

Fablok i Matylda

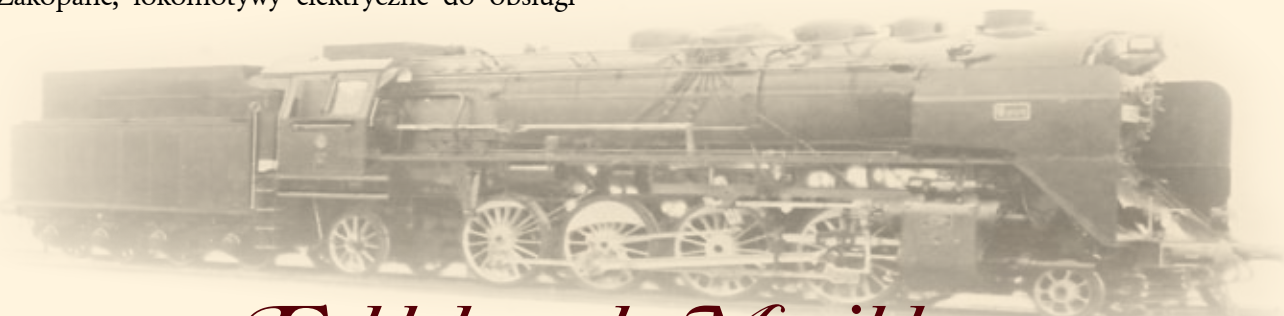
Statut spółki pod nazwą „Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A.” został zatwierdzony przez Ministra Przemysłu i Handlu oraz Ministra Skarbu 22 maja 1919 r. Rok później podpisano umowę z rządem na dostawę lokomotyw, a także zmieniono nazwę na „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. Zakłady w Chrzanowie”. W latach 1921-1924 zbudowano wydziały: montażowy, mechaniczny i kuźnię. 7 kwietnia 1924 r. przekazano PKP pierwszy wyprodukowany parowóz, a 5 listopada 1925 r. wykonano setną maszynę. Na początku czerwca 1927 r. wyprodukowano już 200 parowozów. W tym samym roku zakład odwiedził prezydent Ignacy Mościcki.

Od roku 1931 r. rozpoczęto produkcję parowozów eksportowych, sprzedawanych w latach trzydziestych do Bułgarii, Maroka, ZSRR i na Łotwę. Także w latach trzydziestych produkowano m.in. wagony motorowe - Luxtorpedy do obsługi linii Warszawa-Kraków i Kraków-Zakopane, lokomotywy elektryczne do obsługi

warszawskiego węzła kolejowego oraz parowóz Pm36, który w 1937 r. zdobył Złoty Medal na Międzynarodowej Wystawie Sztuki i Techniki w Paryżu.

Po 1945 r. kontynuowano budowę parowozów, z czasem zmieniono profil produkcji wytwarzając lokomotywy spalinowe, a później także maszyny budowlane, armaturę hamulcową i konstrukcje spawane.

Okres rozwoju kopalni rudy ołowianej i cynkowej „Matylda” datowany jest z przerwami na lata 1852-1866 oraz 1874-1918. Budynkom nadano wygląd charakterystyczny dla swojej epoki. Wybuch I wojny światowej zatrzymał rozwój kopalni. Prowadzone w latach międzywojennych prace remontowe nie doprowadziły do jej uruchomienia. W roku 1931 została ona zatopiona. Dopiero w 1953 roku znów uruchomiono produkcję. W latach 1973-1987 przeprowadzono likwidację kopalni. Do dziś przy ul. Śląskiej pozostały niektóre hale produkcyjne i budynki administracji.



Fablok and Matilda

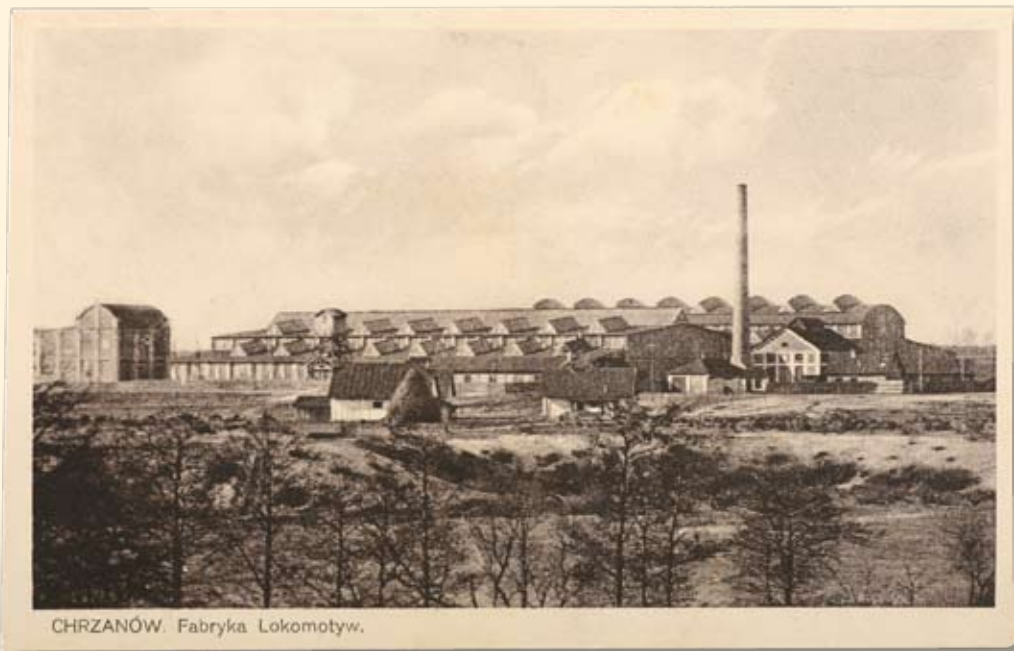
The statute of the company „Locomotive Factory in Poland PLC” was approved by the Minister of Industry and Trade and the Minister of the Treasury of 22 May 1919. A year later a contract was signed with the government for the delivery of locomotives, and the company name was changed to „The First Locomotive Factory in Poland PLC, Plant in Chrzanów”. In the years 1921-1924 the following divisions were built: assembly, mechanical and the smithy. On 7 April 1924, the first manufactured steam engine was handed over to PKP (Polish National Railway), and on 5 November 1925 the hundredth machine was made. By June 1927, 200 steam engines had already been manufactured. In the same year, the plant was visited by president Ignacy Mościcki.

Since 1931, the manufacture of steam engines for export had begun. They were sold in the thirties to Bulgaria, Morocco, the USSR and Latvia. Also in the thirties, motor carriages were produced, among other things - Luxtorpedoes - to operate along the lines: Warsaw-Cracow and Cracow - Zakopane, and electrical

locomotives to operate the Warsaw railway junction, and the Pm36 steam engine, which was awarded the Gold Medal in 1937 at the International Exhibition of Art and Technology in Paris.

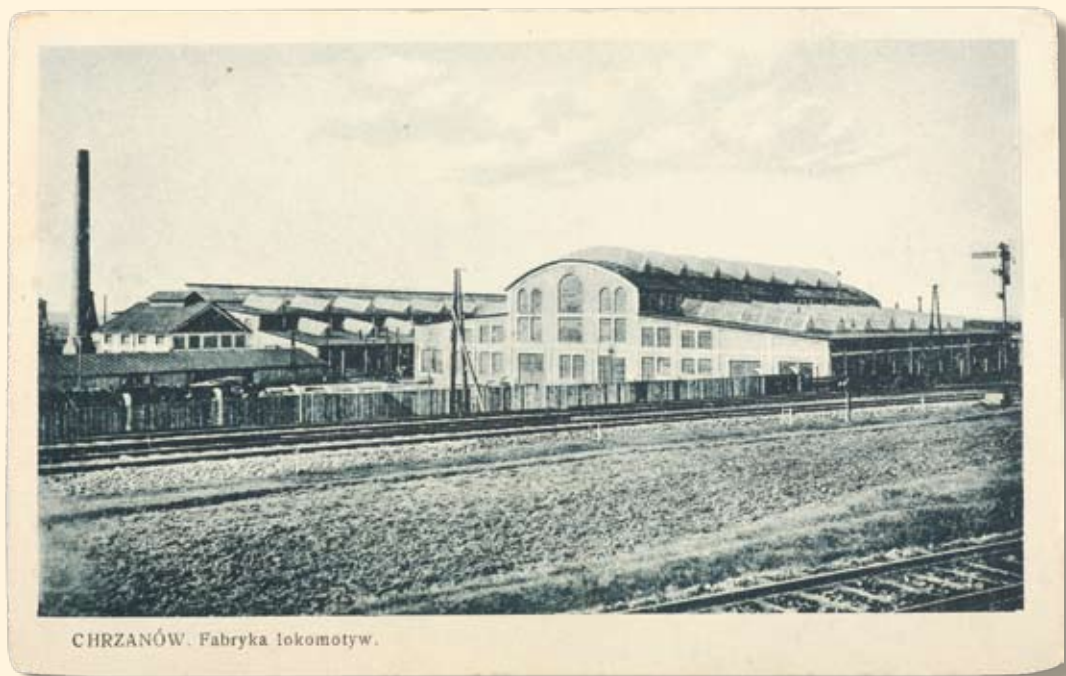
After 1945 the manufacture of steam engines was resumed, and with time, the scope of production was modified to introduce the manufacture of diesel locomotives, and later also construction machines, brake fittings and welded structures.

The period of development of the „Matilda” mine of lead and zink ore dates, with some intervals, to the years 1852 -1866 and 1874-1918. The buildings were given the appearance characteristic of that period. The outbreak of World War I brought the development of the mine to a standstill. Renovation works conducted in the interwar years did not lead to its start-up. In 1931 it was flooded. It was only in 1953 that the production was resumed. In the years 1973-1987 the mine was closed down. Some production halls and administration buildings have remained in Śląska street to this day.



Ryc.144 Fabryka Lokomotyw. Nakł. M. Kornblum. Wydaw. Zakłady Reprodukcyjne „AKROPOL”. Kraków XXII, 1920 r.

The Locomotive Factory. Publisher: M. Kornblum. Wydaw. Zakłady Reprodukcyjne „AKROPOL”. Cracow XXII, 1920.



Ryc.145 Fabryka Lokomotyw. Wyd. Kazimierz Zarębski, fot. Stanisław Łojek, Chrzanów, 1927 r.

The Locomotive Factory. Publisher: Kazimierz Zarębski. Photo by Stanisław Łojek, Chrzanów, 1927.



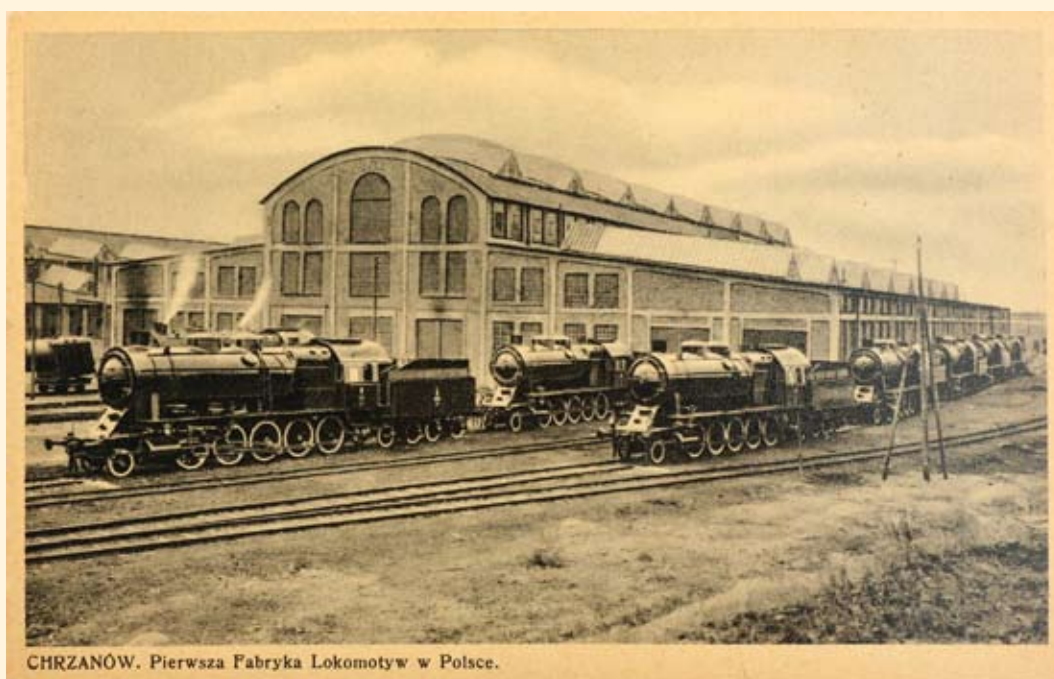
Ryc.146 Fabryka Lokomotyw. Wyd. Kazimierz Zarębski, fot. Stanisław Łojek, Chrzanów, 1927 r.

The Locomotive Factory. Publisher: Kazimierz Zarębski. Photo by Stanisław Łojek, Chrzanów, 1927.



Ryc.147 Fabryka Lokomotyw. Wyd. Polskiego Twa Księg. kolej. „RUCH”, „AKROPOL” Kraków, 1928 r.

The Locomotive Factory. Publisher: Wyd. Polskiego Twa Księg. kolej. „RUCH”, „AKROPOL” Cracow, 1928.



Ryc.148 Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce. Wyd. Kazimierz Zarębski, fot. Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930 r.

The First Locomotive Factory in Poland. Publisher: Kazimierz Zarębski. Photo by Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930.



Ryc.149 Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce. Wyd. Kazimierz Zarębski, fot. Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930 r.

The First Locomotive Factory in Poland. Publisher: Kazimierz Zarębski. Photo by Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930.



Ryc.150 Fabryka Lokomotyw. Wyd. Księgarnia K. Palki w Chrzanowie, 1938 r.

The Locomotive Factory. Publisher: Księgarnia K. Palki w Chrzanowie, 1938.



Ryc.151 Tendrzak wąskotorowy 0-3-0. Pow. ogrzewalna 32m², pow. rusztu 0,70m², ciśnienie pary 12atm., zapas wody 1,1m³, zapas węgla 0,6m³. Waga (próżna) 11,5t., waga (robocza) 14t., moc 90KM. Nakł. Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, 1927 r.

The narrow-gauge tank locomotive 0-3-0. Heating area 32m², grate area 0.7m², steam pressure 12 atm., water supply 1.1m³, coal supply 0.6m³. Weight (empty) 11.5 tons, operating weight 14 tons, power 90 KM. Publisher: Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, 1927.



Ryc.152 Parowóz SER.OK.22 PKP dla pociągów osobowych i pędzących zbudowany w zakładach Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A. Waga w stanie roboczym 133t., szybkość 100 km/g.
Wyd. Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930 r.

Steam engine SER.OK.22 PKP for passenger and fast trains built in the First Locomotive Factory in Poland PLC. Operating weight 133 ton, speed 100 km/h. Publisher: Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930.



Ryc.153 Lokomotywa 2-8-2. Nakł. Pierwsza Fabryka Lokomotyw.

Locomotive 2-8-2. Publisher: Pierwsza Fabryka Lokomotyw.



Ryc.154 Parowóz seria PT 31 PKP dla pociągów pośpiesznych zbudowany w zakładach Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A. Waga w stanie roboczym 174t., szybkość 110 km/g. Wyd. Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930 r.

Steam engine series PT 31 PKP for fast trains built in the First Locomotive Factory in Poland PLC. Operating weight 174 tons, speed 110 km/h. Publisher: Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930.



Ryc.155 Parowóz seria PT 31 PKP dla pociągów pośpiesznych zbudowany w zakładach Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce S.A. Waga w stanie roboczym 174t., szybkość 110 km/g. Wyd. Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930 r.

Steam engine series PT 31 PKP for fast trains built in the First Locomotive Factory in Poland PLC. Operating weight 174 tons, speed 110 km/h. Publisher: Fab-Lok „PFL” Pierwsza Fabryka Lokomotyw, 1930.



Ryc.156 Fabryka Lokomotyw. Jedna z licznych pocztówek - zdjęć.
Papier fotograficzny z napisem Carte postale. Correspondance.
Adresse. 1934.

The Locomotive Factory. One of many postcards - photos. Photo-
graphic paper. On the reverse a caption: Carte postale. Correspon-
dance. Adresse. 1934.



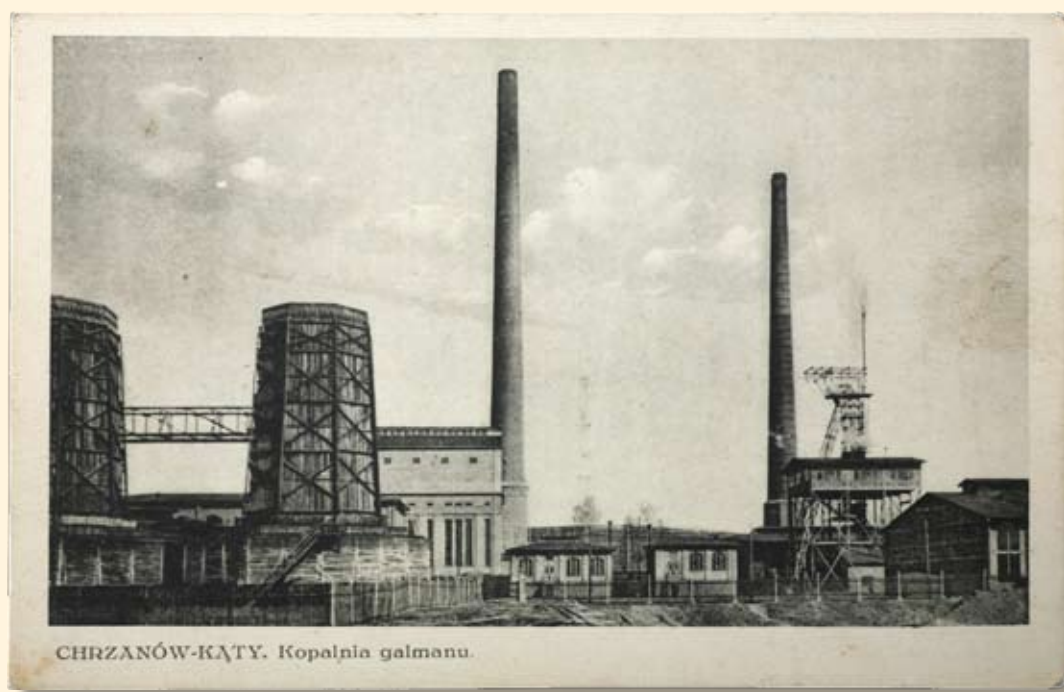
Ryc.157 Dom Kultury „FABLOK”. Wyd. Biuro Wydawniczo-Propa-
gandowe, fot. J. Sudecki, 1973 r.

The „FABLOK” House of Culture. Publisher: Biuro Wydawniczo-
Propagandowe. Photo J. Sudecki, 1973.



Ryc.158 Kopalnia galmanu „Matylda”.

„Matilda” Coalmine



Ryc.159 Kopalnia galmanu „Matylda”. Chrzanów – Kąty. Wyd. Kazimierz Zarębski, fot. Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930 r.

„Matilda” Calamine Mine. Chrzanów-Kąty. Publisher: Kazimierz Zarębski. Photo by Stanisław Łojek, Chrzanów, 1930.