

BR. 152.1.2022

Petycja W Sprawie Parowozowni Wachlarzowej W Skarżysku Kamiennej która powinna być wpisana do rejestru zabytków z uwagi na ogromne walory historyczne architektoniczne

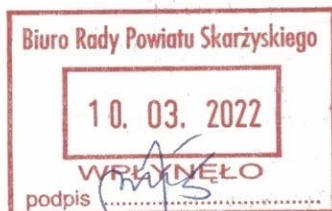
Starostwo Powiatowe w Skarżysku-Kamien
ul. Konarskiego 20
26-110 Skarżysko-Kamienna



01155034
Data wpływu: 2022-03-10
Nr: PP. 3452.2022
Przyjęł: Monika Chylicka
Biuro Obsługi Interesanta
Załączników: 1

Na Ręce Przewodniczącego Rady Powiatu Skarżyskiego

Pana Jacka Jeżyka



Sz. P.
Jeżyk Józef
Przewodniczący komisji
Sądu wniosków i petycji
14.03.2022





Parowozownia W Skarżysku Kamiennej

Parowozownia W Skarżysku Kamiennej Mocą Uchwały Nr193/Xxvi/2020 Rady Powiatu Skarżyskiego Z Dnia 26 Listopada 2020 R. Została Wpisana Do „Programu Opieki Nad Zabytkami Dla Powiatu Skarżyskiego Na Lata 2020-2024” Obiekt Ten Figuruje W Tabeli Nr 4 Wykazie Zabytków Nieruchomych Wg. Gez Skarżysku Kamiennej W Tabeli Budynki Użyteczności Publicznej Pozycja Nr 17 Jako „Zespół Lokomotywni W Zespole Dworca Kolejowego, Ok.1900 R. Pod Adresem Ul. Towarowa Nr Działki Dz. 1/70, 1/79, 1/80,

Historia

Historia Parowozowni W Skarżysku Zaczyna Się W Momencie Podjęcia Budowy Linii Kolejowej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej W 1883 Roku. 25 I 1885 Jest Dniem Otwarcia Nowej Linii Kolejowej. Parowozownia Znajdował Się W Obrębie Nowej Węzłowej Stacji Kolejowej Bzin Przemianowanej W 1886 Na Skarżysko. Rok 1886 Jest Również Datą Ukończenia Całego Kompleksu Parowozowni. Z Uwagi Że Skarżysko Było Obok Dęblina (Dawny Iwanogród) Jedyną A Zarazem Największą Stacją Węzłową Kompleks Stacji I Parowozowni Był Bardzo Rozbudowany I Okazały. Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice Tomasz Mazowiecki Końskie Radom Jędrzejów Nie Posiadały Parowozowni A Budynki Stacyjne Były Nie Wielkie Co Jest Widoczne Do Dziś. Jedynie Sędziszów (Niebędący Stacją Węzłową) Oraz Stacja Końcowa Linii Iwanogrodzko-Dąbrowskiej

Strzemieszyce Wielkie Posiadały Mniejsze Od Skarżyska Parowozownie. Warto Dodać Że Skarżyska Parowozownia Posiadał Drugi Wachlarz Tak Zwaną Parowozownię Pomocniczą Składającą Się Z Dziewięciu Stanowisk I Obrotnicy. Obecnie Ten Budynek Nie Istnieje. Został Doszczętnie Zniszczony W Czasie Bombardowań 3-5 Września 1939 Roku. Parowozownia Ta Znajdowała Się Po Przeciw Ległej Stronie Torów Przy Alej Niepodległości Na Wysokości Obecnych Kolejowych Ogródków Działkowych. Na szczęście W Strzemieszyczach Wielkich Zachowała Się Dobrym Stanie Parowozownia Która Jest Wręcz Wierną Kopią Nieistniejącej Parowozowni Pomocniczej W Skarżysku!! Powstała Ona Też W Po 1885 Roku I Jedyna Różnica Polega Na Tym Że Ma Więcej Stanowisk Niż Zburzona Przez Niemców Pomocnicza Parowozownia W Skarżysku. Stacja Skarżysko Leżąca W Mieście Niewielkich Rozmiarów Należało Do Nielicznego Grona Miast Posiadających Dwie Parowozownie Wachlarzowe. W Okresie Międzywojennym Parowozownia Była Świadkiem Trzech Ważnych Wydarzeń W Historii Kolejnictwa Polskiego I Historii Polski. 1 Lipca 1919 Roku W Obecności Ministra Kolei Żelaznych Juliana Eberhardta Ze Skarżyska Wyruszył Pierwszy Parowóz W Niepodległej Polsce. Był To Parowóz Austriackiej Produkcji Zamówiony Przez Koleje Polskie Steg 4305/19 O Numerze Tymczasowym 2001 Imieniu „Jadwiga” (Późniejsze Oznaczenie Na Pkp To Tw12-9) Skansen Kolejowy Chabówka Posiada Jedyny Zachowany Model Steg Tw12-12 Cała Seria Liczyła Tylko 14 Sztuk. Drugie To Uroczysty Przejazd W Dniach 24-25 Listopada 1934 Roku Bezpośredniego Pociągu Pospiesznego Z Krakowa Do Warszawy W Asyście Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego. Było To Możliwe Po Wybadaniu Nowej Trasy Kolejowej Kraków-Miechów, Radom-Warka-Warszawa. Jest To Całość Obecnej Linii Kolejowej Numer 8. Trzecim Wydarzeniem Był Przejazd 18 Maja 1935 Roku Pociągu Z Ciałem Marszałka Józefa Piłsudskiego Z Warszawy Do Krakowa. Pociąg Obsługiwała Lokomotywa Z Skarżyskiej Parowozowni Os24 Nr.23 Prowadzona Przez Maszynistów Ze Skarżyska. Maszynistę Michała Wasilewskiego I Pomocnika Eugeniusza Grzegorzewskiego. Obecnie Jedyny Egzemplarz Parowozu Os24 Zachowany Jest W Muzeum Kolejnictwa W Warszawie Jest To Os24 Nr.10. W Latach Międzywojennych Parowozownia W Skarżysku Miała Status Parowozowni I Klasy Czyli Najwyższej Na Pkp. Dworzec W Skarżysku Ii Klasy (Stacje W Kielcach I Radomiu Jako Stacje Pośrednie Miały Status Iii Klasy) Parowozownia Posiadała Aż 17 Kanałów Rewizyjnych Ponadto W Latach Trzydziestych Należała Do Elitarnego Grona Czterech Parowozowni Na Pkp Gdzie Stacjonowały I Były Serwisowane Luxtorpedy. Obok Skarżyska Były To Parowozownie Kraków Prokocim, Lwów I Warszawa Odolany. Obecnie Na Terenie Polski Pozostały Tylko Dwie Parowozownie Związane Z Historią Luxtorped Kraków Prokocim (Parowozownia Z Lat Dwudziestych) I Skarżysko-Kamienna.(Wszystkie Historyczne Parowozownie Na Terenie Warszawy Zostały Dawno Rozebrane) 1934 Rok To Zarazem Początek Eksploatacji Luxtorped Na Węzle Skarżyskim. W Czasie Wojny 3-5 Września Parowozownia Padła Ofiarą Tzw. Precyzyjnych Bombardowań Dokonywanych Przez Luftwaffe Na Największe Polskie Węzły Kolejowe

Celem Dezorganizacji Ruchów Polskich Wojsk. Był To Najtragiczniejszy Okres W Dziejach Parowozowni. Po Wojnie W 1945 Następuje Odbudowa Parowozowni. Zainstalowano Nową Elektryczną Obrotnicę. Niestety Nie Odbudowano Wachlarza Pomocniczego. Rok 1969 To Koniec Elektryfikacji Lini Kolejowej Numer 8. W 1971 Oddano W Skarżysku Nową Lokomotywownię Dla Trakcji Elektrycznej Tzw. Elektrowozownię Pod Nazwą Lokomotywownia Główna Skarżysko-Kamienna Północ Która Przejmuje Wiele Obowiązków Starej Parowozowni. Lata Osiemdziesiąte To Czas Niezwykły W Historii Parowozowni Zjednąj Strony Przez Stacje Jeżdżą Nowoczesne Składy Ciągnięte Przez Nowoczesne Elektryczne Lokomotywy Z Drugiej Strony Parowozownia Jest Ostają Dla Ciężkich Pospiesznych Lokomotyw Parowych Które Obsługują Między Innymi Pociągi Międzynarodowe. Rok 1986 To Obchody Stulecia Powstania Parowozowni. Elektryfikacja Linii Kolejowej Numer 25 W Kierunku Ze Skarżyska Na Sandomierz Pod Koniec Lat Osiemdziesiątych Kończy Erę Parowozów W Skarżysku. 27 Kwietnia 1988 Roku Po Raz Ostatni Międzynarodowy Pociąg Pośpieszny „Karpaty” Ciągnie Parowóz Ze Skarżyskiej Parowozowni. Jest To Pt47-138 A Maszynistą Jest Skarżyczanin Adolf Walkowiak. Pociąg Pośpieszny „Karpaty” Był Nazywany „Ostatnim Międzynarodowym Pociągiem Parowym Europy” Ekspres Ten Był Znany Po Zagranicami Naszego Kraju. Można Powiedzieć Śmiało Że W Ten Sposób Parowozownia W Skarżysku Kamiennej Zapisła Się W Historii Nie Tylko Kolei Polskich Ale Również Europejskich. Jednym Z Ostatnich Symbolicznych Wydarzeń W Historii Parowozowni Były Obchody 150 Lecia Kolei Na Ziemiach Polskich 17 Czerwca 1995 Do Skarżyska Zawitał Francuski Tgv. Był To Skład Tgv Réseau 4522 W Asyście Pośpiesznego Parowozu Pt-47 65 Z Wolsztyńskiej Parowozowni. Skład Jechał Z Warszawy Do Krakowa. Reasumując Historia Parowozowni W Skarżysku Jest Niezwykłe Bogata I Intersująca. Żadna Zabytkowa Parowozownia W Polsce Pod Tym Względem Nie Może Się Nawet Porównywać Z Parowozownią W Skarżysku. Można Śmiało Powiedzieć Że W Dużej Mierze Historia Kolei Na Ziemiach Polskich To Historia Parowozowni W Skarżysku Kamiennej.

Architektura

Parowozownia W Skarżysku Powstawała Najprawdopodobniej Od 1883 Roku A Ostatecznie Została Ukończona W 1886 Roku. Należy Zatem Do Najstarszych Parowozowni Na Ziemiach Polskich (Parowozownie W Polsce I W Europie Powstawały Jeszcze Do Połowy Dwudziestego Wieku) Czas Powstania Parowozowni W Skarżysku To Tak Zwany Belle Époque (Piękna Epoka) 1871-1914 Czas Od Wojny Francusko-Pruskiej Do Pierwszej Wojny Światowej. Jest To Okres Wzmożonego Rozwoju Europy Szczególnie Na Polu Technicznym. To Wtedy Powstaje Wieża Eiffla 1887-1889 Która Jest Symbolem Wykorzystania Stali W Architekturze. Jest To Zarazem Złoty Okres Architektury I Budownictwie Kolejowym. W Całej Europie Poswatają Wspaniałe Dworce Hale Peronowe Parowozownie Mosty I Wiadukty Kolejowe. Parowozownia W Skarżysku Jest Jedną Z Nich.

Parowozownie W Skarżysku Zaprojektował Polski Architekt Niemieckiego Pochodzenia Adolf Schimmelpfennig 1834-1896 Projektant Wszystkich Budynków Kolejowych Powstałej W 1885 Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej (Dworce W Radomiu Skarżysku Kielcach Tomaszowie Mazowieckim Koluszkach Jędrzejowie Olkusz Ostrowcu Świętokrzyskim) Parowozownia W Skarżysku Jest Największą parowozownią Wachlarzową Nie Tylko Polsce Ale I W Europie!!! Tylko Rosyjskie Parowozownie W Miastach Kropotkin I Tichorieck Mogą Się Z Nią Równać. Obwód Zewnętrzny Wachlarza Wynosi Około Ponad 285 Metrów!! Razem Z Podłużnymi Około 60 Metrowym Warsztatami Od Strony Torów Budowla Liczy Około 350 Metrów! Jest To Najprawdopodobniej Najdłuższy Zabytkowy Budynek Kolejowy W Polsce!! Powierzchnia Parowozowni To Około Ponad 7000 Metrów Kwadratowych. Dla Przykładu Dworzec W Skarżysku Który Należy Do Pierwszej Dwudziestki Największych Zabytkowych Dworców Kolejowych W Polsce Ma Powierzchnie Około 3800 Metrów Kwadratowych Przy Długości Ponad 90 Metrów. Obrotnica Parowozowni Nie Jest Usadowiona W Osi Symetrii Co Występuje Bardzo Rzadko W Tego Typu Budowlach. Tory Postojowe Między Obrotnicą A Wachlarzem Z Tego Powodu Mają Różną Odległość Wynoszącą Od Około 48 Do 60 Metrów Co Pozwala Na Postawienie Do Dwóch Dużych 23 Metrowych Ciężkich Parowozów Na Torach Prowadzących Od Obrotnicy Do Wachlarza. Biorąc Pod Uwagę Że W Czasach Świetności Parowozowni Od Obrotnicy Odchodziły 34 Tory W Stronę Wachlarza. Przed parowozownią Można Było Postawić 68 Parowozów. W Samej Parowozowni Znajdowały Się 32 Stanowiska. Razem Parowozownia Mogła Pomieścić Prawie Sto Parowozów!! Żadna Zachowana Obecnie Parowozownia W Europie Nie Ma Tyle Stanowisk Dla Lokomotyw Nawet Parowozownie Mające Zachowane Po Dwa Wachlarze!! Na przykład Wpisana W 2021 Roku Do Rejestru Zabytków Parowozownia Katowice Zawodzie Posiada Dwa Wachlarze, Zachodni 24 Stanowiska, Wschodni 23 Stanowiska. Razem 47 Stanowisk. Ma Zbyt Krótkie Około 16 Metrowe Tory Postojowe Między Wachlarzami A Obrotnicami Nie Pozwalające Na Stawianie Parowozów W Parach Jeden Za Drugim. Dodatkowo Aby Postawić Parowóz Między Obrotnicą A Wachlarzem Trzeba W Katowicach Otwierać Wrota Stanowisk Parowozowni. Parowozownia W Skarżysku Nie Leży W Tak Zwanym Między Torzu I Jest Ogólnie Dobrze Dostępna Od Ulicy Towarowej. Jest To Bardzo Ważna Cecha. O wiele Łatwiej Taki Budynek Zaadaptować Na Cele Muzealne Na przykład Skansen Kolejowy. Parowozownia W Skarżysku Ma Hale Wachlarzy Ułożone Schodkowo (Wysunięty Wachlarz Wysoki I Cofnięty Niski Co Powodują Różne Odległości Między Wachlarzami A Obrotnicą. Jest To Jedyne Takie Założenie W Polsce. Spośród Zachowanych Kilkuset Parowozowni W Europie Tylko Kilka Parowozowni W Rosji Ma Takie Założenie. (Parowozownie Wołochowie I Mineralnych Wodach) Parowozownia W Skarżyska-Kamiennej. Jest Centralnym Punktem Miasta I Razem Z Kościołem Najświętszego Serca Jezusa Projektu Józefa Piusa Dziekońskiego I Dworcem Kolejowym Tworzy Trzy Główne Dominaty Architektoniczne Miasta. Od Parowozowni W Dzielnicy Dolna Kamienna Odchodzą Promieniście Główne Ulice Kamiennej Towarowa, 1 Maja 3 Maja

I Fabryczna. Jest To Jedyne Tego Typu Założenie Urbanistyczno-Architektoniczne W Polsce!! I W Europie!! Gdzie Budynek Parowozowni Jest Usytuowany W Centralnej Części Miasta I Wyznacza Oś Architektoniczną. Parowozownia Jako Jedyna W Polsce I Prawdopodobnie Europie Ma Charakter Obronny. Między Towarową Aleją Piłsudskiego Znajduje Się Schron, Stanowisko Ogniove. Warto Dodać Że Na Wysokości Parowozowni Od Drugiej Strony Torów Znajdują Się Dawne Koszary Kozackie. (Są To Cztery Przepiękne Budynki Z Dawnymi Stajniami Dla Koni Służącym Obecnie Jako Komórki) Był To Celowy Zabieg Władz Carskich Ponieważ Warunkiem Wybudowania Koleji Iwanogrodzko-Dąbrowskiej Była Możliwość Łatwej Obrony Kluczowej Infrastruktury Kolejowej. Położenie Parowozowni I Stacji Węzłowej Za Rzeką Kamienną W Specyficznym Terenie Ułatwiającym Obronę Od Południa Było Zatem Celowe. Wybudowany Przed Miechowem W Miejscowości Biała Góra Tunel Kolejowy Który Miał Być Wysadzony W Razie Wybuchu Wojny Też Pełnił Funkcje Obronną (Pierwotnie Miały Być Dwa Drugi Nie Zrealizowany Miał Być Pod Suchedniowem) Parowozownia W Skarżysku Jako Jedna Z Nielicznych W Polsce Ma Ozdobną Piękną Tynkowaną Fasadę. Jest To Tak Zwany Wysoki Wachlarz Przylegający Do Ulicy Towarowej Na Wysokości Stacji Paliw. Posiada On Piękne Okienice I Detale Architektoniczne. W Skład Zabytkowych Budynków Parowozowni Wchodzi Zatem. Bunkier-Stanowisko Ogniove, Budynek Dawnego Zakładu Mechanicznego Dawnej Samochodowi, Dyspozytornia Wachlarz Parowozowni, Obrotnica, Budynek Tokarni (Częściowo Rozebrany) Posiadający Dach Wsparty Na Nitowanych Kratownicach) Kotłownia Dawne Warsztaty Przylegające Do Wyburzonego Częściowo Wewnętrzznego Wachlarza Parowozowni. Budynek Z Tak Zwanym Świetlikiem Przylegający Do Tokarni W Którym Mieści Się Klub Semafor Oraz Podłużny Budynek Wzdłuż Ulicy Towarowej Między Budynkiem Klubu Semafor A Niższym Wachlarzem Parowozowni. Dlatego Mówiąc O Parowozowni W Skarżysku Mówimy O Tak Zwanym Zespole Budynków Parowozowni. W Polsce Zachowały Się Tylko Trzy Tak Interesujące I O Takiej Skali Kompleksy Zespół - Parowozowni W Pile, Gnieźnie Oraz W Skarżysku Dwa Pierwsze Już Są Wpisane Do Rejestru Zabytków. W Całej Polsce Z Zachowanych Jest Około Ponad 50 Parowozowni I Kilka Zespołów Parowozowni O Mniejszej Skali Ponadto Funkcjonuje Mała Parowozownia W Wolsztynie W Której Cały Czas Na Lini Wolsztyn - Poznań Główny Utrzymywana Jest Trakcja Parowa Co Jest Ewenementem W Skali Europejskiej. Warto Dodać Że Ponad 90 Procent Parowozowni W Polsce Leży W Obrębie Torów Lub Na Uboczu (Na przykład Zabytkowa Parowozownia W Pile Jedna Z Najcenniejszych W Europie Leży W Międzytorzu) Prze Co Nie Możliwa Jest Ich Ekspozycja I Adaptacja Na przykład Na Muzeum. Skarżyski Kompleks Parowozowni Pod Tym Względem Jest Wyjątkowym Wszystkie Najcenniejsze Zabytkowe Budynki Są Dostępne Od Ulicy Towarowej I Razem Z Tak Zwanym Zespołem Dworcowym (Zabytkowymi Budynkami Przy Alej Niepodległości - Dworcem Kolejowym Nastawniami Magazynami Poczta Kolejową Kamienicami Kolejowymi Dawną Cerkwią Kolejową I Poniższymi Budynkami Z Przełomu Xix I Xx Wieku) Tworzy Jedyne Jednorodny

Architektonicznie Kompleks Kolejowej Architektury Z Przełomów Wieków W Polsce!!! Powszechnie Uważany Przez Miłośników Kolejnictwa Za Jeden Z Najcenniejszych W Europie Zespół Parowozowni W Gnieźnie Posiadający Zachowaną Niemal W Pełni Całą Zabytkową Infrastrukturę Kolejową (Jedyny Taki Przykład W Europie) Posiada Niestety Współczesny O Bardzo Słabej Architekturze Dworzec Niebędący Zabytkiem. Dlatego Pod Pewnymi Względami Zespół Dworcowy Skarżyska-Kamiennej Wraz Zabytkowymi Budynkami Parowozowni Stanowi Najcenniejszy Tego Typu Kompleks W Polsce!!

Przyszłość

Budynek Powozowni Którego Właścicielem Jest Pkp Należy Bezwzględnie Zachować Dla Przyszłych Pokoleń. Należy Natychmiast Podjąć Starania Aby Wpisać Go Do Rejestru Zabytków I Objąć Go Ścisłą Ochroną Konserwatorską. To samo Należy Zrobić Z Kompleksem Dworcowym. Budynek Parowozowni Wachlarzowej Nie Może Być Przekształcony W Żadną Galerie Handlową!!! Mieszkańcy I Politycy Gniezna Są Najlepszym Tego Typu Przykładem Nie Godząc Się Na Przekształcenie Budynków Wachlarzowych Swojej Parowozowni Na Tandetne Centrum Handlowe. Tak Samo Trzeba Zrobić W Skarżysku. Jedynie Budynki Tokarni Kotłowni I Warsztaty Można Przy Zachowaniu Oryginalnej Architektury Zaadaptować Na Inne Cele. Najlepszym Tego Przykładem Jest Klub Koncertowy Semafor Który Mieści Się W Kompleksie Parowozowni Od Blisko 20 Lat. Miejsce To Wpisało Się Na Stałe W Mapę Kulturalną Miasta I Regionu. Najlepszym Rozwiązaniem Byłoby Stworzenie Na Terenie Parowozowni Skansenu Kolejowego Lub Nawet Placówki Muzealnej Mieszczącej Lokomotywy Z Całego Okresu Historii Kolejnictwa. Parowozy Lokomotywy Spalinowe Elektrowozy Oraz Inny Zabytkowy Tabor Kolejowy. Turystyka Kolejowa Jest Obecnie Bardzo Popularna. Najlepszym Przykładem Tego Jest Wolsztyn Niewielkie Malutkie Nieciekawe Wielkopolskie Miasteczko Dzięki Swojej Małej Ale Słynnej Parowozowni Jest Znane W Całej Polsce I Europie. Na Tak Zwane Parowozjady Organizowane Co Roku W Wolsztynie Przyjeżdżają Parowozy Z Całej Europy. Przez Kilka Dni Dziesiątki Tysięcy Turystów Przyjeżdżają Często Całymi Rodzinami Aby Podziwiać Parowozy. Są To Zwykli Turyści Ale Często Zdarzają Pasjonaci Z Całej Europy A Nawet Z Azji.

Parowozownia W Skarżysku Ma Wiele Atutów. Bogatą Historię Której Nie Posiada Żaden Tego Typu Obiekt W Polsce. Piękną Architekturę Świetne Położenie Między Największymi Miastami Polski Warszawą I Krakowem. Jest Świetnie Wyeksponowana W Tkance Miejskiej Skarżyska I Może Być Ogólnie Dostępna Dla Zwiedzających. Tego Potencjału Nie Można Zmarnować!! W 2001 Roku Utworzono Na 8 Hektarach!! Muzeum Techniki I Przyrody W Pobliskich Starachowicach. Jest To Tak zwane Muzeum Wielkiego Pieca. A Sam Piec Został Wpisany Do Rejestru Zabytków.

Przecież Skarżyska Parowozownia Byłaby O wiele Większą Atrakcją. Wiele Miast W Polsce I W Europie Nie Tylko O Tradycjach Kolejowych Zazdrościły By nam Takiej Placówki Muzealnej. W 2023 Roku Skarżysko-Kamienna Będzie Obchodziło 100 Rocznice Nadania Praw Miejskich. W 2025 Roku Skumulują Się Trzy Okrągłe Rocznice. 90-Ta Rocznicą Pochówku Marszałka Józefa Piłsudskiego Na Wawelu. 140-Letnia Rocznicą Uruchomienia Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej I 180-Letnia Rocznicą Uruchomienia Kolei Na Ziemiach Polskich (Powstanie Tak Zwanej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) Jest To Niebywała Szansa I Promocja Dla Skarżyska. Z Tego Powodu O wiele Łatwiej Będzie Pozyskać Fundusze Na Remont Parowozowni. Trzeba Wykorzystać Tą Szansę!! Obecnie W Rejestrze Zabytków Jest Wpisanych Siedem Parowozowni (Piła Poznań Gniezno Wolsztyn Ełk Katowice Oraz Skierniewice) Pierwsze Sześć To Przykład Pruskiego I Niemieckiego Budownictwa Kolejowego. Parowozownia W Skierniewicach Prezentująca Polską Architekturę Kolejową Faktycznie Pochodzi Z Lat Dwudziestych I Jest Małą Parowozownią W Pisaną Do Rejestru Zabytków Na Początku Lat Dziewięćdziesiątych. Obiekt W Skarżysku Jako Całość Ze Względu Na Historię I Architekturę Zasługuje Na Ocalenie!! Skarżysko Powszechnie Znane Jest Z Tego Że Jest Miastem Kolejarzy. Do Tego Czasu Staraniem Wszystkich Mieszkańców Społeczników Parowozownia Powinna Być Wpisana Do Rejestru Zabytków. Ta Prawie 140 Letnia Budowla Jest Bez wątplenia Największym Skarbem I Atutem Miasta.

Literatura

Technika W Transporcie Historia I Zabytki [Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów I Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział W Krakowie] Seria: Materiały Konferencyjne Nr 81 (Zeszyt 135) Kraków 2007

Miasto Kolejarzy Nad Kamienną Marcin Medyński, Ryszard Krauze Skarżysko-Kamienna 2007

Bogdan Pokropiński, Lux-torpeda PKP, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2007

Aleksander Kłębowski, Bolesław Kosowski, Produkcja wagonów spalinowych w Polsce w okresie międzywojennym publikacja w Zeszyty Rydzyskie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich, Zeszyt 1, 2007