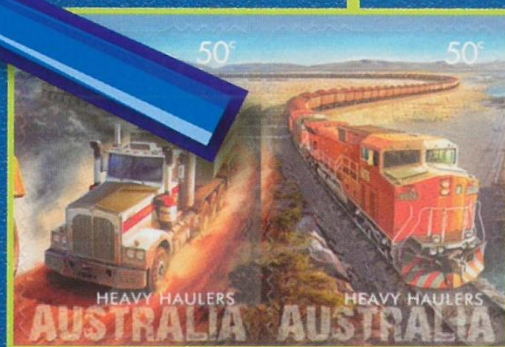
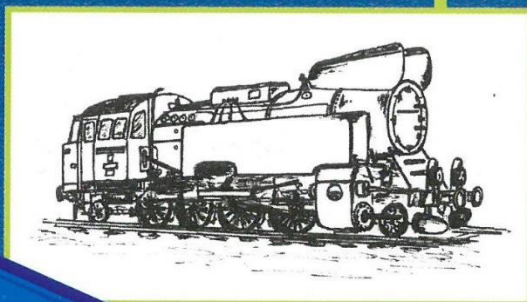


Kompleks Zamkowy

Kolej na zamku

FILATELISTYKA • RYSUNEK



KATALOG

PLATE 1. THE TEMPLE OF THE GODS



PLATE 2. THE TEMPLE OF THE GODS

PLATE 3. THE TEMPLE OF THE GODS

Okolicznościowa wystawa
filatelistyczna i rysunku

KOLEJ NA ZAMKU

19 – 21 czerwca 2012



Zamek Tarnowice Stare
Tarnowskie Góry, ul. Pyskowska 39

Wystawa czynna codziennie od 10.00 do 18.00

Układ katalogu

Komitet organizacyjny wystawy	3
Program wystawy	4
Dokumentacja wystawy	5
Słowo wstępne	7
Spis wystawców i eksponatów	8

Artykuły okolicznościowe:

Rys historyczny kolei żelaznej w Tarnowskich Górach	9
CARGO – znaczy transport towarów	19
Mosty – fascynujące obiekty inżynieryjne	24
Rysunkowe pasje – tabor kolejowy, lokomotywy	28
Opracowanie katalogu i innych wydawnictw	34



ORGANIZATOR WYSTAWY

SITK RP Oddział w Katowicach Koło Nr 7

Ryszard Lerch

Prezes Koła

Koło Filatelistyczne Nr 5 PZF o/Bytom

Marek Broniec

Prezes Koła

KOMITET ORGANIZACYJNY WYSTAWY

Przewodniczący

Ryszard Lerch

Sekretarz

Franciszek Sołga

Członkowie

Stanisław Pietrzyk

Paweł Lisek

Marek Broniec



PROGRAM WYSTAWY

19.06.2012

- 12.00 Otwarcie wystawy dla zwiedzających
- 12.00 Uruchomienie stanowiska sprzedaży walorów filatelistycznych i datowanie kasownikiem okolicznościowym
- 17.00 Uroczyste otwarcie wystawy przez gości honorowych Konferencji
- 18.00 Zamknięcie sali wystawowej dla zwiedzających

20.06.2012

- 10.00 Otwarcie wystawy dla zwiedzających
- 17.00 Zamknięcie sali wystawowej dla zwiedzających

21.06.2012

- 10.00 Otwarcie wystawy dla zwiedzających
- 16.00 Zakończenie wystawy



Dokumentacja filatelistyczna wystawy

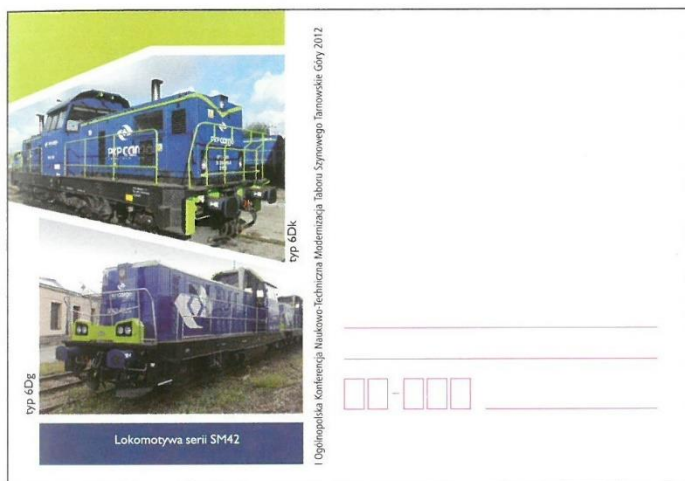
Datownik okolicznościowy



Rysunek przedstawia logo I Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo-Technicznej „Modernizacja Taboru Szynowego”, Tarnowskie Góry 19–21 czerwca 2012.

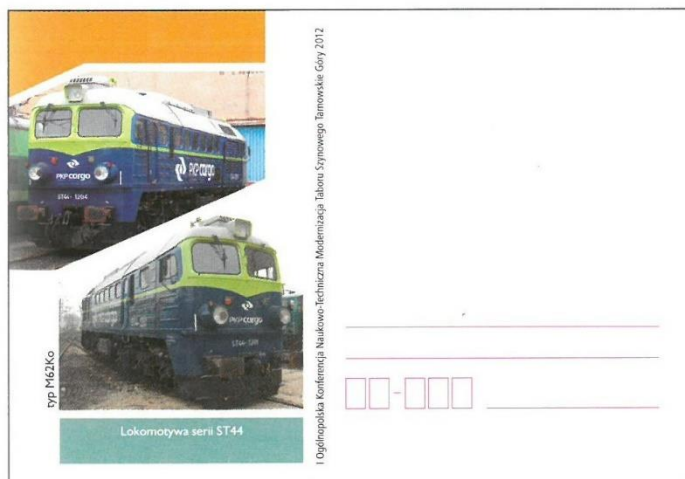
Wydawnictwa okółowystawowe - karty pocztowe

Nadruk na kartach beznominałowych



SM42 – zakres modernizacji:

zastosowano silnik spalinowy CAT o mocy 652 kW (pierwsze 3 szt.) oraz 708 kW w lokomotywie 6Dg i 2 silniki o mocy 403 kW każdy w 6Dk; zastosowano klimatyzację kabiny maszynisty; zabudowano ekran diagnostyczny PIXI; wyposażenie socjalne kabiny maszynisty: kuchenka, umywalka, lodówka, szafka odzieżowa; zabudowano układ smarowania obrzeży kół; zastosowano system ELTE GPS służący do lokalizacji pojazdu, śledzenia parametrów pracy i monitoringu zużycia paliwa za pomocą sieci GPS.



SM44 – zakres modernizacji:

zastosowano silnik spalinowy KOŁOMNIA typu 12CzN26/26; zastosowano nowy typ sprężarki powietrza; w kabinie maszynisty zabudowano nowy ergonomiczny pulpit; zabudowany został nowy radiotelefon typu KOLIBER; zastosowano system ENTE AWIA GPS służący do lokalizacji pojazdu, śledzenia parametrów pracy oraz monitoringu zużycia paliwa za pomocą sieci GPS; zamontowano elektroniczny wskaźnik poziomu paliwa w zbiorniku lokomotywy; zastosowano klimatyzację kabiny maszynisty.



Znaczek pocztowy – niewielkiego formatu trójkątny lub prostokątny arkusik papieru jest niezgłębioną skarbnicą wiedzy. Dla filatelistów motywacją do dalszych poszukiwań i wzbogacania swoich zbiorów, dla zwiedzających wystawy okazją do poznania historii, kultury i wszelkich innych dziedzin życia.

Konferencja „Modernizacja Taboru Szynowego” jest okazją do przybliżenia jej uczestnikom oraz zaprezentowania szerszej publiczności nie tylko prawdziwej kolei, ale również tej zaklętej na znaczku pocztowym i wyczarowanej przez sprawną rękę rysownika na większym formacie papieru. Dymiące, buchające parą parowozy, a obok superszybkie pociągi, fantastyczne kolejowe budowle inżynierskie, wśród których brylują mosty oraz piękne, czasami mroczne zamki i pałace – to wszystko można będzie zobaczyć na wystawie filatelistyczno-rysunkowej „Kolej na zamku”.

Wszystkim życzę wielu miłych wrażeń podczas oglądania wystawy oraz zwiedzania odrestaurowanego zamku w Tarnowicach Starych z wieloma ciekawymi eksponatami. Wystawcom satysfakcji z przedstawionych zbiorów i motywacji do dalszego ich udoskonalania. Nabyte w czasie tego wydarzenia okolicznościowe pamiątki niech na długo będą miłym wspomnieniem chwil spędzonych z „Koleją na zamku”, a dla niektórych początkiem drogi do nowego hobby.

Ryszard Lerch

*Prezes SITK, Koło Nr 7
w Tarnowskich Górach*



Wystawcy i ich eksponaty

Eksponaty filatelistyczne

Franciszek Sołga

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

Marek Sitarz

1. Stemple poczt dworcowych i ambulansów kolejowych w latach 1842–1922
(z dawnych i obecnych terenów polskich)
2. Parowozy XIX w.

Paweł Lisek

1. Zamki i pałace w Polsce

Marian Nawrot

1. Mosty Świata

Eksponaty rysunkowe

Stanisław Pietrzyk

1. Rysunek kalendarzykowy lokomotyw.



RYS HISTORYCZNY KOLEI ŻELAZNEJ W TARNOWSKICH GÓRACH

tekst uzupełniony i poprawiony z wydania 2007 r.

Ryszard Lerch

Jak powstawała kolej żelazna w Tarnowskich Górach i pierwsze linie kolejowe.

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 ciągniętymi 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 – kolej konna. 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.

W 1855r Towarzystwo Kolei Górnośląskiej uruchomiła linię konnej kolei wąskotorowej zwaną „rozbanką” (popularna do dziś nazwa wśród tarnogórzan na obecną kolej wąskotorową, która jako atrakcja turystyczna kursuje w okresie letnim z Bytomia

na Zalew Nakło-Chechło), łączącą Bytom Karb z Tarnowskimi Górami. Stacja tej kolei mieściła się na terenie pomiędzy obecną ulicą Oświęcimską i Bytomską.

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 Sławęcic, Adolf książę Hohenlohe z Koszęcina, Victor von Ratibor z Rud Raciborskich oraz baron von Auschwitz z Wrocławia. 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 (trudno go było nazwać pociągiem, bo składał się z parowozu i jednego wagonu 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, później stolarnia a dziś pomieszczenia gospodarcze. 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.

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 Kolei Opolsko – Tarnogórskiej zmienia swoją nazwę. Związane jest to z rozszerzeniem działalności. Od tego czasu firma zwana jest pod nazwą Towarzystwo Kolei Prawego Brzegu Odry. Drugą parowozownię w Tarnowskich Górach wybudowano dla Kolei Prądożytniczej w południowej części stacji. Stacjonowały tam pierwsze cztery parowozy. Obok wybudowano nowy budynek dworcowy wraz z poczekalnią.



Parowozownia na cztery parowozy z 1870 roku.

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.

Tworzenie w Tarnowskich Górach stacji rozrządowej, budowa infrastruktury kolejowej.

Eksploatacja linii wokół Tarnowskich Gór, zarówno towarowa jak i osobowa, wymagała konieczności 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. Wcześniejszą wybudowaną w 1886 r. na planie ośmioboku przekazano na inne cele. 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



Dworzec. Zdjęcie z początku XX wieku

wybudowany w stylu neorenesansowym, powstał kilkanaście metrów od pierwszego budynku dworcowego w kierunku północnym. Hala dworcowa ma długość 49 m 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 wszystkich 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 przez tarnogórzan. Oświetlenie elektryczne zostało założone na całej stacji na początku listopada 1888 roku przez firmę Simens & 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 Prawoosrejskiej. 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 Sieghelm 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 paro-

wozowni 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.

Część trzecia – kolej w Tarnowskich Górach w latach międzywojennych.

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



Wieża wodna.

i kosztach przewozu na liniach kolejowych łączących Tarnowskie Góry z resztą ziem polskich. Opole, 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 nakierowane 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 Górnośląska Fabryka Wagonów SA, która w 1926 roku dawała zatrudnienie 192 osobom. Powstanie

warsztatu remontującego wagony było koniecznością. Do tej pory remonty zlecano warsztatom po niemieckiej stronie, co znacznie podrażało koszty. Na zlecenie PKP, na ówczesnych ich terenach, wybudowano w miejscu starych budynków młyna Guttmanna (G. Guttman Mühle und Mehlhandlung), budynki administracyjny, pomocniczy i halę napraw. Spółka remontowała wagony do 1928r, kiedy to PKP zaprzestało zlecać remonty wagonów.

Polska uzyskawszy dostęp do morza, praktycznie nie miała jednak okna na świat. Port w Gdańsku leżał na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, wprawdzie 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 towarów 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 uchwałą Sejmu RP z 1931 roku linię tę przekazano 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 przeróbcza 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”. 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 dokonywano by 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 łózkach 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.

Kolej od lat 40-tych XX wieku po dzień dzisiejszy

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 latach 1942–1944 wybudowano obok parowozowni 4-torową halę napraw wagonów wraz z budynkiem pomocniczym, w którym znajdowała się stolarnia, odlewnia, warsztat elektryczny, mechaniczny oraz pomieszczenia socjalne i biurowe. 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. W tym czasie wybudowano również trójkąt do manewrowania parowozami pomiędzy grupami A-B i C-D i dojazdem do parowozowni. Wykorzystano do tego celu przepust dla kolei wąskotorowej pod torami głównymi. Kolej wąskotorową przeniesiono ze strony Czarnej Huty na stronę Lasowic.

Po wyzwoleniu od roku 1945 zaczyna obowiązywać nowa struktura organizacyjna Dyrekcji Okręgowych Kolei. W jej ramach w Tarnowskich Górach zostają utworzone Oddziały: 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 o pojemności 500 m³ do nawęglania parowozów, dar rządu amerykańskiego. Zdolność załadunkowa tego urządzenia wynosiła 30 t węgla i 1 m³ piasku w ciągu 1 godziny. W latach siedemdziesiątych wybudowano w tym rejonie 2-torową halę, przeznaczoną głównie do naprawy parowozów serii Ty 246. 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 SM 30 i SM 41 przeznaczone głównie do wykonywania prac manewrowych. Parowozownia zostaje przekształcona w Lokomotywnię. 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 lokomotywni 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 ST 44, których w okresie szczytowym Lokomotywnia 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 Lokomotywni Specjalny Pociąg Ratunkowy wraz z dźwigiem EDK-1000.

29.12.1978 roku z Lokomotywni 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 4x25 t, 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 lokomotywni myjnię w układzie zamkniętym do mycia lokomotyw spalinowych ST 44.

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 górki rozrządowej wagony dojeżdżały do już stojących z prędkością 0–1,5 m/s. Powstała dwutorowa górką 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 maszynownię i nastawnię. 25 listopada 1990r oddano do eksploatacji w rejonie grupy D drugą halę napraw wagonów, Wyposażona była m.in. w nowoczesne urządzenie polskiej produkcji do napraw wagonów KOLZAM. 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.

Początki XXI wieku to kolejne zmiany organizacyjne w grupie PKP. W Tarnowskich Górach do chwili obecnej czynne pozostają zakłady spółek PKP PLK SA i PKP CARGO SA. Działające przez jakiś czas sekcje nieruchomości, telekomunikacji czy przewozów regionalnych zostały przyłączone do innych jednostek organizacyjnych w odpowiednich spółkach. W 2005 na bazie pierwszej hali wagonowej w Tarnowskich Górach została utworzona Spółka PKP CARGO WAGON, która w 2009r przejęła całość utrzymania wagonów na tym terenie. Obecnie w Tarnowskich Górach swoją siedzibę mają: Śląski Zakład Spółki PKP Cargo S.A. i Zakład Linii Kolejowych Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP CARGO WAGON Tarnowskie Góry Sp. z o.o, który w międzyczasie przejął hale napraw w Dąbrowie Górniczej i Zabrze-gu-Czarnolesie.

2012 r. to „czarny rok” dla kolei w Tarnowskich Górach. Ograniczenia w ruchu lokalnym dotknęły również Tarnowskich Gór. Zamknięta dla ruchu pasażerskiego została historyczna linia Tarnowskie Góry – Opole na odcinku Tarnowskie Góry – Fosowskie (na pozostałym odcinku pasażerski ruch kolejowy jest dalej utrzymywany).

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 zaszczytne wyróżnienia. 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 w sieci PKP. Od lat 90-tych prawie całkowicie zamął 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 :

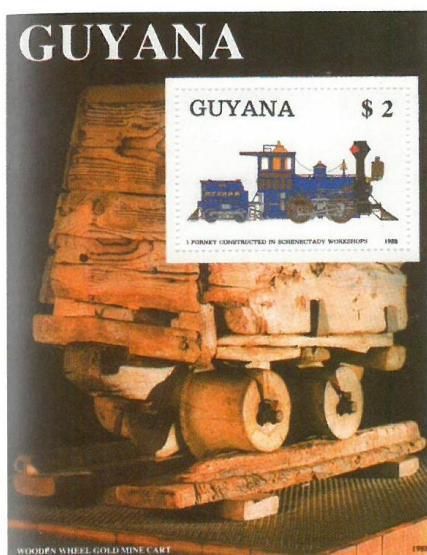
1. „Dzieje katowickiego okręgu śląskiego” praca zbiorowa pod redakcją Krzysztofa Soidy.
2. „Kronika miasta i powiatu Tarnowskie Góry” Jana Nowaka z 1927 r.
3. „Historia Tarnowskich Gór” pod redakcją Jana Drabiny.
4. „Dziennik Tarnogórski miejski i powiatowy” Paula Kłozego z lat 1883-1889.
5. Materiały konferencyjne na konferencję naukowo-techniczną „Postęp i przemiany w PKP – 1997”.
6. Archiwalia dostępne w Archiwum Miejskim Urzędu Miejskiego Tarnowskie Góry.
7. „Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry” praca zbiorowa 2007r.
8. Internet.



CARGO – znaczy transport towarów

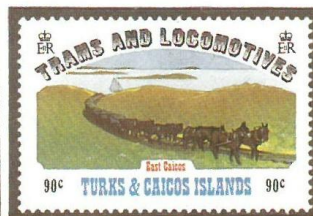
Opr. Franciszek Sołga

Sięgając do nowożytnych początków historii kolei, jedno jest pewne: pierwsze tory i pierwsze jeżdżące po nich wagoniki, poruszane pierwotnie siłą ludzkich mięśni, pojawiły się w Europie już w XVI wieku pod ziemią w kopalniach. Służyły do przewozu wydobywanego węgla, rud żelaza i soli kamiennej pod szyby wydobywcze. Wkrótce potem zaczęto budować ulepszone tory również na powierzchni, aby móc przetransportować urobek na brzeg najbliższej drogi wodnej, gdzie następował przeładunek na barki. W ten sam sposób przewożono inne materiały i surowce, potrzebne do produkcji w rozmaitych fabrykach. Tak więc konieczność przemieszczania ciężkich przedmiotów i kopalin, przyczyniła się do wynalezienia nowego środka transportu, który kiedyś określano mianem kolei żelaznej, a dziś po prostu kolej.



Pierwsze wózki górnicze.

Wszystkie elementy konstrukcji wózka i toru były wykonane z drewna.



Pierwsze pociągi towarowe ciągnięty konie lub osły.



Ostatnie kolejki kopalniane dotrwały końca XX wieku.

Już na początku wieku XIX pojawiają się pierwsze wyspecjalizowane wagony towarowe.



Najwcześniej weszły do powszechnego użytku w Anglii – kolebce narodzin kolei.

Z biegiem czasu postęp techniczny w światowym kolejnictwie spowodował, że na żelaznych szlakach zaczęły kursować coraz dłuższe pociągi towarowe, w składzie których znajdowały się różnorodne konstrukcje wagonów, przeznaczonych do transportu rozmaitych ładunków, głównie masowych. Oto przegląd współczesnych wagonów towarowych na znakach pocztowych z różnych stron świata.





Nieodzownym elementem każdego pociągu jest lokomotywa. Do prowadzenia ciężkich składów towarowych potrzebne są wyjątkowo silne lokomotywy o dużej mocy pociągowej. Początkowo, co zrozumiałe, były to parowozy. Większość z nich posiadała 5 osi napędnych połączonych wiazarami. W trakcji elektrycznej dużo lokomotyw jest dwuczłonowych, natomiast lokomotywy spalinowe często prowadzą pociągi towarowe w trakcji ukrotnionej (kilkanaście lokomotyw).



Lokomotywy trakcji parowej



Lokomotywy trakcji elektrycznej



Lokomotywy trakcji spalinowej.

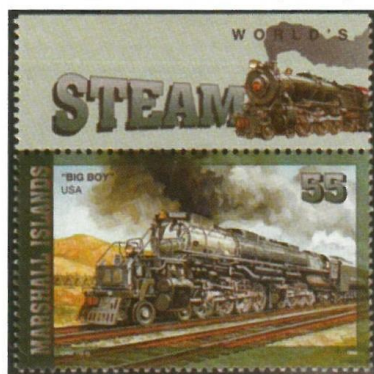


*A te lokomotywy znane są polskim maszynistom.
Od lewej: „Ludmiła” ex BR232, „Gagarin” ex M62-ST44, „Byk” czyli ET22.*

TRANSPORT SUPER CIĘŻKI

Oprócz ogólnie rozumianego transportu ciężkiego, jakim jest każdy przewóz ładunków towarowych, istnieje także transport o niezwykle gigantycznych parametrach, który znacznie odbiega od tych normalnie spotykanych na co dzień.

Największą lokomotywę parową na świecie w ilości zaledwie 25 egzemplarzy, zbudowano w latach 1940–44 w USA. Parowóz typu Malleta (4-cylindrowy) wraz z tendrem w stanie służbowym ważył 544 tony, liczył 40,5 m długości a jego wysokość sięgała prawie 5 m. Taki kolos potrafił z pociągami towarowymi ważącymi ponad 3200 ton rozpędzić się do prędkości 130 km/h. W ciągu godziny pracy zużywał do 12 ton węgla! Posiadał ogółem 8 osi napędnych oraz 4 osie toczne.



Parowozy tej serii nazwano „Big Boy”

W Europie najcięższe pociągi kursują w Rosji po magistrali transsyberyjskiej. Pociągi takie składają się często z wagonów 8-osiowych o ładowności sięgającej 125 ton.



Ciężkie składki towarowe można także spotkać we wschodniej Szwecji na trasie Narvik – Lulea, po której długie pociągi wożą rudę żelaza z okolic Kiruny.



Super ciężki transport, pokazano na znaczkach poczty Australii w 2008 roku. W ten sposób po raz pierwszy można zobaczyć, jak wygląda nie tylko ciężki pociąg szynowy, lecz także... drogowy.



MOSTY – Fascynujące obiekty inżynieryjne

Most – budowla służąca do przeprowadzenia drogi komunikacyjnej nad przeszkodą, głównie wodną. Jest jednym z najstarszych pomysłów ludzkości na podporządkowanie sobie przyrody. Kiedyś była nim kłoda drzewa przerzucona przez strumień czy przepaść, później konstrukcje z lin, desek, kamieni, a dziś tworzą je wyrafinowane konstrukcje z żelaza, betonu i stali. Mosty mogą być naturalne i budowane ręką ludzką, stałe i ruchome. Są ważnymi elementami architektury i inspiracją dla projektantów walorów filatelistycznych.

Polskie mosty na znaczkach pocztowych



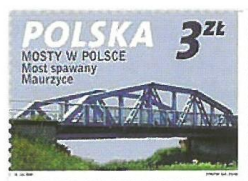
Fot. 1. Warszawa

Most Siekierski w Warszawie – most został wybudowany w latach 2000–2002 r. Jest to siódmy warszawski most na Wiśle, podwieszany na dwóch pylonach, bez podpór w nurcie rzeki. Ma charakterystyczne pomarańczowe liny, których kolor ostrzeża i tym samym chroni ptaki przed niebezpieczeństwem zderzenia.

Most Poniatońskiego w Warszawie – wybudowany w latach 1904–1914. Autorami projektu byli inżynierowie M. Marszewski i W. Paszkowski. Nad stroną architektoniczną czuwał S. Szyller. Charakterystyczne dla tego mostu są neorenesansowe wieżyczki i pawilony na wiadukcie nad Powiślem. Most Poniatońskiego został poważnie uszkodzony w 1915 r. przez wycofujące się wojska rosyjskie. Odbudowany w latach 1921–1926. W 1926 r. podczas przewrotu majowego był miejscem historycznego spotkania marszałka Józefa Piłsudskiego z prezydentem Stanisławem Wojciechowskim. Ponownie zniszczony przez Niemców w czasie powstania warszawskiego w 1944 r. Został odbudowany po wojnie (1946 r.) w nieco uboższej formie, bez ozdobnej balustrady i kilku ławek.

Most Kolejowy w Warszawie – zaprojektował go Aleksander Pstrokoński. 13 września 1944 most został wysadzony przez wycofujące się z Pragi wojska niemieckie. W latach 1945–1949 most został w zmienionej postaci odbudowany, na obniżonych o 5 m filarach – otwarcie dla ruchu nastąpiło 23 czerwca 1949 roku. Obniżenie filarów nie spowodowało fizycznego obniżenia torowiska, ponieważ odwrócono konstrukcję mostu: pierwotnie był podwieszony na łukowatych przesłach, zaś po odbudowie wspiera się na nich. Podczas odbudowy jednocześnie dobudowano bliźniacze filary w nurcie Wisły, przewidując przyszły rozwój kolei.

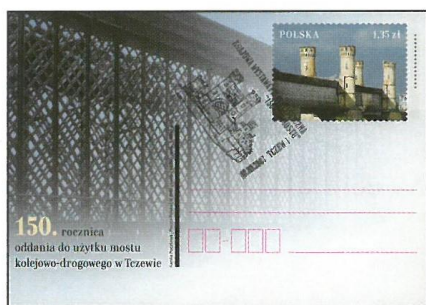
Bliźniaczy most wybudowano dopiero w latach 60. XX w. niedługo przed rozpoczęciem budowy Dworca Centralnego. Obecnie most sprawia wrażenie monolitycznego, mimo że składa się w rzeczywistości z dwóch niezależnych pomostów wspartych na wspólnych filarach. Na każdym pomoście znajdują się po dwa tory kolejowe łączące główne dworce kolejowe Warszawy. Dwa tory przeznaczone są dla ruchu dalekobieżnego, dwa pozostałe są zwykle używane przez pociągi podmiejskie.



Fot. 2. Toruń, Maurzycze

Most im. Ernesta Malinowskiego w Toruniu – został zbudowany w latach 1870–1873 w celu połączenia linii kolejowych, a także jako obiekt fortyfikacyjny w dolnym odcinku Wisły. Obejmuje tzw. Starą Wisłę oraz Kępę Bazarową. Miał ponad 20-metrowe wieże zdobione figurami, które usunięto w 1920 r., gdyż przypominały o pruskiej historii miasta. Same wieże rozebrano w latach 50. ubiegłego wieku. Do 1934 r. był to jedyny most w Toruniu z ruchem kolejowym, kołowym i pieszym. Zniszczony dwukrotnie podczas II wojny światowej – przez wojska polskie (we wrześniu 1939 r.), a następnie przez Niemców (w styczniu 1945 r.). Odbudowany po wojnie. W 1999 r. otrzymał imię Ernesta Malinowskiego, słynnego konstruktora linii kolejowej w Andach.

Most w Maurzycach – pierwszy na świecie most spawany zaprojektowany przez inż. Stefana Bryłę w 1928 r., wybudowany na rzece Słudwi (lewy dopływ Bzury). Spawanie zmniejszyło znacznie ciężar mostu, gdyż wcześniej stalowe elementy łączono za pomocą nitów lub śrub. Most waży 55 ton.



Fot. 3. Tczew

Most w Tczewie. Rozwój sieci kolejowej w Prusach w latach 40. XIX wieku oraz plany budowy Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej spowodowały konieczność zbudowania dwóch ważnych kolejowo-drogowych przepraw mostowych w Tczewie na Wiśle i Malborku na Nogacie. Zaprojektowanie i wybudowanie obu mostów zlecono wybitnemu inżynierowi Carlowi Lentze, który po odbyciu dwóch podróży studyjnych, zaprojektował konstrukcję drogowo – kolejowego mostu belkowego o sześciu przęsłach z równoległymi, kratowymi ścianami. Na podporach umieszczono pięć par wież, zaś oba wjazdy na most zostały zaakcentowane portalami, w których zamontowano ciężkie żelazne wrota, chroniące most przed zniszczeniem. Wieże i portale zbudowano z żółtej, klinkierowej cegły w stylu neogotyckim. Most wzniesiono w latach 1851–1858. Miał on długość 837 metrów (łącznie z portalami) i był wówczas najdłuższym mostem w Europie i jednym z najpiękniejszych na świecie. Pierwszy pociąg przejechał po nim 12 października 1857 roku. W latach 1888–1891, ok. 30 metrów na północ zbudowano, według projektu Georga Ch. Mehrtensa, kolejny most z przeznaczeniem na przeprawę wyłącznie kolejową. W latach 1910–1912, w związku z przesunięciem na wschód wałów przeciwpowodziowych, oba mosty przedłużono. Mosty zostały poważnie zniszczone w czasie działań wojennych II wojny światowej, zarówno w 1939, jak i 1945 roku. W wyniku odbudowy powojennej,

z pierwotnego mostu Lisewskiego zachowały się jedynie trzy przęsła z 1857 roku, dwa z 1912 oraz dwie pary wież, natomiast drugi most został całkowicie przebudowany. 14 maja 2004 roku Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa uznało Most Lisewski w Tczewie za Międzynarodowy Zabytek Inżynierii Budowlanej (jako pierwszy obiekt w Europie Środkowo-Wschodniej i jeden z 240 w świecie).

Polscy Konstruktorzy mostów.



Fot. 4. Rudolf Modrzejewski

Rudolf Modrzejewski (ur. 27 stycznia 1861 w Bochni, zm. 26 czerwca 1940 w Los Angeles), inżynier. Syn słynnej polskiej aktorki Heleny Modrzejewskiej, w wieku piętnastu lat wraz z matką emigrował do USA. Obywatelstwo amerykańskie uzyskał podczas studiów w paryskiej Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (Państwowej Szkole Dróg i Mostów), w 1883 (od tego czasu używał oficjalnie nazwiska Ralph Modjeski, ale nigdy nie zerwał swoich kontaktów z Polską – dużo pisał po polsku i zawsze podkreślał swoje pochodzenie). Do USA wrócił z Paryża – ukończywszy tam studia z wyróżnieniem – w 1885 i podjął pracę inżyniera najpierw pod okiem konstruktora, „ojca budownictwa mostów amerykańskich”, George Morrisona. W 1893 założył w Chicago własne biuro projektowe (istniejące do dziś pod nazwą Modjeski & Masters, po dołączeniu do niej w 1924 Franka M. Mastersa). W 1911 otrzymał doktorat inżynierii w Illinois State University, w 1922 Medal Franklina, w 1929 roku złoty John Fritz Medal. Światowej sławy inżynier, budowniczy linii kolejowych i mostów. Pionier w budownictwie mostów wiszących. Zbudował prawie 40 mostów na największych rzekach Ameryki Północnej. Odegrał znaczącą rolę jako wychowawca następnych pokoleń amerykańskich konstruktorów i budowniczych mostów. Jego uczniem był m.in. twórca słynnego mostu Golden Gate w San Francisco – Joseph B. Strauss.



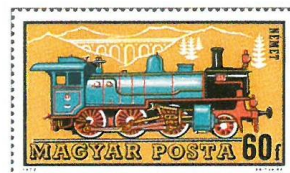
Fot. 5. Ernest Malinowski

Ernest Malinowski zaliczany jest do najwybitniejszych inżynierów kolejowych drugiej połowy XIX wieku. Urodził się 5 stycznia 1818 r. w Sewerynach na Wołyniu. Brał udział w Powstaniu Listopadowym jako oficer Korpusu Inżynierów. Gdy powstanie upadło, przebywał na emigracji we Francji. Po nauce w liceum wstąpił do słynnej paryskiej Szkoły Dróg i Mostów, którą skończył z wyróżnieniem. W okresie Wiosny Ludów brał udział w walkach w Badenii. Pracował głównie przy budowie dróg oraz regulacji rzek. W roku 1852, po podpisaniu kontraktu na pracę w charakterze inżyniera rządowego, trafił do Peru, kraju pozbawionego wówczas praktycznie całkowicie infrastruktury komunikacyjnej. Malinowski poświęcił się tam projektowaniu i budowie dróg, mostów i pierwszych linii kolejowych. Jest twórcą najwyższej położonej kolei świata w peruwiańskich Andach, uznawanej za cud ówczesnej techniki, oraz jako pionier w rozwiązywaniu teoretycznych problemów budowy mostów i przebija-

niu tuneli. Wśród wielu mostów, które Malinowski wówczas zbudował, na szczególną uwagę zasługuje ten nad wąwozem Verrugas, który ma 77 m wysokości i 175 m długości i należy do największych na świecie. Najtrudniejszym technicznie miejscem na trasie kolei andyjskiej, było pokonanie kanionu rzeki Parac nazywanym El Infiernillo (Piekło) i położonym między stacjami Matucana (2400 m n.p.m.) oraz San Mateo (3200 m n.p.m.). Wąski wąwóz o dwóch pionowych ścianach skalnych, w których wykuto naprzeciw siebie dwa tunele, pokonano dwoma mostami, jeden nad drugim. Zajął się także organizowaniem wyższej uczelni dla przyszłych kadr technicznych Peru, a także odbudową zniszczonego podczas działań wojennych miasta Arequipa. Założył Sociedad Geografica de Lima (Towarzystwo Geograficzne), Club Nacional – instytucję o charakterze polityczno-patriotycznym oraz Towarzystwo Sztuk Pięknych. Było nieuniknione, że nazwisko Polaka zaczęło dosyć szybko wymawiać z szacunkiem w intelektualnych i rządowych elitach Peru.

Ernest Malinowski zmarł w Limie 2 marca 1899 roku.

Przykłady mostów kolejowych na świecie.



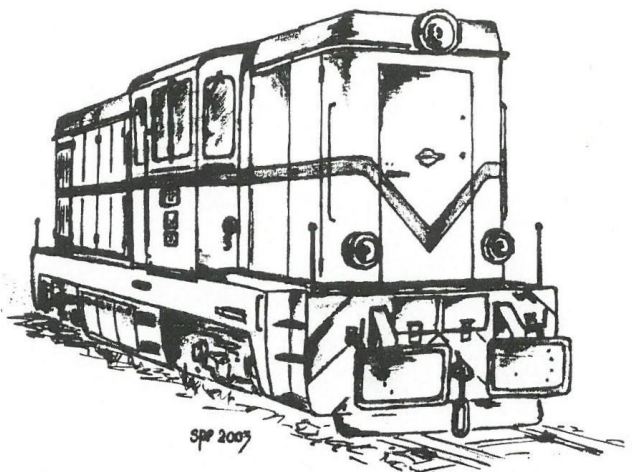
Rysunkowe pasje – tabor kolejowy, lokomotywy

Tomasz Kowalski

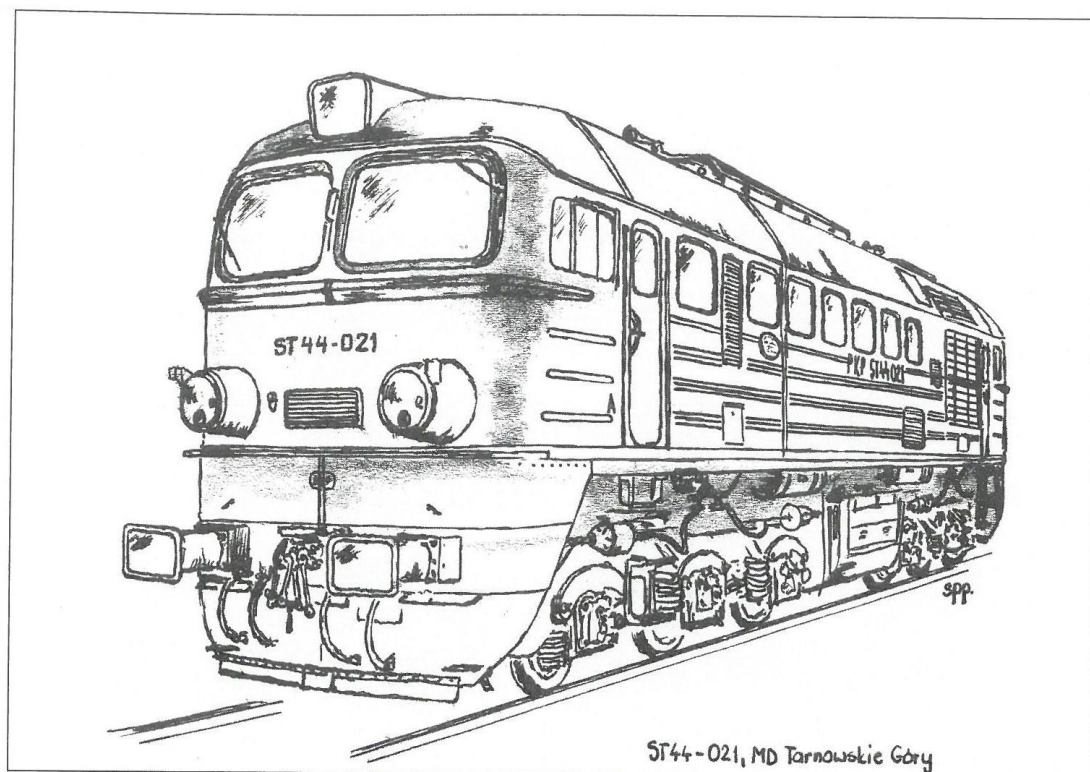
Stanisław Pietrzyk – kolejarz od zawsze, sympatyk i zawodowiec. Swoje zawodowe losy z koleją związał w wieku 15 lat przystępując w 1972 roku do nauki w Technikum Kolejowym w Gliwicach. W zawodzie kolejarza trwa nieustannie do dnia dzisiejszego, cały czas związany z eksploatacją taboru. Od najmłodszych lat jego ulubionym miejscem spacerów to pobliża szlaków kolejowych, gdzie przemykały buchające parą stalowe smoki ciągnące długie pociągi głównie z węglem, a później, gdy był już trochę starszy jakieś stękające i hałasujące lokomotywy lekko dymiące, lub pudła z „patykami” na dachu. Wizja z torów była przelewana na papier. Rodzice nie nadawali nad ostrzeniem kolejnych ołówków. Powstawały coraz ciekawsze i dokładniejsze rysunki. Pasja ta trwa do dzisiaj.

Na wystawie zaprezentowano fragment zbioru rysunków taboru kolejowego autorstwa Stanisława Pietrzyka. Przedstawia on różne lokomotywy, jakie pracowały na szlakach kolejowych i bocznicach przemysłowych w naszym kraju. Zainteresowanie rysunkiem, a właściwie można powiedzieć drobną rysunkową formą plastyczną, towarzyszyło mu od zawsze. Najpierw obserwacja lokomotyw na szlakach i bocznicach, potem przeniesienie zarejestrowanych obrazów ołówkiem na papier.

Dlaczego lokomotywy? Mieszkając na Śląsku można było zaobserwować, że zawsze kolej przenikała życie codzienne. Praktycznie i dosłownie prawie wjeżdżała do domów, gdyż wielokrotnie szlaki wytyczone były w bezpośredniej bliskości domów, osiedli, podwórek. W tej fascynującej płataninie torów kolejowych: kolei państwowych, przemysłowych, wąskotorowych, tramwajowych, wśród kopalń, hut i innych zakładów przemysłowych, zawsze prym wiodły wszelkiego rodzaju lokomotywy. Stąd już był tylko krok do fascynacji zjawiskiem jakim jest dla niego kolej. Do tego wszystkiego doszło zawodowe związanie się z koleją, gdyż miał zaszczyt rozpocząć pracę w Tarnowskich Górach, mieście którego nazwa jednoznacznie łączy się z koleją. Jedną z inspiracji do wykonywania rysunków lokomotyw był fakt, że Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Katowicach corocznie wydaje kalendarzyki z akcentami kolejowymi. Będąc członkiem tego stowarzyszenia przekazywał swoje rysunki lokomotyw do wykorzystania w wydawnictwach tego stowarzyszenia. Rozpoczęło się to wiele lat temu, trwa do dzisiaj, a efekt przedstawia zbiór przedstawionych rysunków.

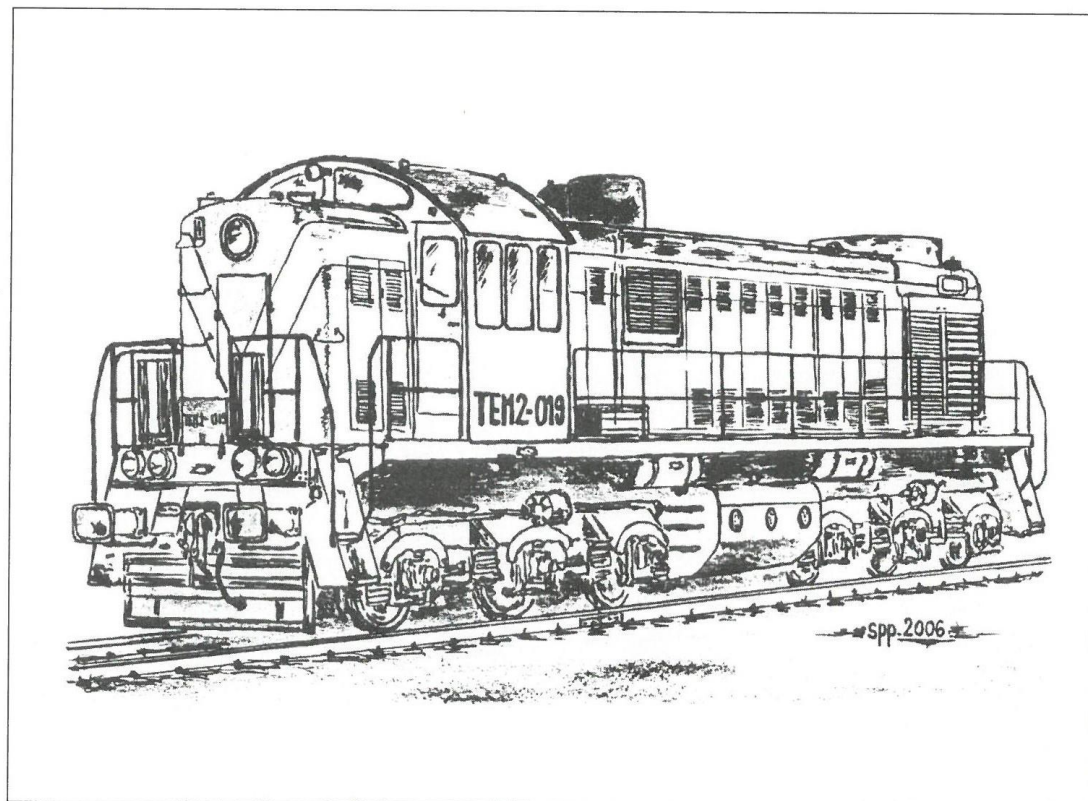


Lokomotywa Lxd2 GKW. Rys. Stanisław Pietrzyk

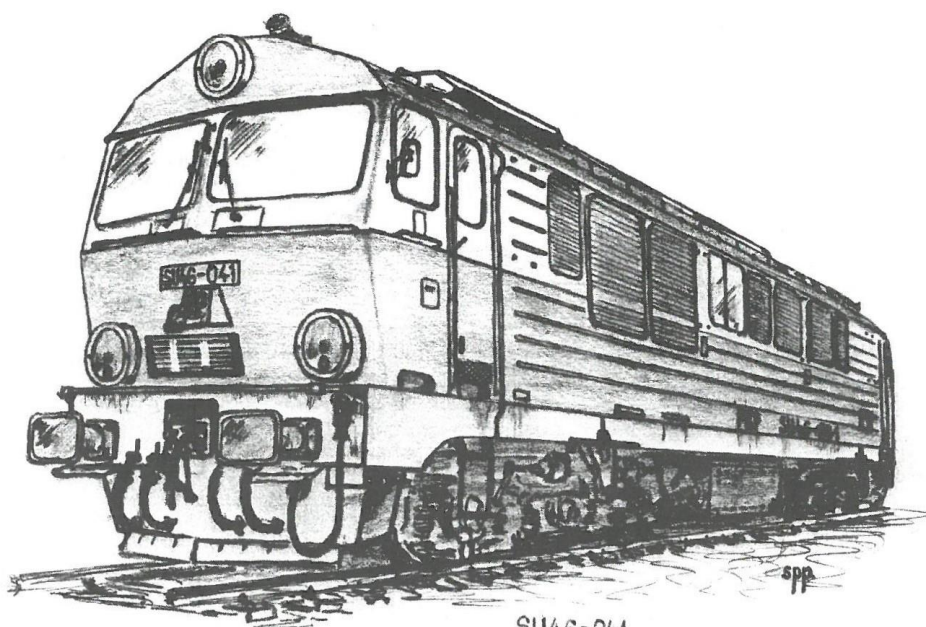


ST44-021, MD Tarnowskie Góry

Lokomotywa ST44-021. Rys. Stanisław Pietrzyk

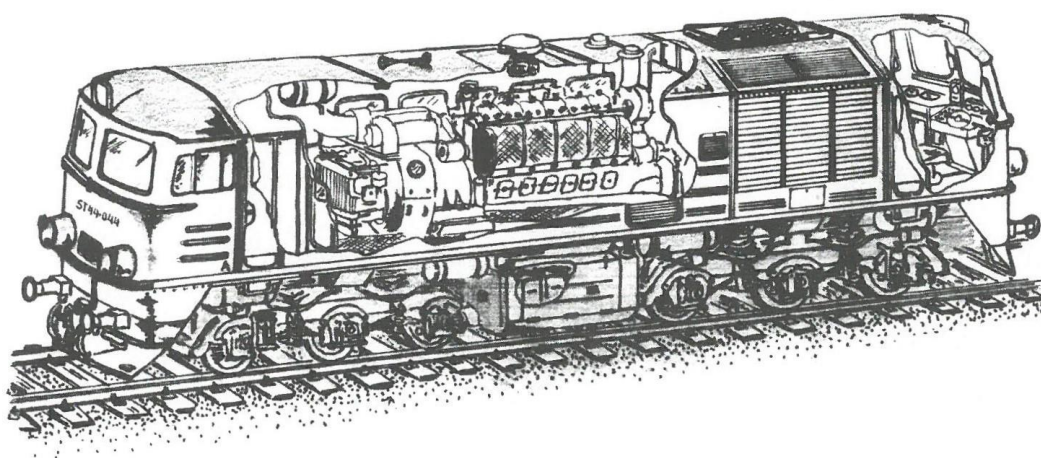


Lokomotywa TEM2-019. Rys. Stanisław Pietrzyk

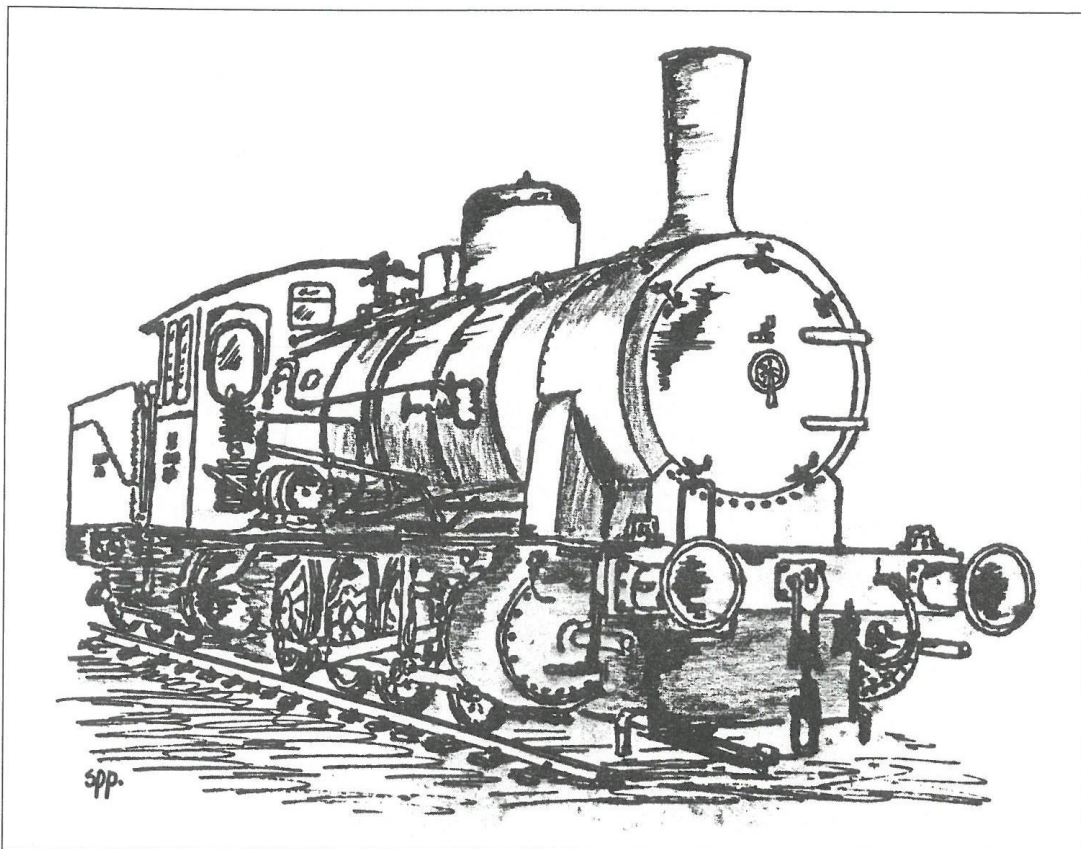


SU16-041
rys. Stanisław Pietrzyk

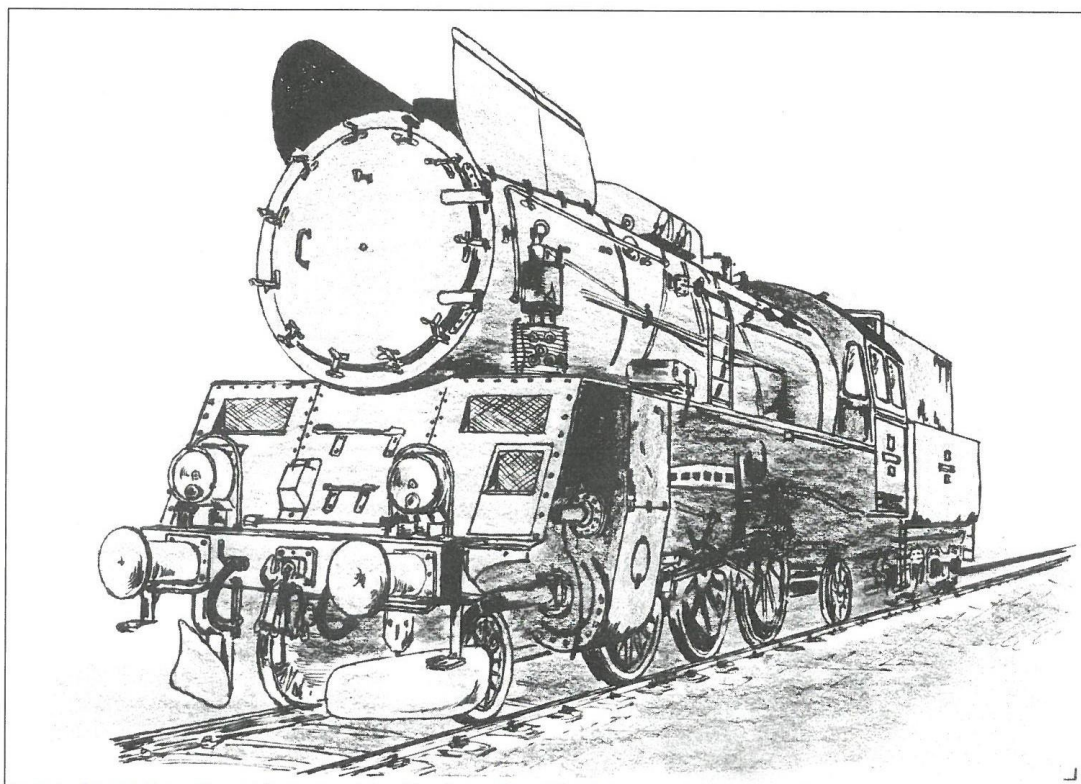
Lokomotywa SU16-041. Rys. Stanisław Pietrzyk



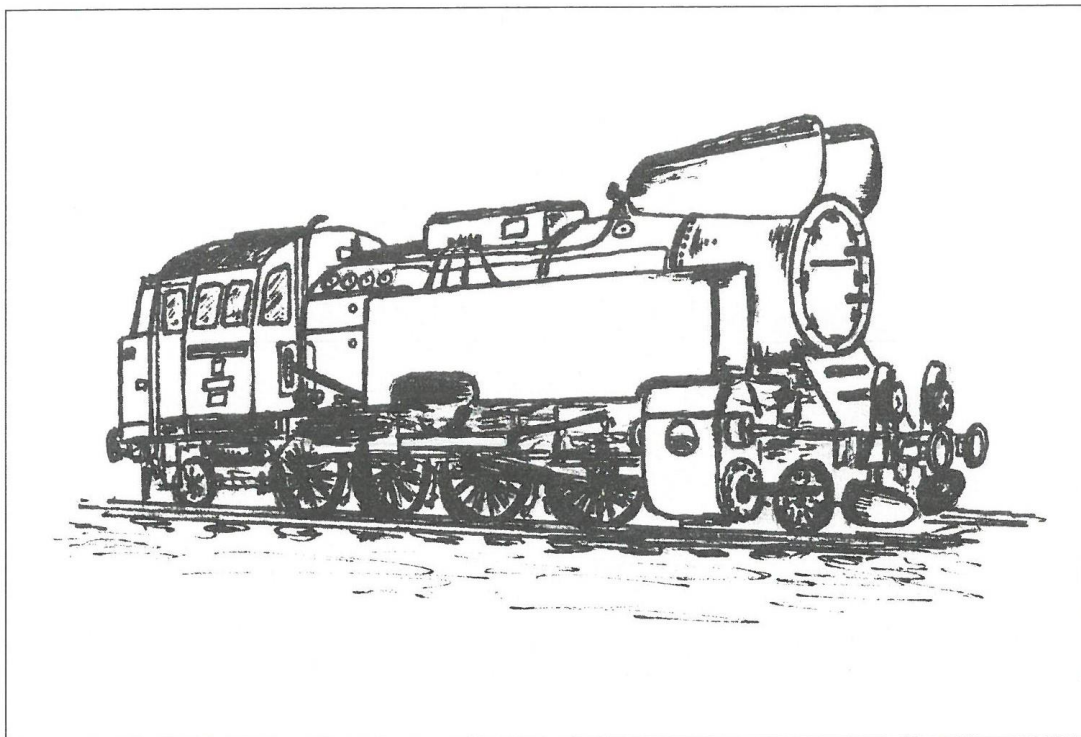
Lokomotywa ST44-044. Rys. Stanisław Pietrzyk



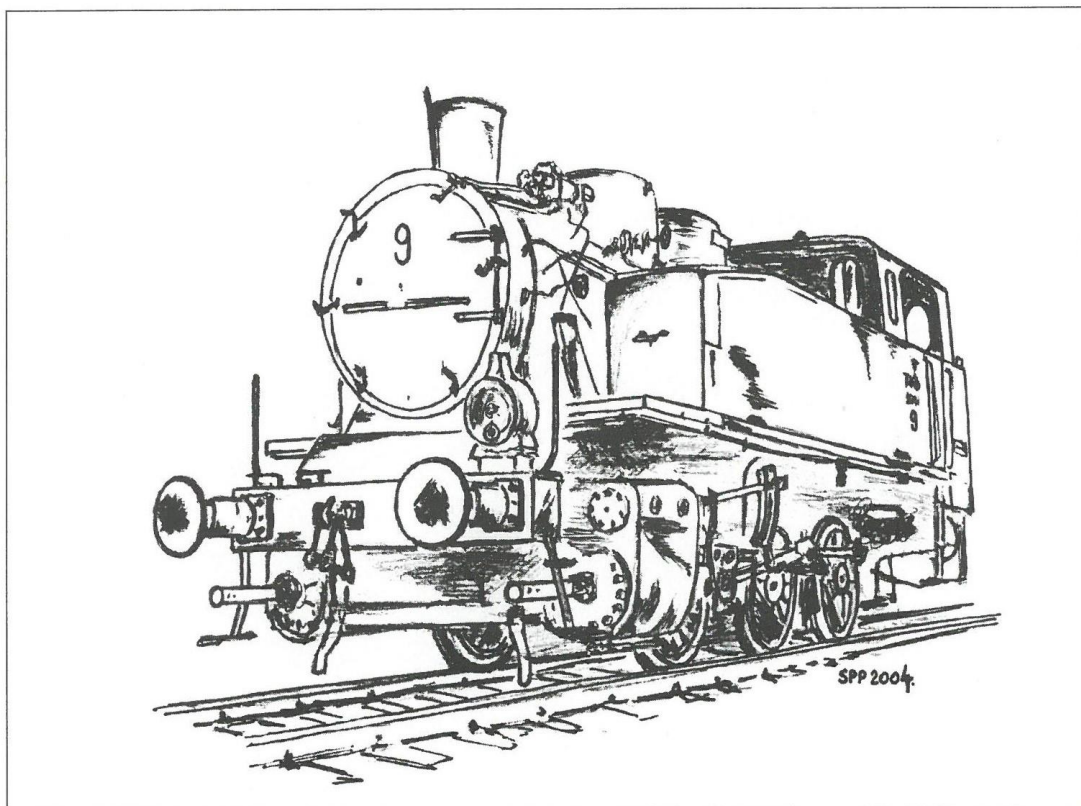
Parowóz Tp1-18. Rys. Stanisław Pietrzyk



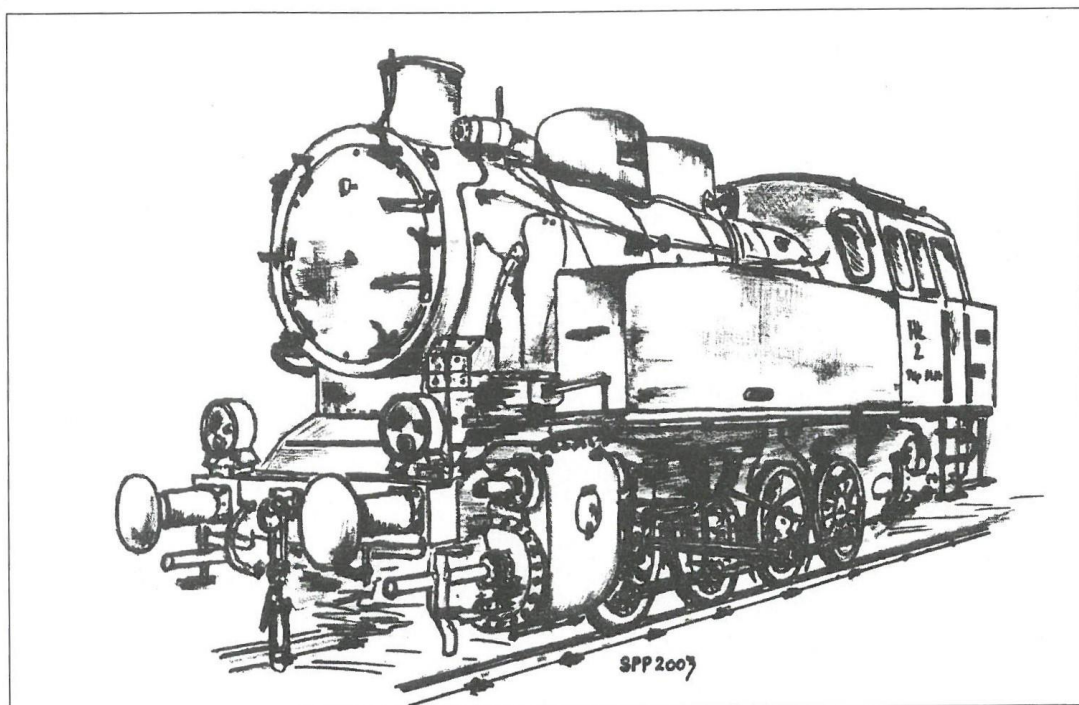
Parowóz Ol49. Rys. Stanisław Pietrzyk



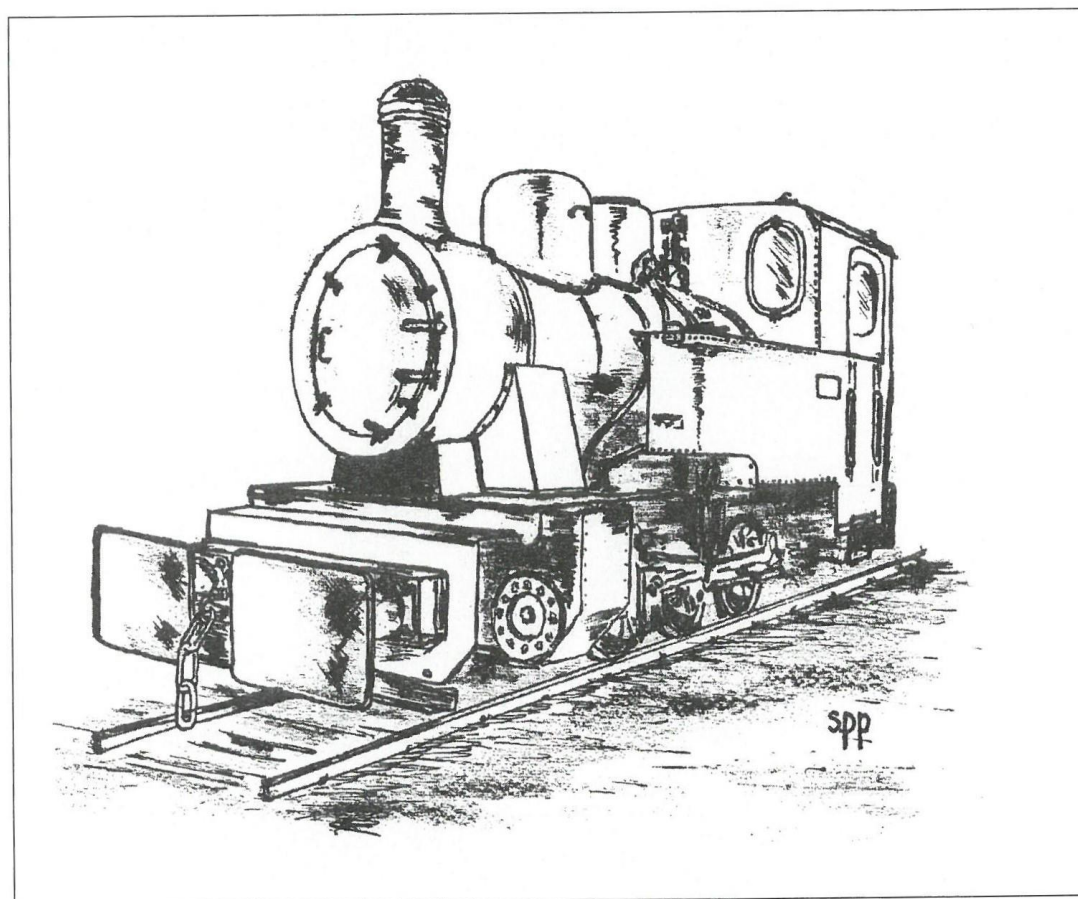
Parowóz TKt48. Rys. Stanisław Pietrzyk



Parowóz TKh FERRUM Nr 9/TKh 5659. Rys. Stanisław Pietrzyk



Parowóz TKp Śląsk HŁ TKp 3409. Rys. Stanisław Pietrzyk



Parowóz wąskotorowy typu LAS. Rys. Stanisław Pietrzyk

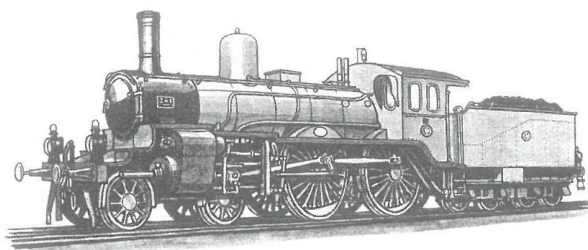
Opracowanie katalogu i innych wydawnictw

Projekt i redakcja katalogu:
Ryszard Lerch

Projekt okolicznościowego datownika pocztowego:
Mateusz Kalinowski

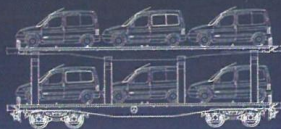
Projekty kart okolicznościowych:
Ryszard Lerch, Stanisław Pietrzyk

Opracowanie graficzne
katalogu, datownika i kart:
AFT Studio





33 000.000 t



x 638 000



52 000.000 t



W 2011 roku przewieźliśmy:

- ponad 52 mln ton węgla kamiennego
- ok. 638 tys. sztuk samochodów
- w sumie ponad 33 mln ton materiałów budowlanych



PKP cargo
LOGISTICS

naturalnie
z nami

Szybko Tanio Solidnie



wymiana oleju, klimatyzacja, diagnostyka komputerowa,
hamulce, rozrządy, przeglądy okresowe



auto grześ

www.autogrzes.pl

Tarnowskie Góry

ul. Lipowa tel. 32 769-01-21

ul. Korfantego 1 tel. 32 285-43-93



INDUSTRIES[®]
SPÓŁKA Z O.O.

PL 42 600 TARNOWSKIE GÓRY UL. ZAGÓRSKA 159

tel/fax 48 32 393 46 43, e-mail: dffindustries@gmail.com

ZABEZPIECZENIA ROBÓT DROGOWYCH

PROJEKTOWANIE, INŻYNIERIA RUCHU

BUDOWA SIECI ZEWNĘTRZNYCH

ZAGOSPODAROWANIE TERENU

ROBOTY INŻYNIERYJNE

www.dffindustries.eu

I Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna

MODERNIZACJA TABORU SZYNOWEGO



Tarnowskie Góry – Kompleks Zamkowy
19-21 czerwca 2012

Organizatorzy



Śląski Zakład Spółki
w Tarnowskich Górach

Patronat honorowy



MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ



PKP cargo
LOGISTICS



INSTYTUT KOLEJNICTWA

Patronat medialny



Współorganizatorzy



Tarnowskie Góry



Starostwo Powiatowe



PKP cargo SERVICE
GRUPA PKP CARGO



PKP cargo WAGON
GRUPA PKP CARGO

Tarnowskie Góry Sp. z o.o.



Pojazdy Szynowe
PESA Bydgoszcz SA

