

## PAROWOZY KOLEI KRAKOWSKO-GÓRNOŚLĄSKIEJ (1847-1850)

---

Leszek Zakrzewski

mgr inż., Prezes Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu, e-mail: pth.ns@poczta.fm

---

*Streszczenie.* Artykuł przedstawia krótko dzieje budowy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej oraz historię pierwszych lat rozwoju kolei w Krakowie. Początkowo była to kolej prywatna, zbudowana i eksploatowana przez „pruskie Towarzystwo Kolei Górny Śląsk-Kraków (O. S. E.) na mocy udzielonej w roku 1844 przez Wolne Miasto Kraków koncesji”. Po kilku latach eksploatacji, 30 kwietnia 1850 roku, linia Kraków –Trzebinia –Mysłowice z odgałęzieniem Szczakowa –Granica została sprzedana przez OSE państwu. Linię z Krakowa do Mysłowic kupiono łącznie z taborem, na który składało się 8 parowozów produkcji zakładów Borsig (4 do prowadzenia pociągów pasażerskich i 4 do prowadzenia pociągów towarowych), 18 wagonów osobowych i 80 wagonów towarowych. W drugiej części artykułu przedstawiono charakterystykę łącznie z konstrukcją pierwszych parowozów użytkowanych na linii Kraków –Trzebinia –Mysłowice.

**Słowa kluczowe:** historia rozwoju kolei, Galicja, parowozy

### Początki kolei w Krakowie

Rząd austriacki w latach 1832-1836 przyjął założenia programu budowy dróg kolejowych, w którym przewidywano poprowadzenie połączeń wychodzących z Pesztu:

- w kierunku Wiednia,
- wzdłuż ziem węgierskich,
- do Semlin,
- do granicy morawsko-śląskiej,
- do granicy z Galicją,
- do Siebenbürgen i w kierunku Hermannstadt,
- do Klausenburga,

a z Wiednia do:

- granicy z ziemiami węgierskimi,
- do Essegna granicy z Turcją,
- przez Węgry do Krakowa,
- z Tyrnau do Kaschau,
- z Kaschau do Krakowa,
- z Miskolcz w kierunku Galicji i Rosji,
- z Sissek do granicy.

W opracowaniu sporządzonym przez Komisję Transportu (*Landesverkehrscommission*) *De utilibus operibus per societates vel privatos struendis* (Użyteczne dzieła mogą-

ce być przez firmy lub osoby prywatne wykonane) uwzględniono połączenia, które znajdowały się w trakcie prac i zalecono realizację kolejnych<sup>1</sup>.

„Rząd absolutystyczny udzielał prawa na prowadzenie przedsiębiorstw kolejowych dekretemi nadwornymi i takim też dekretem z dnia 4 marca 1836 roku nadał grupie finansowej Rotschildów<sup>2</sup> wyłączny przywilej na budowę kolei z Wiednia do Bochni z odgałęzieniami do Bielska, Białej i Wieliczki, która to linja dopiero z końcem r. 1855 do Krakowa dotarła. Aż do tego czasu ruch pocztowy, osób i towarów z zachodnimi krajami niemiecko-czeskimi podtrzymywany był kołowo, wybudowanym jeszcze w r. 1784 gościńcem bitym, tzw. traktem cesarskim. Pierwszą zaś na terenie małopolskim otwartą koleją była linja Kraków–Trzebinia–Mysłowice z odgałęzieniem ze Szczakowej do Granicy (Maczki), zbudowana przez pruskie Towarzystwo kolei Górny Śląsk–Kraków (O. S. E.) na mocy udzielonej w r. 1844 przez Wolne Miasto Kraków koncesji”<sup>3</sup>.



Abb. 143. [Nach dem Project der Wien-Bochnia-Eisenbahn aus dem Jahre 1836.]

Rys. 1. Planowany przebieg kolei Wiedeń-Bochnia z broszury wydanej w 1836 r.

Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I Band, I theil; s. 143.

W marcu 1836 roku opublikowano broszurę *Das Project der Wien-Bochnia-Eisenbahn in technischer, commerzieller und finanzieller Beziehung betrachtet* (Projekt Kolei

- 1 Strach H., *Die ersten Privatbahnen*. [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I Band, I theil; s. 120.
- 2 Koncesjonariuszem była firma Wechselhaus S. M. Von Rothschild. Współwłaścicielami – założycielami towarzystwa akcyjnego byli Samuel Biedermann, baron D. v. Eskels, baron H. v. Geymüller, hrabia Heinrich v. Larisch, Johann Mayer, Franz Riepel, Heinrich Sichrovsky, baron v. Sina i Leopold v. Wertheimstein.
- 3 Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności Krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków, 1931, s. 7–8.

Wiedeńsko-Bocheńskiej w sprawach technicznych, handlowych i finansowych), w której szczegółowo podano przebieg linii i dołączono mapę planowanej kolei<sup>4</sup>.

Tekst koncesji głosił: Jęgo Cesarsko-Królewski Majestat najlaskawiej raczył akcjonariuszowi niżej podpisanego Domu Bankowego S.M. baronowi Rotschildowi udzielić wyłącznego przywileju wybudowania linii kolejowej o długości 60 mil niemieckich z Wiednia do Bochni w Galicji, oprócz linii odgałęźnych do *Brünn*, *Ollmütz*, *Troppau*, Dworów i Wieliczki, oraz używanie tejże linii do transportu osób, produktów, wszelkiego rodzaju towarów i zwierząt domowych na lat 50, z prawem pozwolenia ubiegania się po upływie tego terminu u najwyższych władz państwowych o przedłużenie tego wyłącznego przywileju, i że w każdym przypadku ta linia kolejowa *cum appertinentiis* [z przynależnościami – przyp. aut.] na gruncie i z budynkami wraz z całościowym *Fundus instructus* [inventarzem gruntowym– przyp. aut.] nieustannie pozostanie własnością mającej być utworzonej spółki akcyjnej, która ma być uprawniona do prowadzenia interesów przewozowych, co niebawem potwierdzi mający się ukazać drukiem dokument tego Najwyższego Przywileju<sup>5</sup>.

Powołane dnia 18 października 1836 roku w Wiedniu „C.K. Wyłącznie Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda” (*K.u.K. Privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*; skr. KFNB), miało zgodnie z treścią dokumentu koncesyjnego połączyć Kraków i Bochnię z Wiedniem. 17 listopada 1837 roku KFNB oddało do użytku pierwszą linię kolejową na terenie Austrii, Floridsdorf–Wagram, o długości 13 km, rozpoczynając tryumfalny rozwój tego środka komunikacji. Ambitne plany połączenia Krakowa z Wiedniem (zgodnie z dokumentem koncesyjnym), trzeba było zrewidować, bo po doprowadzeniu torów do Lipnika i otwarciu tej linii 15 sierpnia 1842 roku, z powodu trudności finansowych i technicznych, zaniechano dalszych prac na tym kierunku. Towarzystwo zrealizowało jednak budowę połączenia kolejowego z Wiednia w kierunku Krakowa przez *Břeclav* (Brzeclaw), *Přerov* (Prerów), *Lipník nad Bečvou*, *Ostravę* (Ostrawę), do *Oderbergu* (Bogumina, czes. *Bohumin*). Po oddaniu do ruchu odcinka *Lipník – Oderberg* 1 maja 1847 roku i łącznika z *Oderbergu* do granicy pruskiej w *Annabergu* (ob. Chałupki), 1 września 1848 roku uzyskano połączenie z kolejami pruskimi. Tak więc można było podróżować Koleją Północną Cesarza Ferdynanda do granicy, stamtąd przecinając terytorium Prus przez *Ratibor* (Racibórz), *Kosel-Kandrzin* (Kędzierzyn), *Gleiwitz* (Gliwice) i *Kattowitz* (Katowice) do *Mysłowitz* (Mysłowic) i dalej już Koleją Krakowsko-Górnośląską do Krakowa.

Jak to się stało, że wbrew oczekiwaniom, to nie Wiedeń pierwszy połączył się linią kolejową z Krakowem? Po zahamowaniu w 1842 roku prac związanych z połączeniem Krakowa z Monarchią, działająca na terenie Prus Kolej Górnośląska przymierzała się do połączenia z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda z pominięciem Krakowa. By temu zapobiec Senat Wolnego Miasta Krakowa przyjął dnia 24 lutego 1844 roku projekt umowy z pruskim Towarzystwem Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Ober-schlesische Eisenbahn*; *OSE*) pomimo oporów ze strony władz centralnych w Wiedniu.

4 Strach H., *Die ersten Privatbahnen*. [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I Band, I theil; s. 142.

5 „Oesterreichisch-Kaiserliche privilegirte Wiener Zeitung” nr 47 z 27.02.1836 r.

191

**Allgemeines Intelligenzblatt**  
zur Oesterreichisch-Kaiserlichen privilegirten Wiener Zeitung.

47.

Samstag, den 27. Februar

1836.

[106]

# Program m

[1]

über die Bildung

## einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien.

Seine k. k. Majestät **FERDINAND I.** haben allergnädigst geruhet, dem Associé des unterzeichneten Banquier-Hauses, S. M. Freyherrn v. Rothschild, ein ausschliessendes Privilegium auf die Anlage einer 60 Deutsche Meilen langen Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien, nebst den Seitenbahnen nach Brünn, Ollmütz, Troppau, Dwory und Wieliczka zu verleihen, und die Benützung derselben zum Transporte von Personen, Producten, Waaren aller Art und Hausthieren, auf 50 Jahre mit der Befugnis zu gestatten, dass auch nach Ablauf dieser Frist, bey der hohen Staatsverwaltung die Verlängerung dieses ausschliessenden Privilegiums angesucht werden könne, und dass in jedem Falle aber, diese Eisenbahn *cum appertinentiis* an Grund und Boden, so wie an Gebäuden, nebst dem gesammten *Fundus instructus* fortwährend das Eigenthum der hierauf zu bildenden Actien-Gesellschaft bleibe, welche das Transports-Geschäft auch fernerhin zu betreiben berechtigt seyn wird, wie dieses die demnachst im Druck erscheinende Allerhöchste Privilegiums-Urkunde ausführlich darthun wird.

Die hochwichtigen Resultate, welche diese Eisenbahn für die Erhöhung der Production, der Industrie und des Commerzes in den Provinzen Oesterreich, Mähren, Schlesien und Galizien haben muss, sind eben so einleuchtend, als der anzuhoffende günstige Erfolg für die Interessen der an diesem grossen Nationalwerke theilnehmenden Individuen, und bedürfen hier um so weniger einer weilläufigen Erörterung, als hierüber bereits eine nähere Darstellung unter der Presse ist.

Um dieses in so mannigfacher Beziehung patriotische, und nach seiner moralischen Ueberzeugung auch für die Theilheiligen sehr nutzbringende Unternehmen so gemeinnützig als möglich zu machen, hat sich der Freyherr S. M. v. Rothschild im Einverständnisse mit seinem gefertigten Hause entschlossen, das auf seinen Namen erworbene Privilegium in seiner vollen Ausdehnung, ohne irgend einen besondern Vortheil für sich oder sein Haus zu reserviren, einer Actien-Gesellschaft gegen einfache Vergütung der bisherigen erweislichen Vorauslagen zu überlassen.

Mehrjährige Vorarbeiten, die wiederholte Absendung sachverständiger Individuen zur Auffindung und Untersuchung der zweckmässigsten Bahn-Trace, zur Einsammlung der bisher bey der Anlage von Eisenbahnen in England, Frankreich und Belgien gemachten Erfahrungen, so wie vielfache auf authentische Daten basirte Berechnungen, gewähren die gegündete Hoffnung nicht nur auf eine glückliche Ausführung des Baues, sondern auch auf eine bedeutende jährliche Dividende.

Nach den angefertigten Präliminarien dürfte die Gesamtsumme des zu dieser Unternehmung erforderlichen Capitals für die Anlage und den Transports-Betrieb, inclusive der bis zur Benützung der Bahn auflaufenden 4 Percent Zinsen — ohne die anzufügenden Seitenbahnen — circa 11,60,000 fl. C. M. für circa 60 Deutsche Meilen betragen. Es sollen daher vorzichtsweise für mögliche Fälle 12,000 Actien à 1000 fl. C. M. ausgegeben werden, welche nach vollendeter Subscription auf Verlangen auch in halbe mit A und B bezeichnete Antheile à 500 fl. C. M. umgeschrieben werden können.

Von diesen 12,000 Stücken à 1000 fl. C. M. hat der Privilegiums-Besitzer, um den schon vor Erscheinen des Programms an ihn gelangten vielen Anmeldungen zu genügen, bereits 8000 Stücke vergeben, und es wird daher mit Rücksichtnahme auf andere Theilwerber, die Subscription auf die noch disponiblen 4000 Stücke à 1000 fl. C. M. vom 1. März 1836 angefangen, hier in Wien bey den Gefertigten angenommen werden.

Sollte die für den Bau der Hauptbahn präliminirte Summe durch die einlaufenden Subscriptionen überstiegen werden, so wird der Mehrbetrag über 4 Millionen bis zum Belfaue von weiteren 2 Millionen, also im Ganzen 6 Millionen, ebenfalls angenommen werden, um damit die genannten Flügelbahnen gleichzeitig erbauen zu können, und die Unterzeichneten versichern hiernit, dass am Schlusse der Subscription von dem weiter unten benannten Comité, eine gewissenhafte Repartition verfasst, und jedem Subscribenten die auf ihn entfallende verhältnissmässige Quote zugetheilt werden wird.

Die Einzahlung der Beträge geschieht nach dem Schlusse der Subscription an die gesellschaftliche Casse in den am Fusse des Gegenwärtigen bemerkten vorläufigen Fristen, gegen Aushändigung provisorischer, von dem Comité auszustellender Certificate, bis die nach definitiver Constitution der Gesellschaft zu entwerfenden Statuten, sobald sie die Allerhöchste Genehmigung erhalten haben werden, nach geschehener voller Einzahlung, die Hinausgabe der Original-Actien gestatten werden.

Sollte die Beschleunigung des Baues während der vorläufig auf 4 bis 5 Jahre präliminirten Bauzeit frühere Zahlungsraten erfordern, so würde dess, jedes Malh drey Monate vorher, zur allgemeinen Wissenschaft gebracht werden.

Damit aber die eingezahlten Beträge bis zu deren wirklichen Verwendung nicht nutzlos erliegen, so wird für die zwischenzeitige Verzinsung dieser Einschussraten von dem Comité und seiner Zeit von der Direction Sorge getragen werden.

Bis zu dem Zeitpunkt, wo die Bahn vollendet und selbst fruchtbringend seyn wird, vergütet die Gesellschafts-Casse für diese theilweisen Einlagen den Actionären jedenfalls *pro rata temporis et quantis*, 4 Percent jährliche Zinsen in halb-jährigen Raten, und die Eisenbahn-Direction wird die Einleitung treffen, dass sowohl diese Zinsen, so wie seiner Zeit die jährlichen Dividenden, auch in Frankfurt am Main bey den Herren M. A. v. Rothschild et Söhnen, in London bey Herra

Jmell. Bl. 1836. Nr. 47.

1

## 192

N. M. von Rothschild, oder in Paris bey Herrn Gebrüder v. Rothschild behoben werden können, zu welchem Ende dies auch auf den jeder Actie beyzugebenden halbjährigen Dividenden-Coupons bemerkt werden wird.

Um jedoch in der Fortsetzung der bereits begonnenen dringendsten Vorarbeiten keinen Stillstand eintreten zu lassen, hat sich bis zu dem Momente, wo die erste General-Versammlung einberufen werden kann, im Interesse der Gesellschaft ein **provisorisches Comité** aus den ersten Subscribenten gebildet, und es haben ausser dem Privilegiums-Inhaber, die Herren

**Samuel Biedermann,  
Freyherr D. v. Eskeles,  
Freyherr H. v. Geymüller,  
Graf Heinrich v. Larisch,  
Johann Mayer,  
Franz Riepel,  
Heinrich Sichrovsky,  
Freyherr v. Sina, und  
Leopold v. Wertheimstein,**

diese Mühewaltung bereitwilligst übernommen.

Das unterzeichnete Banquier-Haus gibt sich demnach die Ehre, das Publicum von der hiermit eröffneten Subscription in Kenntniß zu setzen.

### Termin zur Einzahlung.

15. April 1836 . . . . .	10 Percent.	15. October 1836 . . . . .	10 Percent.
15. October 1836 . . . . .	10 „	15. April 1839 . . . . .	10 „
15. April 1837 . . . . .	10 „	15. October 1839 . . . . .	10 „
15. October 1837 . . . . .	10 „	15. April 1840 . . . . .	10 „
15. April 1838 . . . . .	10 „	15. October 1840 . . . . .	10 „

Die Subscriptionen werden vom **1. März** angefangen täglich von **10 bis 2 Uhr** bey dem Freyherrn **S. M. v. Rothschild** (römischen Kaiser Nr. **138**) angenommen.

Wien den **22. Februar 1836.**

### **M. A. von Rothschild & Söhne.**

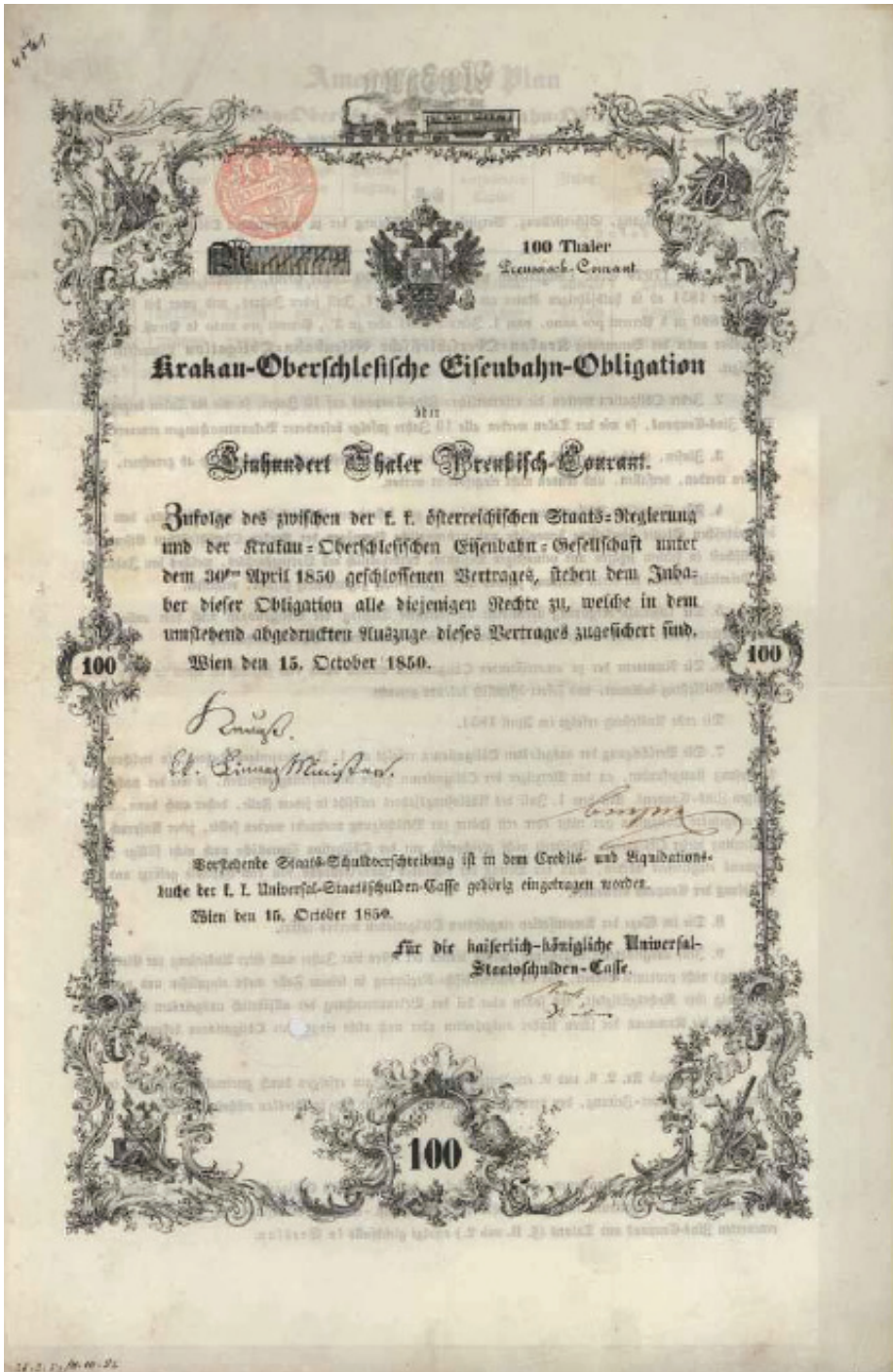
*Rys. 2. Ogłoszony w oficjalnej gazecie wiedeńskiej Oesterreichisch-Kaiserliche privilegirte Wiener Zeitung nr 47 z 27.02.1836 r. „Program utworzenia spółki akcyjnej na wykonanie linii kolejowej z Wiednia do Bochni w Galicji” podawał do publicznej wiadomości terminy emisji kolejnych serii akcji dla zainteresowanych*

*Źródło: Österreichische Nationalbibliothek. ANNO – Historische österreichische Zeitungen und Zeitschriften*

1 marca 1844 roku Senat Rzeczypospolitej Krakowskiej wydał Towarzystwu koncesję ważną bezterminowo na budowę i eksploatację kolei żelaznej łączącej Kraków przez Trzebinę i Szczakową z Mysłowicami (o długości 65,47 km), z odnogą do miejscowości Granica (o długości 1,2 km). Koncesjonariuszami byli Fryderyk Loebecke, Teodor Reimann i Ferdynand Schiller. W 1844 roku Towarzystwo rozpoczęło budowę linii kolejowej ze Śląska do Krakowa przez Szczakową. Teren tej budowy był trudny z uwagi na wzniesienia o nachyleniu do 10% i wymagał stawiania licznych mostów. Kamień węgielny pod krakowski dworzec położono 12 października 1844 roku.<sup>6</sup>

Działania podjęte przez krakowskie środowisko przyczyniły się do doprowadzenia linii kolejowej do Królewskiego Wolnego Miasta Krakowa. Droga do wywozu produktów i surowców do Prus została otwarta, a można było także – okrężną drogą przez Mysłowice-Bohumin – dojechać do Wiednia.

6 „Polytechnisches Central-Blatt. Jahrgang 1844”, Leipzig, 1845, s. 567.



Rys. 3. Obligacja na sumę 100 talarów datowana 15.10.1850 r. Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej

Źródło: <http://www.geekens.at/historische-wertpapiere/lokalbalnen-der-donaumonarchie/?wp=299>



Rys. 4. Akcja Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej na sumę 100 talarów datowana 1.07.1848 r.

Źródło: <http://www.geerkens.at/historische-wertpapiere/lokalbahnen-der-donaumonarchie/?wp=299>

Kapitał akcyjny Towarzystwa w styczniu roku 1846 wynosił 2,625 mln. florenów, wartość nominalna jednej akcji 100 talarów, zaś kurs, notowany na giełdzie we Wrocławiu (od października 1846 roku na giełdzie w Berlinie), w tym czasie kształtował się na poziomie 98 talarów<sup>7</sup> i miał tendencję spadkową... W marcu gazeta podawała, że ze względu na sprzyjającą pogodę, prace postępują i pozostaje niewiele do dokończenia budowy linii – na głównym kierunku na *Königsbütte* (Chorzów) i odgałęzieniu do *Ratibor* (Raciborza)<sup>8</sup>, natomiast wydarzenia krakowskie spowodowały zawirowania w budowie linii, którą wznowiono po małej przerwie, licząc na zakończenie budowy w 1846 roku.<sup>9</sup> Kolejne opóźnienie było spowodowane zniszczeniem przez wezbrane rzeki kilku mostów, w tym największego mostu budowanego na Przemyszy k. Słupnej. Szacowano, że opóźnienie tym spowodowane może wynieść nawet 4 miesiące<sup>10</sup>.

7 „Eisenbahn-Zeitung” nr 7 z 15.02.1846 r.

8 „Eisenbahn-Zeitung” nr 11 z 15.03.1846 r.

9 „Eisenbahn-Zeitung” nr 18 z 3.05.1846 r.

10 „Eisenbahn-Zeitung” nr 32 z 8.08.1847 r.



Rys. 5. Schemat linii kolejowych należących do Towarzystwa Kolei Krakowsko-Górnośląskiej

Ostatecznie na początku września 1847 roku do Krakowa przybyła pierwsza lokomotywa z Prus, ciągnąc jeden wagon<sup>11</sup>, przez co połączenie stało się faktem i oczekiwano na szybkie oficjalne otwarcie linii dla ruchu.

*„Wczoraj o 8mej z rana przybył pierwszy lokomotyw i jeden wagon koleją żelazną z Pruss; – już tej chwili zupełna do kolei Górno-Szląskiej otwartą. Wkrótce potem nastąpi uroczyste otwarcie całej kolei Krakowsko Górno-Szląskiej; – mówią że to ma nastąpić zaraz po sprowadzeniu reszty lokomotywów i wagonów tak do banhofu Krakowskiego, jak i do innych stacji, najdalej około 15 b.m.”<sup>12</sup>.*

*„Prawie wszystko już do otwarcia tutejszej kolei żelaznej Krakowsko-Górno Szląskiej jest sprowadzone. Parowce (\*) (lokomotywy) odbodzą codziennie do Mysłowic stąd z rana i pouracają wieczorem, z transportami rekwizytów, wagonów i t.p.”<sup>13</sup>.*

Ledwo w Krakowie pokazał się pojazd nowego rodzaju, w prasie lokalnej doszło do sporu o nazwę tego środka lokomocji:

*„Kilka słów z okazji nowego wyrazu „Parowiec”.*

*Wyczytany w Gaz. Krak. Nr. 214 nowy wyraz „Parowiec” przez lud prosty Krakowski do oznaczenia wozu siłą pary pędzonego wynaleziony, przywiódł mi zaraz na myśl i inne wyrazy, które ponadawano różnym rzeczom, do których siłą pary zastosowano. Prawda, że lud nasz prosty, nieskalany mając język cudzoziemską mową, najtrafniej wynajduje i tworzy w swoim rodowitym języku, i podług jego brzmienia nowe wyrazy, do oznaczenia nowych i nieznanych mu rzeczy; jednak co do wyrazu „Parowiec” nie był tak szczęśliwy. Bo najprzód, że wyraz ten za bardzo jest ogólny, i z niego samego nie można się domyślić co oznacza, czy maszynę (\* – przypisek autora: mówię maszynę a nie maszynę, jak niektórzy z francuzka wymawiają, a inni za nimi z niewiadomości powtarzają) parową, czy wóz parowy, czy statek parowy i t. p. a wreszcie nazwawszy nim wóz parowy, trzeba by następnie i bez końca tworzyć nowe wyrazy do oznaczenia innych rzeczy, do których się używa siły pary. Powtóre, że wyraz ten jest niepotrzebny, gdyż już mamy w naszym języku*

11 „Eisenbahn-Zeitung” nr 38 z 19.09.1847 r. Podaje datę jako 6 września – poniedziałek.

12 „Gazeta Krakowska” nr 203 z 6.09.1847 r., podaje w poniedziałkowym wydaniu z 6 września fakt przyjazdu pierwszego parowozu, mający miejsce „wczoraj” – czyli w niedzielę 5 września.

13 „Gazeta Krakowska” nr 214 z 20.09.1847 r.



*jasne, dobitne i zrozumiałe każdemu wyrazy, do oznaczenia rzeczy, do których siłę pary zastosowano. I tak mówimy: wóz parowy, statek parowy, okręt parowy, młyn parowy, tartak parowy, pompa parowa, kuchnia parowa i t. p. zgoda, że do czegokolwiek zastosujemy siłę pary, już w naszym języku gotowe mamy nazwisko. Prócz tego rzeczy te, do których ruchu używamy siły pary nie są nowymi, a na cóż im dawać nowe nazwiska: i tak wozy jak były tak są wozami, okręty okrętami, młyny młynami, dosyć jest zatem wyrazić jaką siłą są poruszane. Nawet i inne wozy które wóz parowy ciągnie mają już swoje nazwiska: i tak w ogólności nazywają się wozami pociągowymi, a w szczególności pociągami osobowymi, pociągami bydłecemi i t. d. Nie mogę też tu przemilczyć manii tworzenia wyrazów klejonych. I tak czytamy po gazetach, parochów, parowóz, paropływ, na cóż te wyrazy klejone, gdy mamy jasne i dobitne pojedyncze – (?) – Pochodzi to stąd, iż chcą koniecznie każdą rzecz jednym wyrazem oznaczyć. Jeżeli w innych językach podobne wyrazy dobrze brzmią, to w naszym bardzo rażą uszy, i dla tego to mało takich wyrazów posiadamy. Dosyć niech będzie jeden Kozioroziec. Jest jeszcze nowy wyraz krakowski: Dworzec: lecz mamy już inny używany i bardziej odpowiedni: Przystań. Na kolei żelaznej wiele jest przestani; i tak mówi się: na Przystani Krakowskiej, Krzeszowickiej, Wrocławskiej i t. p. lub taki a taki stał się przypadek na kolei żelaznej między Przystanią Krakowską a Krzeszowicką – i t. p.*

Na co autor notatki o wjeździe pierwszego „parowca” odpowiedział: – Czas najlepiej okaże, czy wieśniacy krakowscy mieli słusność, czy też autor powyższego artykułu. Nazwa Parowiec daleko jest trafniejszą jak przytoczone przez autora artykułu: Wóz parowy – i Parowóz. Pierwsza nie jest już stąd żadnym utworem jedności, że z dwóch wyrazów t jest rzeczownika i przymiotnika się składa; tak jak druga znowu nie polska a zatem nieprzydatna. – Parowiec obejmuje w sobie całe znaczenie ruchu parowego na kolei żelaznej; – tak jak niebyłoby żadną nieprzyzwoitością, gdyby statek parowy na rzekach lub morzach nazwano także Parowcem. Między obiema cała różnica, – że jeden byłby lądowym, drugi wodnym Parowcem, – tak jaka jest artyllerya morska i lądowa, i wiele innych rzeczy. Zostawmy więc ten spór o słowa, decyzji powszechności, – ona to najlepiej rozstrzygnie, i nie-trafną nazwę odrzuci. – Niepodobano się w końcu autorowi nazwanie banhofu, – dworcem kolei żelaznej, – w tem więcej może ma słusności, bo Dworzec kolei żelaznej jakkolwiek przyjęty, wychodzi na to samo co Wóz parowy, – ale też niech daruje, że jego: „Przystań” jest daleko nieszczęśliwszą, i nazwać by ją można crimen lesae majestatis Etymologii. Nazwę Przystań, musiałby koniecznie każdy brać za pochodzącą od słowa: Przystać, to jest zaniechać czego, skończyć na czem; – jakże to więc zastosować do dworca, na który przybywając, rzadko kto ma zamiar przestać jeździć koleją żelazną, dla tego że na nim się zatrzymać musi. – Lecz może to miała być: Przystań, i tylko omyłka druku zamiast y położyła e; – ale i tak nieuchodzi. Nazwa Przystań, jest wyłącznie wodną, bo oznacza port morski, który daleko właściwiej nazywamy: Ostoją; – albo miejsce do zatrzymania się statków na rzece; lec do kolei żelaznej (zamiast stacji) nigdy przystać nie może, i przestać musi być używaną, jeżeli gdzie zaczęła, bo jeszcze raz powiadam, że nieuchodzi<sup>14</sup>.

Redakcja od siebie ustosunkowała się do stosowania nazwy „machina”: czy będziemy wymawiać z łacińska machina czy z francuzka maszyna wychodzi prawie na jedno.

14 „Gazeta Krakowska” nr 222 z 29.09.1847 r.

Zwyczaj bywa najlepszym sędzią w takich sporach, — jak on co przyjmie za dobre, to niezawodnie się utrzyma.

# Gazeta Krakowska.

Wychodzi codziennie oprócz niedziel  
i świąt uroczystych w Drukarni  
Stanisława Gieszkowskiego

№ 233.

Kwartalnie kosztuje złotych szesnaście  
miesięcznie złotych sześć.

WTOREK 12 Października 1847 roku.

## OBSERWACJE METEOROLOGICZNE.

Dzień godzina	Bar. do 0° R. w miar. paryż.	Stop. ciepła podł. Reau.	Psycho- metr	Wiatr	Stan Atmosfery	Zjawiska w powietrzu i różne uwagi
9. 6 <sup>00</sup>	27 <sup>00</sup>	4 <sup>00</sup>	276   + 3.	8   2.	70   WPn. Wschodni słaby	Pochmurno
9. 8 <sup>00</sup>	4.	130   + 5.	4   2.	92   WPn. Wschodni słaby	Pochmurno	rano Zemicie słońca
9. 10 <sup>00</sup>	4.	096   + 5.	1   3.	02   .. ..	Pochmurno	Deszcz
10. 6 <sup>00</sup>	27 <sup>00</sup>	4 <sup>00</sup>	316   + 5.	6   3.	03   Północny słaby	Pochmurno
10. 8 <sup>00</sup>	5.	787   + 5.	4   2.	74   Pn. Zachodni ..	..	W nocy Deszcz
10. 10 <sup>00</sup>	6.	952   + 5.	0   2.	99   Pn. Zachodni ..	..	..

## Wiadomości krajowe.

KRAKÓW.

### Kolej żelazna Krakowsko-Górno-Szląska.



Przewóz osób i towarów na naszej Kolei żelaznej rozpoczyna się, z dniem 13 b. m. w 2ch pociągach codziennych jako to:

- a) z Krakowa:  
O godzinie 9tej minut 30 z rana, dla złączenia się z pociągami do Wiednia i Wrocławia;  
i o godzinie 4tej minut 50 po południu. —
- b) z Mysłowic:  
O godzinie 6tej z rana  
i o godzinie 4tej minut 15 po południu.
- Kraków  
Wrocław w Październiku 1847 r.  
(1r.)

### Dyrekcya.

Otwarcie stanowcze kolei żelaznej Krakowsko-Górno-szląskiej nastąpi zatem jutro o godzinie 9 i 1/2 z rana, — pobłogosławienie zaś tejże przez JWgo Xiędza Biskupa Łętowskiego, na godzinę wprzód, to jest o wpół do 9tej.

Czwarty występ pani Brue pierwszej solotancerkki baletu królewskiego teatru opery w Berlinie, — wraz z mężem swoim p. Brue, ściągają przedwczoraj bardzo liczną Publiczność. Oboje państwo Brue w *Par de Deux* grzmieco odbierali oklaski; niepodobna atoli opisać uniesienia, z jakim Publiczność przyjmowała solo tańce tej znakomitej artystki; —

pani Brue siedm razy przywoływana, — wydzierżając się Publiczności za tak gościnne przyjęcie, oddając sprawiedliwość jej rzadkiemu talentowi, powtórzyła solo tańce *Gitanę* i najwyższem przepelniała swych widzów zadowoleniem.

Dziś występują państwo Brue, przed ostatni raz. — we czwartek zaś, na beneficjum ulubionych gości, dane będzie wielkie divertissement: *Bal maskowy* z przybraniem prawie wszystkich artystów komedyi tutejszej i chorów.

*Widowiska w Teatrze.* Po powrocie kompanii dramatycznej z zagranicy w końcu zeszłego miesiąca, były doład następujące: Dnia 28 września dwie komedy: *Luey i Leuce*, i *Stacya pocztowa w Hulczy*; — dnia 2 października trzy komedy: *Rej z Nagłowic*, — *Pierwej Mama*, — i *Indiana i Charlemagne*; dnia 3 dramat z francuzkiego: *Dziecie skradzione*; — dnia 5 pierwszy występ baletniczy pani Brue z mężem, i komedy: *Młoda wdowa*; dnia 7, pani Brue po drugi raz i komedy: *Dwie sieroty*; — dnia 9go pań Brue po raz trzeci, tudzież dramacik: *Okno na pierwszym piętrze*, i komedy: *Pani Kuzielanowa*; — dnia 10 pani Brue po czwarty raz, komedy *Pierwej mama* i divertissement: *Wecele w Ojcowie*, w którym pani Brue przedstawiła Zosie córkę młynarza, a pan Brue Stacha; — dziś pani Brue po raz piąty, i komedy *Żydz*.

Wkrótce, dany będzie najnowszy dramat niemiecki pani Birg-Pfeiffer w Berlinie ciągle teraz z wielkim zadowoleniem publiczności grywany pod napisem: *Milionery*, i nowa komedy sławnego Benedyxa, jedna z najkrotofilniejszych, pod napisem *Doktor Weppe*.

Rys. 6. „Gazeta Krakowska” nr 233 z 12.10.1847 r. na pierwszej stronie podała informację o szczegółach programu planowanego otwarcia linii kolei żelaznej wraz z pierwszym rozkładem jazdy.

W dwa tygodnie później oficjalnie zainaugurowano uruchomienie pierwszej w Galicji linii kolejowej, żegnając pociąg opuszczający teren krakowskiego dworca, uznanego przez współczesnych za „jeden z dwunastu najprzedniejszych obiektów Krakowa, godnych obejrzenia” i „jeden z najpiękniejszych dworców w Europie”. Pierwsza hala dworca kolejowego w Krakowie była najstarszą stalową konstrukcją tego typu na terenie Cesarstwa Austrii.

Dzień wcześniej anonowano wydarzenie i podano do wiadomości przyjęty pierwszy rozkład jazdy.

Relacja w lokalnej gazecie, opublikowana następnego dnia po inauguracji ruchu na Kolei Krakowsko-Górnośląskiej nie była zbyt szczegółowa:

*„Uroczyste otwarcie kolei żelaznej w dniu wczorajszym ściągnęło całą prawie publiczność krakowską. Po nastąpnym przemowie JW. Biskupa Łętowskiego, Administratora Diecezji Krakowsko-Kieleckiej i pobłogosławieniu, – pierwszy parowiec Krakowski, ze znacznym ciągiem wagonów pojazdowych i transportowych z uderzeniem godziny w pół do dziesiątej wyruszył szczęśliwie do Pruss”<sup>15</sup>.*

Wydarzenie to odnotowała jednakże branżowa prasa zagraniczna:

*„W dniu 13 października [1847 r. – we środę – przyp. aut.] kolej Krakowsko-Górnośląska została oficjalnie otwarta. Po poświęceniu przez biskupa Łętowskiego<sup>16</sup> pierwszy krakowski pociąg z licznymi wagonami pasażerskimi i towarowymi o godzinie wpół do 10 wyruszył z Krakowa do granicy pruskiej”<sup>17</sup>.* Zwracano uwagę, że dzięki uruchomionemu połączeniu do Krakowa, w ciągu 20-22 godzin możliwą stała się wycieczka z Berlina do „historycznie czcigodnego miasta i najsłynniejszej w świecie kopalni soli w Wieliczce”<sup>18</sup>. Możliwe stało się połączenie z Paryżem...

Także w stołecznym Lwowie podano tę informację:

*„Otworzenie kolei żelaznej krakowsko-górno-szląskiej. Gazeta Krakowska donosi, iż dnia 13 b.m. odbyło się uroczyste otworzenie kolei żelaznej krakowsko-górno-szląskiej. (Odtąd więc można już z Krakowa jechać nieprzerwanie koleją żelazną: do Wiednia, Pragi, Wrocławia, Berlina, Hamburga, itd.)”<sup>19</sup>.*

Pierwszy rozkład jazdy przewidywał jedną parę pociągów mieszanych – dla kierunku z *Breslau* (Wrocławia) – wyjazd o 7.30, przybycie do *Myslowitz* (Mysłowic) – o 16.00, a do Krakowa o 17.25. Dla kierunku z Krakowa – wyjazd o 9.30, przybycie do *Myslowitz* (Mysłowic) – o 12.40, a do *Breslau* (Wrocławia) o godz. 20.47.

Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej zakupiło 8 parowozów (dostarczonych w latach 1847-1849), 18 wagonów (wozów) osobowych i 80 wozów towarowych.

15 „Gazeta Krakowska” nr 235 z 14.10.1847 r.

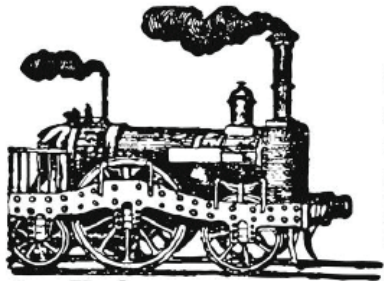
16 Ludwik Łętowski, pseudonim „Bartłomiej Podgórzanin” (ur. 13.09.1786 r. w Bobowej na Sądecczyźnie, zm. 25.08.1868 r. w Krakowie) – biskup pomocniczy krakowski, historyk i literat, członek Senatu Rzeczypospolitej Krakowskiej.

17 „Eisenbahn-Zeitung” nr 44 z 31.10.1847 r.

18 „Eisenbahn-Zeitung” nr 44 z 31.10.1847 r.

19 „Gazeta Lwowska” nr 122 z 19.10.1847 r.

K R A K Ó W.  
**Kolej żelazna Krakowsko-  
 Górno-Szląska.**



Przewóz osób  
i towarów na na-  
szej Kolei żela-  
znej rozpoczyna  
się, z dniem 13  
b. m. w 2ch po-  
ciągach codzien-  
nych jako to:

a) z Krakowa:

O godzinie 9tej minut 30 z rana, dla złą-  
czenia się z pociągami do Wiednia i Wro-  
cławia;

i o godzinie 4tej minut 50 po południu. —

b) z Mysłowic:

O godzinie 6tej z rana

i o godzinie 4tej minut 15 po południu.

Kraków  
 Wrocław

w Październiku 1847 r.

(1r.)

**Dyrekcya.**

Rys. 7. Pierwszy rozkład jazdy dla Kolei Krakowsko-Górnośląskiej  
 Źródło: „Gazeta Krakowska” nr 234 z 13.10.1847 r.

Jeżeli Teodor Baltazar Stachowicz (1800-1873) był naocznym świadkiem wyjazdu pierwszego parowozu z Krakowa do Mysłowic i uwiecznił tę scenę na obrazie z 1847 roku znajdującym się w zbiorach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, to pierwszym parowozem otwierającym ruch na linii był parowóz towarowy o układzie osi 1B – jedna z dwóch maszyn tego typu należących do Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w 1847 roku, o numerze bocznym V lub VI nazwanych w 1855 roku – odpowiednio: „PODGÓRZE” bądź „RZESZÓW”.

Jako pierwszy z parowozów wyprodukowanych w wytwórni A. Borsiga został wysłany parowóz 1B nr V – późniejsze „PODGÓRZE”. Jeżeli więc zastosowano z jakichś powodów prawo pierwszeństwa, Teodor Stachowicz odwzorował wernie wydarzenie, to parowozem inaugurującym ruch na linii kolei Krakowsko-Górnośląskiej 13 października 1847 roku był parowóz nr V, czyli późniejsze „PODGÓRZE”.

Model wykonany w srebrze, znajdujący się w zbiorach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, który ma przedstawiać parowóz inaugurujący ruch kolejowy, także ma układ osi 1B, natomiast wykonane na nim opisy sugerują, że jako numer I nosi dumną nazwę „KRAKÓW” – a numer taki, i od 1855 roku nazwę, nosił parowóz o układzie osi 1A1. Z drugiej strony trudno dziwić się rzemieśl-

nikowi, że nagrodę dla Bractwa Kurkowego opatrzył nazwą „KRAKÓW”, a nie „PODGÓRZE”...

W kilka dni po uruchomieniu połączenia „przeszło pięćset osób udało się koleją żelazną, spacerem do Krzeszowic. Dzień pogodny sprzyjał tej małej przejazdce”<sup>20</sup>.

W tamtym czasie typowy pociąg osobowy był zestawiany z ośmiu wagonów dwuosioowych o łącznej masie 60 ton<sup>21</sup> i rozwijał maksymalną szybkość 40 km/h.

### Dalsze dzieje – przejęcie linii przez państwo

Budową i eksploatacją linii kolejowych interesowało się coraz bardziej państwo austriackie. Plany austriackiego rządu sięgały nawet już dalej na wschód. Należało, według nowej koncepcji, spowodować, aby to państwo decydowało bezpośrednio o budowie linii kolejowych i organizowało na nich ruch, mając nad nimi pełną kontrolę.

Stąd też po kilku latach eksploatacji, 30 kwietnia 1850 roku, linia Kraków–Trzebinia–Mysłowice z odgałęzieniem Szczakowa–Granica została sprzedana przez OSE państwu austriackiemu. 17 maja 1851 roku utworzono Dyрекcję Ruchu w Krakowie (podlegającą Generalnej Inspekcji Kolei Austriackich), która objęła we własny zarząd ruch na tej linii przemianowując ją z 1 stycznia 1852 roku na „c.k. Wschodnią Kolej Państwową” (*k.k. Östliche Staatsbahn*). Linię z Krakowa do Mysłowic kupiono łącznie z taborem, na który składało się 8 parowozów produkcji zakładów Borsig (4 do prowadzenia pociągów pasażerskich – o układzie osi 1A1 z 1846 roku i 4 do prowadzenia pociągów towarowych – o układzie osi 1B z 1847 i 1849 roku), 18 wagonów osobowych i 80 wagonów towarowych.

Towarzystwo KFNB zobowiązało się w koncesji z 1836 roku wybudować przy okazji połączenia Krakowa z Wiedniem, odgałęzienia od tej linii do Brna, Ołomuńca, Opawy, Dworów i Wieliczki. KFNB uzyskało zwolnienie z obowiązku budowy pozostałych linii, o których była mowa w udzielonej koncesji, pod warunkiem, że do dnia 4 marca 1856 roku odda do ruchu odcinek Bohumin–Zebrzydowice–Dziedzice–Oświęcim–Trzebinia<sup>22</sup> z odgałęzieniem z Dziedzic do Bielska<sup>23</sup>, co udało się zrealizować, otwierając te linie 1 marca 1856 roku. Połączenie sieci kolei KFNB z kolejami państwowymi w Trzebini umożliwiło znaczne skrócenie czasu jazdy z Wiednia do Krakowa, a ponadto pozwalało na podróż wyłącznie po terytorium C.K. Monarchii.

20 „Gazeta Krakowska” nr 238 z 18.10.1847 r.

21 Kazda O., *Zugförderung [w:] Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch–Ungarischen Monarchie. II Band; Wien – Teschen – Leipzig, 1898, beilage I, II, po s. 616.*

22 Odcinek Dziedzice–Oświęcim–Trzebinia oddano do użytku 1.03.1856 r.

23 Odcinek z Dziedzic do Bielska oddano do użytku 17.12.1855 r. Także tego dnia otwarto odcinek Zebrzydowice–Dziedzice.



Abb. 283. Bahnhof Krakau [1848].

**Rys. 8. Budynek dworca kolejowego (banhofu) w Krakowie**

Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I Band, I theil; s. 297.



**Rys. 9. Inne ujęcie widoku budynku dworca kolejowego w Krakowie w 1850 r.  
– jeszcze jako dworca czolowego**

Źródło: Litografia ze zbiorów Biblioteki Jagiellońskiej, sygn. 8304. //upadektechnikiakrakaowa.blogspot.com/2015/11/dworzec-krakow-gowny-na-przestrzeni.html

**Parowozy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (Krakau–Oberschlesische Eisenbahn) 1847–1850<sup>24</sup>**

Dla potrzeb nowej linii zakupiono 8 parowozów, wyprodukowanych w zakładach Borsig w Berlinie, z czego sześć w roku 1847<sup>25</sup> i dwa ostatnie w roku 1849

<sup>24</sup> Zob. Hilschner, *Die Lokomotiven der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen in der 40er Und 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts*. VI. „Die Lokomotive”, grudzień 1922 r., s. 179-185.

<sup>25</sup> Pierwszy parowóz opuścił zakłady Borsiga dn. 24.07.1841 r., parowóz nr 100 oddano 29.08.1846 r., a nr 500 dn. 25.03.1854 r. Dla parowozów przeznaczonych dla Kolei Krakowsko-Górnośląskiej istnieje rozbieżność dat – w literaturze i zestawieniach podawany jest rok produkcji 1847, natomiast dokumentacja zakładów Borsig podajeienne daty oddania parowozów z roku 1846.

(tabela 1). Cztery z nich o układzie osi 1A1 (typ *Patentee*) były przeznaczone do prowadzenia pociągów osobowych, kolejne cztery o układzie osi 1B z przeznaczeniem dla pociągów towarowych. Producent zrealizował produkcję pierwszych sześciu maszyn od maja do sierpnia 1846 roku, na co wskazują numery seryjne parowozów – niższe od 100, a parowóz z numerem 100 został oddany 29 sierpnia 1846 roku. Parowozy dla KOE zostały wysłane z wytwórni do odbiorcy ale nie mogły dotrzeć do Krakowa, ponieważ, jak pamiętamy, linia nie została jeszcze ukończona. Gdzie przez ponad rok stacjonowały? Niektóre opracowania podają, że nazwy parowozów były od razu przypisane do dostarczanych maszyn<sup>26</sup>, spisy parowozów wykonane w czasach C.K. Monarchii, opublikowane w opracowaniach poświęconych tej tematyce, podają jedynie numerację cyframi rzymskimi i wskazują, że nazwy zostały nadane po przejęciu parowozów przez Galicyjską Kolej Karola Ludwika<sup>27</sup>. Na kolei KOE były oznaczone cyframi rzymskimi. Po przejęciu linii przez Wschodnią Kolej Państwową, 30 kwietnia 1850 roku, około 1855 nadano im nazwy indywidualne. I tak parowozy dla pociągów osobowych otrzymały nazwy „KRAKÓW”, „OŚWIĘCIM”, „LEMBERG” i „TARNÓW”. Parowozy dla pociągów towarowych, pochodzące z 1847 roku, nazwano „PODGÓRZE” i „RZESZÓW”, a dwa ostatnie, wyprodukowane w 1849 roku: „PRZEMYSŁ” i „DNIESTR”.

Tabela 1. Parowozy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (KrOs; KOE) w latach 1847-1850

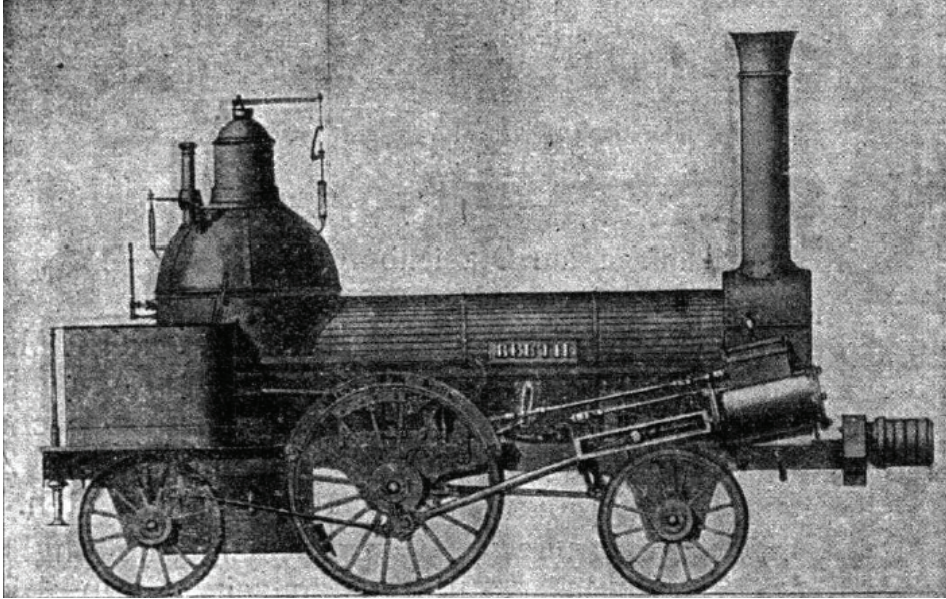
Typ parowozu	1A1 n2				1B n2			
Producent	<b>Borsig</b> ( <i>Johann August Borsig</i> , Berlin–Tegel; 1837–1954; od 1931 r. <i>AEG</i> )							
Numer fabryczny / rok produkcji	76 1847	79 1847	80 1847	94 1847	90 1847	91 1847	215 1849	216 1849
Data wysyłki z wytwórni do odbiorcy	8.06. 1846	28.05. 1846	2.06. 1846	22.08. 1846	27.05. 1846	29.05. 1846	1849	26.07. 1849
Nazwa własna na c.k. Kolei Wschodniej nadana w 1855 r.	KRAKÓW	OŚWIĘCIM	LEMBERG	TARNÓW	PODGÓRZE	RZESZÓW	PRZEMYSŁ	DNIESTR
Numer boczny	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Kolej	<i>Krakau-Oberschlesische Eisenbahn (OSE)</i>							
Układ osi	1A1				1B			
Średnice cylindrów [mm]	334				389			
Skok tłoków [mm]	562				612			
Nadciśn. w kotle [at]	4,9				4,9		5,47	
Pow. ogrzewalna kotła [m <sup>2</sup> ]	57				81,5		91	
Średnica kół napędnych [mm]	1554				1370			
Średnica kół tocznych [mm]								
Całkowity rozstaw osi [mm]	3826				3189		3229	
Ciężar przyczepny [t]	b.d.				b.d.		b.d.	

26 Zob. Zintel K., Lokomotywy parowe Kolei Krakowsko-Górnośląskiej [w:] „Świat Kolei” nr 5/98 s. 22–23.

27 Stockklauser J., Dampfbetrieb In Alt-Oesterreich 1837–1918, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1979. Zob. także „Die Lokomotive”, grudzień 1922 r., s. 184.

Ciężar hamujący [t]	b.d.				b.d.		b.d.	
Masa służbowa [t]	b.d.				b.d.		b.d.	
Data kasacji parowozu	~1864	1869	~1864	1869	~1863	~1863	1865	1869

Źródło: Hilscher: *Die Lokomotiven der ehemaligen österreichischen Staatsbahnen in den 40er und 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts IV. (w.): „Die Lokomotive”, grudzień 1922 r., s. 184.*



Rys. 10. Parowóz osobowy o układzie osi 1A1 wczesnej produkcji zakładów Borsiga „Beuth” z 1844 r. (a nie 1847 r.) (nr fabryczny 24 – tu podany błędnie jako 27) dla Berlin-Anhalter Bahn. Rozwiązania zastosowane w tym parowozie były stosowane w kolejnych produkowanych parowozach.

Źródło: „Die Lokomotive”, lipiec 1913 r., s. 154.



Rys. 11. Medal z wizerunkiem parowozu osobowego o układzie osi 1A1, wydany z okazji wyprodukowania dnia 21.08.1858 r. 1000. lokomotywy „Borussia” w zakładach Borsiga

Źródło: Wikipedia



Parowóz przeznaczony do pociągów towarowych o układzie kół 1B miał wewnętrzną ramę. Kocioł trójdzwonowy, zbieralnik pary montowano wtedy na zwieńczeniu kopuły stojącej skrzyni ogniowej (kocioł systemu inż. Edwarda Bury'ego) bądź też w późniejszych konstrukcjach w połowie walczaka. Na skrzyni ogniowej znajdowały się dwa drążkowe zawory bezpieczeństwa, z obciążeniem sprężyną. W parowozie 1B w połowie długości walczaka kotła był instalowany kolejny zawór bezpieczeństwa. Dymnica wraz z przynitowaną ścianą sitową, połączone były z walczakiem poprzez przynitowany pierścień, a przednia ściana dymnicy pionowa. Cylindry na parę nasyconą umieszczone zostały ukośnie w stosunku do poziomu, na zewnątrz ostoi po obu stronach dymnicy, celem skrócenia rur wylotowych z cylindrów, co zapobiegało kondensacji pary. Skrzynie suwakowe z suwakami płaskimi stanowiły całość z blokiem cylindrów. Suwaki były napędzane mechanizmem stawidłowym jarzmowym („kulisą”) najprawdopodobniej Goocha<sup>28</sup>, umieszczonym pod spodem kotła, pomiędzy kołami. Nastawianie mechanizmu odbywało się za pomocą nastawnicy dźwigniowej, zamontowanej po lewej stronie kotła. Pompa ssąco-tłocząca, zasilająca kocioł w wodę z tendra, była umieszczona pod walczakiem, w osi kotła, napędzana mimośrodem założyskowym na środku osi napędnej, a zawory zasilające kocioł umieszczono w połowie długości walczaka, po obu stronach kotła. Z tylnej ściany płaszczka paleniska wystawał wał regulatora – tj. dźwigni przepustnicy, z osadzoną korbą, którym poruszało się suwakiem przepustnicy. Tłoki pracujące w cylindrach, przenosiły ruch na krzyżulce suwające się w mosiężnych prowadnicach, a te na korbowody („drągi korbowe”) łożyskowane na czopach korbowych silnikowych osadzonych w ramionach korb kół osi napędnej. Zestawy kołowe parowozu, wiązane i toczne, ułożyskowane w maźnicach prowadzonych w wykrojach ostoi. Osie wiązane i przednia toczna były resorowane indywidualnie. Odsprężynowanie parowozu odbywało się za pomocą resorów piórowych górnych, wspierających się na maźnicach osi poprzez podpórki. Ostoja parowozu opierała się na resorach piórowych poprzez wieszaki. Belka zderzakowa była drewniana, ze zderzakami sprężynowymi. Parowóz nie posiadał budki maszynisty, ani blaszanej osłony.

Tender był dwu albo trzyosiowy, z wlewem wody w tylnej części konstrukcji nitowanej.

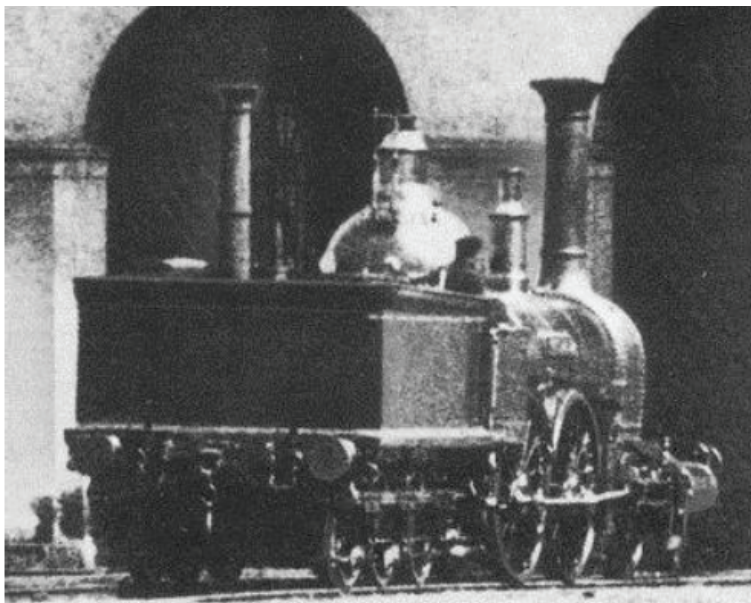
W parowozie hamowane były jedynie koła tendra, jednostronnie, hamulcem ręcznym, śrubowym. Klocki hamulcowe sporządzano z twardego drewna.

28 Do wyboru mamy w tamtym czasie dwa rodzaje tego typu stawideł: Stephensona i Gooch'a.



Rys. 12. Parowóz osobowy o układzie osi 1A1 „OBERHAUSEN” (nr fabr. 136), produkcji zakładów Borsiga z 1847 r. dla Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME). Fotografia wykonana w 1850 r. Najprawdopodobniej taki wygląd mogły mieć parowozy o numerach I–IV (późniejsze „KRAKÓW”, „OŚWIĘCIM”, „LEMBERG” i „TARNÓW”), które zostały wyprodukowane dla Krakau–Oberschlesische Eisenbahn (OSE)

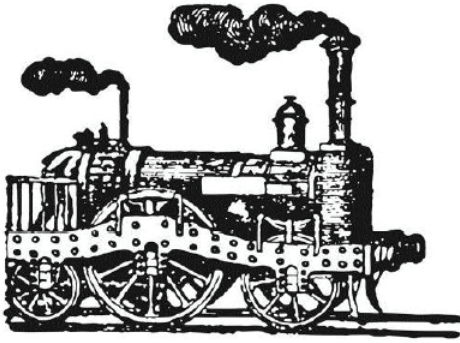
Źródło: Wikipedia



Rys. 13. Parowóz towarowy o układzie osi 1B produkcji zakładów Borsiga z 1847 r. „WURZEN” (nr fabr. 151) wzgl. „OSCHATZ” (nr fabr. 152) dla Leipzig–Dresdner Eisenbahn. Fotografia wykonana w 1861 r. w Lipsku. Najprawdopodobniej tego typu parowozy o numerach V i VI (późniejsze „PODGÓRZE” i „RZESZÓW”) zostały wyprodukowane dla Krakau–Oberschlesische Eisenbahn (OSE).

Źródło: Wikipedia

**K R A K Ó W.**  
**Kolej żelazna Krakowsko-  
 Górno - Szlązka.**

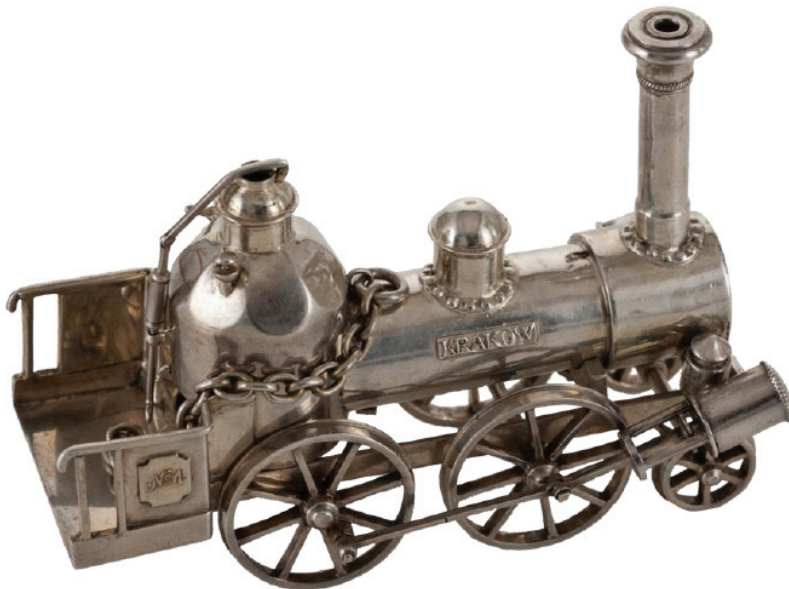


Przewóz osób  
i towarów na na-  
szej Kolei żela-  
znej rozpoczyna  
się, z dniem 13  
b. m. w 2ch po-  
ciągach codzien-  
nych

Rys. 14. Ogłoszenie o rozpoczęciu kursowania pociągów na Kolei Krakowsko-Górnośląskiej z 1847 roku z sylwetką parowozu klasy „Patentee” 1A1 z wytwórni Roberta Stephensona w Newcastle-on-Tyne.

Ten typ produkowano w latach 1838-1841, czyli w okresie, gdy dla kolei Wien-Raaber Eisenbahn (WRB) w 1840 r. powstały parowozy „REICHENAU”, „RAAB” i „RAUCHENSTEIN”, sprowadzone z Südlische Staatsbahn dopiero w 1856 r. do pracy na linii Kraków – Dębica. Zapewne rysownik posiłkował się ilustracją z innego wydawnictwa lub prasy.

*Źródło: Wikipedia*



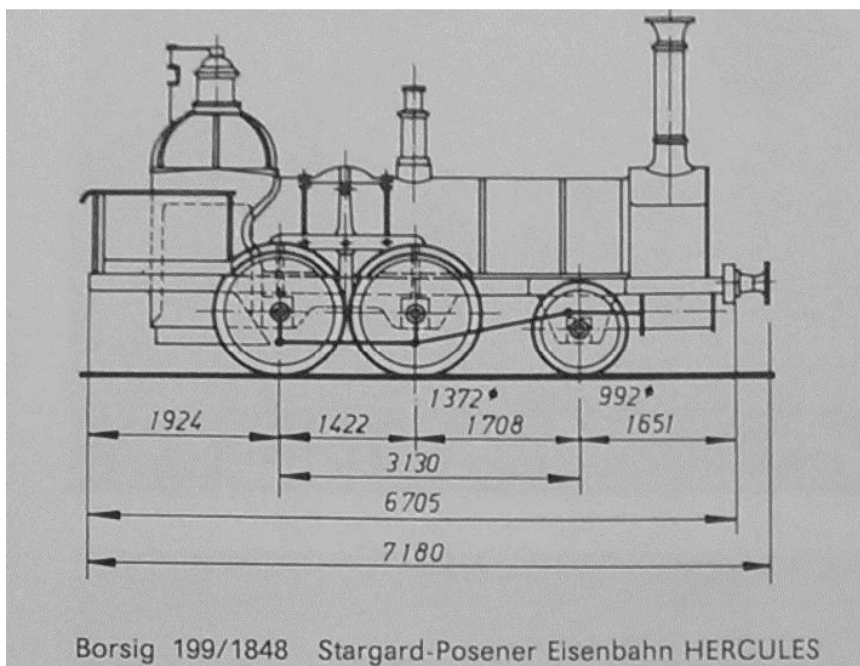
Rys. 15. Model parowozu 1B nazwany „Nr 1” i „Kraków” autorstwa złotnika Karola Modesa, z 1852 roku Model był darem ustępującego Króla Kurkowego inż. Józefa Schroedera (1819–1897), późniejszego Naczelnego Inżyniera Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika, dla Bractwa Kurkowego, na ręce Marszałka Kaspra Pollera. Wykonany ze srebra, wymiary – dł. 100 mm, wys. 37 mm.

*Źródło: Ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa (nr inw. MHK 177/BrK). portal Wirtualne Muzea Małopolski  
<http://muzea.malopolska.pl/>*



Rys. 16. Pierwszy pociąg w drodze z Krakowa do Mysłowic. Malował Teodor Baltazar Stachowicz (1800–1873), 1847 r. Zwraca uwagę komin o kształcie stożkowym, inny niż na modelu wykonanym dla Bractwa Kurkowego, natomiast parowóz nosi nazwę... „KRAKÓW”.

Własność Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, sygn. 202/III.



Rys. 17. Parowóz towarowy o układzie osi 1B produkcji zakładów Borsiga z 1848 r. „HERCULES” (nr fabr. 199) dla Stargard–Posener Eisenbahn. Konstrukcja odpowiadała prawdopodobnie konstrukcji parowozów o numerach VII (nr fabr. 215) i VIII (nr fabr. 216) (późniejsze „PRZEMYSŁ” i „DNIESTR”), które w 1849 r. zostały wyprodukowane dla Krakau–Oberschlesische Eisenbahn.

Źródło: Dietrich Kutschik: Lokomotiven von Borsig. Eine Darstellung der Lokomotivgeschichte der Firma A. Borsig und der Nachfolgefirmen. Transpress, Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985