Ciuchcia przed Dworcem PKP przejdzie rewitalizację

Miasto
Kultura

04.08.2025 g. 13:30



Poznaliśmy oferty przetargowe na rewitalizację lokomotywy stojącej przed Dworcem PKP Opole Główne. Zgłosiły się dwie firmy, a najtańsza oferta zakłada wykonanie prac za nieco ponad 504 tysiące złotych. To 15 tysięcy więcej niż zakładał początkowo Ratusz.

Co lokomotywa ma wspólnego z synem Anny German

Prace konserwatorskie parowozu TKt48-127 oraz sąsiadującego semafora zostaną przeprowadzone w ramach zadania „Renowacja zabytkowego parowozu na Placu „Kory" Olgi Sipowicz”. Wykonane zostaną zgodnie z programem prac konserwatorskich oraz pozwoleniem Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Termin wykonania zamówienia to 112 dni od daty zawarcia umowy. Program prac konserwatorskich opracowany został przez dr hab. Zbigniewa Tucholskiego i prof. PAN oraz Tomasza Roszaka. Ciekawostką z pewnością jest to, że ten pierwszy, naukowiec, historyk techniki, profesor w Instytucie Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk, jest synem piosenkarki Anny German-Tucholskiej i inżyniera Zbigniewa Antoniego Tucholskiego.



Prace renowacyjne lokomotywy przeprowadzone zostaną w większości na miejscu, a więc nawet na czas rewitalizacji lokomotywa nie zniknie z Placu Kory. Przepisy nie pozwalają bowiem, aby na plac przed Dworcem Głównym PKP mógł wjechać ciężki sprzęt powyżej 10 ton. Możliwe jednak, że niektóre elementy zostaną wywiezione i wrócą po renowacji. Podobnie się dzieje na przykład przy remoncie żółtego mostku. Lokomotywa przez lata stała pomiędzy budynkiem dworca a gmachem poczty. Po tym, jak miasto rozpoczęło przebudowę placu przed dworcem, w marcu 2023 roku przeniesiono ją w pobliże centrum przesiadkowego Opole Główne. Trwało to dwa dni. Pierwszego, lokomotywa została podniesiona i umieszczona na specjalnej platformie, która następnego dnia przewiozła ją na obecne miejsce.



Pierwowzór rodem z USA

Lokomotywa TKt48-127 jest jednym z 34 egzemplarzy tego typu pojazdów zachowanych w Polsce. Istniejący w tym parowozie układ osi (jedna oś toczna z przodu, cztery osie napędne i oś toczna z tyłu) pierwszy raz zastosowano w końcu XIX wieku przez przemysł lokomotywowy w USA. W Europie rozpowszechnił się w parowozach pruskich budowanych w latach 1914-1924, eksploatowanych także przez PKP w dwudziestoleciu międzywojennym. Zaprojektowanie pierwszego polskiego parowozu o takim układzie osi nastąpiło po II wojnie światowej.

Produkcję tych parowozów uruchomiono pod koniec 1950 roku w Zakładach Przemysłu Metalowego im. Stalina w Poznaniu (dawny Cegielski) oraz od maja 1950 roku w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie (FABLOK). Do końca lutego 1953 zbudowano 109 egzemplarzy w obu tych fabrykach. Jeden był szerokotorowy, a 15

na zamówienie eksportowe do Albanii (6) i Korei Płn. (9). W sumie powstały 293 takie pojazdy. Przeznaczone były do ruchu podmiejskiego i obsługi składów towarowych. Przy dobrych torach osiągały one prędkość maksymalną 80 km/h.
Parowozownia w Opolu dwukrotnie posiadała tę serię lokomotyw. Eksponowany w Opolu parowóz TKt48-127 został zbudowany w 1955 roku w Chrzanowie. Kolejno przynależał do Zebrzydowic, Czechowic, Katowic, Kluczborka (dwukrotnie), Fosowskich i Kłodzka. Do Opola przekazany w połowie lat 90., gdzie w lokomotywowni Opole służył do wytwarzania pary dla celów ogrzewczych.

Dane kontaktowe
Urząd Miasta Opola

Tagi
Dworzec PKP
lokomotywa