnione” - początek rozwoju zespołów trakcyjnych.
- 1900** Pierwszą na świecie kolej jednoszynową podtorową zbudował w Niemczech Eugen Langen. Dopiero jednak w 1957 roku powstała praktyczna linia (zastępująca metro) w Kolonii.

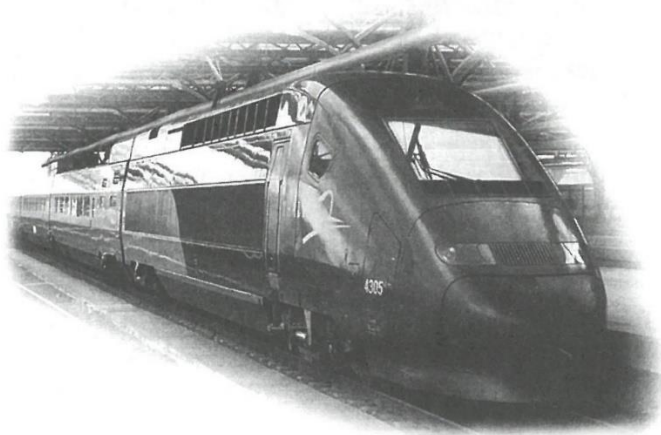


*Parowóz Ty45-217 z 1947 roku. Całą swą służbę odbył w Parowozowni Tarnowskie Góry. Pozostawiony jako pomnik techniki na terenie zakładu.*



- 1902** Na eksperymentalnej linii kolejowej w Niemczech pociąg elektryczny osiągnął prędkość 210 km/h.
- 1904** W Nowym Jorku uruchomiono pierwsze podziemne metro.
- 1908** Pierwsza próba zastosowania turbiny parowej do napędu lokomotywy.
- 1912** Pojawiła się pierwsza lokomotywa napędzana silnikiem Diesla zbudowana przez firmę Diesel-Klose-Sulzer i zastosowana na kolei Romanshorn w Szwajcarii.
- 1913** W Szwecji w lokomotywach spalinowych zastosowano przekładnie hydrauliczne łączące silnik spalinowy z generatorem prądu zasilającym elektryczne silniki trakcyjne.
- 1914** Firma General Electrics zbudowała lokomotywę spalinowo-elektryczną, której konstruktorem był H. Lemp
- 1920** Spalinowozy wchodzi do ruchu manewrowego.  
W Polsce powstają trzy fabryki parowozów, z którymi rząd zawarł umowy na dostawy lokomotyw.
- 1922** Pojawił się pierwszy parowóz turbinowy.
- 1927** Pierwsza w Polsce prywatna kolej elektryczna - EKD Warszawa - Grodzisk
- 1928** Wyprodukowano pierwsze całkowicie polskiej konstrukcji parowozy serii OK127.
- 1930** W Europie Środkowej zaczęto eksploatację szybkich pociągów motorowych.  
Parowóz „Mallard” Nicholasa Gresley’a osiągnął na historycznej linii Liverpool - Manchester prędkość 203 km/h.
- 1936** Z Warszawy do Otwocka i Pruszkowa ruszyły pierwsze pociągi elektryczne.  
W Tarach uruchomiono pierwszą w Polsce napowietrzną kolej linową.
- 1937** Na światowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu wyróżnienia uzyskują: parowóz „Pacyfik” serii Pm36 zbudowany w Chrzanowie i pociąg turystyczny z warszawskich zakładów Lipopa.
- 1941** Dla „Union Pacyfik” zbudowano najsilniejsze na świecie parowozy „Big Boy” serii 4000 o masie służbowej 548 t.
- 1942** Zbudowano pierwszy pociąg o obniżonym środku ciężkości (Talgo I).
- 1950** Wychodzi pierwszy numer „Sygnałów”, rok wcześniej miesięcznik „Przegląd Kolejowy”.
- 1951** Powstaje w Warszawie Instytut Naukowo Badawczy Kolejnictwa, później przekształcony w COBiRTK, dzisiejsze CNTK.
- 1953** PAFAWAG rozpoczyna produkcję ezt serii EW53.
- 1954** Pierwsza wyprodukowana w Polsce lokomotywa spalinowa (SM02) rozpoczyna pracę na PKP.
- 1957** FABLOK rozpoczyna seryjną produkcję lokomotyw spalinowych serii SM30.
- 1958** PAFAWAG Wrocław rozpoczyna produkcję lokomotyw elektrycznych ET21.
- 1959** Linia Tokaido w Japonii - trasa szybkiego ruchu, gdzie elektryczne pociągi torpedy osiągały prędkość 240km/h.  
W Polsce rusza seryjna produkcja EW55.

- 1961** PAFAWAG dostarcza PKP pierwsze EN57.
- 1964** Z okazji olimpiady w Tokio otwarto pierwszą na świecie linię wysokich prędkości „Shinkansen” pomiędzy Tokio i Osaką, po której mknęły ekspresy z prędkością ponad 200 km/h.  
Fablok uruchamia produkcję spalinówek SM42.
- 1965** We Francji został zbudowany pierwszy pociąg na poduszkach powietrznych. Uzyskuje on prędkość 200 km/h.  
Z PAFAWAGU wychodzi pierwsza EU07 budowana na licencji angielskiej.
- 1967** Początek realizacji projektu pociągów dużych prędkości w Francji.
- 1969** Początek eksploatacji pociągów z wychylnym pudłem w trybie pasywnym - pociąg United Aircraft Turbo w Kanadzie.
- 1970** „Cegielski” uruchamia seryjną produkcję lokomotyw SP45.
- 1972 08.12** TGV - 001 napędzany turbiną gazową osiąga zawrotną prędkość 318 km/h.
- 1976** W Chrzanowie uruchomiono produkcję lokomotyw serii SM31.
- 1981 26.02** TGV - superszybki elektryczny pociąg - rozwija na szynach prędkość 380 km/h.
- 1981 27.08** We Francji otwarto pierwszy odcinek linii dużych prędkości Paryż - Lyon przeznaczonej dla pociągów TGV.
- 1987** ETR - 450 Pendolino - pociąg z wychylnym pudłem w trybie aktywnym rozpoczyna eksploatację we Włoszech.
- 1990 18.05** TGV „Atlantique” bije światowy rekord prędkości pociągu - 515,3 km/h.
- 1994** Otwarto Eurotunel pod kanałem La Manche, łącząc tym samym Wielką Brytanię ze stałym kontynentem. Tunelem tym jeździ obecnie jedna z najnowocześniejszych linii kolejowych - Eurostar, pokonujący trasę z Paryża do Londynu.
- 1999 14.04** Pociąg Maglev w Japonii na torze próbnym bije rekord prędkości 552 km/h.
- 2003 30.11** 560 km/h osiągnął japoński pociąg, poruszający się na poduszce powietrznej.
- 2007 03.04** TGV - POS 4402 bije światowy rekord prędkości 574,8 km/h.





Trzy daty wyznaczają początki filatelistyki kolejowej:

**1804** - wynalezienie kolei (R.Trevithick, Walia),

**1840** - ukazanie się pierwszego znaczka pocztowego (R.Hill, Anglia),

**1860** - na znaczku pojawił się po raz pierwszy motyw kolejowy-parowóz (Nowy Brunswik, Kanada). *(Por. ilustracja nr 1)*

Drugim znaczkiem związanym z kolejnictwem jest walor poczty USA, tzw. „niebieska trzycentówka”, która ukazała się w 1869 roku z okazji połączenia dwóch części wielkiej linii transkontynentalnej zbudowanej przez Central Pacific i Union Pacific. Trzeci znaczek poświęcony kolejnictwu wydany został w roku 1871 w Peru. Okazją ku temu stało się oddanie do użytku pierwszego odcinka najwyższej wówczas na świecie (4818 m n.p.m.) Kolei Transandyjskiej, którą zbudował nasz wielki Rodak, inż. Ernest Adam Malinowski. *(Por. ilustracja nr 2 i 3)*

Tak więc widać, że trzy pierwsze znaczki o tematyce kolejowej pojawiły się na kontynentach amerykańskich, chociaż ojczyzną kolei żelaznej jest Anglia. Pierwsze znaczki europejskie o tej tematyce wydała poczta Belgii w roku 1879. Były to specjalne znaczki przeznaczone do ekspediowania przesyłek wyłącznie koleją. Znaczki takie poczta Belgii (jako jedna z nielicznych) wydaje do dziś. *(Por. ilustracja nr 4)*

Anglia, gdzie narodziła się kolej, pierwsze znaczki z tym środkiem transportu wydała dopiero w 1975 roku z okazji 150-lecia otwarcia pierwszej publicznej kolei ze Stockton do Darlington. *(Por. ilustracja nr 5)*

Natomiast za pierwszy polski znaczek kolejowy uważany jest walor, który ukazał się w roku 1948 z okazji Europejskiej Konferencji Rozkładów Jazdy w Krakowie. Pokazany na nim został najszybszy i najpiękniejszy polski parowóz Pm 36.1 w otulinie aerodynamicznej, rozwijający prędkość do 142 km/h. *(Por. ilustracja nr 6)*

W roku 1995 obchodziliśmy jubileusz 150-lecia kolei na ziemiach polskich. W 1845 roku wyruszył pierwszy pociąg z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego. Był to zarazem pierwszy odcinek słynnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Z tej okazji Poczta Polska wydała serię 4 znaczków. *(Por. ilustracja nr 7)*

Koleje to także inne środki komunikacji szynowej: metro i tramwaje. Wiele poczt świata wydaje interesujące znaczki z okazji otwarcia linii metra oraz jubileuszy istnienia w różnych miastach trakcji tramwajowych. *(Por. ilustracja nr 8)*

Transport kolejowy to również koleje linowe, jednoszynowe oraz magnetyczne, napędzane różnym rodzajem trakcji. Obecnie absolutny rekord szybkości, prawie 575 km/h, należy do francuskiego pociągu TGV i został ustanowiony w 2007 r. *(Por. ilustracja nr 9)*

Znaczków o tematyce kolejowej wciąż przybywa. Tylko w roku np. 2005 ukazało się ich na świecie około 500. Wszystkich jest już na pewno kilkanaście tysięcy. Pokazuje to, że kolej cieszy się niesłabnącym powodzeniem wśród filatelistów. W Polsce od 1985 roku działa Ogólnopolski Klub Zainteresowań PZF „KOLEJNICTWO”, do którego należy prawie 130 osób, jedna nawet z zagranicy. Dzięki zbieraniu znaczków oraz innych walorów pocztowo-filatelistycznych i eksponowaniu ich na wystawach, filateliści pełnią znaczącą rolę w propagowaniu historii, tradycji i kultury technicznej kolejnictwa.



1. Znaczek z Nowego Brunswiku



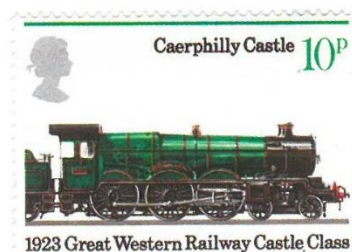
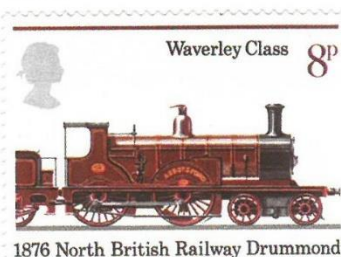
2. Znaczek USA



3. Znaczek Peru



4. Znaczki Belgii



5. Znaczki angielskie



6. Znaczek polski - pierwszy znaczek polski o tematyce kolejowej





### 7. Seria z 1995 roku



### 8. Znaczki z metrem i tramwajami

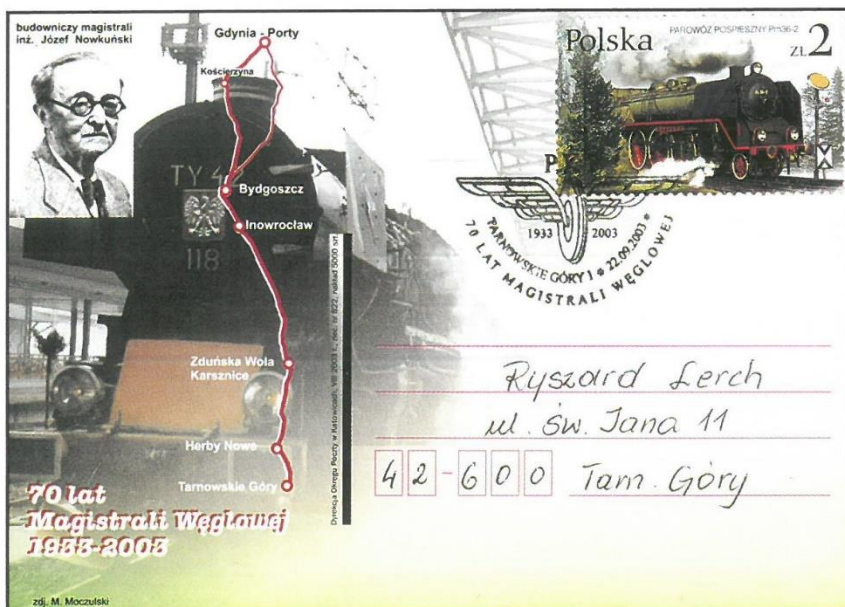


### 8. Znaczki z metrem i tramwajami



### 9. Znaczki z kolejami linowymi, szynowymi i magnetycznymi





Walory filatelistyczne związane z Tarnobrzegskimi Górami

## Ekslibrisowe fascynacje - czar pary

Ryszard Bandosz

Jubileusz 150-lecia kolei w Tarnowskich Górach jest dobrą okazją, aby wraz z Państwem wybrać się w sentymentalną podróż lokomotywą parową zaklętą na kartach małej grafiki książkowej.

Od ponad pięciu wieków przyjacielem i strażnikiem książki jest ekslibris, godło i znak rozpoznawczy bibliofila, wśród których nie brak ludzi w kolejarskich mundurach.

Pierwsze ekslibrisy z wizerunkiem parowozu pojawiły się na przełomie XIX i XX wieku i od tego momentu wielu grafików i właścicieli księgoznaków wybrało świat zabytkowych stacyjek, lokomotyw, wagonów, budowli kolejowych za motyw znaku bibliotecznego.

Wpływ wieku pary na losy ludzi, rozwój cywilizacyjny i ekonomiczny świata sprawił, że wspomnienia te budzą do dziś nostalgię, zauroczenie koleją.

O ile Polska wśród narodów Europy zajmuje trzecie miejsce w znakowaniu ksiąg ekslibrisem - 1516 r., to według Mieczysława Radojewskiego - nieżyjącego kierownika Zakładu Ikonografii Biblioteki Ossolineum we Wrocławiu - najstarszy polski ekslibris kolejowy pochodzi z 1917 roku. Został on wykonany przez nieznanego niemieckiego artystę dla Biblioteki pracowników - Polaków ówczesnej austriackiej c.k. Dyrekcji Kolei Państwowej w Stanisławowie, ewakuowanej podczas I wojny światowej do Opawy.

Znak ten powstał z inspiracji Alfreda Pisarskiego długoletniego urzędnika kolejowego, naczelnika (1938 r.) Stacji Handlowej-Taryfowej w Toruniu. W zbiorach Ossolineum ekslibris ten znalazł się jako księgoznak z bogatego zbioru po Tadeuszu Solskim lwowskim bibliofilu, kustosz Gabinetu Grafiki Biblioteki Zakładu Narodowego im. Ossolińskich we Wrocławiu, właściciela największego w powojennej Polsce zbioru 14 000 znaków książkowych.

Dzisiaj rekomenduję Państwu fragment mojego zbioru ekslibrisów kolejowych, aby prześledzić jak zmieniały się na kartach małej grafiki książkowej sylwetki lokomotyw.

Spośród liczного grona grafików, Kazimierz Łoński z Zamościa, jest tym twórcą, dla którego świat starych parowozów nie stanowi tajemnic. To na Jego ekslibrisach możemy podziwiać modele lokomotyw, od tej pierwszej będącej dziełem Georga Stephensona, parowozy przemierzające szlaki Europy, Azji, Ameryki, po współczesne elektrowozy i lokomotywy spalinalowe. Z ogromnego dorobku tego artysty - wykonał ponad 500 ekslibrisów o motywach kolejowych - wybrałem jedynie te prace wykonane dla Andrzeja Zręby z Łodzi i te, którymi obdarował mnie w ciągu blisko trzydziestoletniej z nim znajomości.

W jego pracach została zaklęta odchodząca epoka pary, sylwetki parowozów znane jedynie z ilustracji, wystaw muzealnych, skansenów. Do tej prezentacji dołączam ekslibrisy wykonane przeze mnie, aby zaświadczyć, że dla kolejarza jego praca, pamięć o etosie zawodu ojców jest wartością godną intelektualnej i warsztatowej - graficznej przygody.





Warto przy tej okazji przypomnieć, że ekslibrisy z motywem parowozu jako samodzielną grafikę użytkową miał miejsce w Polsce w połowie lat osiemdziesiątych. Do dziś takich wystaw było kilka, z których warto przypomnieć:

- I Międzynarodową Wystawę Ekslibrisu Kolejowego w Bydgoszczy w 1986 roku, na której zaprezentowano 115 ekslibrisów,
- wystawę 140 ekslibrisów kolejowych z kolekcji Wojciecha Cielaka w Łodzi w 1993 roku,
- wystawę ponad 120 ekslibrisów towarzyszących 42 Kongresowi Europejskiego Związku Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolejowych w Poznaniu w 1995 roku,
- prezentację około 70 księgoznaków z okazji sympozjum PSMK dotyczącego ochrony zabytków kolejnictwa w Skierniewicach jesienią 1995 roku,
- II Międzynarodową Wystawę Ekslibrisów Kolejowych „Kraków - 96” z okazji 150-lecia Kolei na Ziemiach Polskich. Pokazano wówczas 327 znaków.
- wystawę 138 ekslibrisów kolejowych w Małej Galerii Ekslibrisów w Warszawie w 1996 roku,
- wystawę w Senacie RP w 1999 roku z okazji posiedzenia Senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej i Fundacji Wieku Pary z okazji dyskusji nad modelem i przyszłością PKP w okresie restrukturyzacji przedsiębiorstwa,
- wybór 117 ekslibrisów z kolekcji Mirosława Wojalskiego i Andrzeja Zręby w Widzewskiej Galerii Ekslibrisu - Łódź 2001 r.,
- „Kolejowy świat Jędrusia Zręby na ekslibrisach Kazimierza Łońskiego” ze zbioru 400 księgoznaków jakie ten grafik wykonał dla Andrzeja zaprezentowanych w Widzewskiej Galerii Ekslibrisu - Łódź 2004 r.,

Tylko z tego pobieżnego przeglądu wystaw kolejowych ekslibrisów wynika, że fascynacja lokomotywami parowymi nie przemija wraz z wiekiem dziecięcym, a wielu bibliofili na swoje godło wybrało parowóz - maszynę, która przez ostatnie stulecie łączyła ludzi i kontynenty, niosła postęp techniczny i cywilizacyjny.

Tą skromną prezentacją znaku bibliotecznego chciałbym zachęcić Państwa do zdobienia własnych księgozbiorów ekslibrisem z motywem lokomotywy, która podobnie jak żaglowiec i koń w galopie zachwyca swoim pięknem.

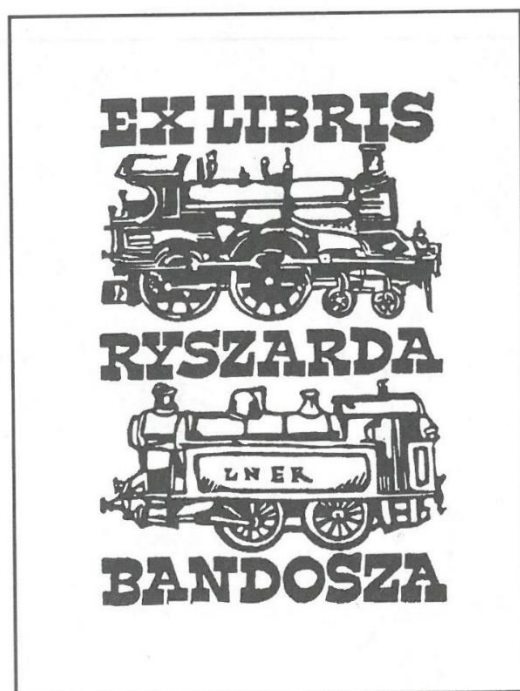


*J. Procan, 1995 r.*

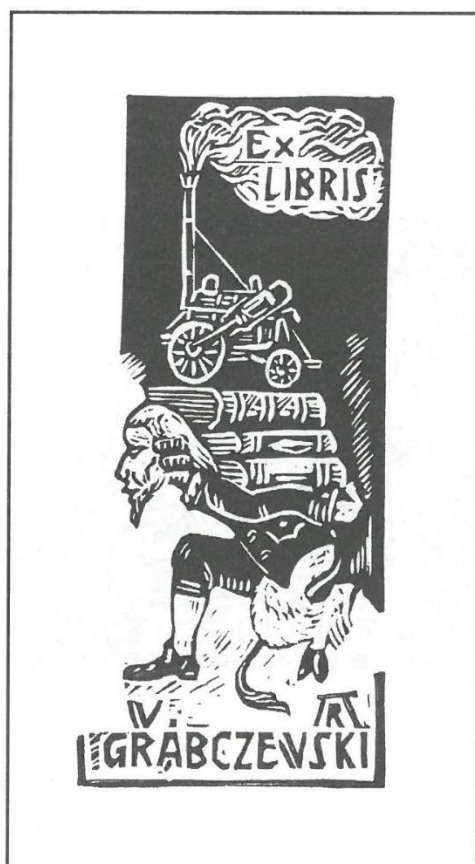


R. Głowacki, 1936 r.





Paweł Drozd, 1998 r.

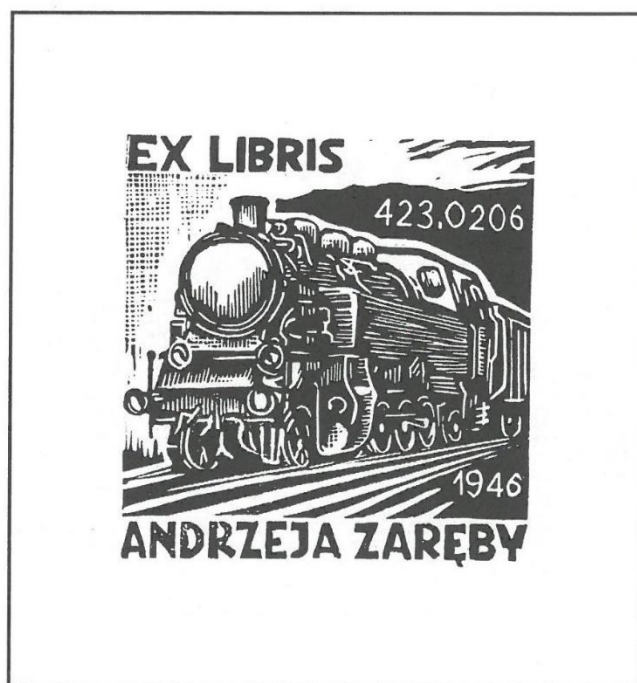


R. Bandosz, 2000 r.





R. Bandosz, 2000 r.

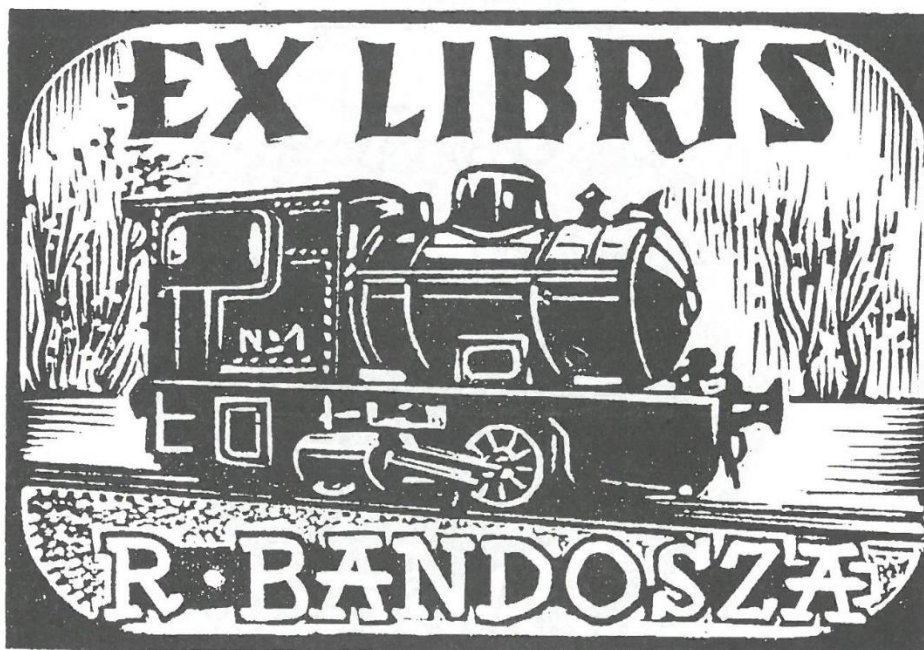


Zb. Osenkowski, 2003 r.





Zb. Osenkowski, 2003 r.



Zb. Łoński, 2006 r.





Zb. Łoński, 2001 r.



K. Kmiec, 2006 r.

## Opracowanie katalogu i innych wydawnictw

Projekt i redakcja katalogu:  
**Ryszard Lerch**

Projekt stempla okolicznościowego:  
**Franciszek Sołga i Ryszard Lerch**

Projekty koperty i kart okolicznościowych:  
**Ryszard Lerch i Jarosław Ślepaczuk**

Opracowanie graficzne  
stempli, kart i katalogu:  
**AFT Studio**







## **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

### **ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH TARNOWSKIE GÓRY**

Zadaniem Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach jest prowadzenie działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, a w szczególności:

1. Zapewnienie technicznej sprawności linii kolejowych dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów.
2. Udostępnianie linii kolejowych licencjonowanym przewoźnikom oraz współpraca z innymi zarządami kolei.
3. Podnoszenie sprawności techniczno-eksploatacyjnej elementów infrastruktury kolejowej udostępnianej przewoźnikom, likwidacja skutków szkód górniczych.
4. Prowadzenie działalności inwestycyjnej na liniach kolejowych oraz modernizacja głównych linii kolejowych.
5. Współpraca z samorządami, administracją państwową, przedsiębiorcami oraz innymi zarządami kolejowymi w zakresie pozyskiwania nowych operatorów przewozów na terenie funkcjonowania Zakładu.
6. Zagospodarowywanie linii kolejowych z zawieszonym ruchem.

#### **Oferta:**

- dysponujemy grupą specjalistów diagnostów w branżach kolejowych
- wynajmujemy maszyny i sprzęt specjalistyczny w tym żuraw kolejowy EDK 1000
- prowadzimy szkolenia i egzaminy kwalifikacyjne dla stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego
- udostępniamy miejsca pod reklamę

#### **Kontakt:**

Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach  
ul. Nakielska 3  
Tarnowskie Góry 42-600  
tel. 032 285 48 11  
fax 032 71 94 24  
e-mail: sekretariat.zlktg@pkp.com.pl



Nowoczesny sprzęt



Bezpieczeństwo



Nowe technologie



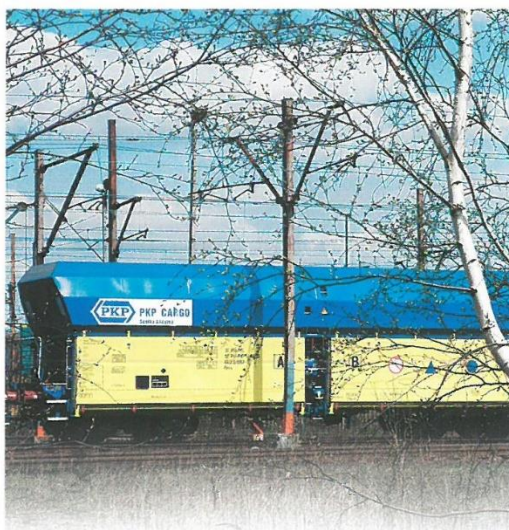
Ludzie



# PKP CARGO

Spółka Akcyjna

**Zakład Przewozów Towarowych  
w Tarnowskich Górach**



## Nasza oferta:

- Organizacja przewozów w komunikacji krajowej i międzynarodowej
- Przewozy kombinowane, systemowe i ponadgabarytowe
- Negocjowanie cen przewozów oraz zawieranie umów specjalnych
- Usprawnianie sposobu rozliczania z zastosowaniem odroczonej terminowości
- Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych
- Najem wagonów towarowych

**ul. Piłsudskiego 21, 42-600 Tarnowskie Góry**  
**tel. (032) 719 23 00 lub 769 10 85, fax. (032) 769 11 91**  
**e-mail [cz.tar.gory@pkp-cargo.pl](mailto:cz.tar.gory@pkp-cargo.pl)**







**PKP CARGO**

Spółka Akcyjna

## ZAKŁAD TABORU W KATOWICACH

*Twój najlepszy partner  
dzisiaj i w przyszłości*



ul. Raciborska 58  
40-076 Katowice

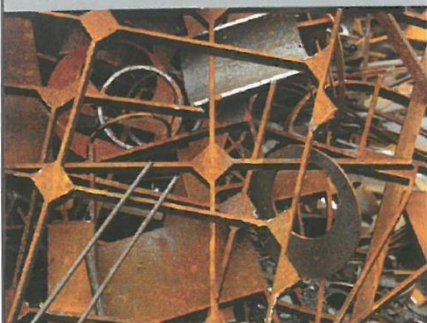
[cm.katowice@pkp-cargo.pl](mailto:cm.katowice@pkp-cargo.pl)

tel. (+48 32) 710 63 30  
fax (+48 32) 710 69 05

### **Zakład Taboru w Katowicach wykonuje:**

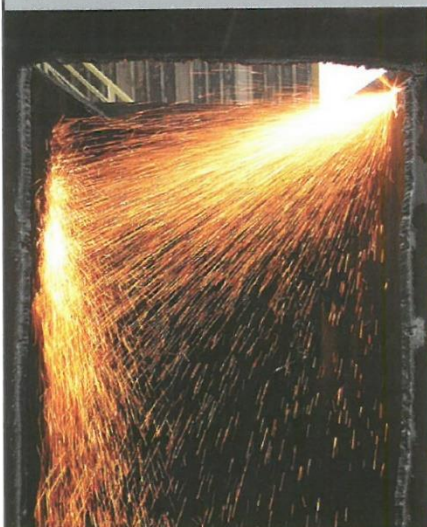
- naprawy wagonów i lokomotyw,
- kompleksowe badania stanu technicznego pojazdów trakcyjnych,
- diagnostykę i naprawy aparatury pneumatycznej lokomotyw,
- diagnostykę i naprawy podzespołów elektroniki trakcyjnej oraz prędkościomierzy HASLER,
- diagnostykę i naprawy pomp wtryskowych silników lokomotyw spalinowych,
- obtaczanie zestawów kołowych z wywiązywaniem oraz bez wywiązywania osi,
- wkolejanie taboru na bocznicach.





# INVERTA & BOCAR

SPÓŁKA Z O.O.



**SKUP I PRZETWÓRSTWO ZŁOMU**

**LIKWIDACJA OBIEKTÓW  
I BUDOWLI PRZEMYSŁOWYCH**

**HANDEL WYROBAMI HUTNICZYMI**

- STALE ZWYKŁEJ JAKOŚCI
- STALE STOPOWE



**HANDEL METALAMI PRZEMYSŁOWYMI**

ul. Batalionów Chłopskich 2  
42-680 Tarnowskie Góry  
tel. +48 32 381 19 00/02  
fax +48 32 381 19 01  
e-mail: [office@bocar.pl](mailto:office@bocar.pl)



## **Artykuły wyposażenia wnętrz**

**Panele podłogowe •**

**Panele ścienne MDF, PCV •**

**Okna PCV •**

**Okna drewniane •**

**Schody drewniane •**

**Drzwi wewnętrzne •**

**Drzwi zewnętrzne •**

**Drzwiczki ażurowe •**

**Płytki ceramiczne •**

**Listwy wykończeniowe •**

**Tarnowskie Góry**

**ul. Wiejska 58**

**tel. (032) 284-21-01**

**RUCK  
LUCK.pl**

**Podłogi laminowane!**

**[www.elpact.pl](http://www.elpact.pl), [elpact@elpact.pl](mailto:elpact@elpact.pl)**



# OLEJE - WYMIANA NAJTANIEJ U GRZESIA

- Sprawdzanie i napełnianie układów klimatyzacji
- Pełny serwis olejowy, filtry, klocki hamulcowe
- Wymiana płynów hamulcowych metodą ciśnieniową

Współpracujemy z takimi uznanymi firmami jak

**ELF • Castrol • Mobil • ATE**

**Lasowice**  
**ul. Korfantego 1**  
**tel. 032 285 43 93**

pn - pt od 9.00 do 18.00  
sob. od 9.00 do 14.00

**Tarnowskie Góry**  
**ul. Lipowa (róg Legionów)**  
**tel. 032 769 01 21**  
**tel. kom. 0601 806 274**

pn - pt od 9.00 do 17.00  
sob. od 9.00 do 14.00

[www.autogrzეს.pl](http://www.autogrzეს.pl)

 **BAZALTEX®**



**BAZALTEX Sp. z o.o.**  
ul. Batalionów Chłopskich 2,  
42-680 Tarnowskie Góry,  
tel. 032/384 32 12,  
tel./fax 032/284 18 92,  
www.bazaltex.pl,  
e-mail: biuro@bazaltex.pl,  
marketing@bazaltex.pl

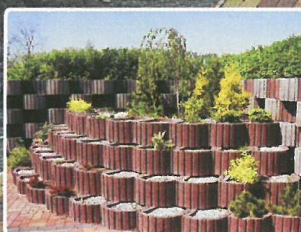
**DZIAŁ MARKETINGU  
I SPRZEDAŻY**  
tel./fax 032/284 13 81

**ZAKŁAD NR 1**  
ul. Kolejowa 20,  
42-600 Tarnowskie Góry  
tel./fax 032/285 24 51

**ZAKŁAD NR 2**  
ul. Batalionów Chłopskich 2,  
42-680 Tarnowskie Góry  
tel./fax 032/284 18 92

**ZAKŁAD NR 3**  
ul. Dębowa 3,  
47-246 Kotłarnia  
tel. 077/484 87 79,  
tel./fax 077/484 87 80

**ZAKŁAD NR 4**  
ul. Kępska 3,  
45-129 Opole  
tel. 077/454 08 73,  
tel. 077/454 08 74



*wszystko się dobrze ułoży*

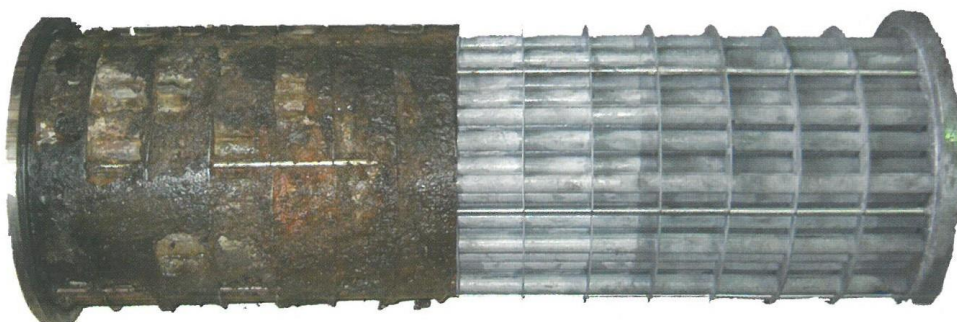




# EnvTech Poland



**Chemiczne czyszczenie i trawienie  
instalacji i urządzeń przemysłowych.**



**42-600 Tarnowskie Góry, ul. Sienkiewicza 47  
tel/fax: +48 (32) 285 68 29 +48 (32) 285 68 16  
[www.envtechpoland.com](http://www.envtechpoland.com)**

Przemysław Nadolski  
Krzysztof Soida  
Henryk Dąbrowski  
Edward Wieczorek

1857–2007



# WĘZEL KOLEJOWY TARNOWSKIE GÓRY



**BETEZDA**

*Projekt okładki monografii węzła PKP Tarnowskie Góry*







# Tarnowskie Góry



1. Układ zabytkowy parowozowni z XIX wieku i parowóz Ty 45-217
2. Parowóz Tp1-18 i lokomotywa spalinowa SM15-22
3. Dworzec kolejowy z 1888 roku
4. Dawna parowozownia Kolei Prawodrzańskiej
5. Skansen maszyn parowych