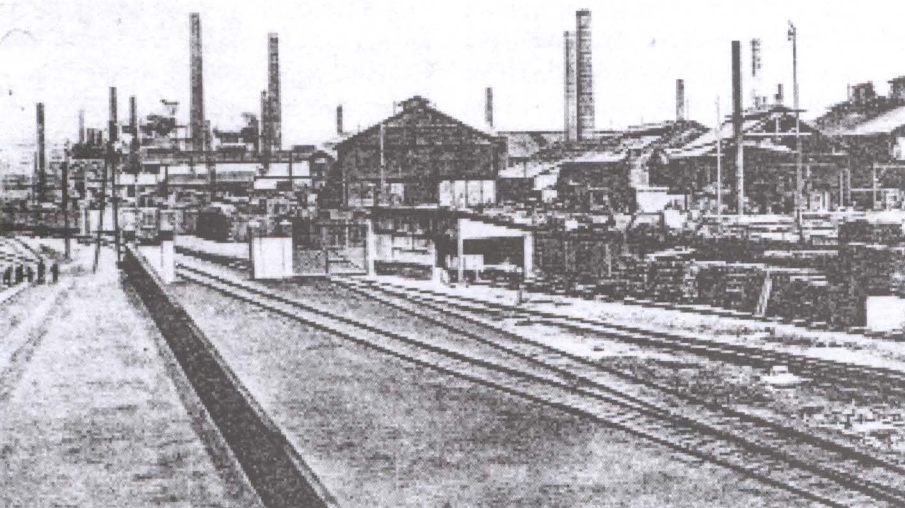


# 150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Zagłębiu Dąbrowskim

Dąbrowa — Huta Bankowa



Rok 2009 w naszym regionie łączy się z półtorawiekową rocznicą polskiego kolejnictwa. W związku z tym wydarzeniem historycznym warto przypomnieć jak kolej żelazna wyparła dylizanse.

Rozsypujące się wiekowe budynki dworców kolejowych, znikające z krajobrazu zagłębiowskiego torowiska i lokomotywy parowe, świadczą o zagładzie historycznych pamiątek techniki przełomu XIX/XX wieku. Zarówno Dąbrowa Górnicza, jak i Gołonóg, Strzemieszyce i Zabkowice skupione niegdyś wokół przemysłu górniczo-hutniczego gminy olkusko-siewierskiej miały szczęście uczestniczyć w prawdziwej rewolucji transportowej. Mieszkańcy tych miejscowości mieli pracę, szkołę i często rozrywkę.

W roku 1845 z Warszawy do Krakowa podróżowano dylizansem. Sporo przydrożnych zajazdów dla wymiany zdrojonych koni, dobra organizacja powodowała, że dystans 304 km pokonywał w czasie 22-23 godzin. Tym rodzajem komunikacji zajmował się między innymi Piotr Steinkeller, przemysłowiec i kupiec z Żarek. On także był w gronie inspiratorów budowy pierwszej drogi żelaznej w Królestwie Polskim. Jej wagony miała ciągnąć niedawno wynaleziona w Anglii lokomotywa parowa. Projektowana trasa zwana od początku Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską miała stworzyć Zagłębie Dąbrowskiemu, a od 1859 r. samej Dąbrowie Górniczej korzystne warunki do dal-

szego rozwoju cywilizacyjnego.

Nowinki związane z angielskimi liniami kolejowymi z pierwszej połowy XIX wieku kusiły. W Polsce pod zaborami również myśłano o drodze żelaznej. Henryk Pomian hrabia Łubiński, wiceprezes Banku Polskiego w latach 1835-1845 poczynił pierwsze kroki zmierzające do połączenia koleją żelazną Warszawy z Dąbrową i Niwką, prężnymi wówczas ośrodkami polskiego przemysłu.

Nie brakowało przeciwników tego przedsięwzięcia. Godzono się na położenie żelaznych torowisk, ale siłą pociagową miały być konie. Sprzyjały takiemu stanowisku niskie ceny siana i owsa oraz nadmiar koni.

Sprawą zainteresował się bliżej przemysłowiec z Żarek Piotr Steinkeller producent między innymi popularnych wówczas pocztowych dylizansów. Wystąpił o koncesję na wybudowanie linii kolejowej z Warszawy do Wiednia. Władze carskie wydały zgodę, ale niekończące się spory o przebieg torów i bankructwo pierwszych inicjatorów opóźniły realizację inwestycji.

Aktem notarialnym z 25 listopada 1835 r. zawiązało się Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Obok Steinkellera akces do Towarzystwa zgłosił Dom Handlowy Bracia Łubińscy i Spółka w Warszawie. Jeden z braci, wspomniany już wcześniej hrabia Łubiński związany z Bankiem Polskim okazał się dobroczyńcą Zagłębia Dąbrowskiego. Był on inicjatorem rozwoju tutejszego przemysłu, wspierał między innymi budowę Huty Bankowej w Dąbrowie. Jego popiersie odlane z pierwszego wylotu surowki z tej huty znajduje się w Muzeum Miejskim „Szttygarka” w Dąbrowie Górniczej.

Wbrew nazwie kolej nie miała docierać wprost do Wiednia, ale ułatwiała podróżny kontakt z liniami funkcjonującymi już na terenie cesarstwa austriacko-węgierskiego. Trzeba podkreślić, że wytyczony do realizacji odcinek przyszłej trasy kolejowej z Warszawy do przygranicznej wsi zagłębiowskiej Maczki był wówczas najdłuższym w Europie. Linia łącząca Lipsk z Dreznem miała zaledwie 40 km, a np. inna z ST. Etnie do Lyonu tylko 60 km. W kwietniu 1840 r. rozpoczęto roboty na całej wytyczonej trasie. Układano jeden







tor, ale prace ziemne i murowane mosty wykonywano od razu z zapasem dla drugiego. Linia przebiegała od Warszawy przez Grodzisk Mazowiecki, Skierniewice, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Ząbkowice i dalej przez graniczną wieś Maczki do znajdujących się już w zaborze austriacko-węgierskim: Szczakowej i Krakowa, które miały połączenie przez Mysłowice z Opolem i Wrocławiem.

Sprawnie przebiegające prace przerwano w listopadzie 1841 roku. Powód był prozaiczny, wyczerpały się fundusze z pożyczki zaciągniętej w Banku Polskim. Chętnych do zakupu akcji nie było, bowiem w tym czasie nastąpił ogólnoswiatowy krach finansowy. Zrealizowano ponad połowę zaplanowanych robót, a mimo to w maju 1842 r. Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej rozwiązano.

Ideę budowy kolei uratował Komitet Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, który w roku 1843 nakłonił władze do podjęcia decyzji, a skarb Królestwa Polskiego do sfinansowania projektu.

W lipcu 1844 r. zapoczątkowano budowę dworca kolejowego w Warszawie, a jesienią 1846 r. nowa trasa dotarła do Częstochowy. Teraz nastąpił ważny dla Zagłębia Dąbrowskiego okres budowy tej kolei. Jan Przemsza-Zieliński nazywa go .... etapem ekspansji „wiedenki” w naszym regionie .....

Prace na odcinku Częstochowa Ząbkowice potrwały jeszcze około jednego roku. Pierwszy pociąg wtoczył się na peron stacji Ząbkowice 1 grudnia 1847 roku. Od tego dnia zaczęto również budować odcinek „wiedenki” przebiegający przez ziemię zagłębiowską do wsi Maczki, którą nazwano Granicą.

W kwietniu 1848 r. gotowa była trasa i przystanek Maczki-Graniczka zamykająca ten etap realizacji inwestycji. Powstał tu dworzec kolejowy, z wysokimi zadaszonymi peronami, komorą celną oraz salami dla podróżnych klasy I-II i III. Były specjalne pokoje dla dworu cesarskiego i jego gości. Nieco później (1860) wybudowano parowozownię i wagonownię wyposażone w kołową obrotnicę dla nadawania parowozom właściwego kierunku jazdy. Budynek stacji kolejowej miał prawdopodobnie dwa zegary wskazujące od strony zaboru rosyjskiego czas wschodnio-europejski, a od strony przeciwnej czas europejski. Trzeba dodać, że Granica leżała w pobliżu słynnego „trójkąta trzech cesarzy”.

Podróż z Warszawy do granicy trwała ponad dziesięć godzin, a pasażerowie po odprawie celnej mogli tu udawać się w dalszą drogę do Krakowa lub Wrocławia. Wystarczyło tylko przejść na drugą stronę stacyjnego budynku.

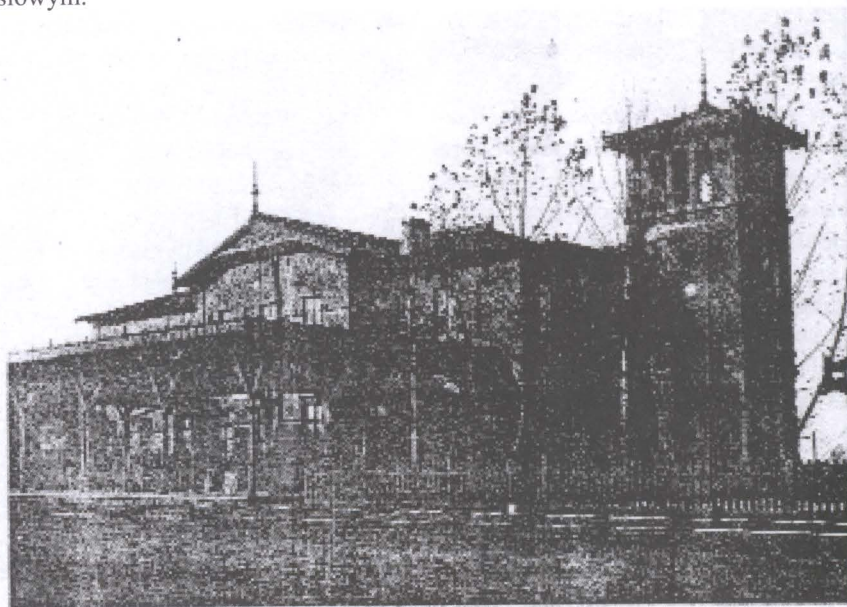
Prawdziwa rewolucja w Zagłębiu Dąbrowskim miała nastąpić dopiero po oddaniu do użytku dalszych odcinków kolejowych. Spodziewano się, że łączność kolejowa z prężną gospodarką PRUS dostarczy zagłębiowskiemu regionowi nowych impulsów, a zwłaszcza kapitałów pozwalających rozwijać się Dąbrowie Górniczej i innym osadom przemysłowym.

Nowa arteria komunikacyjna sprzyjała gospodarkom: Rosji i Austrii, ale nie rozwiązywała problemów monarchii pruskiej. Niemiecki ambasador, baron Verter dopominał się w Petersburgu połączenia Śląska z Warszawą i największym wówczas ośrodkiem przemysłowym Królestwa, Zagłębiem Dąbrowskim. Korzyści z takiego rozwiązania spodziewali się również właściciele licznych w Dąbrowie i okolicy hut i kopalń.

Polscy inżynierowie Stanisław Wysocki i Teodor Urbański w swoich projektach z lutego 1836 r. postulowali połączenie Warszawy w Dąbrową, Niwką i Krakowem, ale zdecydowano inaczej.

Od roku 1854 r. rząd pruski już oficjalnie przez swojego ambasadora w Petersburgu barona Vertera dopominał się o utworzenie dogodnego połączenia kolejowego ze Śląskiem na trasie od Granicy do Mysłowic, przez które przebiegała już trasa do Opola i Berlina. Komisarze wyznaczeni przez rządy Rosji i Prus rozważali aspekty połączenia koleją z Częstochowy przez Herby do Wrocławia oraz od Granicy do Szopienic i rozwijających się Katowic, które prawa miejskie uzyskały dopiero w 1865 roku.

Ostatecznie przyjęto wariant trzeci: trasę wyznaczoną od Ząbkowic przez Dąbrowę, Będzin, Sosnowiec do Katowic. Rozumowano już wtedy słusznie, że najlepsze korzyści przynieść może linia kolejowa łącząca Warszawę z największym ośrodkiem przemysłowym Królestwa Polskiego, Zagłębiem Dąbrowskim. Kierownictwa licznych tu kopalń węgla kamiennego, hutnictwa żelaza i metali kolorowych widziały w tym również płynące



Dworzec w Gołonogu w 1900 roku.



dla siebie korzyści z połączenia urbanizującego się regionu ze Śląskiem i Prusami.

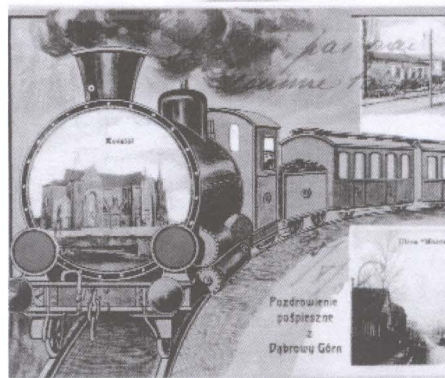
Rządy Prus i Rosji zawarły 19 lutego 1857 r. odpowiednią umowę, w której strona rosyjska zobowiązała się do realizacji inwestycji. Jeszcze tego roku Rosjanie oddali już funkcjonującą linię kolejową w dzierżawę nowemu Towarzystwu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Kontraktem zobligowano towarzystwo do wykonania w ciągu trzech lat nowego odcinka kolei o długości 16 wiorst i 214 sążni (wiorsta = 1,07 km, sążeń = 1,728 m). Projekt nowego odcinka trasy od Ząbkowic w kierunku Śląska powstał zimą 1857/58 roku. Już w czerwcu 1858 r. przystąpiono do budowy. Pod Będzinem napotkano spore wzgórze, które pokonano przekopem o głębokości 25 stóp (stopa = 0,288 m). Równocześnie nad przekopem wymurowano kamienny most, bowiem biegła tu droga z Dąbrowy do centrum Będzina.

Drugi most żelazny przerzucono nad rzeką Przemszą w Sielcu (dziś dzielnica Sosnowca). Jego elementy wykonano w zakładach metalowych hr. Zamoyskiego w Warszawie. Konstrukcję ostatniego mostu na granicznej rzece Brynicy dostarczono z Berlina. Można powiedzieć, że prace przy budowie tego odcinka kolejowego przebiegały sprawnie, skoro już w drugiej połowie sierpnia 1859 r. oddano go do eksploatacji. 12 lipca 1859 r. z ramienia rządu pruskiego dyrektor Offerman we Wrocławiu, a 24 lipca 1859 r. dyrektor Resenbaum ze strony rosyjskiej w Warszawie podpisali umowę o przejęciu i prowadzeniu wspólnej komunikacji bezpośredniej pomiędzy obydwojema państwami.

Otwarcie linii nastąpiło 24 sierpnia 1859 r. i ta data stanowi o 140. (w 2009 r.) rocznicy powstania znaczącego dla Zagłębia systemu komunikacji kolejowej. Trasa „wiedenki” wiodła od Ząbkowic do wsi Sosnowice Warszawskie (tak wówczas nazywano tę część dzisiejszego Sosnowca). Pierwszy pociąg zatrzymał się przy peronie dworca, który wybudowano w szczerym polu. Sam obiekt stacyjny, murowany prawie w całości zachowany do dziś był na owe czasy budynkiem pięknym i nowoczesnym. Miał wydzielone sale dla pasażerów klasy I-II i III oraz dworu cesarskiego i gości specjalnych. Pomyślano też o pomieszczeniach do odprawy celno-paszportowej, które miały odegrać jeszcze większą rolę w czasach kiedy zaczęto tu odprawiać podróżnych udających się na dworzec Sosnowiec Południowy, po wybudowaniu tam szerokiego toru Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej.

Tymczasem po drugiej stronie torów nowego dworca powstała z czasem, mała parowozownia z okrągłą obrotnicą i innymi urządzeniami, niezbędnymi dla obsługi taboru kolejowego. Oddanie do eksploatacji tego odcinka kolejowego łączyło się z powstawaniem przystanków kolejowych na jego trasie oraz licznych bocznic kolejowych do hut i kopalń. Powstała więc stacja w Gołonogu z zadaszonym peronem, wzniesiono budynki stacyjne w Dąbrowie.

Nie były to budowle imponujące, ot miejsce na małą poczekalnię, kasy bagażowe i biletowe. Tory często krzyżowały się z lokalnymi drogami, przy których stawiano domki dla dróżników oraz mechaniczne zapory zamykane w czasie przejazdu pociągu.



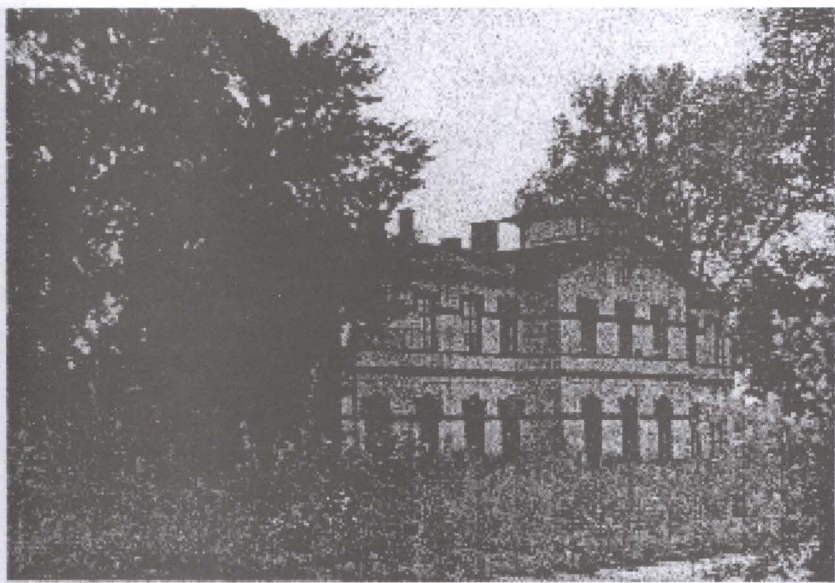
W tzw. Nowym Będzinie wzniesiono wówczas trójczłonowy, murowany obiekt dworca kolejowego. Jego część środkowa miała jedno piętro, a krawędzie dachów ozdobiono niewielkimi wieżyczkami, które zniknęły w trakcie kolejnych remontów i modernizacji. Natomiast dla starego Będzina usytuowanego w dzisiejszym jego centrum przeznaczono parterowy domek drewniany jako tymczasowy. W latach dwudziestych na jego miejscu wzniesiono nowoczesny, dwupiętrowy dworzec murowany z wysokimi zadaszonymi peronami i wyjściem na obydwie strony oddzielonego torami miasta. Projekt stacji wykonał architekt Adolf Szyszko-Bohusz. Warto w tym miejscu dodać, że obydwa terminy będzinские „nowy-stary” Będzin funkcjonowały zwyczajowo, a dziś już mało kto wie, że nigdy nie stały się one wymogiem administracyjnym, ale miały ówczesne znaczenie, kiedy to, co niegdyś otaczały mury obronne, należało do Będzina Starego w bliskości zamku.

Budowa kolei nie zaskoczyła specjalnie zagłębiowskiego społeczeństwa. Dużo wcześniej zakłady przemysłowe wykorzystywały do wewnętrznego transportu trakcje szynowe, używając koni jako siły pociągowej. Raczująca kolej budziła podziw ludzi, ale ploszyła konie zaprzężone do dyliżansów i chłopskich furmanek. Stalowe cielska parowych lokomotyw były przykładem triumfu ludzkiego rozumu i potęgi techniki II połowy XIX wieku.

Włodzimierz Starościak

Opracowano na podstawie:

1. Dziennik Zachodni nr 49, 27-28 lutego 1999 i nr 88, 21-22 marca 1998,
2. Kołodziejczyk R.: „Jan Bloch” (1836-1902). Szkic do portretu króla Kolei”. PAN 1983,
3. 150 lat kolei na Ziemiach Polskich. Kalendarium. Dyrekcja generalna Warszawa 1985,
4. Tygodnik Ilustrowany nr 7, 4 lutego 1895,
5. Wiadomości Zagłębia nr 4, 26 stycznia 1999 i nr 7, 16 luty 1999.



Dworzec gołonoski w 1999 roku.