

Wernisaż „160 Lat Kolei w Chrzanowie”

Miejska Biblioteka Publiczna - 7.10.2016 roku

Działalność naszej Miejskiej Biblioteki Publicznej w dużym stopniu wychodzi poza wypożyczanie książek. Organizowane są w niej wystawy fotograficzne i plastyczne, wielotematyczne warsztaty, spotkania z pisarzami, aktorami i podróżnikami, kursy językowe i komputerowe oraz zajęcia dla dzieci, młodzieży i dorosłych. To wzór do naśladowania dla innych placówek.

Śmach biblioteki i plakat, który zobaczyłam na szybie. Oznajmiał, że historia kolejnictwa w naszym regionie liczy sobie już tak wiele lat.



Poszłam na ten wernisaż. Czułam, że odżyją wspomnienia. Kiedyś mieszkałam blisko Dwóch Mostów i dworca PKP. Podczas studiów dojeżdżałam do Krakowa tylko pociągami i choć nikt z rodziny nie pracował na kolei, w jej klimatach toczyło się moje życie.

Przy wejściu czekała na nas niespodzianka. Każdy za przystówiowy uśmiech otrzymał bilet wstępu. Był to taki sam kartonik, jaki pół wieku temu kupowało się w kasie kolejowej. Widniała na nim trasa Kraków-Wiedeń przez Chrzanów z zaznaczeniem, że to z okazji 160 lat chrzanowskiej kolei wydrukowano ten okaz. Do kompletu dostaliśmy pocztówkę z archiwalnym zdjęciem chrzanowskiego dworca PKP i okolicznościowym stemplem na odwrocie. Uroczystemu powitaniu przyświecała zabytkowa lampa.



Zanim rozpoczął się wernisaż na holu oglądaliśmy ekspozycję zakątków miasta i okolic. To owoc pracy warsztatów „Otwórzmy się na Chrzanów”, które niedawno się skończyły.



Ozdobne stemple przybija Jarek Sęk, jego rodzina całe życie pracowała na kolei.



Wybiła godzina 17. Proszę wsiadać, drzwi zamykać, ruszamy w drogę.

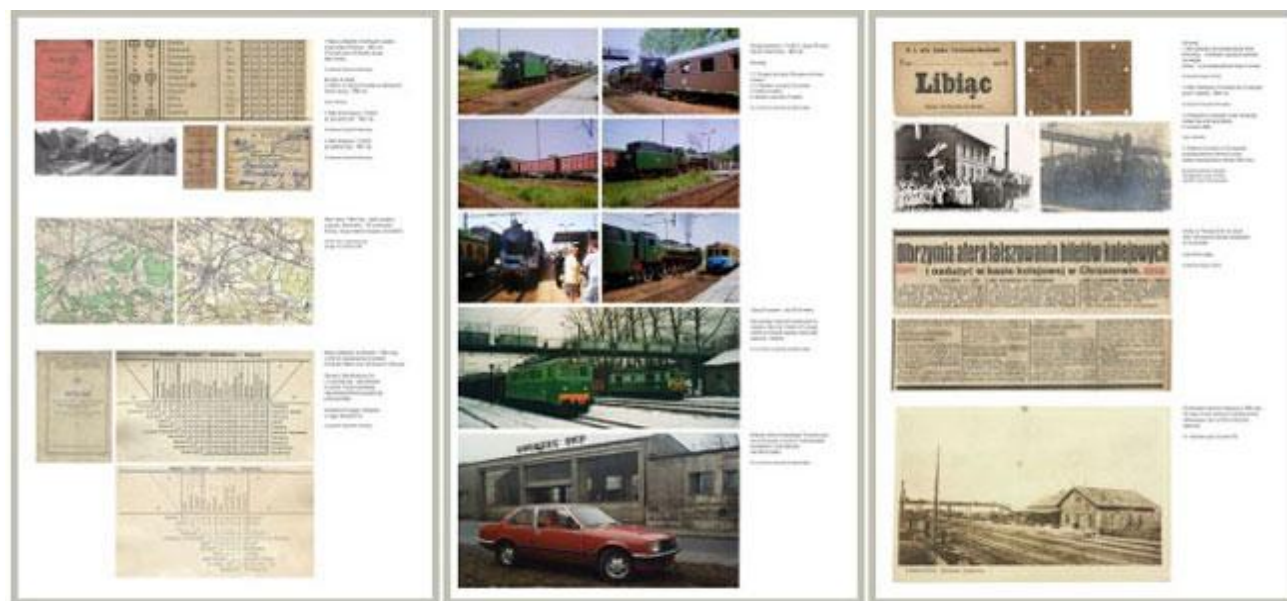
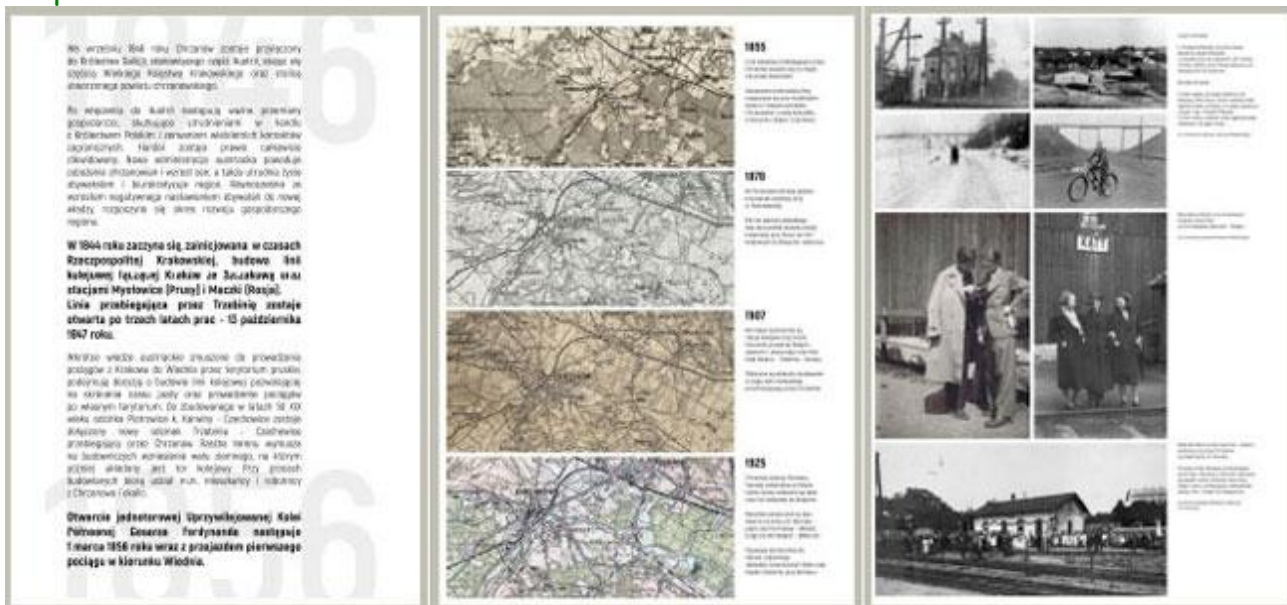


Przybyłe na wernisaż osoby powitała Olga Nowicka z Działu Promocji. W krótkim słowie przedstawiła nam temat i dwóch młodzieńców. To Krzysztof Brandys w największym stopniu i Kacper Groń przygotowali w najdrobniejszych szczegółach tę historyczną wystawę. Wkrótce potem usłyszeliśmy od nich, według jakiego scenariusza będzie przebiegało nasze spotkanie.



Najpierw udaliśmy się spacerkiem z parteru na piętro. Szliśmy pochyłym korytarzem i tu czekał na nas pierwszy okaz. Był to zabytkowy słupek linii 126 z roku 1900. Wskazywał konkretny punkt na trasie pociągu wiodącej z Bołęcina do Jaworzna przez Chrzanów. Liczby 10-4 informują, że jest to 10 kilometr i 4 hektometr (400 m). Odkryty został przy zbiegu ulic Alei Henryka i Siennej.

W korytarzu zaprezentowanych było 18 metrowych plansz, na których zapisano historię chrzanowskiej kolei i jej najważniejsze okresy minionych 160 lat: 1846-1856, 1867-1906, 1914-1919, 1920-1938, 1939-1945 i 1960-2016. Zobaczyliśmy tu mapy tras pociągów od najstarszych z XIX wieku do współczesnych, dawne bilety kolejowe i wycinki z gazet z ciekawymi artykułami np. o fałszowanych biletach. To niektóre z tych plansz. Grafika została starannie wykonana i oprawiona przez Kacpra Gronia.



Czapki kolejarskie na przestrzeni tych lat były rozmaitych kolorów i fasonów.



Mogliśmy też przeczytać kolejne cytaty z wybranych publikacji o Chrzanowie. To ciekawa anegdota z książki Marii Ruszkiewicz „Woskowa świeca”:

Przez Chrzanów przechodziła tak zwana wiedeńska kolej, łącząca Lwów z metropolią austriacko-węgierską. Pociąg ten nie zatrzymywał się jednak na naszej stacji. Pewnego dnia w Krakowie wsiadł do niego Adolf Loewenfeld¹ i zatrzymał go na chrzanowskim dworcu. Spokojnie wysiadł, a potem grzecznie tłumaczył zawiadowcy stacji i kierownikowi pociągu, że nie mógł inaczej, że nie miał innego środka lokomocji, że bardzo się spieszy, aby nie spóźnić się na próbę chóru.

Co kilka kroków zatrzymujemy się i wtedy Krzysztof z Kacprem opowiadają nam o tym, co przedstawia konkretna ekspozycja. W mroku tego korytarza zatrzymał się dla nas czas.

To pieczołowicie odrestaurowane tablice znamionowe z wyprodukowanej w 1977 roku w Fabloku lokomotywy pasażerskiej SP42-222. Te maszyny nazywane były przez kolejarzy Kociotkami lub Łajkami, kursowały z Chrzanowa do Jaworzna i Bołęcina.



Pomiędzy planszami stały gabloty a w nich kolejne antyki: legitymacje członkowskie, poźółtka przez ząb czasu prasa, zdjęcia rodzinne i inne niezwykle przedmioty związane z koleją. Dziesiątki artefaktów skąpanych w blasku lampy, którą trzymał w dłoni Krzysztof.

Widok zgromadzonych tu pamiątek i opisaney historii chrzanowskiej kolei uzmysłowił mi, jak wiele pracy w tę wystawę włożyli ci dwaj młodzi chłopcy. Pod koniec wernisazu powiedzą, że z tej biblioteki prawie nie wychodzili przez ostatnie dwa tygodnie.

Wiele pamiątek podarowali lub za symboliczną kwotę odstąpili: Konrad Bigaj, Teresa Bigaj, Irena Borkowska, Stanisław Brandys, Stanisław Majewski, Irena Przejczowska i Leon Tomaszek, dla których temat chrzanowskiej kolei był przez lata otaczany pamięcią i troską.

Bilety kolejowe i inne dokumenty z okresu okupacji.



Prasa fablokowska, a w niej najważniejsze informacje z bieżącej działalności Fabloku, pierwszej fabryki lokomotyw w Polsce.



Zabytkowa tablica z rozkładem jazdy ważnym od czerwca 1985 roku. Kiedyś wisiała w budynku dworcowym przystanku Chrzanów Śródmieście. Została znaleziona w jakimś lamusie.

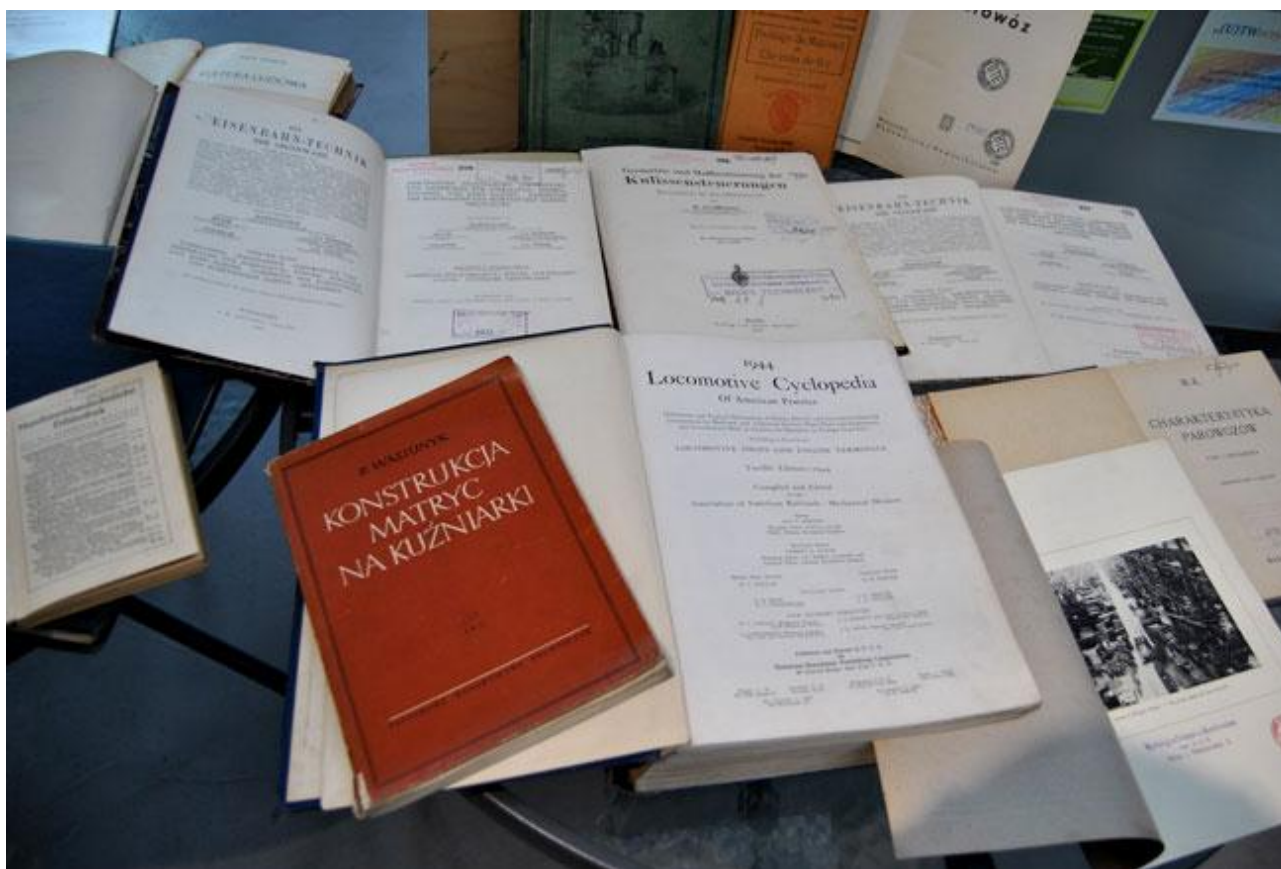


Kiedy korytarz wprowadził nas na piętro ujrzeliśmy piękne prototypy lokomotyw spalinowych. Pierwsza od lewej to SM31 o mocy 1200 KM produkowana w Fabloku w latach 1976-85. Druga SM42, moc 800 KM, w latach 1963-93 wyprodukowano ich 1822. Trzecia to 401Da, moc 350 KM produkowana w latach 1970-79, z Fabloku wyjechało 500 sztuk tej serii lokomotyw.

Dawid Kramarz z Działu Informacji Regionalnej, dobry duch wernisażu, wyrównuje stoliki, aby wszystkie okazy prezentowały się jak najlepiej.



Bogata była kolekcja unikatowych książek o charakterze technicznym i encyklopedycznym związanym z tematyką kolejową. Udostępniła je nam do przejrzenia Jolanta Litwin, która kiedyś pracowała w bibliotece fablokowskiej.



Już jakiś czas temu Krzysztof Brandys spiknął pasjonatów kolejnictwa i założył grupę o nazwie „Stacja Chrzanów”. Po tym wernisażu ma szanse poszerzenia liczby członków, a nawet zgłoszenia ich jako stowarzyszenie. W skład grupy wchodzi obecnie: Krzysztof Brandys, Kacper Groń, Renata Bednarz, Szymon Jakóbiak, Daniel Jędruszko, Wojciech Koszyk, Jarosław Sęk, Jarosław Sikora i Adam Trębacz.

Archiwalna fotografia strażaków z Fabloku. Do zdjęcia dołączona była dedykacja:
„W Dniu Imienin Kochanemu Naczelnikowi - Ochotnicza Straż Pożarna „Fablok” -
Chrzanów 2.VII.1929 rok”.



Dużą niespodzianką był dla nas Wars z dawnymi zastawkami PKP. Teresa Głownia częstowała nas herbatą z cytryną i ciasteczkami. Wypiekły je osobiście babcie i ciocie grupy „Stacja Chrzanów”.

Była to bardzo apetyczna atrakcja wernisażu, po której czekał nas jeszcze historyczny wykład.



Krzysztof z Kacprem w swym scenariuszu słusznie założyli, że spacer korytarzem na piętro i ich informacje o zaprezentowanych tam eksponatach, raczej ogólnie przedstawi historię chrzanowskiej kolei. Dlatego dla naszej pełniejszej wiedzy, zaprosili nas na swój wykład.

Na pełnej w słuchaczy sali konferencyjnej było nastrojowo. Zabytkowe lampy rozświetlające zapadający zmierzch wypożyczyła Fundacja Pobliskie Miejsca Pamięci.



Siedząc wygodnie szczegółowo poznawaliśmy dzieje chrzanowskiej kolei.



Niezwykle interesujący w swej treści wykład, poparty mnóstwem zdjęć, trwał godzinę. Chłopcy i tak streszczali się, bo wiedzę mają tak ogromną, że i pół dnia mieliby nam co opowiadać.

Sala pomieściła blisko 70 osób, to zaledwie garstka z nas.



Pierwszą drogą żelazną na ziemi chrzanowskiej była oddana w 1847 roku Kolej Krakowsko-Górnośląska, łącząca Kraków ze Szczakową i dalej ze stacją Mysłowice (Prusy) oraz Maczki (Rosja). Zatem przejazd z Krakowa do Wiednia odbywał się przez terytorium państwa pruskiego, dlatego podjęto decyzję o budowie odnogi idącej od Trzebini na południe. Później będzie ona nosić nazwę Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Otwarcie tej kolei 1 marca 1856 roku, biegnącej przez Chrzanów na Wiedeń pozwalało zrezygnować z tranzytu przez tereny pruskie.

Prawdopodobnie nie od razu Chrzanów otrzymał stację wraz z dworcem. Po oddaniu do użytku tej drogi żelaznej na Wiedeń, miasto zyskało tylko niewielki przystanek, a dopiero w 1867 roku oddano budynek stacyjny dla ruchu osobowego. Znajdował się on przy ul. Kościeleckiej, dziś 29 Listopada.

Z biegiem czasu konieczna okazała się budowa stacji z większą liczbą torów dla celów towarowych i pasażerskich. Gmina próbowała przekonać Generalną Dyрекcję Kolei Północnej do budowy takiej stacji i dworca między ulicami 29 Listopada a Świętokrzyską, na co też ofiarowała grunty. Jednak mimo licznych petycji i delegacji do rządu wiedeńskiego i logicznych argumentów przemawiających za taką lokalizacją, nie zdecydowano się na ulokowanie stacji we wspomnianym miejscu.

Jan Pęcowski opisuje w swojej monografii: „...generalny dyrektor Jejteles uparł się i kazał postawić dworzec kolejowy po przeciwnej stronie toru, w miejscu dla miasta niedostępnym, poza wysokim wałem kolejowym (...)”. Tu w 1883 roku zostanie oddana do użytku stacja osobowo-towarowa, czyli w miejscu gdzie znajduje się obecnie, z ceglany budynek znanym z dawnych pocztówek. Rada Miejska w tej walce zyskała jedynie kładkę nad torami prowadzącą od dworca do Alei Henryka, którą uważano za nieestetyczną i niebezpieczną.

W roku 1900 przez Chrzanów poprowadzona została kolej prywatna z Bołęcina do Jaworzna i trzy lata później do Szczakowej. Stacja Chrzanów stała się stacją węzłową i przesiadkową. Pozostała taką do lat 90. XX wieku.

Widokówka chrzanowskiego dworca PKP z 1906 roku przy ul. Kolejowej (Fabrycznej).



Fotografia przedstawia pracowników kolei na tle dworca stacji Jaworzno.



Do 1981 roku tory rozchodziły się w 4 kierunkach: do Trzebini, do Oświęcimia, do Jaworzna- Szczakowej oraz do Bołęcina i dalej do Suchoj Beskidzkiej.

Popularność kolei w Galicji i na świecie rośnie z dekadą na dekadę, co spowodowało zwiększanie liczby pociągów z Krakowa do Wiednia i lokalnych. Przestały wystarczać jednotorowe linie, gdyż ich przepustowość była zbyt mała, aby przyjmować i wyprawiać coraz liczniejsze składy. Właśnie dlatego w 1902 roku linia z Trzebini do Oświęcimia mająca wówczas charakter magistralny, wzbogaciła się o nowy, dodatkowy tor, którego wybudowanie zapewniło skrócenie czasu przejazdu pociągów.

22 maja 1919 roku nastąpiło przełomowe wydarzenie. Minister Przemysłu i Handlu oraz Minister Skarbu zatwierdzili statut spółki „Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.”, która potem zmieniła nazwę na „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. Zakłady w Chrzanowie”.

Lokomotywa Ty23.



Wielkie osiągnięcia i znakomita kadra konstruktorów z Kazimierzem Zembruskim na czele wynosi Fablok na wyżyny, na których znajdować się będzie do lat 90. XX wieku. Fabryka słynąć będzie ze wspaniałych pojazdów szynowych takich jak parowóz Pm36-1 rozwijający prędkość 140 km/h, który za swój aerodynamiczny kształt otrzymał w Paryżu Złoty Medal, wagon motorowy Luxtorpeda kursujący do lat 40. na trasie Kraków-Zakopane czy mniej okazała, ale liczna i niezawodna lokomotywa SM42, która na kolei służy do dziś w liczbie ponad 1000 egzemplarzy.

Luxtorpeda, 1936 rok. Z Krakowa do Zakopanego jechała 2 godziny, 18 minut. Był to wagon tylko i wyłącznie I klasy, a bilety kosztowały kilka tysięcy marek.



Fablok był mocno powiązany z miastem, w czasach swego największego rozwoju dawał zatrudnienie dla 4000 ludzi. Dał miastu rozgłos na skalę Polski i Europy. Poprzez swoje działanie wpłynął na rozwój ekonomiczny ziemi chrzanowskiej i był motorem napędowym lokalnej gospodarki.



W 1931 roku w rozkładzie jazdy Bołęcin-Szczakowa pojawił się nowy przystanek osobowy Chrzanów Aleja Henryka. Znajdował się przy skrzyżowaniu ulic Siennej i Alei Henryka. Był to prawdopodobnie peron ziemny lub platforma drewniana biegnąca wzdłuż toru. Możliwe, że istniał także mały budynek pełniący funkcję kasy biletowej i poczekalni, lecz są to informacje niepotwierdzone. Sens istnienia tego przystanku zdaje się być wątpliwy, gdyż to zaledwie kilkaset metrów od stacji Chrzanów. Trudno wyjaśnić, co wpłynęło na decyzję o ulokowaniu go właśnie w tym miejscu. Możliwe, że chodziło o ułatwienie dotarcia kupców przyjeżdżających z towarami od Jaworzna i Bołęcina na handel na chrzanowskim rynku.

Na rozkładzie kropką zaznaczyłam przystanek przy Alei Henryka.

311				SZCZAKOWA - JAWORZNO - BOŁĘCIN				Mt	Mt	Mt	Mt
6389	6351	6331	6321		Dyr. Krakowska	6330	6334	6322		Mt	
3.	2.3.	3.	2.3.	3.		2.3.	3.	2.3.		6338	
					Km					3.	
					0	o SZCZAKOWA					
					4	o Niedzieliska (p. o.)					
					5	o Jan Kanty (p. o.)					
					6	p Jaworzno	9 36	14 48		19 32	
3 45	5 05	7 00		7	o Jaworzno Azot (p. o.)	- 30	+ 42			- 27	
	- 12	- 07		9	o Szyb Sobieski (p. o.)	- 27	- 38			- 24	
4 16	- 18	- 13		10	o Bory (p. o.)	- 20	- 31			- 18	
	- 22	- 18		15	o Byczynia (p. o.)	9 10	- 20			19 00	
1 38	- 33	- 29		21	o Kuty (p. o.)	8 56	- 06			18 56	
	- 16	- 12		22	o Chrzanów A.H. (p. o.)	- 53	- 03			- 53	
	- 50	- 47		22	p Chrzanów	8 50	14 00			18 50	
5 04	5 52	7 50	17 46	27	o Pogorzyce (p. o.)	7 28					
				29	o Plaza (p. o.)	- 26					
				32	p BOŁĘCIN	7 10					

Odcinek Szczakowa-Jaworzno na razie nie otwarty.

W roku 1933 w rozkładzie jazdy pojawił się kolejny nowy przystanek osobowy Chrzanów Miasto. Wybudowano go prawdopodobnie z inicjatywy żydowskiej, a mieścił się na wiadukcie nad ul. 29 Listopada. Ta stosunkowo mała odległość od rynku, którą należało pokonać z towarami po przyjeździe do Chrzanowa, mogła być powodem rozpoczęcia starań o budowę peronu bliżej centrum. O lokalizacji peronu w tym miejscu świadczą przekazy mieszkańców, rozkłady jazdy i niesymetryczny kształt wiaduktu. Patrząc od strony miasta widać wysunięte ramię lewego przyczółka, które miało zapobiegać osuwaniu się wału usypanego równoległe do torowiska.



Na początku niemieckiej okupacji ten przystanek a także Chrzanów Aleja Henryka zostały zlikwidowane. Ostatni raz pojawiają się w rozkładzie jazdy „Lato 1939”.

Podczas II wojny światowej Chrzanów zmienił nazwę na Krenau, a Fabryka Lokomotyw na Oberschlesische Lokomotivwerke AG Krenau (Oberlok). Zakład zaczął produkować przede wszystkim parowozy wojenne niemieckiej konstrukcji oznakowane po 1945 roku na PKP jako Ty2 i Ty42. Wyprodukował wtedy 536 parowozów normalnotorowych i 100 wąskotorowych.

Sporo było wtedy akcji partyzanckich, objawiały się blokowaniem ruchu pociągów, ich wykolejaniem lub wysadzaniem mostów i wiaduktów.

W niecały miesiąc po wyzwoleniu, 21 lutego 1945 roku Fablok wyprodukował pierwszą lokomotywę oznakowaną Białym Orłem serii Ty42. Dwa lata później fabryka przeszła na własność państwa, a w roku 1951 jej nazwa została zmieniona na Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego. Polskie Koleje Państwowe w roku 1957 odebrały od Fabloku ostatni parowóz, którym jest czynny do dziś tendrzak TKt48-191, natomiast dla celów przemysłowych parowozy produkowane były do roku 1963. Ostatnią serią lokomotyw parowych był czteroosiowy „Śląsk”. Od tego momentu fabryka próbuje się odnaleźć w świecie lokomotyw spalinowych. Mimo prowadzonej krajowej gospodarki centralnie planowanej, konkurencja HCP z Poznania była dla Fabloku duża, „Cegielski” miał w dziedzinie dieseli większe doświadczenie. To jednak nie przeszkodziło inżynierom i robotnikom Fabloku w produkcji kilku serii lokomotyw spalinowych, z których naj-

liczniejszą i najlepszą była maszyna do zadań manewrowych SM42, wyprodukowano ich 1822. Powstały też odmiany do prowadzenia składów pasażerskich z ogrzewaniem: SP42 z kotłem parowym 268 sztuk i SU42 z ogrzewaniem elektrycznym 40 sztuk.

W latach 60. istniało rewelacyjne połączenie między Chrzanowem i Suchą (wtedy jeszcze nie Beskidzką). Według rozkładu jazdy z roku 1962 pociąg osobowy zestawiony z wagonów klasy drugiej i pierwszej pokonywał ten dystans w 3 h 15 min. Kilkunastominutowe postoje wymuszone były koniecznością wodowania parowozu na stacjach Spytkowice i Wadowice.

Należy też wspomnieć o Expressie „Tatry”, kursował w latach 70. z Warszawy Wschodniej do Zakopanego przez Bołęcin i Wadowice. Podróżując tym pociągiem z Trzebini można było dojechać do stolicy Tatr za 3 h 38 min.

W roku 1973 nastąpiła elektryfikacja odcinka Trzebinia-Oświęcim, oddano również do użytku przystanek Chrzanów Śródmieście. Po wprowadzeniu nowoczesnych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, przejazd z Krakowa do Chrzanowa Śródmieście pociągiem zatrzymującym się na wszystkich przystankach wynosił niecałe 50 minut.



W 1981 roku zawieszono kursowanie pociągów do Jaworzna. Za jedną z przyczyn likwidacji tego połączenia podawano budowę autostrady A4, która miała przeciąć linię kolejową na wysokości Cezarówki. Jednak może to być tłumaczenie absurdalne, gdyż gdyby to był jedyny powód, postanowiono by wybudować wiadukt nad drogą. Na przełomie lat 80. i 90. rozebrano tor do Jaworzna. W Jaworznie stacja czynna była do 2002 roku i odbywał się na niej ruch towarowy z kopalni Jan Kanty i Jaworzno.

W roku 1987 otwarto przejście pod torami na przystanku Śródmieście, co pozwoliło na rezygnację z użytkowania dawnego, wąskiego i niskiego tunelu mieszczącego się na wysokości dworca PKS, który już lekko zasypany jest widoczny do dziś.

W roku 1991 nastąpiła przebudowa układu torów w Chrzanowie. Zlikwidowano pozostałości bocznic i rozjazdów do Jaworzna, przygotowano stację do odprawy pociągów elektrycznych do Bołęcina, gdyż w tym samym roku otworzono zelektryfikowany

odcinek Chrzanów-Bolęcín-Spytkowice-Wadowice. W 1995 roku na trasie Chrzanów-Bolęcín zawieszono ruch pasażerski i zdjęto całkiem świeżą sieć trakcyjną.

Jeszcze końcem lat 90. była możliwość przejazdu ekspresem z Trzebini do Zakopanego w 4h 14 min i pociągiem osobowym z Trzebini do Rabki Zaryte w 3h 57 min. Likwidacja linii Wadowice-Skawce przyczyniła się do wydłużenia trasy pociągu, która wiodła „na około” przez Kalwarię Zebrzydowską, co wydłużyło czas jazdy.

W roku 1999 z okazji 80-lecia Fabloku zawitała do Chrzanowa lokomotywa parowa Pm36-2, młodsza siostra maszyny wyróżnionej w 1937 roku w Paryżu. Wraz z prowadzonym składem retro wykonała kilka kursów z Trzebini do Chrzanowa. Wtedy ostatni raz w Chrzanowie pojawił się czynny parowóz pod parą.

W 2002 roku zawieszono ruch pasażerski na trasie Trzebinia-Wadowice.

Orient-Expres przejeżdżał przez Chrzanów raz w roku w latach 2008, 2009 i 2010.



Nie zabrakło ciekawych informacji o zabytkowym wiadukcie Dwa Mosty i innych.



Ten wiadukt jest nad ul. Bartosza Głowackiego, która przecina ul. Podwale.



W 2010 roku oddano do użytku wiadukt nad ul. Władysława Sikorskiego, który połączył komunikacyjnie osiedla Północ i Trzebińska.



Esencjonalne kalendarium:

1847 - otwarcie Kolei Krakowsko-Górnośląskiej łączącej Kraków ze Szczakową i dalej granicą pomiędzy Imperium Rosyjskim i Imperium Austriackim.

1856 - oddanie do użytku Uprzywilejowanej Kolei Północnej Arcyksięcia Ferdynanda z Trzebini przez Chrzanów, powstałej w celu uniknięcia tranzytu przez tereny pruskie.

1863 - otwarcie budynku dworcowego przy ul. Kościeleckiej, funkcjonuje do roku 1883 a później zmienione zostaje jego przeznaczenie, istnieje do lat 30-40. XX wieku.

1883 - budowa stacji osobowo-towarowej przy ul. Fabrycznej z dworcem ceglany zgodnym z austriackim stylem architektonicznym.

- 1900 - Chrzanów staje się stacją węzłową; oddanie do użytku linii Jaworzno-Chrzanów -Piła (później Bołęcín).
- 1902 - budowa drugiego toru.
- 1906 - upaństwowienie Kolei Północnej, zarządcą dróg żelaznych zostały Cesarsko-Królewskie Koleje Państwowe.
- 1919 - założenie Spółki Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.
- 1931 - otwarcie przystanku Chrzanów Aleja Henryka.
- 1933 - otwarcie przystanku Chrzanów Miasto na wiadukcie nad ul. 29. Listopada.
- 1939 - z dniem wybuchu II wojny światowej Chrzanów został wcielony do terenu III Rzeszy, Fabryka Lokomotyw otrzymała nazwę Oberschlesische Lokomotivwerke AG Krenau O/S.
- 1940 - likwidacja przystanków Chrzanów Miasto i Chrzanów Aleja Henryka.
- 1947 - przywrócenie na okres jednego roku przystanku Chrzanów Aleja Henryka
- 1951 - zmiana nazwy Fabloku na Fabryka Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego.
- Połowa lat 60 - wyburzenie austriackiego dworca w Chrzanowie i budowa nowego.
- 1973 - elektryfikacja linii na trasie Trzebinia-Oświęcim, a także oddanie do użytku przystanku Chrzanów Śródmieście przy ul. Zielonej.
- 1981 - zamknięcie ruchu pasażerskiego na odcinku Chrzanów-Jaworzno.
- 1991 - elektryfikacja odcinka Chrzanów-Bołęcín-Spytkowice.
- 1995 - zamknięcie ruchu na odcinku Chrzanów-Bołęcín i deelektryfikacja linii.
- 2002 - zamknięcie ruchu pasażerskiego z Trzebini do Wadowic.
- 2013 - ogłoszenie upadłości Fabloku.
- 2016 - wpisanie do Ewidencji Zabytków kilku unikatowych, kamiennych, wiaduktów kolejowych.

Kiedy Krzysztof Brandys i Kamil Groń zakończyli swój wykład i multimedialną prezentację, gorącym brawom nie było końca.

Następnie, z wyrazami podziękowania, za umożliwienie zrealizowania wernisażu i ogromną pomoc wręczyli dyplom Annie Siewiorek, która z dużym zrozumieniem i własnym zaangażowaniem wsparła ich wernisaż.

Dyplomy za pomoc w organizacji wystawy przyjęły również Olga Nowicka i Ewelina Deluga.



Niezwykłe ciepłe wystąpienie Pani Dyrektor.



Z komentarzem wystąpił także radny Kamil Bogusz. Wyraził oprócz podziękowania radość, że chrzanowskiej młodzieży tak bliskie są tematy związane z naszą koleją i że chcieli z nami podzielić się swoją wiedzą.



Wiele słów uznania przekazał również Marek Szuster, zastępca Dyrektora Zakładu PKP Polskie Linie Kolejowe.



Krzysztof zaprosił na środek również całą grupę „Stacja Chrzanów”, która swoją małą cegiełkę wniosła w dzisiejsze wydarzenie. Jestem wśród członków, bo popieram tę cenną, patriotyczną ideę utrwalania i wskrzeszania tradycji kolejnictwa na ziemiach chrzanowskich.

Miałam okazję zrobić kolejne zdjęcie osobom obecnym na sali. Dzieci teraz zajadają ciastka w Warszawie, ale dorośli wytrwali do końca.

Cały wernisaż trwał blisko 2,5 godziny.



Gdyby taką wystawę i ten piękny wernisaż miała przygotować firma specjalizująca się w tego rodzaju eventach, to by wystawiła rachunek na duże pieniądze. Bo liczy się wizja, zgromadzenie tego mnóstwa materiałów i w najdrobniejszych szczegółach realizacja pomysłu. A to zrobiło dwóch 20-latków: Krzysztof Brandys i Kacper Groń, swym sercem, wiedzą i ogromnym wkładem pracy. Moje uznanie. Imprezę wsparła „Stacja Chrzanów” oraz pomocna grupa osób z naszej biblioteki, a najbardziej Dyrektor Anna Siewiorek, Olga Nowicka i Ewelina Deluga z Działu Promocji, Dawid Kramarz z Działu Informacji Regionalnej oraz Tomasz Dulik z Działu Informatyczno-Technicznego, który zrobił nam to ładne, pamiątkowe zdjęcie z Dyrekcją Biblioteki. Od lewej: Adam Trębacz, Daniel Jędruszko, Kacper Groń, Anna Siewiorek, Renata Bednarz, Jarosław Sęk i Krzysztof Brandys.



To ciekawe wydarzenie odnotowało również lokalne pismo „Przełom”.

Wystawę można oglądać do 26 listopada.

Zapraszamy do odwiedzania nas na facebooku i dzielenia się wiedzą na temat kolejnictwa na naszych ziemiach.

<https://www.facebook.com/stacjajchrzanow/?fref=ts>

Pozdrawiam serdecznie,
Renata Bednarz