
Mosty kolejowe w fotografii archiwalnej

Myśląc o kolei żelaznej i pociągach, w pierwszej kolejności najczęściej wyobrażamy sobie parowozy, lokomotywy spalinowe lub elektryczne, czy też sznury wagonów sunących za nimi po szynach. Należy jednak pamiętać, że to właśnie szeroko pojęta infrastruktura jest pierwszym akcentem wkroczenia kolei na nowe tereny. Budowa torów to również walka z naturalnym ukształtowaniem terenu...



W 2026 r. w całej Polsce świętujemy 100-lecie Polskich Kolei Państwowych. Piotrków Trybunalski jest jednym z tych miast, które posiada bogate tradycje kolejarskie, sięgające połowy XIX w. i pierwszej na ziemiach polskich linii kolejowej – słynnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. W zasobie Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim nie brak jest materiałów dotyczących różnych wątków kolejarskich, w tym również ciekawych fotografii. Z tego też powodu, a także w nawiązaniu do wspomnianej rocznicy, prezentujemy niniejszą wystawę on-line.

Tym razem zapraszamy do podróży w czasie do przełomu XIX i XX w. Naszym wehikułem będą dawne fotografie ukazujące mosty kolejowe. Są to zarówno wielkie przedsięwzięcia budowlane na rzekach Ussuri i Niemen – realizowane przez przedsiębiorstwo inżyniera Konstantego Rudzkiego - pod nazwą Fabryka Machin i Odlewów Żelaznych K. Rudzki i Spółka, jak również mosty linii kolei wąskotorowej Piotrków-Sulejów. Nasza wirtualna ekspozycja prezentuje jedynie część obszerniejszej całości, będąc zarazem zachętą dla pasjonatów historii, jak również jedną z rocznicowych inicjatyw realizowanych obecnie przez Archiwum Państwowe w Piotrkowie Trybunalskim.

Z Warszawy nad Niemen i Ussuri...

W 1873 r. inżynier Konstanty Rudzki został jedynym właścicielem zakładów odlewniczych w Warszawie pod nazwą Fabryka Machin i Odlewów Żelaznych K. Rudzki i Spółka. W halach fabrycznych przy ulicy Solec rozpoczęto montaż konstrukcji stalowych i elementów mostów. W latach 80-tych XIX w. odlewnia wytwarzała głównie rury wodociągowe i kanalizacyjne oraz maszyny rolnicze. Pod koniec wieku zatrudniała ok. 1 tys. robotników i była trzecim pod względem wielkości przedsiębiorstwem budowy maszyn w Królestwie Polskim. Zakład wytwarzał i montował mosty kolejowe dla kolejnictwa w Królestwie Polskim (Kolej Warszawsko – Terespolska, linia Siedlce – Płock, linia kaliska) oraz w Rosji (linia Perm – Kottas, kolej ussuryjska, na rzece Dźwinie Północnej, Niemnie i Amu – Darii).

Założyciel firmy inż. Konstanty Rudzki zmarł w Warszawie 5 lutego 1899 r. i został pochowany na cmentarzu powązkowskim. Po jego śmierci odlewnia prosperowała doskonale m.in. wybudowała most i wiadukt kolejowy im. Poniatowskiego w Warszawie, 3 mosty na Bugu, a także liczne obiekty na dalekim wschodzie imperium rosyjskiego. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości firma działała nadal pod nazwą Towarzystwo Przemysłu Metalowego Konstanty Rudzki i Ska S.A. Prezentowane fotografie pochodzą z dwóch albumów znajdujących się w zasobie Archiwum Państwowego w Piotrkowie Trybunalskim. Dokumentują budowę mostów kolejowych na Niemnie i na trasie kolei ussuryjskiej w latach 1896-1899.









Album fotograficzny budowy mostów na rzece Ussuri (wybór fotografii)

BUDOWA MOSTU
NA RZECIE „NIEMEN”

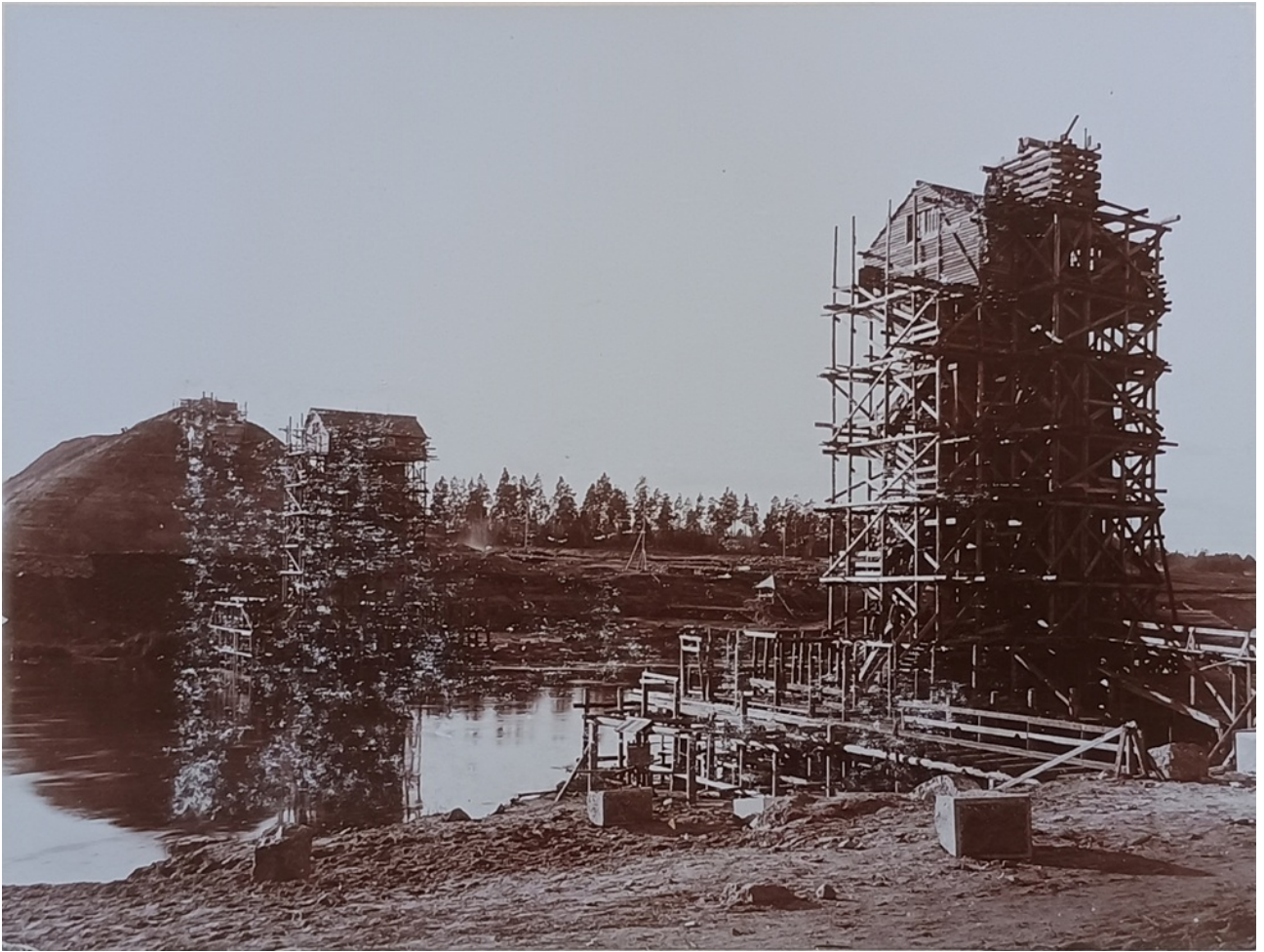
wykonana przez fabrykę

K. RUDZKI I S^{KA}

w Warszawie

1898-1899

OKOLICE P-Lowu i Lomel
BUDOWA WIELKICH MOSTÓW
ALBUM II
1 - 56







Album fotograficzny budowy mostów na Niemnie (wybór fotografii)

Sulejowska „wąskotorówka” i kataklizm „Wielkiej Wojny 1914-1918”

Pierwsze plany budowy linii kolejowej łączącej Sulejów z Piotrkowem powstały w 1895 r. W 1896 r. Stanisław Psarski - właściciel majątku Janków w powiecie opoczyńskim - otrzymał pozwolenie na rozpoczęcie studiów nad budową kolei konnej. Pięć lat później powstała spółka akcyjna „Kopalnie i piece wapienne w Sulejowie” założona przez Psarskiego. W 1896 r. projekt kolei konnej Psarski przedstawił tutejszemu rządowi gubernialnemu do zatwierdzenia, który następnie przekazany został do ministerstwa w Petersburgu. Pozwolenie na budowę uzyskano dopiero w 1900 r. W październiku 1901 r. zatwierdzone zostały plany dotyczące trasy kolejki. Na trasie długości kilkunastu kilometrów wybudowano aż 10 mostów. W marcu 1902 r. ukończono budowę odcinka z Przygłowa do fabryki na Bugaju, a w maju dalszy odcinek od Starostwa do stacji towarowej kolei warszawsko - wiedeńskiej. Od pierwszych dni maja 1901 r. prowadzone były równoległe prace przy budowie linii telefonicznej wzdłuż trasy. W pierwszych dniach sierpnia 1902 r. dokonano próbnego przejazdu na trasie Uszczyn - Przygłów. W połowie sierpnia nastąpiło połączenie linii Piotrków-Bugaj. W październiku budowa kolejki dobiegła końca. W dniu 29 listopada uruchomiony został ruch tymczasowy, a z dniem 1 stycznia 1903 r. uruchomiono stały ruch towarowy i pasażerski.

Działania wojenne, jakie miały miejsce w latach 1914-1915 w szeroko pojętym regionie piotrkowskim przyniosły ze sobą zniszczenia nie tylko zabudowań miejskich i wiejskich, lecz również także z wojskowego punktu widzenia ważnej infrastruktury transportowej. Prezentowane na naszej wystawie fotografie ukazują straty wojenne omawianej linii

wąskotorowej, jakie były efektem walk wypieranych z tych ziem oddziałów rosyjskich z niemieckimi i austrowęgierskimi. Z czasem instalacje te odbudowano, aby służyły obsłudze lokalnego transportu osobowego i towarowego. Działalność kolejki sulejowskiej stopniowo ograniczano od połowy lat 80 tych ubiegłego wieku (przede wszystkim z przyczyn ekonomicznych). W 1986 r. zawieszono ruch pasażerski, a trzy lata później towarowy.













**Zdjęcia zniszczeń wojennych z okresu I wojny światowej na trasie Drogi Żelaznej Wąskotorowej
Piotrków-Sulejów**