

KRUSZYWO POD PENDOLINO

Przemysław Płonka

2009 r. Właśnie zakończono inwestycję polegającą na unowocześnieniu kopalni kwarcytu w Wiśniówce. Od tego czasu sporo się zmieniło: zakład przeszedł do Eurovii Kruszywa, zbudowano bocznice, rozpoczęto prace związane z uruchomieniem nowego złoża, a produkcję przystosowano do wytwarzania kruszyw wykorzystywanych przy budowaniu tras dla szybkich kolei.



KOPALNIA DO ZOBACZENIA

Tak zwana „Duża Wiśniówka”. Zarówno imponujące wyrobisko, jak i nowoczesny zakład przeróbczy, będzie można zobaczyć w trakcie tegorocznego sympozjum Kruszywa Cement Wapno





Fot.: BMP

POWSTAJE PODWIŚNIÓWKA

Złoże „Duża Wiśniówka” kończy się – zostało jeszcze około 5 mln ton kruszyw do wydobycia. W związku z tym obecnie trwają prace nad ponownym uruchomieniem sąsiedniej Podwiśniówki, by płynnie przejść z jednego złoże na drugie.

– Rynek dziś nie naciska nas mocno na podnoszenie produkcji, sprzedaje to około miliona ton, mamy więc czas, by spokojnie przygotować Podwiśniówkę – mówi Paweł Tomczak, kierownik kopalni, dodając, że nowy zakład będzie podobnie wyposażony jak ten obecnie funkcjonujący – w mobilny zakład krusząco-przesiewający



Fot.: BMP

KOPALNIA Z HISTORIA

Wiśniówka jest jedną z najstarszych kopalni w Polsce. To ponad 90 lat tradycji w wydobyciu i przerobie piaskowca kwarcytowego i kambryjskiego – przez ten czas wyrobisko „dorobiło się” aż sześciu poziomów. Pozostał 6. poziom wydobycia – bardzo trudny, wąski front robót.

Wiele faktów, ciekawostek o zakładzie, o ludziach, którzy tu niegdyś urabiali złoże kwarcytu, może zdradzić pan Zenon Miernik – żywa legenda kopalni, od 58 lat pracujący w Wiśniówce

BOCZNICA

Od czasu modernizacji zakładu w 2009 roku powstała tu m.in. nowa bocznicą kolejowa. Obecnie jest na etapie odbiorów.

Warto przypomnieć, że w latach powstania kopalni (czasy I wojny światowej) urobek wydobywano i rozdrabniano ręcznie, a gotowe materiały wywożono wozami konnymi. Po pewnym czasie sprowadzono kruszarkę polową napędzaną lokomobilą, a w 1924 wprowadzono do użytku pierwszy parowóz wąskotorowy „Hartmann”. W 1926 r. włączono do pracy lokomotywkę spalinową o mocy 24 KM



Fot.: BMP

KRUSZYWO DLA SZYBKICH KOLEI

Kopalnia, jako jedna z nielicznych w kraju, ma badania i zatwierdzenia na kruszywo wykorzystywane do budowy tras dla szybkich kolei. – Produjemy materiał, na który będzie zapotrzebowanie – wyjaśnia kierownik kopalni. – Już teraz widzimy, że w przyszłym roku może być sporo zamówień na kamień dla kolejnictwa



Fot.: BMP



Fot.: BMP

NOWOCZESNA LINIA
W ramach zakończonej kilka lat temu inwestycji odtworzono m.in. zakład przerobczy i utworzono nowoczesną linię technologiczną. Zainstalowano wówczas również kosztowne instalacje odpylające i zraszające



Fot.: BMP