



Adrian Rams

170 lat Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w Szczakowej

Przeszłość – teraźniejszość – perspektywy



MUZEUM MIASTA JAWORZNA

170 lat Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w Szczakowej
Przeszłość – teraźniejszość – perspektywy

170 lat Kolei Krakowsko-Górnośląskiej w Szczakowej

Przeszłość – teraźniejszość – perspektywy

Adrian Rams

Jaworzno 2017

Wydawnictwo ukazało się staraniem działającego w Szczakowej
koła Towarzystwa Przyjaciół Miasta Jaworzna.



656,2
625,1
a/Ram

OPRACOWANIE GRAFICZNE

Sławomir Śląski

OPRACOWANIE MAP

Piotr Burczy

WYDAWCA

Muzeum Miasta Jaworzna
Dyrektor — Przemysław Dudzik

© Muzeum Miasta Jaworzna

DRUK

Drukarnia Archidiecezjalna w Katowicach

ISBN 978-83-65438-08-9

SWIAT, który otaczał człowieka żyjącego w dawnych wiekach, zmieniał się niezwykle powoli. Człowiek rodził się i umierał praktycznie w takim samym świecie. Zwykle w ten sam sposób mieszkał, odżywiał się, wykonywał tę samą pracę przy użyciu tych samych narzędzi, w ten sam sposób odbywał podróże. Przyspieszenie nastąpiło dopiero w XIX wieku, dzięki przełomowym wynalazkom: maszynie parowej, lokomotywie parowej, elektryczności itp. Maszyna parowa wynaleziona przez Jamesa Watta była wykorzystywana w kopalniach do transportu wózków z urobkiem, tym samym zastąpiła siłę mięśni zwierząt i ludzi. To podsunęło pomysł skonstruowania pojazdu mechanicznego, który zastąpiłby zwierzęta pociągowe. W 1804 roku Richard Trevithick zbudował pojazd parowy poruszający się po szynach¹ i zawierający wszystkie zasadnicze części parowozu².

Historia kolei żelaznych jest niezwykle ciekawym zagadnieniem badawczym, obejmującym elementy historii gospodarczej, społecznej, historii kultury materialnej i techniki oraz prawa. Powyższa problematyka posiada obszerną historiografię³, sporo prac jest efektem badań historyków-regionalistów⁴, którzy dostrzegają rolę funkcjonowania kolei w rozwoju ich regionu.

Transport kolejowy powstał w pierwszej połowie XIX wieku, a rozwinął się w drugiej połowie wieku XIX i na początku wieku XX. Następnie – w związku z rozwojem transportu samochodowego i lotniczego – rozpoczął się okres застоju. Maksymalne tempo budowy kolei w krajach rozwiniętych gospodarczo przypadało na lata 80. i 90. XIX wieku. W przypadku Polski, słabiej rozwiniętej gospodarczo i z niewystarczająco rozwiniętą siecią kolejową, budowa kolei była kontynuowana w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej⁵. Rozwój kolei w Polsce w ujęciu historycznym dzieli się na kilka etapów: okres budowy głównych połączeń (1842-ok. 1880); okres budowy linii drugorzędnych i dojazdowych (ok. 1880-1914); okres budowy wojennych linii strategicznych i eksploatacyjnych (1914-1918); okres łączenia sieci trzech zaborów i inwestycji międzywojennych (1919-1939); okres inwestycji wojennych, zniszczeń i demontażu (1939-1945); okres odbudowy, rozbudowy i modernizacji powojennej (po 1945). Ostatni okres

1 Pomysł poruszania pojazdów po szynach, ułatwiających przemieszczanie dużych ciężarów, sięga już starożytności. W skalnych drogach wykuwano koleiny, w których łatwiej toczyły się koła wozów transportowych. W średniowiecznych kopalniach używano drewnianych szyn, po których konie ciągnęły wózki z wydobywym urobkiem.

2 J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954, s. 5-6.

3 A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012; *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012; *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012; T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa 1959; M. Pisarski, *Koleje polskie 1842-1972*, Warszawa 1974; Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007; M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym*, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2015, nr 1(4), s. 100-124.

4 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...; Gdy do Grodziska ruszył „parochód”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, red. A. Stawarz, Grodzisk Mazowiecki 1990; D. Gutowski, *Zarys historii kolei żelaznych w Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2006, z. 10, s. 50-53; D. Gutowski, M. Węcel, L. Mazan, *160 lat kolei żelaznych Jaworzno Szczakowa—Mysłowice—Sosnowiec Maczki*, Jaworzno 2007; L. Mazan, *150 lat dróg żelaznych w Galicji 1847-1997*, Warszawa 1997; A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Andrychowie (1887-2000): przyczynek do historii kolei galicyjskiej i małopolskiej*, Wadowice 2000.

5 Z. Taylor, *Rozwój i regres...*, s. 23.

zakończył się około 1989 roku, po czym nastąpił okres współczesnego regresu, czyli zamknięcia i likwidacji linii kolejowych, trwający do dzisiaj⁶.

U schyłku pierwszej połowy XIX wieku w niewielkim quasi państewku – powstałym na skutek postanowień kongresu wiedeńskiego z 1815 roku – Rzeczpospolitej Krakowskiej, czyli Wolnym Mieście Krakowie z Okręgiem, podjęto decyzję o włączeniu się do międzynarodowej sieci kolei żelaznych. Oczywiście największych korzyści spodziewał się stołeczny Kraków, ale jak pokazał czas, mniejsze miejscowości z Okręgu także skorzystały na tej inwestycji.

6 T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej...*, s. 8-9; Z. Taylor, *Rozwój i regres...*, s. 26.

Budowa kolei na ziemiach polskich w okresie zaborów

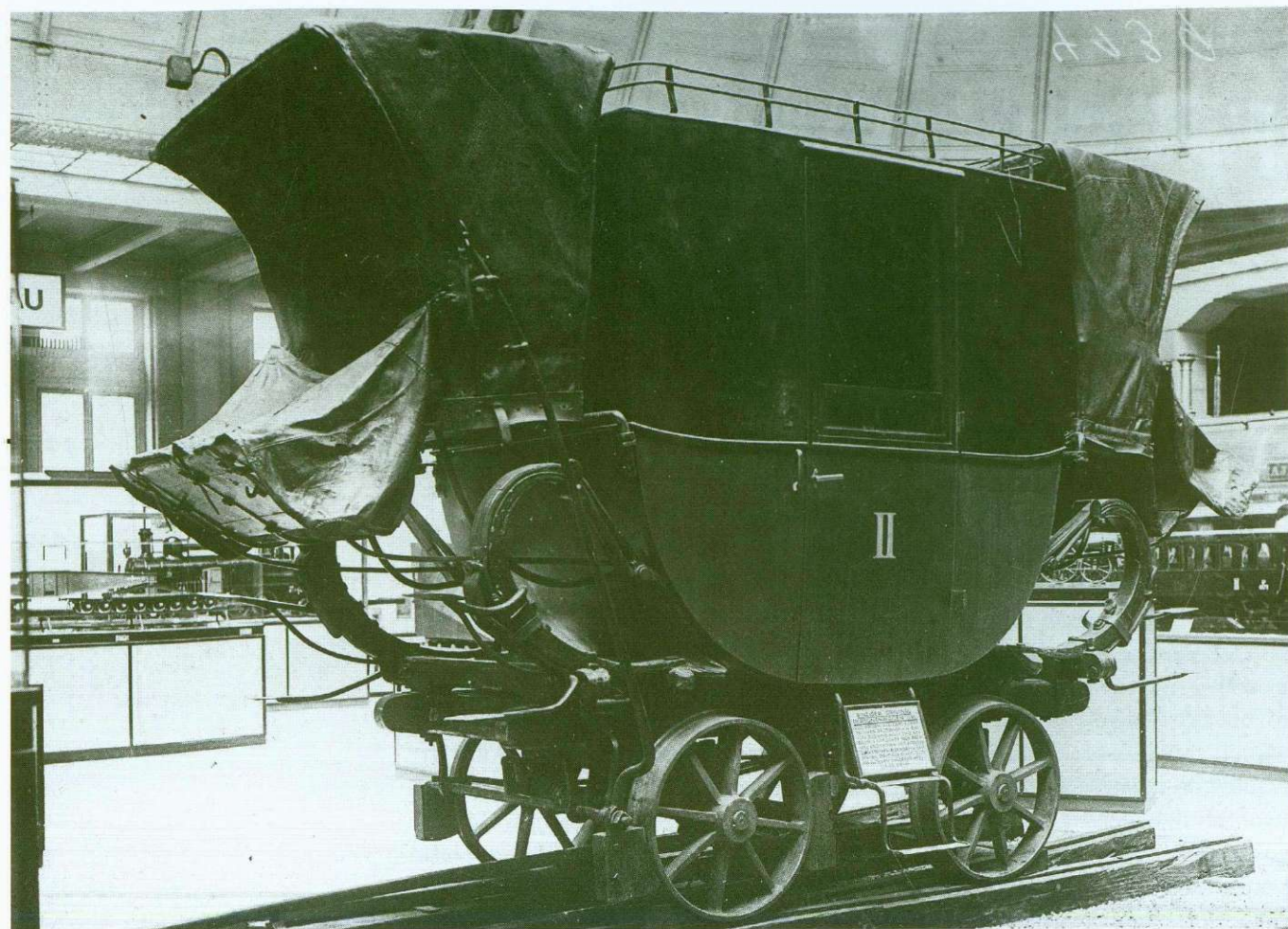
PIERWSZE trzy okresy budowy kolei na ziemiach polskich przypadały na okres zaborów, budownictwo kolejowe było realizowane zgodnie z założeniami polityki poszczególnych państw zaborczych, a te były odmienne, dlatego budowa infrastruktury kolejowej przebiegała inaczej w każdym z państw zaborczych – Austrii, Prusach i Rosji. Koleje były przystosowane przede wszystkim do potrzeb państw zaborczych, następnie do potrzeb każdej dzielnicy rozbiorowej z osobna, ale nie miały i nie mogły mieć na celu potrzeb całej Polski⁷. Także różnie kształtowały się normy prawne, regulujące funkcjonowanie kolei. Pojawieniu się pierwszych linii kolejowych towarzyszyło dążenie poszczególnych rządów do utworzenia prawnych regulacji, a intensyfikacja działalności prawotwórczej była powodowana przez wzrost znaczenia transportu kolejowego dla gospodarki i obronności kraju. W procesie rozwoju kolejnictwa widoczna jest prawidłowość, że pierwsze koleje powstawały z inicjatywy podmiotów prywatnych, funkcjonujących w formie towarzystw akcyjnych, których działania były uwarunkowane prawem rynku i były kontynuowane dopóki były opłacalne. Następnym etapem w dziejach kolei była ich nacjonalizacja, dyktowana interesem gospodarczym państwa i kwestiami obronności kraju⁸.

Pomysły budowy linii kolejowych na obszarach ziem polskich pojawiały się w latach 30. XIX wieku. Położenie narodu polskiego, pozbawionego własnej państwowości i znajdującego się pod zaborami sprawiło, że inicjatywa nie zawsze należała do Polaków. W 1829 roku prekursor kolejnictwa austriackiego i profesor politechniki wiedeńskiej Franciszek Riepl ogłosił pomysł budowy wielkiej magistrali kolejowej Galicja—Wiedeń—Adriatyk. Szacowany olbrzymi koszt inwestycji spowodował, że plan Riepla ograniczono do budowy połączenia kolejowego między Wiedniem a Bochnią. Ów pomysł zainteresował największego austriackiego bankiera Rotschilda. Około 1834 roku w Warszawie Henryk Łubieński sformułował koncepcję budowy kolei w kierunku Górnego Śląska (Kolej Warszawsko-Wiedeńska), w celu połączenia się z projektowaną linią z Wiednia. W 1836 roku we Wrocławiu kupiec Lewald zaproponował przeprowadzenie kolei z Wrocławia przez Opole do Bierunia, również dla połączenia z koleją wiedeńsko-galicyską. Stany Galicyjskie podjęły w 1837 roku starania o budowę połączenia Bochnia—Lwów.

Najwcześniej zaczęto budować połączenie Wiednia z Bochnią, aby ułatwić dostęp do węgla z Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego i soli z Wieliczki i Bochni. Drugim aspektem budowy sieci połączeń kolejowych była chęć umocnienia centralizacji wielonarodowej monarchii habsburskiej. Z inicjatywy Rotschilda w 1834 roku przebadano całą trasę aż do Bochni, a w 1836 roku uzyskano zatwierdzenie koncesji na budowę kolei. Wydana wówczas mapka objaśniała, że linia ma biec z austriackiej części śląska prawym brzegiem Wisły przez Zator,

⁷ *Polskie Koleje Państwowe 1918-1928*, Warszawa 1929, s. 1.

⁸ M. Wilczek-Karczewska, *Rozwój kolei żelaznych...*, s. 102.



Zabytkowy wagon osobowy
z linii kolei konnej Czeskie
Budziejowice—Linz—Gmunden.
Ze zbiorów NAC.

Skawinę i Podgórze. W 1838 roku otworzono pierwszy odcinek Wiedeń—Wagram, który stał się pierwszym odcinkiem kolei parowej w Austrii⁹.

Na ziemiach polskich prace nad budową kolei rozpoczęto najwcześniej w zaborze pruskim i tam sieć połączeń kolejowych rozwinęto najlepiej. Pierwsza linia kolejowa (Wrocław—Oława—Brzeg) została oddana do użytku w 1842 roku¹⁰, miała długość 42 kilometrów. W Wielkim Księstwie Krakowskim i Galicji pierwsza linia połączyła Kraków – przez Krzeszowice, Trzebinę, Szczakową – z Mysłowicami na Górnym Śląsku w 1847 roku, motywy jej budowy miały charakter gospodarczy. Linia, zbudowana przez prywatne Towarzystwo Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej, już w 1851 roku została przejęta przez austriacki rząd, a jej nazwę zmieniono na Cesarsko-Królewską Wschodnią Kolej Państwową. Następne linie budowano i eksploatowano w systemie koncesyjnym – tzw. kolei gwarantowanych. W ten sposób poprowadzono przez Oświęcim Kolej Północną Cesarza Ferdynanda, która – jako Kolej Galicyjska Karola Ludwika – biegła z Krakowa do Bochni, a następnie wzdłuż Pogórza Karpackiego na wschód przez Tarnów i Przemyśl do Lwowa (budowano ją w latach 1856-1861, łączna długość wynosiła 533 km). Odgałęzienie tej linii do Wieliczki i Niepołomic oddano do użytku w 1856 roku. Kolej Północna miała łączyć Galicję i Lodomierię z pozostałymi częściami monarchii austro-węgierskiej¹¹.

9 Otwarta w 1832 roku Kolej Budziejowicka z Czeskich Budziejowic do Linzu była obsługiwana przez pociągi konne.

10 George Stephenson w 1825 roku wybudował pierwszą linię kolejową dla ruchu osobowego Stockton—Darlington. Parowóz według pomysłu Stephensona zwyciężył w wyścigu lokomotyw pod Reinhill (1829), osiągając zawrotną wówczas prędkość 45 km/h. Wkrótce w silnie uprzemysłowionej Anglii powstała sieć kolejowa, zapoczątkowana linią łączącą przemysłowy Manchester i portowy Liverpool. Linię o długości 56 km, z regularnym ruchem pociągów, oddano do użytku w 1830 roku. Niebawem pierwsze pociągi parowe ruszyły w Stanach Zjednoczonych (1830), Francji (1832), Belgii i Niemczech (1835), Rosji (1837) i Austrii (1838). Zob.: J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 5-6; Z. Taylor, *Rozwój i regres...*, s. 26.

11 Z. Taylor, *Rozwój i regres...*, s. 31.

Pierwsza linia kolejowa w Królestwie Polskim, zaprojektowana przez polskich inżynierów i zbudowana rękami polskich robotników, tzw. linia warszawsko-wiedeńska łączyła Warszawę z Zagłębiem Górnośląskim. Nazwa linii wzięła się od tego, że wspólnie z Koleją Północną tworzyła bezpośrednie połączenie Warszawy i Wiednia. Pierwszy odcinek z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego oddano do użytku w 1845 roku, natomiast całość do granicy austriackiej w Maczkach ukończono w 1848 roku.

Pomysł jej utworzenia pojawił się w 1834 roku z inicjatywy Henryka Łubieńskiego – wiceprezesa Banku Polskiego i Piotra Steinkellera – przemysłowca. Upřednio Steinkeller i Łubieński chcieli wybudować konną linię kolejową pomiędzy Warszawą a Krakowem. Steinkeller wyliczył jednak, że do przewiezienia dziennie 24.000 ton węgla i 3.100 pasażerów potrzeba w ciągu roku 59.655 koni, zjadających 5.368.000 szaflików owsa, którego uprawa zajęłaby 135.000 morgów¹², czyli około 75.600 ha. Dla porównania powierzchnia Rzeczypospolitej Krakowskiej wynosiła 116.400 ha. W roku 1835 hrabia Tomasz Łubieński opublikował *Pierwszy ogólny projekt pobudowania drogi żelaznej między miastem Warszawą a granicą Królestwa*. Zakładał on poprowadzenie linii kolejowej z Warszawy, przez Zagłębie Dąbrowskie, do granicy z Austrią, gdzie miało nastąpić połączenie z budowaną drogą żelazną z Wiednia do Krakowa i Bochni¹³. Celem budowy linii kolejowej było „podniesienie górnictwa krajowego”¹⁴. W 1839 roku utworzono Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, które otrzymało gwarancje Skarbu Królestwa Polskiego. Brak popytu na akcje Towarzystwa (w Warszawie nabyto jedynie 71 akcji) sprawił, że zostało ono postawione w stan likwidacji, a dalszą budowę linii kolejowej prowadził Rząd Królestwa. W lipcu 1844 roku położono kamień węgielny pod budowę dworca w Warszawie. Linię otwierano stopniowo, odcinkami od 1845 do 1848 roku. 14 czerwca 1845 roku zainaugurowano otwarcie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej przejazdem pierwszego pociągu osobowego z Warszawy do Grodziska, w którym wzięli udział dygnitarze z władz Królestwa i osoby zaproszone, głównie ze sfer urzędniczych, łącznie około 600 osób. Wycieczki kolejowe do Grodziska stały się modne, odbywały się przy akompaniamencie muzyki, mając raczej charakter zabawy ludowej, a nie celowej podróży¹⁵. Wobec strat, jakie generowała Kolej Warszawsko-Wiedeńska, skarb Królestwa Polskiego w 1857 roku oddał ją w dzierżawę prywatnemu Towarzystwu, opartemu głównie na pruskim kapitale, na którego czele stał warszawski bankier Herman Epestein. W 1859 roku zbudowano krótkie, ale bardzo ważne z gospodarczego punktu widzenia odgałęzienie: Ząbkowice—Dąbrowa Górnicza—Sosnowiec—Szopienice¹⁶.

Przyglądając się tym koncepcjom oraz inwestycjom widoczne stało się, że linie kolejowe miały krzyżować się w pobliżu granic Królestwa Polskiego, Galicji i pruskiego Górnego Śląska. Nieopodal znajdowało się Wolne Miasto Kraków z Okręgiem, czyli Rzeczpospolita Krakowska, utworzona mocą decyzji kongresu wiedeńskiego¹⁷.

12 D. Gutowski, M. Węcel, L. Mazan, *160 lat kolei żelaznych...*, s. 15.

13 A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 9.

14 *Polskie Koleje Państwowe...*, s. 2.

15 J. Śniechowski, *Zarys rozwoju kolejnictwa polskiego w zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8-9, s. 211.

16 *Polskie Koleje Państwowe...*, s. 2.

17 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 7.

Rzeczpospolita Krakowska – pomiędzy trzema mocarstwami

RZECZPOSPOLITA KRAKOWSKA była niewielkim państwem o powierzchni zaledwie 1.164 km², liczącym 88.000 obywateli. W zakresie ustrojowym była republiką konstytucyjną, jednak wbrew oficjalnej nazwie, nie była wolna i niepodległa, ponieważ o kluczowych sprawach polityki i ustroju decydowali rezydenci trzech mocarstw zaborczych, którzy mieli w Krakowie swoje stałe siedziby. Rzeczpospolita Krakowska, skrzepowana nadzorem mocarstw rozbiorowych, posiadała pewien zakres autonomii wewnętrznej. Korzystając z tej ograniczonej autonomii władze krakowskie zrealizowały wiele przedsięwzięć (gospodarczych, społecznych), które przyniosły postęp cywilizacyjny. Jednym z nich była budowa kolei żelaznej z Krakowa na Górny Śląsk, na której znacząco skorzystały miejscowości Okręgu, przez które poprowadzono nową linię. Rzeczpospolita Krakowska nie była też neutralna, szybko stała się ośrodkiem polskiej konspiracji niepodległościowej, która doprowadziła do wybuchu powstania krakowskiego w lutym 1846 roku. Klęska zrywu niepodległościowego spowodowała wcielenie Wolnego Miasta Krakowa do Austrii i utworzenie, całkowicie zależnego od władz wiedeńskich, Wielkiego Księstwa Krakowskiego. Jednak przemiany polityczne nie powstrzymały biegu historii i ambitny projekt kolejowy, zapoczątkowany przez władze Wolnego Miasta, został zakończony sukcesem w 1847 roku.

Karta Okręgu Wolnego Miasta
Krakowa wydana w 1833 roku.
Ze zbiorów RCIN.

Objaśnienie znaków. Explication

Nazwiska Miast	Noms des
Nazwiska Wsi	Noms des
Kościóły	Eglises
Zamki	Chateaux
Młyny	Moulins
Kopalnie	Mines
Poczty	Postes
Drogi	Chemins
Trakty	Grandes Ro
Granice Gmin	Confins des



Wykaz Gmin Okręgowych. Table des Arrondissements.

I Kościelniki	IX Bobrek
II Mogiła	X Jaworzno
III Modlnica	XI Kościelec
IV Balice	XII Młoszowa
V Rybna	XIII Poreba
VI Czernichów	XIV Lipowice
VII Liszki	XV Krzeszowice
VIII Zwierzyniec	XVI Pisary
	XVII Chrzanów

Wydruk i wyrysował T. Żelazowski

KARTA

Okregu Wolnego Miasta

KRAKOWA

W
KRAKOWIE
Nakładem D. E. Friedlaína
1855.

P. A. N.
D. 7997



Wieliczka.

CARTE

du territoire de la ville libre

de

CRACOVIE

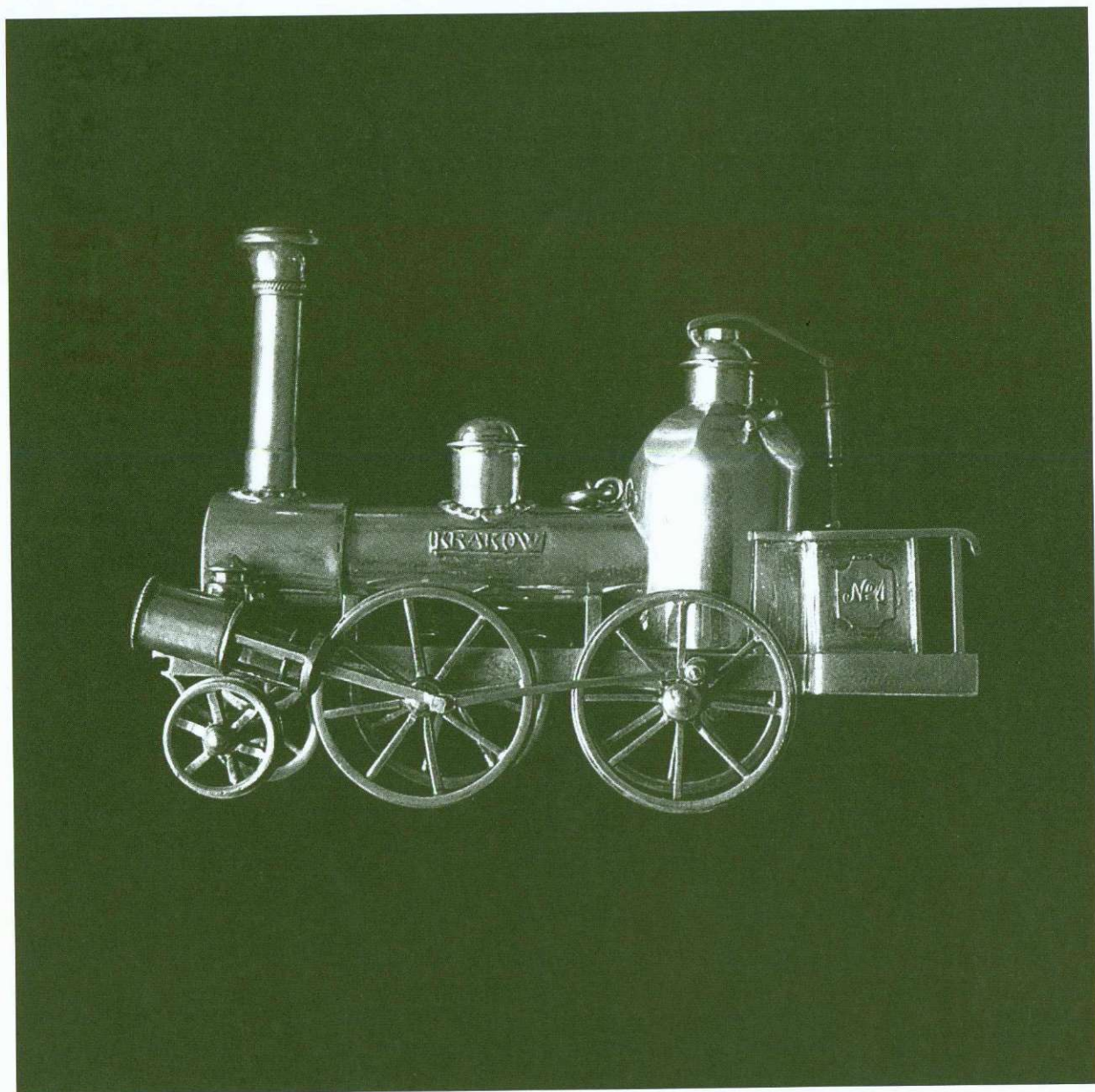
CRACOVIE
chez D. E. Friedlaín Editeur
1855.

Redigé et gravé par Théophile Zebrowski

ne de 15 au Degre.

France de 11, 11... au Degre.

Model parowozu „Kraków”.
Ze zbiorów MHMK.



Kolej zawitała do Rzeczypospolitej Krakowskiej

W PIERWSZEJ połowie XIX wieku pieszy wędrowiec pokonujący wiele mil po zaniedbanych gościńcach był widokiem powszechnym. Wśród wędrowców znaleźć można było chłopów, przekupniów, chłopców zmierzających do terminu, czeladników w trakcie wędrówki przed wyzwoleniem na majstra, urlopowanych żołnierzy, włóczęgów, żebraków – wszystkich, którzy byli za biedni, aby zapłacić za podróż pojazdem pocztowym lub prywatnym¹⁸. Najzamożniejszych było stać na utrzymanie własnego powozu. Średnio zamożni korzystali najczęściej z poczty konnej, która woziła listy, towary i pasażerów. Podróżowali nią urzędnicy, oficerowie, kupcy, ziemianie, turyści i emisariusze polityczni. Szlaki poczty konnej prowadziły z Krakowa do Warszawy, Wrocławia, Wiednia i Lwowa (z odgałęzieniem na Przemyśl i dalej na Węgry). Podróż z Krakowa do Warszawy karetką pocztową, tzw. „steinkellerką”¹⁹, trwała 22 godziny. Podróż była długa i męcząca, sieć połączeń pocztowych słabo rozwinięta – łączyła jedynie najważniejsze miasta – a ilość miejsc dla podróżnych była więcej niż skromna. Z Krakowa do Lwowa dziennie mogło wyjechać ledwie 8 osób, a w bliższe trasy do Bielska, Wadowic czy Andrychowa tylko jedna. Kolejną opcję transportu stanowiły zaprzęgi ciężarowe do przewozu drewna, węgla itp., będące źródłem zarobku właściciela, także nadawały się do dodatkowego przewozu ludzi²⁰.

Władze Rzeczypospolitej Krakowskiej, państewka zależnego politycznie od zaborców, ale cieszącego się swobodą gospodarczą, zdecydowały o przyłączeniu się do, kluczowego dla rozwoju gospodarczego w XIX wieku, projektu budowy kolei żelaznych. W 1840 roku Senat Wolnego Miasta Krakowa zwrócił się z propozycją sfinansowania linii kolejowej łączącej Kraków z pruskim Śląskiem do znanego przemysłowca Piotra Steinkellera²¹. Ten jednak był już zaangażowany w budowę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i odrzucił propozycję. Kolejna oferta została skierowana do Towarzystwa Kolei Górnośląskiej, które budowało właśnie pierwszą na ziemiach polskich kolej z Wrocławia na Górny Śląsk. Kolej doprowadzono 3 października 1846 roku do Mysłowic, zamiast pierwotnie planowanego Bierunia. Sfinalizowanie porozumienia nastąpiło dopiero na początku 1844 roku. Jego warunki opracowywała specjalna komisja senacka i przedstawiciele Towarzystwa Kolei Górnośląskiej. Wynikiem uzgodnień było

18 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 4.

19 Nazwa pochodzi od nazwiska przemysłowca i bankiera Piotra Steinkellera.

20 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 4-5.

21 Steinkeller był inwestorem znanym w Rzeczypospolitej Krakowskiej i Jaworznie. W 1822 roku zakupił nadanie górnicze pod Jaworzniem, gdzie wybudował kopalnię węgla kamiennego i cynkownię którą nazwał na cześć matki Józefina. Zapewnił sobie dostawy rud galmanowych z pobliskich odkrywek w Długoszyńcu, wydzierżawił również tereny z pokładami tych rud w Byczynie. Stworzył nowoczesny zakład produkcji cynku z pełnym zapleczem surowcowym, zatrudniający około 80 osób. Wprowadzał także innowacje socjalne w odniesieniu do swych pracowników: podpisywał z nimi umowy o pracę (określające prawa i obowiązki obu stron) oraz zapewniał mieszkania pracownikom. W tym celu założył osiedle dla załogi swego przedsiębiorstwa, które dało początek dzisiejszej dzielnicy Jaworzna – Niedzieliskom. Był też inicjatorem budowy szpitala górniczego w Jaworznie oraz kupował wyposażenie niezbędne do organizacji pierwszej w okolicy przemysłowej straży pożarnej.

powołanie Towarzystwa Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej, które miało budować nową linię. Jeszcze zanim w Krakowie wybudowano drogę żelazną i dworzec, dochodziło już do pierwszych kontaktów jego mieszkańców z koleją. W 1842 roku znany krakowski historiograf, księgarz i wydawca Ambroży Grabowski udał się w podróż do Wiednia. Do Ołomuńca jechano z Krakowa przez Opawę i Morawy dyliżansem, natomiast fragment trasy z Ołomuńca do stolicy cesarstwa pokonał nowo otwartą Koleją Północną Cesarza Ferdynanda. W jego korespondencji zachował się list do żony, w którym opisuje swoje wrażenia z podróży:



Zanocowaliśmy w środę w Ołomuńcu, a rano, około godziny 6-tej wsiadłszy na wóz parowy, ulecieliśmy szparkością kuli mil 28 w przeciągu godzin 6-ciu, a jeszcze było w tym czasie spoczynków około 15. Każdy kilku minut, zanim machinę narychtowano. Spóźniwszy się z przybyciem do Bahnhofu z okazji kawy, znaleźliśmy wszystkie wozy zasięzione prócz tego, który idzie zaraz za machiną, czyli kotłem. Atoli nie tracąc fantazji usiedliśmy ochoczo i lecieliśmy na kształt błyskawicy do Wiednia.

Co plotą jakoby jazda była nieprzyjemna, jest i łatwą bajką. Owszem, jedzie się z przyjemnością w kompanii osób 32, gdyż każdy wóz tyle obejmie. Koszt niewielki, bo od osoby z rzeczami za całe te 28 mil płaci się ryńskich 4, 40 krajcerów srebrem.

Żebyś miała wyobrażenie, co to jest parowa machina, tedy wam ją tu opiszę: Przychodzi się do Bahnhofu, machina syczy, bo się woda gotuje, odzywa się przeraźliwie piszczałka ostrzegająca, że będzie ruszać w drogę wóz parowy, za którym zaprzężonych było 15 wozów. Maszyna zaczyna pstrykać, fuczyć, huczeć, kołatać i rusza się. Z początku z powagą majestatyczną, potem zaczyna iść spieszniej, a nareszcie zaczyna lecieć tak szparko, tak bystro, że za nim można było przypatrzeć się drzewu lub fizjonomii człowieka, stojącego przy drodze, już się przeleciało nic nie ujrawszy. Atoli ta spieszność wcale nie jest przykrą i żadnej różnicy nie ma od tego, jakby pędziło się rączymi końmi, i wsiadłszy do wozu, za parę minut już się oswoiliśmy z tym nadzwyczaj prędkim ruchem²².

Nie każdemu było dane sprawdzić doświadczalnie jak działa ten wynalazek. Pomiędzy obawami o wpływ kolei na okolicznych mieszkańców, środowisko naturalne i zdrowie pasażerów pojawia się nadzieja na lepsze jutro z powodu otwarcia kolei, która widoczna jest w wierszowanym powinszowaniu na rok 1845, ułożonym przez jednego z krakowskich listonoszy:



Dzisiaj dowiódł, że jest wielki.
Dziś rozszerza wszech styczności,
Składa wszelkich sztuk dowody,
A za popęd swych czynności,
Użył pary z wrzącej wody.
Dziewiętnasty witaj wieku,
Niesłychane głośisz dzieje,
Tyś podsycił myśl w człowieku.
By wzniośł żelazne koleje.
Lotem ptaka, wóz za wozem
Z różnych światów niesie ludzi

22 K. Estreicher, *Miscellanea Grabosciana. Pierwsza podróż koleją żelazną*, „Rocznik Krakowski” 1970, t. 40, s. 128.

I okręty niesie morzem,
 Wiatr przeciwny już nie trzusi.
 Wszystko pchane parą siłą
 Człek w godzinie w innym świecie,
 Taki pomysł chlubą miłą,
 On jest ludziom szczęścia dziecię.
 Błoga wieści z wieków łona,
 Ty nam, także głosisz słowa,
 Że stanowczo zatwierdzona,
 Kolej żelazna z Krakowa.
 Że węgielny już rzucono
 Kamień pod Dworca budowę,
 A pamiątkę tę wliczono
 Pomiedzy święta krajowe.
 Od tej chwili byt Krakowa,
 Kwitnąć będzie w pomyślności,
 Bo większa świata połowa;
 Zawsze swoje z nim styczności,
 Przemysł – handel – sztuka wszelka
 Życie wezmą odtąd nowe,
 A pomyślność kraju wielka,
 Uwieńczy dzieła osnowę.
 Napływ ludu – ruch – i życie [...]
 Co dzień szczęścia jakieś nowe [...] ²³.

24 lutego 1844 roku Senat Rządzący Wolnego Miasta Krakowa potwierdził ostatecznie warunki porozumienia ze spółką, której udziałowcami byli radcy handlowi Loebecke i Schiller oraz kupiec wrocławski Reuman, w sprawie budowy linii kolejowej z Krakowa – przez Krzeszowice, Chrzanów, Jaworzno – do granicy ze Śląskiem, gdzie w Mysłowicach miała być połączona z Koleją Górnośląską. 1 marca 1844 roku spółka otrzymała przywilej na „założenie” drogi żelaznej i utworzenie w tym celu spółki akcyjnej, która przybrała nazwę Towarzystwa Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej. Senat Rządzący zatwierdził statut spółki, w którym określono główne warunki inwestycji i przywileje spółki. Kapitał zakładowy wynosił 1.500.000 talarów (9.000.000 złp), składający się z 15.000 akcji, każda o wartości 100 talarów (600 złp). 4.000 akcji zostało zastrzeżonych dla mieszkańców Krakowa i zostały szybko sprzedane. Po niespełna tygodniu od ich emisji cena zakupu wzrosła o 6%. Statut zakładał, że kolej żelazna będzie prowadzona przez Krzeszowice, Chrzanów i Jaworzno, a w Okręgu Wolnego Miasta znajdą się przynajmniej dwie stacje. Zakładano, że linia kolejowa zostanie ukończona najdalej w 1847 roku, prace niwelacyjne miały zacząć się już wiosną 1844 roku, a w roku 1845 miał być już gotowy odcinek do Krzeszowic. Towarzystwo miało mieć swoją siedzibę w Krakowie i podlegać jurysdykcji miejscowych sądów. Również członkowie jego dyrekcji mieli zamieszkiwać w grodzie Kraka. W skład pierwszej dyrekcji weszli założyciele spółki: Loebecke, Schiller i Reuman, „do których wyłącznie kierunek budowy należy”, oraz krakowscy bankierzy: Bochenek, Helcel, Kirchmajer i Wolff, którzy mieli kontrolować czynności pierwszych. W skład kolejnej dyrekcji mieli w połowie wchodzić akcjonariusze pochodzący z Krakowa. Posady przy budowie i eksploatacji drogi żelaznej miały być obsadzane „tutejszo krajowcami”. Władze krakowskie nie gwarantowały akcjonariuszom procentowego zysku, ale przekazały nieodpłatnie spółce grunty w dobrach narodowych pod budowę kolei i zapewniły Towarzystwu korzyści tożsame z tymi, które płyną z budowy

23 „Gazeta Krakowska” 1845, nr 2, s. 1.

dróg bitych²⁴. Zapewniły o pomocy w wywłaszczeniu gruntów prywatnych oraz zezwoliły na „użycie kamienia łomowego, tudzież lasów”²⁵.

Zapowiedź budowy kolei wzbudziła wśród mieszkańców Wolnego Miasta zadowolenie. Gazeta Krakowska z 1 marca 1844 roku donosiła, że wiadomość o budowie linii kolejowej z Krakowa na Górny Śląsk „[...] bardzo korzystne uczyniła tu wrażenie. Nabywanie akcji idzie żywo – jeszcze tylko mała ilość pozostawała wczoraj do nabycia – dziś mówiono, że wszystkie już są do reszty rozebrane”²⁶. Największe nadzieje w kolei pokładali lokalni kupcy: „[...] Dalece błoga pomyślność przez ten związek za pomocą kolei żelaznej obiecuje się dla tutejszego kraju. [...] Jak znakomite stosunki handlowe wyniknąć mogą z tego źródła, każdy łatwo osądzić i pojąć zdoła. Możemy sobie tuszyć, że w Krakowie zakwitnie drugi Hamburg [...] pod względem handlu z Austrią i Wschodem. [...] Kraków [...] jest sam przez się przeznaczonym dla handlu, skoncentruje on w sobie tym sposobem handel towarów kolonialnych i rękodzielnych do Lwowa, Brodów i Jass – produktowych zaś wielkiej części Królestwa Polskiego i Galicji”²⁷. Nadzieje miejscowych kupców potwierdzał w 1846 roku raport angielskiego przedstawiciela w Warszawie adresowany brytyjskiego rządu, w którym zwracał uwagę, że w najbliższym czasie Kraków stanie się centrum komunikacji kolejowej między Bałtykiem a Adriatykiem i, że po wybudowaniu kolei na wschód będzie tędy przechodzić – przez Rosję i Turcję – przynajmniej część wymiany towarowej z Indiami i Chinami²⁸.

Jeszcze w 1844 roku podjęto decyzję o zmianie pierwotnego przebiegu drogi żelaznej, korekta spowodowana była podjęciem doniosłej – dla Krakowa i Okręgu – decyzji o połączeniu Kolei Krakowsko-Górnośląskiej z budowaną Droga Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. W projektach senatu Wolnego Miasta nie przewidywano początkowo połączenia na obszarze Rzeczypospolitej. Jednak wysłany z Królestwa Polskiego inżynier Stanisław Wysocki bez trudu nakłonił senat krakowski do zgody na ten projekt, argumentując, że „połączenie drogi żelaznej polskiej w kraju krakowskim wiele przyniesie korzyści i dogodności krajowi”. Zgodnie przyjęto rejon Maczek za punkt przecięcia przez kolej granicy Królestwa Polskiego i Wolnego Miasta, natomiast stacja, którą planowano wybudować w Szczakowej, miała być punktem połączenia obu linii kolejowych. Z Krakowa Wysocki udał się z przedstawicielem Senatu do Wrocławia. Dyrekcja kolei górnośląskiej początkowo była niechętna nowej koncepcji, jednak ostatecznie walne zgromadzenie akcjonariuszy, które obradowało we Wrocławiu 21 maja 1845 roku, podjęło decyzję o zmianie końcowej części trasy z Bierunia na Mysłowice. Nowe rozwiązanie wymagało zmiany trasy także na terenie Wolnego Miasta oraz wybudowania krótkiego odgałęzienia od Szczakowej do granicy Królestwa Polskiego w Maczkach. Decyzję podjęło ogólne zgromadzenie akcjonariuszy Towarzystwa Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej w lutym 1845 roku i zatwierdziło projekt warszawsko-krakowski, podwyższając kapitał zakładowy o 3.000 akcji. Dzięki temu ruch kolejowy między Warszawą, Wrocławiem i Wiedniem przechodził przez obszar Wolnego Miasta, aż do 1859 roku, kiedy uruchomiono odgałęzienie Ząbkowice—Szopienice, łączące bezpośrednio Królestwo Polskie z pruskim Śląskiem²⁹. Na trasie z Krakowa do granicy pruskiej w Słupnej planowano wybudować cztery stacje: w Krakowie, Krzeszowicach, Trzebini i Szczakowej.

Budowa linii kolejowej z Krakowa ruszyła wiosną 1845 roku. Produkowane w Królewskiej Hucie (obecnie Chorzów) szyny układano na dębowych podkładach. Na opóźnienie tempa prowadzenia inwestycji wpływ miał wybuch powstania krakowskiego w lutym 1846 roku. „Gazeta Krakowska” z 9 lipca 1846

24 „Gazeta Krakowska” 1844, nr 56, s. 4.

25 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 13.

26 „Gazeta Krakowska” 1844, nr 50, s. 1.

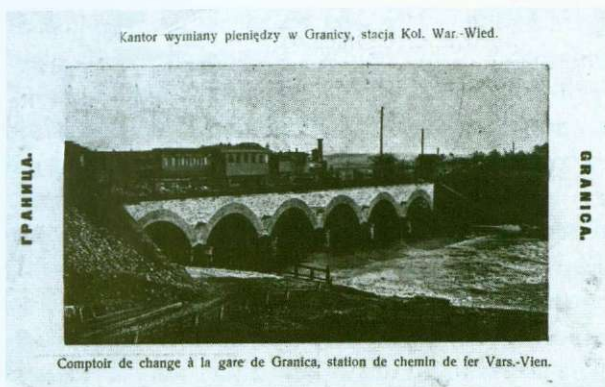
27 „Gazeta Krakowska” 1844, nr 56, s. 2.

28 J. Demel, *Początki kolei żelaznej...*, s. 15.

29 Tamże, s. 19.

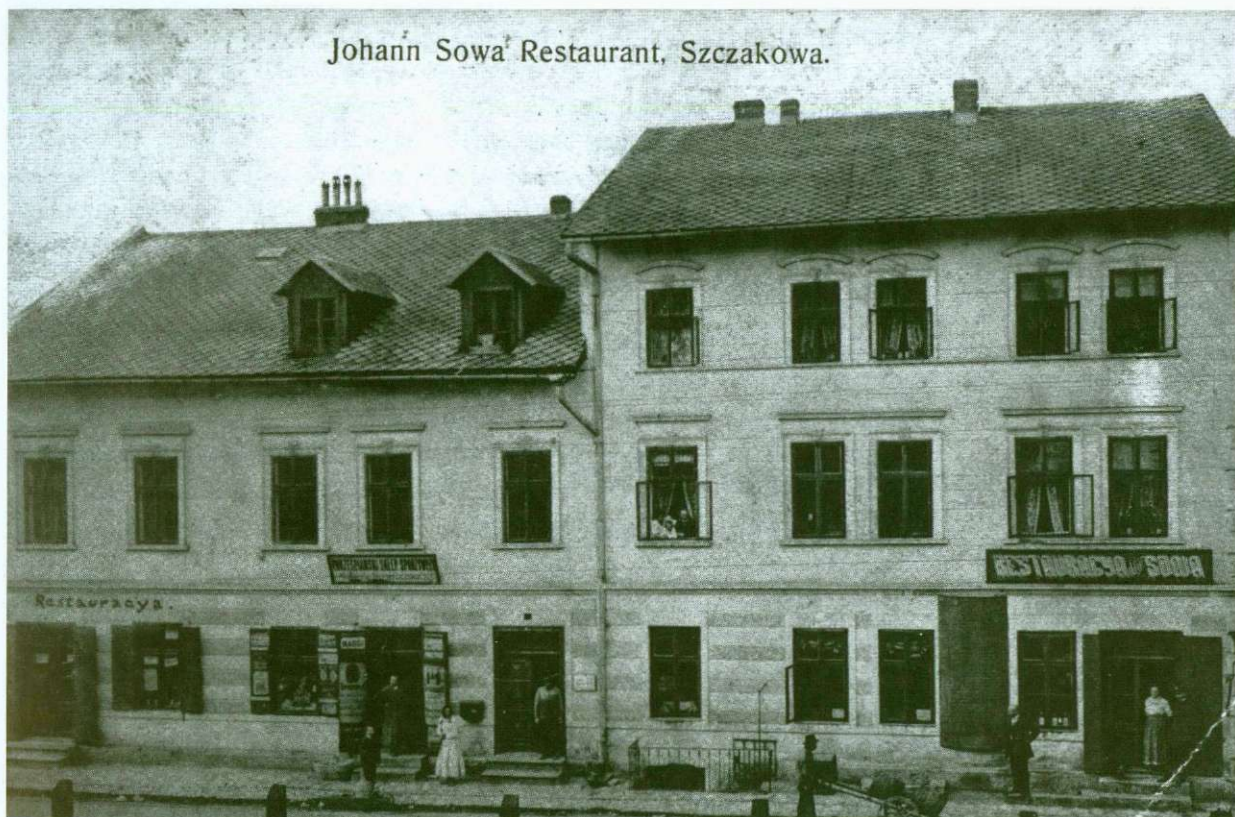


Dworzec kolejowy
w Szczakowej od strony
peronów. Pocztówka z lat
1905-1910. Ze zbiorów MMJ.



Most kolejowy na granicy
austriacko-rosyjskiej na
Białej Przemszy. Pocztówka
z początku XX wieku.
Ze zbiorów MMJ.

19



W pobliżu dworca kolejowego
powstały obiekty hotelowe
i gastronomiczne nastawione
na obsługę podróżnych.
Naprzeciw dworca znajdowała
się restauracja Johanna Sowy,
zdjęcie z 1911 roku. Ze zbiorów
Tadeusza Kaczmarka.

K R A K O W.

Zgromadzenie Ogólne Akcyo- naryuszów Drogi żelaznej Kra- kowsko-górno-szląskiej.



Z uwagi na znakomitą ważność
bezpośredniego połączenia Drogi że-
laznej Krakowsko-górno-szląskiej z
drogą żelazną Warszawską, Wy-
soki Senat Rządzący Wolnego Miasta Krakowa

roku informowała, że „roboty około budowania kolei żelaznej krakowsko-górno-szląskiej idą z widocznym pośpiechem. Dworzec kolei żelaznej na przedmieściu Wesoła, będzie jeden z najpiękniejszych europejskich dworców, i zbliża się coraz bardziej do swego ukończenia; także same trochę na mniejszą skalę, budują się w Krzeszowicach i Szczakowu; pierwszy już także jest na dokończeniu”³⁰. We wrześniu 1847 roku trasę pokonywały już pociągi testowe. W trakcie budowy stacji w Szczakowej w latach 1845-1848 wzniesiono budynek dworcowy, tory kolejowe nr 1-5, 2-12 oraz dwa budynki mieszkalne dla pracowników kolejowych.

Uroczyste otwarcie linii nastąpiło 13 października 1847 roku. O godzinie 9.30 z krakowskiego dworca w kierunku Mysłowic wyjechał pierwszy pociąg, ciągnięty przez parowóz o nazwie „Kraków”, zbudowany w berlińskiej fabryce Augusta Borsiga. W pierwszych latach kolejnictwa lokomotywowi nadawano imiona wzorem okrętów morskich. Lokomotywa budziła wielkie zainteresowanie gapiów, ale przede wszystkim była niezwykle kosztowna. Cena „Krakowa” nie jest znana, ale Towarzystwo Kolei Górnośląskiej za podobne maszyny płaciło 12.000 talarów, za co można było kupić około 400 koni. Początkowo ruch kolejowy odbywał się pociągami towarowo-osobowymi. Między Krakowem a Mysłowicami kursowały dwie pary pociągów. Z Krakowa do Mysłowic pociągi wyjeżdżały o 9.30 i 16.50, w przeciwnym kierunku o 6.00 i 16.15. Od 18 kwietnia 1848 roku nowy rozkład przewidywał kursowanie trzech par pociągów, jednak obowiązywał on jedynie niespełna miesiąc – do 15 maja.

13 października 1848 roku uruchomiono łącznik kolejowy pomiędzy Szczakową i Granicą (Maczkami), który umożliwił także podróż do Warszawy. Ze Szczakowej trwała ona prawie 11 godzin, podróż z Krakowa do Warszawy wymagała noclegu w Szczakowej lub Granicy. W 1848 roku ze szczakowskiej stacji można było dojechać również do Wiednia (przez Mysłowice, Chałupki, Bohumin), Wrocławia (przez Mysłowice i Opole), Berlina (z przesiadką we Wrocławiu), Hamburga, Hanoweru, Aachen, Poznania i Szczecina (przez Berlin).

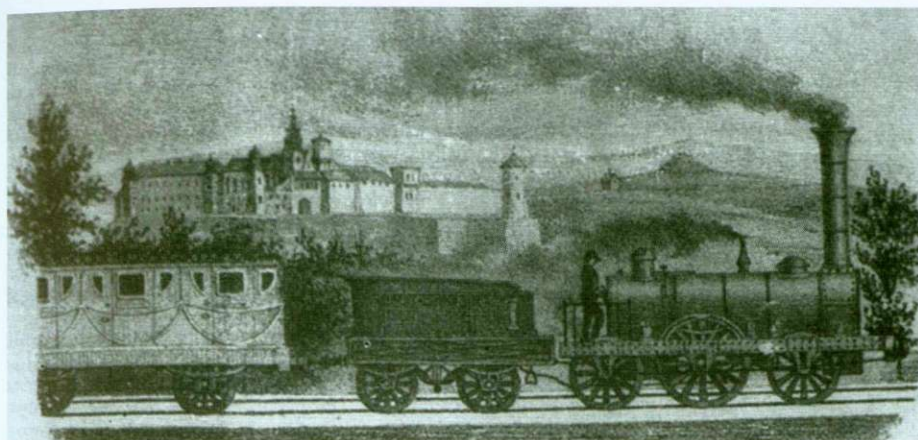
W 1849 roku Kolej Krakowsko-Górnośląska dysponowała ośmioma lokomotywami z fabryki Borsiga³¹. Cztery lokomotywy („Kraków”, „Oświęcim”, „Lwów”, „Tarnów”) miały układ 1A1 (jedna oś napędzana, dwie osie toczne) dla pociągów osobowych. Kolejne cztery lokomotywy („Podgórze”, „Rzeszów”, „Przemyśl” i „Dniestr”) dla pociągów osobowo-towarowych posiadały układ osi 1B (dwie osie napędzane, jedna toczna)³².

Kolej Krakowsko-Górnośląska została wykupiona przez rząd austriacki 1 stycznia 1851 roku, zmieniono jej nazwę na Kolej Rządową Wschodnią. W 1858 roku sprzedano ją Towarzystwu Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. W rękach prywatnych pozostała do 1906 roku, następnie została ponownie znacjonalizowana. W 1856 roku Kraków uzyskał bezpośrednie połączenie z Wiedniem przez

30 „Gazeta Krakowska” 1846, nr 147, s. 1.

31 Kolej Warszawsko-Wiedeńska posiadała wówczas 43 parowozy.

32 D. Gutowski, *Zarys historii kolei...*, s. 51.



Pociąg na tle Wawelu i Kopca Kościuszki. „Fantastyczne” przedstawienie kolei żelaznej. Źródło: J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954, s. 32.

Trzebinie, Oświęcim, Dzierżycie i Bohumin, od tego momentu nie trzeba było przejeżdżać przez Prusy, aby dotrzeć do Wiednia³³. W tym samym roku Kolej Północna kupiła kopalnię węgla w Jaworznie, co wiązało się z koniecznością budowy kolei górniczej. Do 1859 roku Szczakowa obsługiwała ruch graniczny pomiędzy Austrią a Prusami i Rosją oraz pomiędzy Prusami i Rosją, ponieważ między tymi państwami nie było kolejowego przejścia granicznego. Pasażerowie oraz kupcy wysyłający swoje towary musieli korzystać z trasy Granica—Szczakowa—Mysłowice. Okres prosperity i monopolu w obsłudze połączeń międzynarodowych pomiędzy trzema państwami zaborczymi skończył się w 1859 roku po uruchomieniu bezpośredniego połączenia prusko-rosyjskiego z Ząbkowic do Szopienic przez Dąbrowę, Będzin i Sosnowiec. Nowa linia wpłynęła na zmniejszenie znaczenia stacji w Szczakowej i Granicy.

Stacja w Szczakowej – jak przystało na stację graniczną – oprócz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kolejowego posiadała także posterunek celny, składy towarowe, pocztę i stację telegrafu. Linię telegraficzną poprowadzono wzdłuż drogi żelaznej w 1848 roku. Budynki stacyjne z końca lat 40. XIX wieku nie zachowały się do dzisiaj. Obecny budynek dworca wzniesiono w drugiej połowie XIX wieku. Na stacji kolejowej, obok pomieszczeń służbowych, mieściły się kasy biletowe, poczekalnie (osobne dla I, II i III klasy) z lokalami gastronomicznymi, biura odpraw celnych i paszportowych, poczta i biuro telegrafu.

W latach 1906-1908 dokonano rozbudowy stacji. Wybudowano górkę rozrządową i nową grupę torów z torami kierunkowymi nr 30-46. Pociągi osobowe były przyjmowane na grupę osobową, skąd je wyciągano na tor wyciągowy i rozrządzano. W latach 1914-1915 wybudowano nowe tory kierunkowe nr 48-56 oraz drugi tor szlakowy do Trzebini. Przy torze nr 54 zbudowano wagę wagonową³⁴.



Ogłoszenie o otwarciu Kolei Krakowsko-Górnośląskiej zamieszczone w „Gazecie Krakowskiej” (1847, nr 234, s. 1).

³³ Od 1868 roku na trasie Kraków—Wiedeń kursowały pociągi pośpieszne.

³⁴ A. Tatarczuch, *Monografia Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2005, z. 9, s. 36.

Trójkąt Trzech Cesarzy

PO LIKWIDACJI Rzeczypospolitej Krakowskiej – u zbiegu rzek Białej i Czarnej Przemszy, z połączenia których powstaje Przemsza – stykały się granice trzech imperiów: Austrii, Prus i Rosji. Miejsce to nazywane jest popularnie Trójkątem Trzech Cesarzy³⁵. Trójkąt był usytuowany na pograniczu następujących miejscowości: Modrzejów, Niwka (Rosja), Jęzor (Austria) oraz Mysłowice i Słupna (Prusy), które należały do dwóch regionów historyczno-geograficznych – Małopolski i Górnego Śląska. Nadgraniczne położenie wpływało na sytuację społeczną i ekonomiczną miejscowości. Obok przemysłu rozwijała się wymiana handlowa pomiędzy obszarami trzech zaborów. Wymiana handlowa przebiegała ze zmiennym natężeniem i wpływała na codzienny ruch ludności na przejściach granicznych Mysłowice—Modrzejów i Słupna—Jęzor. Mieszkańcy Mysłowic za granicą zaopatrywali się w produkty spożywcze, natomiast mieszkańcy zaboru austriackiego i rosyjskiego kupowali głównie niemieckie produkty przemysłowe, których jakość sobie cenili. Początkowo większy ruch panował na przejściu niemiecko-rosyjskim, ale po nałożeniu wysokiego cła na sprowadzane towary nasiliły się kontakty mieszkańców Prus z Jęzorem.

Nadgraniczne położenie w Trójkącie Trzech Cesarzy wpływało na stan zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miejscowości. Najprężniej rozwijały się Mysłowice, które w 1846 roku uzyskały połączenie kolejowe z Wrocławiem, a w 1847 roku ze Szczakową i Krakowem. Jęzor był gorzej zagospodarowany, pomiędzy nielicznymi zabudowaniami znajdowały się puste przestrzenie. Miejscowa ludność trudniła się głównie rolnictwem i handlem przygranicznym. Od 1847 roku rola Szczakowej w handlu międzynarodowym była szczególnie istotna wobec braku bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Prusami i Rosją. Przez Szczakową odbywał się kolejowy ruch pasażerski i towarowy od austriacko-pruskiego przejścia granicznego w Słupnej do austriacko-rosyjskiego przejścia w Granicy. Stan taki trwał do 1859 roku.

Unikalne położenie Trójkąta sprawiło, że stał się znany w całej Europie i był celem wycieczek turystycznych, odwiedzało go tygodniowo od 3.000 do 8.000 turystów³⁶, głównie z Cesarstwa Niemieckiego. Rozwój masowej turystyki był możliwy dzięki połączeniu kolejowemu Wrocław—Mysłowice, spacer przez myśłowicką promenadę można było kontynuować przechodząc kładką nad rzeką na austriacką stronę granicy, gdzie można było obserwować różnice kulturowo-gospodarcze między zaborami. W okolicach kładki znajdował się niewielki port

35 Wraz z likwidacją Wolnego Miasta Krakowa obszar położony w dorzeczu Białej i Czarnej Przemszy zyskał nazwę Drei Laender Ecke, która została błędnie przetłumaczona jako Trójkąt Trzech Krajów. Rzeki łączyły się pod kątem ostrym, nie tworząc trójkąta. Prawidłowa nazwa powinna brzmieć Kąt Trzech Krajów. W 1873 roku doszło do zawarcia porozumienia między Franciszkiem Józefem I (Austria), Aleksandrem II (Rosja) i Wilhelmem I (Rzesza Niemiecka), zwanego Związkiem Trzech Cesarzy. Miejsce u zbiegu Białej i Czarnej Przemszy nazwano wówczas Drei Kaiser Ecke, którą również błędnie przetłumaczono jako Trójkąt Trzech Cesarzy. Mimo to właśnie ta nazwa ugruntowała się w świadomości społecznej.

36 W. Dragan, T. Spórna, *Trójkąt Trzech Cesarzy*, [w:] *Encyklopedia Województwa Śląskiego*, t. 1 (2014), http://ibrbs.pl/mediawiki/index.php/Tr%C3%B3jk%C4%85t_Trzech_Cesarzy, dostęp: 16.09.2017.

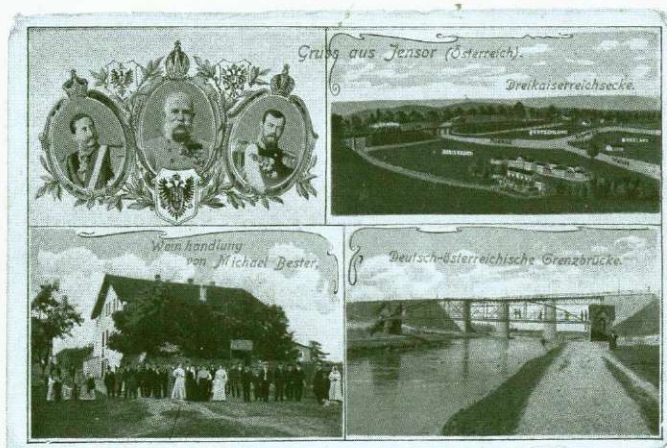
24

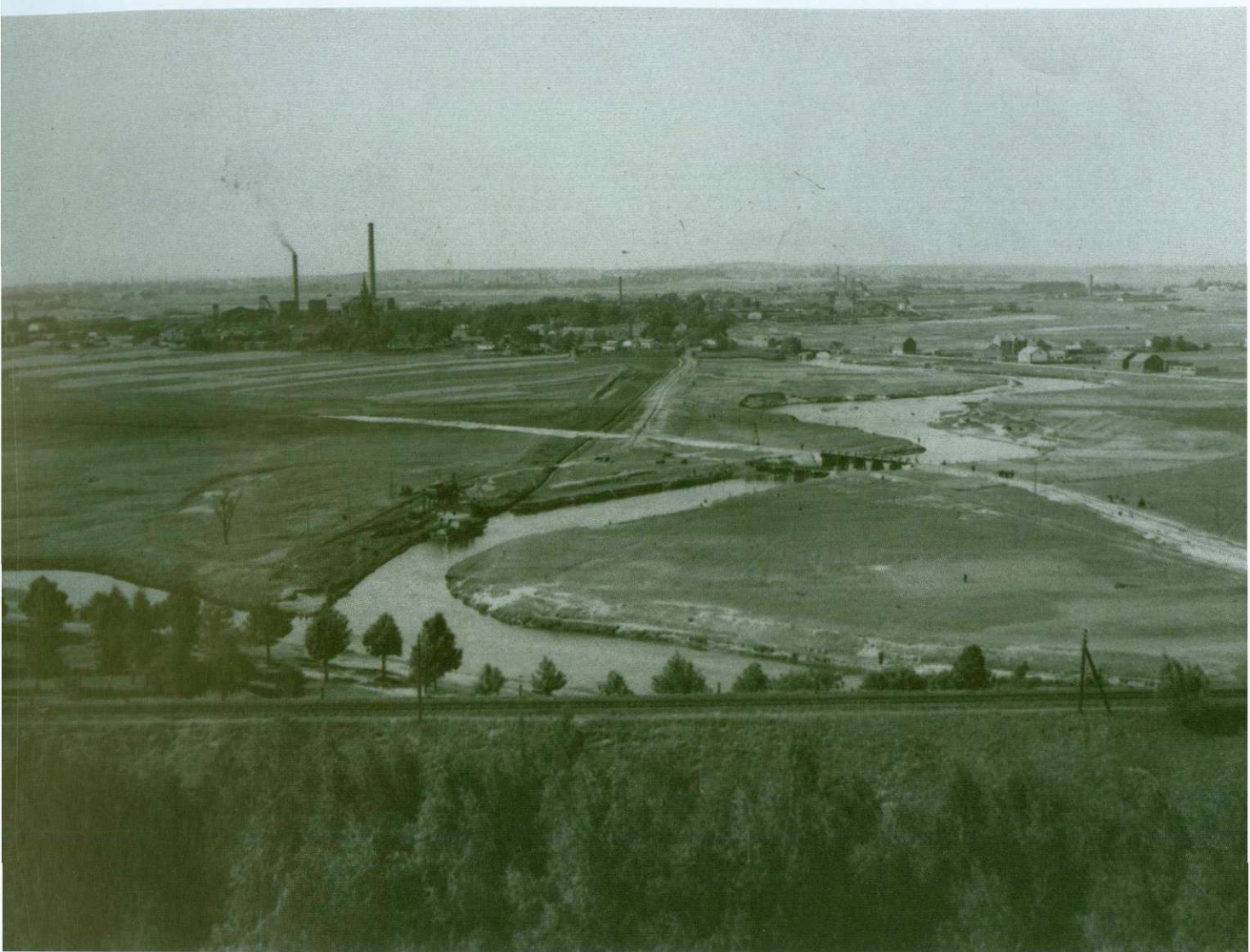
Austriackie przejście graniczne na Wysokim Brzegu z komorą celną oraz piwiarnią i winiarnią. Poczłtówka wydana przed 1905 rokiem. Ze zbiorów SBC.

Oesterreich Russland Oesterreich

Blick von Oesterreich nach der Dreikaiserreichs-Ecke (Oesterreichische Grenzbrücke).

Heute bin ich endlich! Die Kaiserliche Eisenbahn hat mich endlich nach Wien gebracht. Ich bin sehr glücklich und werde mich hier aufhalten. Ich werde mich hier aufhalten. Ich werde mich hier aufhalten.





statków parowych, galarów przemszańskich do spławu węgla i łodzi wycieczkowych, którymi można było płynąć do Krakowa. Graniczny charakter Trójkąta Trzech Cesarzy przetrwał aż do zakończenia I wojny światowej. W roku 1922 nastąpiło przesunięcie granicy o 30 km na zachód, w rejon Gliwic i Bytomia, co spowodowało zanik znaczenia tego historycznego miejsca. Pod koniec lat 20. XIX wieku rozpoczęto prace regulacyjne w korycie Czarnej Przemszy, co skutkowało przesunięciem lokalizacji Trójkąta Trzech Cesarzy w kierunku wschodnim. Mimo iż granica państwowa nie przetrwała, to rzeki Biała i Czarna Przemsza pozostały granicami administracyjnymi między Sosnowcem, Jaworzniem i Myśłowicami. Taki stan rzeczy przetrwał aż do roku 1953, kiedy Jęzor został włączony do Sosnowca wraz z korytem Białej Przemszy³⁷.

Widok na Trójkąt Trzech Cesarzy, gdzie łączyły się rzeki Czarna Przemsza, Biała Przemsza i Przemsza. Na pierwszym planie widoczny nasyp linii kolejowej Krakowsko-Górnośląskiej. Zdjęcie z lat 20.-30. XX wieku. Ze zbiorów SBC.

37 W. Dragan, T. Spórna, *Trójkąt Trzech Cesarzy...*

Jak wyglądała podróż?



Lokomotywa zamieszczona na pocztówce z 1916 roku. Ze zbiorów MMJ.

27 —

DO 1878 ROKU na kolejach w zaborze austriackim funkcjonowały cztery klasy pociągów. Pierwsze wagony przypominały pod względem konstrukcji różne formy powozów, a warunki podróży można by dziś uznać za niezbyt komfortowe. W I klasie znajdowały się trzy przedziały, łącznie z 18 miejscami. O luksusie świadczyły szyby w oknach. Począwszy od II klasy, wagony był bezprzedziałowe. W II klasie były 24 miejsca, a w oknach zamiast szyb skórzane lub płócienne zasłony. W III klasie na twardych, drewnianych siedzeniach mogło zasiąść 32 pasażerów. W wagonie nie było ścian czołowych, dach był wsparty na kolumnach, podobnie jak w omnibusach konnych. IV klasa nie posiadała nawet zadaszenia, przypominała wyglądem dwuosiowy wagon towarowy, który miał niewysokie ścianki z drzwiczkami i ławki umieszczone na środku.

Z biegiem czasu komfort podróżowania wyraźnie się poprawił. Szyby i przedziały wprowadzono także w II i III klasie, a budzące niechęć pasażerów wagony IV klasy stopniowo wycofano z użytku. Siedzenia w klasie I objano pluszem, a w klasie II – skórą. Wagony I i II klasy były urządzone niezwykle gustownie (nazywano je bokówkami lub bocznikami). Stopniowo wprowadzano miejsca półleżące i leżące. W latach 60. i 70. XIX pojawiło się w wagonach ogrzewanie na parę z parowozu lub wagonu grzewczego oraz toalety i wentylacja. Około roku 1885 wprowadzono wagony z korytarzem bocznym na całej długości. W 1879 roku klasę IV ostatecznie zlikwidowano. Nadal możliwy był wybór jednej z trzech klas, najchętniej wybieraną – w skali całych Austro-Węgier – była klasa III, którą wybierało trzech na czterech pasażerów. Utrzymywanie wagonów I klasy było nadal opłacalne, gdyż jej pasażer płacił za podróż tyle co kilkunastu pasażerów III klasy. Od lat 90. XIX wieku – ze względów bezpieczeństwa – nastąpiło rozdzielenie wagonów pośpiesznych i osobowych, w zupełności wyłączono dwuosiowe boczniki z linii pierwszorzędnych, gdzie w pociągach pośpiesznych kursowały wagony czterosiowe, a w osobowych trzyosiowe z wejściami po platformach na ścianach czołowych. Miały one już wygodniejsze przestrzenie pasażerskie, toalety z dostępem do wody, ogrzewanie parowe, zespolone hamulce próżniowe i gazowe oświetlenie³⁸.

Obliczanie cen biletów odbywało się początkowo w skomplikowany sposób, z doliczaniem opłaty stemplowej oraz kwoty wynikającej z różnicy kursów między walutą austriacką papierową i kruszcową. Następnie taryfikatory uproszczono do tabel, w których cenę uzależniono od pokonanej odległości i klasy. Zajmowanie miejsc w wagonach odbywało się według wskazań sygnałów dźwiękowych. Po pierwszym sygnale wsiadano do wagonów, po drugim obsługa pociągu zamykała przedziały na klucz, a po trzecim sygnale pociąg ruszał. Bilety oddawano konduktorowi po zajęciu miejsca w przedziale lub na przedostatniej stacji³⁹.

³⁸ A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 56.

³⁹ D. Gutowski, M. Węcel, L. Mazan, *160 lat kolei żelaznych...*, s. 57.

W połowie XIX wieku przygotowany do drogi parowóz osobowy ważył około 16-17 ton. Do tego dochodził tender z zapasem wody i paliwa (drewna) o łącznej masie 8,5 tony. Taki parowóz rozpędzał się do 30 km/h. Konstrukcja wagonów osobowych do połowy lat 50. XIX wieku była głównie drewniana. Wykonane z żelaza były widły maźnicze, zestawy kołowe, resory, okucia ramy podwozia. Pierwsze pociągi nie miały hamowanych wagonów. Hamulec zamocowany był na tendrze, a później na parowozie. Pierwsze klocki hamulcowe były drewniane, a w latach 60. XIX wieku pojawiły się klocki żeliwne, które są stosowane do dziś. W latach 90. XIX wieku hamulce posiadało już 40% wagonów osobowych i 20% wagonów towarowych. Na początku XX wieku pociąg osobowy ważył średnio 200 ton, a towarowy 650 ton⁴⁰.

40 D. Gutowski, M. Węcel, L. Mazan, *160 lat kolei żelaznych...*, s. 59, 61.

Budownictwo kolejowe

GALICYJSKIE dworce wielkomiejskie budowano najczęściej wedle indywidualnych projektów. Były to budowle utrzymane w stylu klasycystycznym, przebudowane na przełomie XIX i XX wieku wedle założeń neorenesansu i secesji. Tego typu dworce znajdują się w Krakowie (1846-1848, wg projektu Augusta Rosenbauma, rozbudowa w latach 1869-1871), Tarnowie (1906-1910) i Przemyśle (1895). Największe osiągnięcie budownictwa dworcowego stanowi dworzec we Lwowie, wzniesiony w latach 1899-1904 według projektu Władysława Sadłowskiego). Dworce w mniejszych miejscowościach – jak np. w Szczakowej – były wznoszone według typowych projektów. Najczęściej były to budowle dwukondygnacyjne, symetryczne, zdobione dwu- albo trzysiołowymi ryzalitami, nakryte dwuspadowym dachem, często z deskowanymi ścianami poddasza. Pomieszczenia stacyjne przeznaczano także na poczekalnie – odrębne dla trzech klas – i lokale gastronomiczne, których usługi stały się specjalnością kolei austro-węgierskich. Wysoko ceniona restauracja działała w szczakowskim dworcu. Budynek stacyjny malowano na żółto (w nawiązaniu do żółto-czarnej flagi austriackiej do 1918 roku), co przetrwało jako tradycja do dziś. Ważnym elementem budownictwa kolejowego były również parowozownie. Na ziemiach zaboru austriackiego określano je jako „ogrzewalnie” lub „domy ogrzewcze”. Parowozownie galicyjskie przeszły ewolucję od małych „remiz”, mieszczących co najwyżej kilkanaście jednostek, do obszernych hal budowanych na planie prostokąta. Parowozownia średniej wielkości znajdowała się w Szczakowej, a mniejsza w Jaworznie⁴¹.

Szczakowski dworzec widziany od strony peronów. Pocztówka z lat 1905-1910. Ze zbiorów MMJ.



Pocztówka z lat I wojny światowej przedstawiająca dworzec kolejowy w Szczakowej. Ze zbiorów MMJ.



41 A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 52-53.

Sygnalizacja i łączność

WPIERWSZYM okresie rozwoju kolei podstawowym zadaniem sygnalizacji było ostrzeżenie otoczenia przed zbliżaniem się pociągu. Wykorzystywano do tego sygnały dźwiękowe (gwizdek, róg, trąbka) oraz optyczne (latarnia). Obowiązki sygnalistów przekazujących polecenia maszynistom pełnili dróżnicy, obsługujący równocześnie zwrotnice i przejazdy. Otrzymywali oni polecenia od personelu liniowego poprzez gońca lub przy wykorzystaniu chorągiewek zamocowanych na przedzie lub tyle pociągu. Po 1845 roku w Austrii pojawiły się pierwsze semafony w postaci wciąganych na maszt tarcz lub balonów. Używano także tarcz ręcznych, obrócenie tarczy krawędzią do pociągu, czyli brak sygnału, oznaczało wolną drogę, a tarcza poruszająca się w obie strony o 90 stopni oznaczała sygnał „stój”. W nocy wykorzystywano latarnie, biała oznaczała „droga wolna”, a czerwona „stój”. Około 1850 roku wprowadzono system głośnych urządzeń dzwonowych, zapowiadających przyjazd pociągu. W ten sposób oddzielono sygnalizację od łączności, systemy dzwonowe stały się podstawowymi systemami łączności. Około 1867 roku łączność dzwonowa stała się powszechna na liniach przebiegających przez ziemie polskie w Galicji. System telegrafów optycznych wzdłuż linii utrzymano, ograniczając jego zastosowanie do roli semaforu, czyli sygnalizatora szlaku. Prywatyzacja kolei w Austrii sprzyjała utrzymywaniu się różnic na liniach należących do poszczególnych właścicieli. Dopiero w 1872 roku Max Maria von Weber opracował jednolity system sygnalizacji, który zaczęto wprowadzać także w krajach monarchii austriacko-węgierskiej. W 1872 roku wprowadzono tzw. semafony potwierdzające, które zastąpiły dotychczasowy system chorągiewek. Nastawiali je dróżnicy po otrzymaniu sygnału dzwonowego oraz sprawdzeniu stanu powierzonego szlaku o długości 1 km. W 1894 roku Austro-Węgry jako pierwsze państwo w Europie wprowadziły elektryczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym z centralizacją zwrotnic i sygnałów. Specjalnością Austrii okazały się różne systemy blokad liniowych ze sterowanymi elektrycznie tarczami lub semaforami⁴².

42 A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce...*, s. 54-55.

Widok ogólny Szczakowej
z lat I wojny światowej. W tle
widoczny dworzec kolejowy.
Ze zbiorów MMJ.

Pozdrowienie z Szczakowy - Gruß aus Szczakowa



Rozwój urbanistyczny i gospodarczy Szczakowej

W OKRESIE staropolskim Szczakowa była królewszczyzną. Wieś leżała na wzniesieniu nazywanym Górą Piasku, swoim zasięgiem nie przekraczała rzeki Kozi Bród. Zabudowa wsi przybrała układ ulicówki. Wieś była niewielka i niezbyt ludna, oprócz domów mieszkalnych i zabudowań gospodarczych we wsi znajdował się folwark, karczma i dwa młyny: na Kozim Brodzie i w Dobrej. Podjęcie działalności górniczej i uruchomienie kopalni węgla kamiennego (1766-1767, 1789) nie zmieniło wiejskiego charakteru Szczakowej. Zmiany nastąpiły dopiero w połowie XIX wieku na skutek budowy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej. Stacja kolejowa w Szczakowej została wzniesiona na terenie nazywanym Piasek, który znajdował się między Kozim Brodem a Przemszą. Piaszczysty obszar nie był dotąd objęty działalnością rolniczą. Pierwsze zabudowania stacji kolejowej zaczęto wznosić w latach 1845-1848. Początkowo zbudowano budynek dworca, tory kolejowe oraz dwa budynki mieszkalne dla pracowników kolei. Wraz z rozwojem kolei budowano nowe tory, górki rozrządowe, parowozownie, warsztaty i magazyny. Do pracy na kolei ściągala ludność napływowa z Austrii, Prus i Rosji⁴³. Wokół stacji kolejowej zaczęła powstawać nowa osada, której mieszkańcy trudnili się pracą na kolei. Około 1850 roku osada miała już wyraźnie zarysowany kształt, niespełna 20 budynków zlokalizowano wzdłuż dzisiejszej ulicy Jagiellońskiej. Niskie – głównie parterowe – domy były budowane z cegły i kryte papą. Brak wytyczonych ulic powodował, że zabudowa była chaotyczna. W latach 1789-1869 wzniesiono w Szczakowej łącznie 54 domy. W latach 1870-1880 wybudowano 23 nowe budynki. Największy przyrost odnotowano w ostatnim dwudziestoleciu XIX wieku, kiedy wraz z rozwijającym się przemysłem skokowo wzrosła liczba mieszkańców. W latach 1880-1889 wybudowano 86 nowych budynków, a w latach 1890-1900 powstało 66 kolejnych budynków⁴⁴.

Łatwość dojazdu i transportu towarów we wszystkie strony Europy przyczyniła się do rozwoju gospodarczego Szczakowej i była zasadniczą przyczyną lokalizowania w tej miejscowości nowych zakładów przemysłowych. Ponadto okolica była bogata w złoża wapienia, dolomitu, piasku i węgla kamiennego. Do wybuchu I wojny światowej w Szczakowej działała cementownia, wapienniki, fabryka sody amoniakalnej, huta szkła, zakład produkcji gazu oświetleniowego. Do każdego z tych zakładów ściągali pracownicy spoza Szczakowej, zwiększając zaludnienie miejscowości. Każdy z zakładów tworzył nowe formy osadnicze. Przedsiębiorstwo Wapna i Cegieł Pierwszej Galicyjskiej Fabryki Portland Cementu w Szczakowej wybudowało kolonie robotnicze, domy urzędnicze i w ten sposób powstało nowe osiedle – Pieczyńska. Fabryka Sody Amoniakalnej wybudowała 22 domki dla

43 M. Leś-Ruńicka, *Z dziejów wsi i miasta Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2008, nr 11, s. 34; M. Ślusarczyk, *Wpływ powstania stacji kolei żelaznej na rozwój Szczakowej jako miasta*, „Episteme” 2016, nr 33, s. 120.

44 A. Tatarczuch, *Monografia Szczakowej...*, s. 30.

- 34 Ulica Jagiellońska, której zabudowania tworzyły miejski charakter Szczakowej. Ze zbiorów MMJ.



- Rynek w Szczakowej. Pocztówka z lat międzywojennych. Ze zbiorów MMJ.





Góra Piasku, przełom XIX i XX wieku. Ze zbiorów MMJ.



Fabryka Sody — Soda-Fabrik Szczakowa.

Fabryka Sody Amoniakalnej. Pocztówka będąca w obiegu w latach 1905-1918. Ze zbiorów MMJ.

35



Okolicznościowe zdjęcie pociągu przed cementownią Szczakowa. Ze zbiorów MMJ.

pracowników oraz willę dyrektorską. W 1909 roku firmę przeniesiono do Bor-ku Fałęckiego pod Krakowem, a pozostawione budynki zamieszkane zostały przez pracowników huty szkła przeniesionej z Tarnowa i uruchomionej na nowo w dawnej fabryce sody. Znaczenie gospodarcze Szczakowej wzrastało z biegiem lat, co – w połączeniu z przygranicznym położeniem – sprawiło, że ulokowano tutaj koszary wojskowe armii austriackiej. Żołnierze zamieszkali w nowo wybudowanych budynkach w 1895 roku.

U schyłku XIX wieku nastąpił etap wznoszenia budynków użyteczności publicznej. W 1883 roku mieszkańcy Góry Piasku doczekali się kaplicy, a w 1898 roku w Szczakowej wmurowano kamień węgielny pod budowę kościoła. Rozbudowano szkołę powszechną – istniejącą od 1818 roku – w Górze Piasku, jednocześnie w 1885 roku oddano do użytku nowy budynek szkolny w osadzie Piasek. W 1886 roku wytyczono pierwsze ulice, a w 1888 roku rozpoczęto użytkowanie budynku rady gminnej przy ulicy Jagiellońskiej⁴⁵.

Przygraniczne położenie Szczakowej oraz połączenie kolejowe z pruskim Śląskiem i zaborem rosyjskim spowodowało, że Szczakowa stała się dogodnym miejscem do spotkań druhowi Towarzystwa Gimnastycznego Sokół z Galicji, Śląska i Królestwa Polskiego. Śląscy druhowie przybywali koleją od strony Słupnej, druhowie z zaboru rosyjskiego przybywali koleją z Maczek. Imprezy sokolskie były organizowane w Szczakowej od 1901 roku przez jaworznińskie gniazdo. W sprawozdaniu za 1910 rok z 26 marca 1911 roku można przeczytać, że „Wydział wykazuje gorliwą akcję w kierunku utrzymania naszego gniazda na odpowiednim stanowisku placówki narodowej na granicy trzech mocarstw”⁴⁶. Szczakowski Sokół w 1910 roku urządził wieczorki patriotyczne w ramach obchodów 3 Maja i obchodów grunwaldzkich, które były „połączone ze Zjazdem okolicznych Gniazd sokolich i z poza kordonów”⁴⁷. W 1911 roku szczakowskie gniazdo nawiązało bezpośredni kontakt ze śląskimi sokołami i gościło u siebie 150 druhowi z Dębu koło Katowic⁴⁸.

Dzięki dynamicznemu rozwojowi pod koniec XIX wieku Szczakowa spełniała wymogi prawa galicyjskiego i na mocy ustawy małomiasteczkowej otrzymała prawa miejskie 3 lipca 1896 roku, z mocą obowiązującą po upływie 6 miesięcy, czyli od 3 stycznia 1897 roku. Odtąd Szczakowa funkcjonowała jako miasto. Ten stan rzeczy trwał do 1956 roku, kiedy Szczakowa została wcielona do miasta Jaworzna jako dzielnica.

45 M. Ślusarczyk, *Wpływ powstania stacji kolei...*, s. 130-131.

46 „Przegląd Sokoli” 1911, nr 3, s. 23.

47 Tamże.

48 „Przegląd Sokoli” 1912, nr 3-4, s. 16.

Okolice dworca kolejowego
w Szczakowej na arkuszu
Spezialkarte der
Oesterreichisch-Ungarischen
Monarchie z 1878 roku.
Źródło: Mapster, [http://igrek.
amzp.pl/](http://igrek.amzp.pl/), dostęp: 12.09.2017.



Kolej w Szczakowej po odzyskaniu niepodległości

ZNACZENIE szczakowskiej stacji – podobnie jak stacji w Granicy i Mysłowicach – zmalało po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, ze względu na utratę jej granicznego położenia. Lepiej przedstawiała się sytuacja miejscowej parowozowni, która przejęła pracę po zlikwidowanej parowozowni w Granicy. W połowie lat 20. ubiegłego stulecia w szczakowskiej parowozowni pracowało ponad 250 kolejarzy, a w 1923 roku w Szczakowej do trzech kolejowych związków zawodowych należało 594 pracowników⁴⁹. Zakończenie I wojny światowej i odzyskanie niepodległości przyniosły konieczność odbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. Sytuację dodatkowo komplikowały pewne odmienności pomiędzy zaborami, w zaborze austriackim ruch pociągów odbywał się lewostronnie, sygnał „wolna droga” na semaforach miał kolor biały, wagony były wyposażone w hamulce zespolone próżniowe, natomiast w zaborze pruskim i rosyjskim obowiązywał ruch prawostronny pociągów, zielony kolor na semaforze oznaczał wolną drogę, a używane hamulce były ciśnieniowe. Prace nad wprowadzeniem ruchu prawostronnego na linii Szczakowa—Kraków trwały do 1941 roku. Koleje polskie (przedsiębiorstwo pod nazwą Polskie Koleje Państwowe powołano do życia w 1926 roku) otrzymały w spadku po państwach zaborczych parowozy ponad 150 serii, co utrudniało ich właściwą eksploatację i naprawę⁵⁰.

W 1921 roku wybudowano bocznice kolejową ze stacji w Szczakowej do kopalni Jan Kanty. Jaworznickie kopalnie sprzedawały wydobyty przez siebie węgiel głównie kolei. Przed 1914 85% urobku miejscowych kopalń trafiało na kolej. Po 1918 ten poziom spadł do 45-50% całkowitego wydobycia, co było spowodowane konkurencją węgla z Zagłębia Górnśląskiego i Dąbrowskiego. W 1928 roku zbudowano drugi tor na odcinku Szczakowa—Jaworzno, a w 1939 roku zbudowano linię łączącą Szczakową z Bukownem o długości 12 km. W kwietniu 1939 roku szczakowska parowozownia posiadała tylko parowozy towarowe: 14 parowozów serii Tp 17 i 16 parowozów serii Tw 12⁵¹.

W trakcie okupacji Niemcy usuwali szkody powstałe w trakcie kampanii wrześniowej i prowadzili plan modernizacji sieci kolejowej, która miała działać na rzecz niemieckiej maszyny wojennej. W latach II wojny światowej zbudowano nową lokomotywnię, która istnieje do dziś, oraz nowe tory nr 66 i 68. W 1943 roku rozpoczęto budowę nowej grupy torów przyjęciowych w północnej części stacji. W 1943 roku przez Szczakową poprowadzono dalekosiężny kabel telefoniczny z Wrocławia do Krakowa⁵². Do prowadzenia inwestycji kolejowych Niemcy wykorzystywali niewolniczą pracę więźniów i jeńców okolicznych obozów. Praca w zakładach przemysłowych i na kolei została poddana rygorom wojennym, wszelkie przejawy nieposłuszeństwa były krwawo tłumione

49 D. Gutowski, *Zarys historii kolei...*, s. 51-52.

50 Tamże, s. 52.

51 Tamże.

52 Tamże; A. Tatarczuch, *Monografia Szczakowej...*, s. 36.



Odjazd członków Towarzystwa Gimnastycznego Sokół do Poznania. Lata 30. XX wieku. Ze zbiorów MMJ.

– utrzymanie porządku i bezpieczeństwa na kolei było szczególnie ważne dla Niemców po ataku Związek Radziecki w czerwcu 1941 roku – 14 stycznia 1942 roku w Szczakowej odbyła się zbiorowa egzekucja 22 kolejarzy.

Od 1945 roku część linii kolejowych prowadzących ze wschodu na Śląsk znalazła się pod kontrolą Armii Czerwonej. Polskie władze były zmuszone zmienić szerokość dwóch torów na linii Kraków—Szczakowa—Mysłowice—Katowice do 1524 mm. Sowiecki zarząd wojskowy na kolei zakończył się w 1949 roku.

Po II wojnie światowej szczakowska stacja została przebudowana. Od 1945 roku stacja w Szczakowej, tak samo jak przed wojną, podlegała Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, w 1953 roku przeniesioną ją do DOKP w Katowicach. W 1959 roku zelektryfikowano linie Katowice—Szczakowa—Kraków oraz Szczakowa—Ząbkowice. Rok później stacja Szczakowa, jako jedna z pierwszych w Polsce, została wyposażona w elektryczne urządzenia przekątnikowe. Mimo wczesnej elektryfikacji linii Katowice—Kraków, pierwsze elektrowozy przekazano szczakowskiej lokomotywni dopiero w 1982 roku. Były to 3 maszyny serii ET 21, pierwsze wyprodukowane całkowicie w Polsce (w latach 1957–1971) lokomotywy elektryczne⁵³. W 1957 roku przystąpiono do kontynuacji prac przy rozbudowie stacji. Ukończono budowę torów nr 103-111 oraz wybudowano łącznicę z torów głównych Mysłowice—Szczakowa przez Długoszyn, budując nowy posterunek odgałęźny Długoszyn. Również w 1957 roku przystąpiono do prac związanych z montażem urządzeń zabezpieczających ruch pociągów. Zamontowano nastawnie przekątnikowe SAR, SA21, SAC, SAB, SAP, które oddano do użytku w latach 1958–1960. Następnie zbudowano cztery tory dla pociągów kończących bieg, przeznaczonych do rozrządu i tranzy-

53 D. Gutowski, *Zarys historii kolei...*, s. 52.



tujących z DOKP Kraków i DOKP Lublin. W 1959 roku wybudowano nowe postęrunki odgałęźne Borowa Górka i Pieczyska⁵⁴.

Kolej żelazna przyczyniła się do rozwoju gospodarczego Szczakowej, otworzono tu m.in. cementownię i hutę szkła oraz szereg mniejszych zakładów przemysłowych. Koleje żelazne zapewniały przemysłowi dostęp do rynków zbytu, dostawy towarów oraz dopływ siły roboczej. Natomiast koleje mogły funkcjonować dzięki przemysłowi. Najbardziej jaskrawym przykładem współdziałania przemysłu i kolei była działalność kopalni piasku Szczakowa utworzonej w 1954 roku, a należącej do Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. Kopalnia eksploatowała dwutorową magistralę Szczakowa—Jęzor o długości 7,4 km. W 1975 roku Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych dysponowało taborem obejmującym: 77 elektrowozów, 94 parowozy, 32 lokomotywy spalinowe i ponad 4.000 wagonów. W 1990 roku przedsiębiorstwo uległo likwidacji, a jego zakłady rozpoczęły samodzielną działalność. W 1995 roku kopalnia piasku Szczakowa dysponowała 29 elektrowozami, 23 lokomotywami spalinowymi i 1.297 wagonami towarowymi⁵⁵.

Po 1990 roku znaczące zmniejszenie przewozów towarowych i pasażerskich spowodowało zawieszenie ruchu na części odcinków, np. Jaworzno Szczakowa—Sosnowiec Kazimierz i Jaworzno Szczakowa—Bukowno. Wiele obiektów infrastruktury kolejowej uległo zniszczeniu. Stacja Jaworzno Szczakowa była siedzibą Zakładu Przewozów Towarowych i dużą, ale wykorzystywaną jedynie w niewielkim stopniu, stacją rozrządową. Znajdowały się tu również 3 sekcje Zakładu Taboru w Łazach oraz sekcja zasilania elektroenergetycznego PKP Energetyka. Szczakowa była także siedzibą firmy PCC Rail, swego czasu jednego z największych

Robotnicy budujący linię kolejową Szczakowa—Bukowno, 1934 rok. Ze zbiorów MMJ.

⁵⁴ A. Tatarczuch, *Monografia Szczakowej...*, s. 36.

⁵⁵ D. Gutowski, *Zarys historii kolei...*, s. 52.

42 Pracownicy parowozowni
w Szczakowej w latach
międzywojennych.
Ze zbiorów MMJ.



licencjonowanych kolejowych przewoźników towarowych w kraju⁵⁶, który w 2009 roku wszedł w skład koncernu Deutsche Bahn.

56 D. Gutowski, *Zarys historii kolei...*, s. 52.

Rozwój kolei w Jaworznie

Koleje górnicze

43

W pierwszej połowie XIX wieku stałymi odbiorcami jaworznickiego węgla były miejscowe cynkownie i alunownie. Po ich wygaszeniu miejsce głównego odbiorcy węgla zajęła rozwijająca się kolej. Pomiędzy koleją żelazną a kopalniami węgla zachodziła pewna synergia. Kolej była zarazem odbiorcą węgla i umożliwiała jego szybki i masowy transport do innych klientów. Kopalnie były połączone bezpośrednio z głównymi liniami kolejowymi poprzez koleje górnicze, które służyły do transportu węgla i były określane jako trasy dojazdowe. Jaworznickie kopalnie należały do pierwszych zakładów przemysłowych, w których zastosowano własny transport kolejowy.

Zwykle koleje dojazdowe były budowane przez kopalnie, jednak kolej górniczą łączącą kopalnię Fryderyk August ze stacją w Szczakowej wybudowała 1856 roku spółka kolejowa c.k. Wschodnie Koleje Państwowe, zarządzająca Koleją Krakowsko-Górnośląską. Jaworznickie kopalnie były również własnością skarbową, więc ciężar inwestycji spoczął na austriackim skarbie państwa. Normalnotorowa linia została poprowadzona od kopalni Fryderyk August przez Pechnik, Niedzieliska do stacji kolejowej w Szczakowej, gdzie znajdowała się bocznica do formowania pociągów z węglem. Stąd węgiel mógł być wysyłany do Krakowa, krajów monarchii habsburskiej, Królestwa Polskiego i do Prus.

Po likwidacji c.k. Wschodnich Kolei Państwowych w 1858 roku nieruchomości kolejowe przejęła Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, za wyjątkiem kolei górniczej Szczakowa—Jaworzno, którą przekazano kopalniom skarbowym w Jaworznie. W 1871 roku Jaworznickie Gwarectwo Węgla Kamiennego kupiło miejscowe kopalnie skarbowe, razem z koleją górniczą, którą w latach 1871-1872 zmodernizowano i rozbudowano – doprowadzono linię do kopalni Jacek Rudolf. Kolej górnicza była eksploatowana do lat 80. XX wieku, ostatnie odcinki linii zostały zlikwidowane z chwilą zamknięcia kopalni Jan Kanty w 1992 roku⁵⁷.

Kolejki wąskotorowe

Poza normalnotorowymi kolejami górniczymi, budowano także koleje wąskotorowe o mniejszym rozstawie torów. Jedną z kolejek wąskotorowych prowadziła od kopalni Fryderyk August do portu rzeczno na Przemszy w Jeleniu, gdzie węgiel przeładowywano na galary i spławiano w dalszą drogę. Węgiel spławiano Przemszą już od czasu otwarcia szczakowskiej kopalni w 1766 roku, wówczas transport do portu rzeczno z kopalni odbywał się przy wykorzystaniu furmanek i stanowił źródło dodatkowego zarobku dla miejscowych chłopów. W 1834 roku rodzina Westenholzów uruchomiła kolejkę konną ze swoich kopalń

57 M. Leś-Runicka, *Historia Jaworzna w XIX wieku 1795-1914*, Jaworzno 2017, s. 113-114.

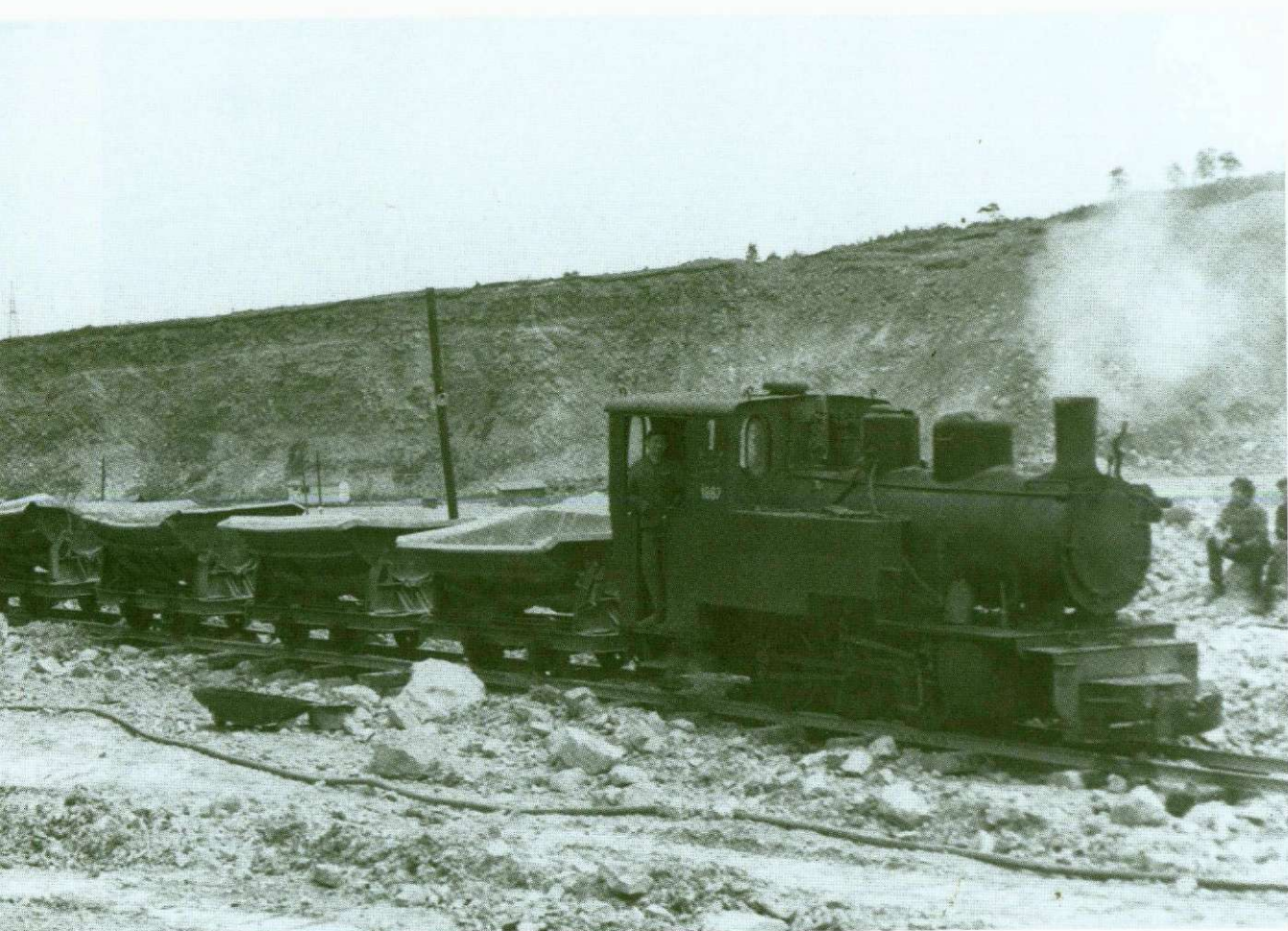
Przebieg linii kolejowej
pomiędzy Jaworzniem
a Szczakową na arkuszu
Spezialkarte der
Oesterreichisch-Ungarischen
Monarchie z 1878 roku.
Widoczne odnogi prowadzące
do szybu Rudolf oraz szybu
Edward. Źródło: Mapster,
<http://igrek.amzp.pl/>, dostęp:
12.09.2017.



Przebieg linii kolejowej
w okolicy południowej
części centrum Jaworzna
na arkuszu Spezialkarte der
Oesterreichisch-Ungarischen
Monarchie z 1878 roku.
Źródło: Mapster, [http://igrek.
amzp.pl/](http://igrek.amzp.pl/), dostęp: 12.09.2017.

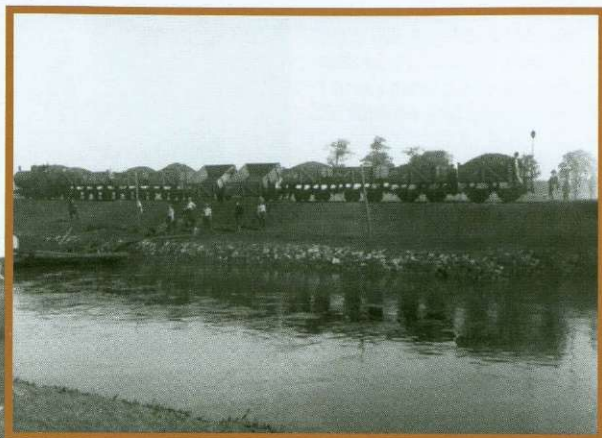


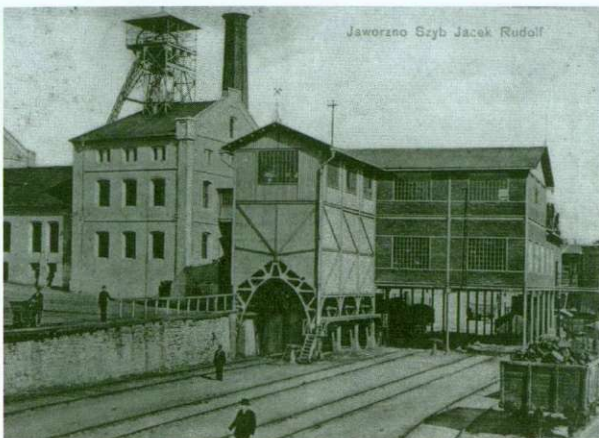
Kolejka wąskotorowa
wykorzystywana do
transportu urobku
z kamieniołomu do cementowni,
połowa XX wieku.
Ze zbiorów MMJ.



Galary przemszańskie służące
do transportu węgla.
Lata 20.-30. XX wieku.
Ze zbiorów NAC.

Przetładunek węgla w porcie
rzecznym w Jeleniu.
Lata 20.-30. XX wieku.
Ze zbiorów MMJ.





Bocznicza kolejowa przy szybie Jacek Rudolf. Pocztówka z lat 20.-30. XX wieku. Ze zbiorów NAC.

w Dąbrowie Narodowej do ładowni w Wysokim Brzegu. Następnie konie zostały zastąpione przez parowóz. Kolejka była czynna do sprzedaży dąbrowskich kopalń Jaworznickiemu Gwarectwu Węgla Kamiennego. Jaworznickie kopalnie skarbowe do końca swojego istnienia nie uruchomiły kolejki wąskotorowej do Przemszy. Do 1841 roku miejscowi chłopcy posiadali wyłączność na transport węgla do portu rzecznego. Ze względu na brak środków finansowych nie udało się zrealizować – opracowanego w 1843 roku – projektu „drogi szynowej”. W kolejnych latach utwardzono jedynie drogę do ładowni i nie powrócono już do pomysłu budowy kolejki. Dopiero Jaworznickie Gwarectwo, będące nowym właścicielem miejscowych kopalń, wybudowało w 1872 roku kolejkę „przemyszową”, która biegła obok kolonii robotniczej Nowa Wieliczka przez Starą Hutę do Białego Brzegu, gdzie znajdował się skład węgla. Początkowo kolejkę obsługiwał jeden parowóz, następnie dwie lub trzy lokomotywy. W okresie międzywojennym nad Przemszę wożono także węgiel z kopalni Sobieski oraz miał węglowy do zakładów chemicznych Azot. Zwiększono liczbę lokomotyw, a na brzegu rzeki wybudowano nową składnicę wyposażoną w taśmociągi. Kolejkę „przemyszową” wykorzystywano także do dowozu kamienia lub piasku, transportu węgla na zwały i rozwożenia pracowniczych deputatów węglowych⁵⁸. Z kolejki korzystano na szeroką skalę w latach okupacji hitlerowskiej. Utrudnienia komunikacyjne czasu II wojny światowej spowodowały zwiększenie spławu węgla Przemszą. Dziennie ładowano węglem 20 galarów, każdy z nich zabierał 60 ton węgla, więc każdego dnia spławiano 1.200 ton węgla. W tym czasie kolejka służyła też do przemytu żywności i ludzi zagrożonych aresztowaniem. Kolejkę „przemyszową” eksploatowano przez 77 lat do 1959 roku, kiedy zupełnie zrezygnowano z transportu węgla drogą wodną. Torowisko zostało rozebrane, a lokomotywy zezłomowano.

W 1889 roku Juliusz Przeworski – dzierżawca kopalni Domsa w Borach – zbudował kolejkę z kopalni nad Przemszą i do stacji kolejowej w Ciężkowicach. Kolejka wąskotorowa do Ciężkowic miała 7 km długości i kończyła się murowaną rampą do przeładunku węgla do wagonów kolei normalnotorowej. Zawiadowcą kolejki został inż. Franciszek Rosendorf, a maszynistą Karol Schuster. Kopalnia otrzymała 25-letnią koncesję na prowadzenie kolejki, jednak nie korzystano z niej tak długo, ponieważ od 1900 roku kopalnia miała już własną bocznice na linii normalnotorowej Bołęciny—Chrzanów—Jaworzno. Również właściciele dąbrowskiej kopalni Fortuna priorytetowo potraktowali kwestię połączenia swojej kopalni z Koleją Krakowsko-Górnośląską. Już w grudniu 1847 roku wnioskowali o zgodę na budowę „[...] kolei konno-pociągowej z Dąbrowy aż do zetknięcia się z główną koleją krakowsko-górnośląską”. Kolej konna, a później parowa były czynne do zamknięcia dąbrowskich kopalń w 1878 roku⁵⁹.

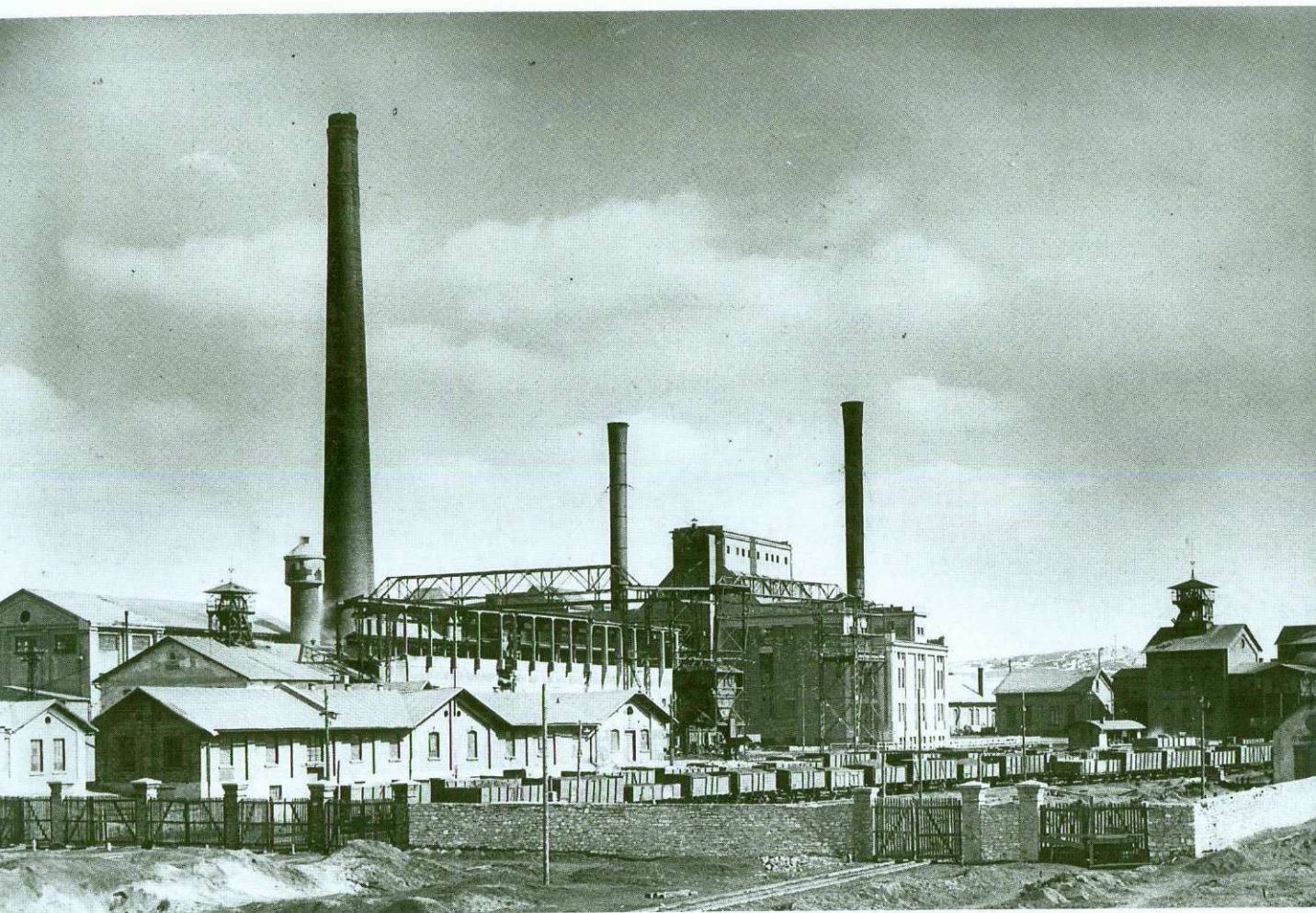
58 M. Leś-Runicka, *Historia Jaworzna w XIX wieku...*, s. 115.

59 Tamże, s. 116.

Bocznica kolejowa kopalni
Fryderyk August, w tle szyb
Helena. Pocztówka z lat
I wojny światowej.
Ze zbiorów MMJ.



Bocznicą kolejową przy
kopalni Piłsudski i nowo
wybudowanej elektrowni.
Lata 20.-30. XX wieku.
Ze zbiorów MMJ.



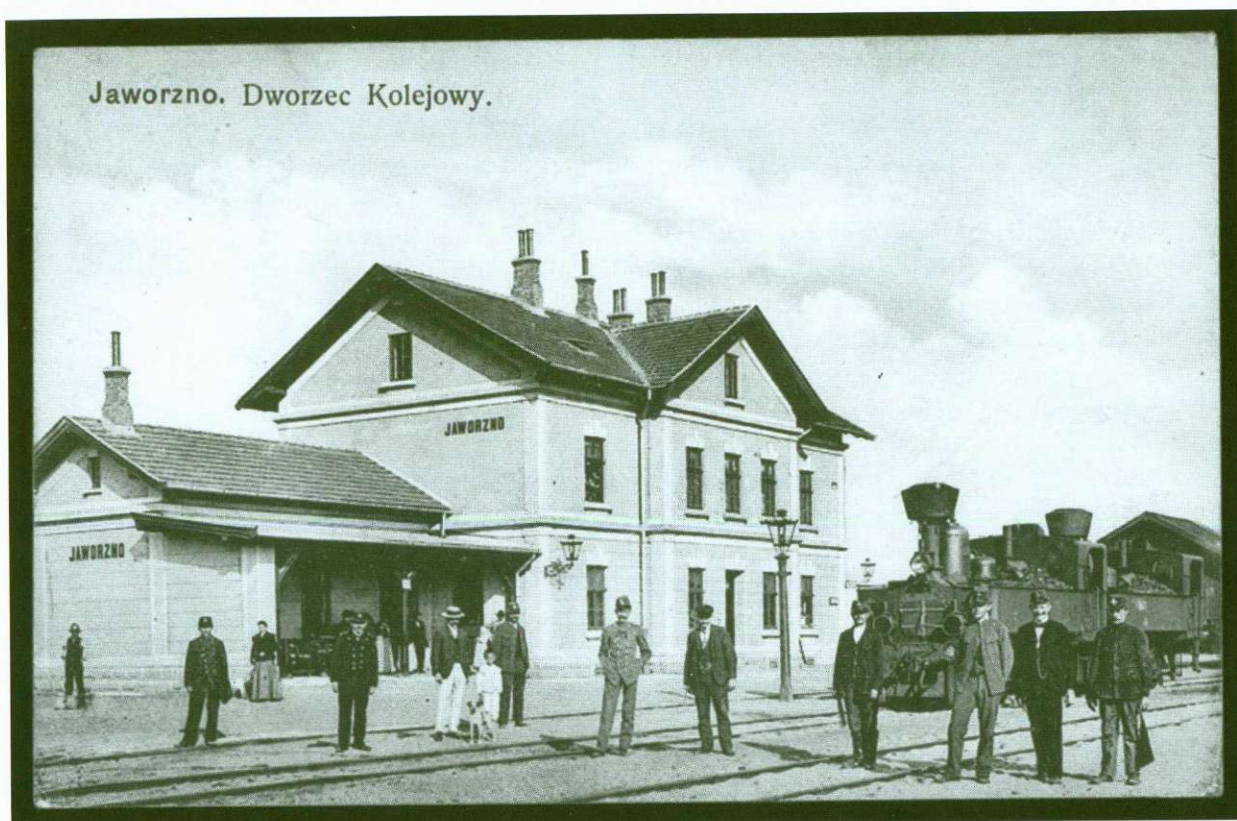
Kolej lokalna Piła—Jaworzno

W 1895 roku w Galicji wdrożono krajowy program rozwoju kolei lokalnych, stworzono odrębny fundusz na ten cel, decyzję o budowie poszczególnych linii kolejowych podejmował sejm galicyjski⁶⁰. Już 8 lutego 1896 roku sejm galicyjski podjął decyzję o sfinansowaniu z programu budowy kolei Piła—Chrzanów—Jaworzno⁶¹. Projekt linii kolejowej powstał w środowisku grupy przedsiębiorców z powiatu chrzanowskiego, których przedsiębiorstwa nie posiadały dotąd własnego połączenia kolejowego z galicyjską siecią kolei. Linia miała prowadzić od Piły koło Bolęcina, przez Kąty pod Chrzanowem do Jaworzna. Na pierwszym odcinku kolej miała obsługiwać wapienniki, kamieniołomy, tartaki, cegielnie oraz kopalnię rud Matylda. W Jaworznie na wagony miał trafiać węgiel z kopalni Sobieski i kopalń Jaworznickiego Gwarectwa. Plan komplikował brak zainteresowania nową inwestycją ze strony Jaworznickiego Gwarectwa, które posiadało już własne połączenie z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda. Komisja sejmowa zażądała gwarancji minimalnych dostaw na poziomie 4.000-5.000 wagonów węgla rocznie przez 15 lat. Gwarancje złożył Robert Wilhelm Doms, właściciel kopalni w Borach, który był głównym pomysłodawcą budowy nowej linii kolejowej. Koncesja budowlana była wydana na nazwisko Domsa, który wniósł ją do spółki akcyjnej Lokalna Kolej Piła—Jaworzno jako swój aport i został prezesem zarządu spółki.

Budowę linii kolejowej realizowała spółka Wincenty Olewiński i Baltazar Bogucki. Prace nad inwestycją rozpoczęły się w listopadzie 1899 roku. Trasę poprowadzono z Bolęcina przez Płazę, Pogorzyce, Chrzanów, Bieczynę do Jaworzna. Długość linii wynosiła 22,3 km. Kopalnia Matylda i kopalnia Domsa miały własne bocznice. W Jaworznie, oprócz budynków mieszkalnych dla kolejarzy, warsztatów i magazynów, wybudowano parowozownię. Wzdłuż torów biegła linia telegraficzna, a centrale telefoniczne ulokowano w Bolęcinie, Płazie, Chrzanowie i Jaworznie. Linię otwarto 27 października 1900 roku. Od stacji w Chrzanowie stanowiła odgałęzienie Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Problem z wyznaczeniem przebiegu linii pojawił się na odcinku pomiędzy kopalnią Domsa a Jaworzniem, tory doprowadzono 700 m za kopalnię i wstrzymano inwestycję, gdyż nie uzyskano konsensusu w sprawie lokalizacji dworca w Jaworznie. Miejscowe władze optowały za lokalizacją dworca bliżej Rynku, natomiast względy finansowe i techniczne wzięły górę, zdecydowano o budowie dworca w pewnym oddaleniu od centrum Jaworzna. Wobec obiekcji argumentowano, że podobnie jak w innych przypadkach zabudowa miejska będzie się rozwijać

60 87% kosztów inwestycji pokrywał skarb państwa, 13% wynosił wkład inwestora. Gwarantowane przez rząd kredyty były oprocentowane na 4% w skali roku. Okres spłaty rozkładano na 75 lat. Zob.: M. Leś-Runicka, *Historia Jaworzna w XIX wieku...*, s. 116.

61 Całkowity koszt inwestycji wynosił 696.000 złr. Kredyt rządowy wynosił 464.000 złr., 116.000 złr. wynosił wkład inwestora, a na kolejne 116.000 złr. emitowano akcje gwarantowane przez rząd galicyjski.



Bocznicą kolejową przy
kopalni Domsa na Borach.
Początek XX wieku.
Ze zbiorów NAC.



w kierunku stacji i odległość zostanie zniwelowana. Odcinek od rogatek miejskich do dworca, o długości 4,655 km, został otwarty 5 sierpnia 1903 roku⁶².

W 1905 roku powiększono bocznice i wydłużono tory do kopalni Domsa w Borach. Doms starał się o utworzenie nowego przystanku kolejowego – Szyb Sobieski. Przystanek utworzono między 21 a 22 km linii, był przeznaczony do obsługi przewozów pasażerskich i towarowych. W 1917 roku wybudowano bocznice i dojazd do nowo wybudowanej fabryki Azot. Pomyślnie funkcjonowanie linii z Piły do Jaworzna skłoniło Domsa do jej przedłużenia o kolejne 12 km i poprowadzenia jej z Jaworzna przez Podłęże do Mysłowic. Na forum sejmowym stwierdzono, że „[...] kolej ta jest niewątpliwie wielkiego ekonomicznego znaczenia, gdyż stworzyłaby z jednej strony najkrótsze połączenie kolejowe dla przewozu węgla pruskiego, a nadto umożliwiłaby rozwój kopalń między Jaworzniem a granicą pruską położonych; z drugiej zaś strony wpłynęłaby bardzo korzystnie na podniesienie rentowności kolei Piła—Jaworzno”⁶³. W 1910 roku rozpoczęto prace nad wytyczeniem nowej linii, czemu sprzeciwiało się Jaworznickie Gwarectwo, gdyż przedłużenie linii do Mysłowic stanowiłoby konkurencję dla gwareckich połączeń kolejowych. Jako kompromisowe przyjęto rozwiązanie z przekazaniem do publicznego użytkowania kolei górniczej Jaworzno—Szczakowa, połączenia jej z koleją Piła—Jaworzno i realizowania przy jej wykorzystaniu połączenia między Jaworzniem i Mysłowicami. Ministerstwo Kolei Żelaznych zaakceptowało pomysł we wrześniu 1911 roku. Ustalono jednolite warunki i ceny przewozu na całej trasie. Kolej górnicza miała zostać przekazana w zarząd spółki Kolej Lokalna Piła—Jaworzno i dostosowana do przewozów osobowych. Finalnie projekt zrealizowano dopiero w 1936 roku, a zmodernizowana linia posiadała duże znaczenie w całym powiecie chrzanowskim. Podczas okupacji niemieckiej władze okupacyjne wykorzystywały tę linię do odciażania głównych linii kolejowych. W latach 50. XX wieku na tej linii kursowały pociągi, w tym pociągi pociągów, do Krakowa i Zakopanego. W kolejnych latach linia kolejowa traciła na znaczeniu, zupełnie podupadła po wybudowaniu drogi szybkiego ruchu z Katowic do Krakowa (obecnie autostrada A4). W 1981 roku zamknięto linię na odcinku z Jaworzna do Chrzanowa, a tory rozebrano. Dalsza część linii od Chrzanowa do Bołęcina była eksploatowana do 1995 roku.

62 M. Leś-Runicka, *Historia Jaworzna w XIX wieku...*, s. 117-118.

63 Tamże, s. 118.

Schemat przebiegu linii
kolejowych w Jaworznie
i okolicy.
Ze zbiorów MMJ.



Teraźniejszość i przyszłość kolei w Jaworznie i Szczakowej

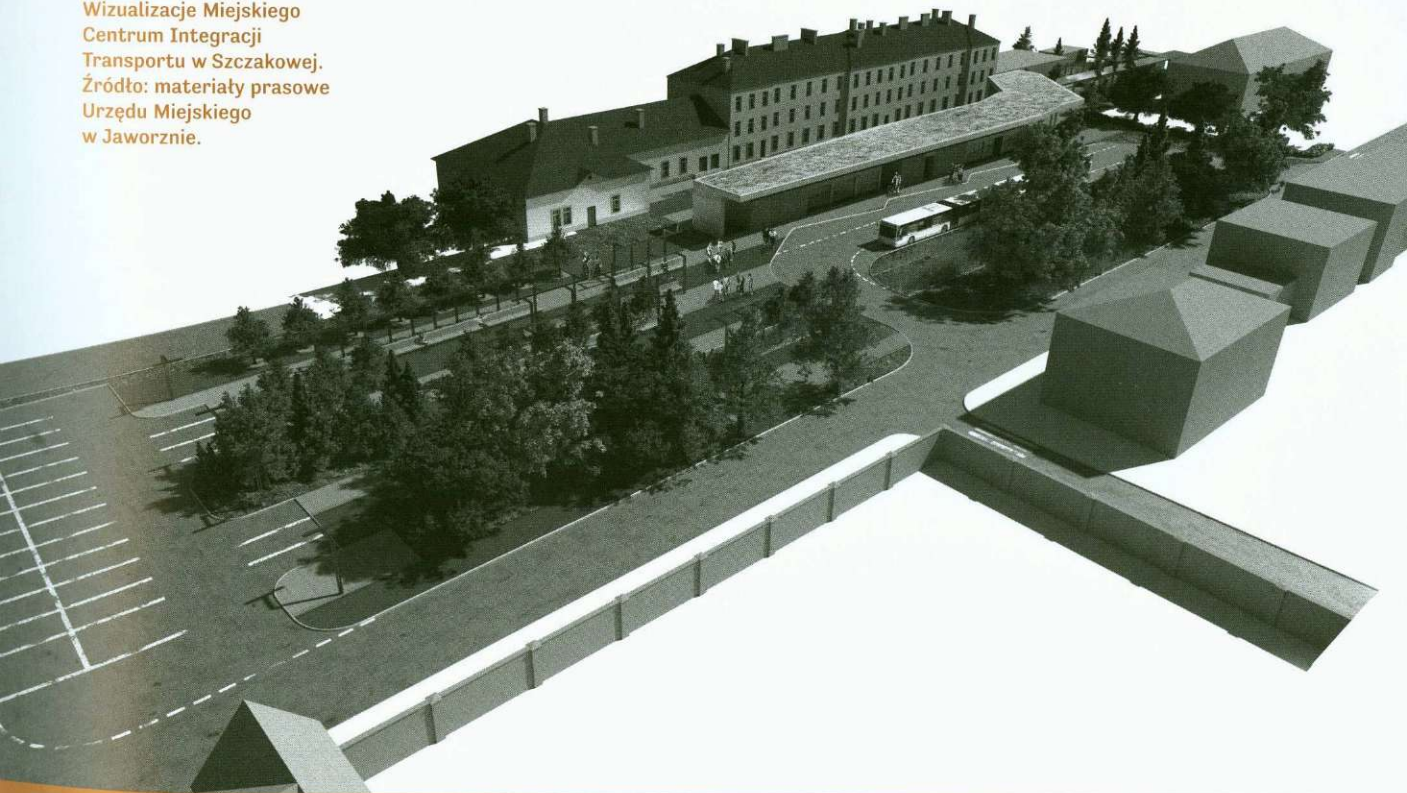
W PRZYPADKU Szczakowej osada miejska powstała w pewnym oddaleniu od osady wiejskiej, w miarę rozwoju zabudowy, stopniowo ją wchłaniając. Przyczyną i katalizatorem rozwoju urbanistycznego i gospodarczego nowej osady powstałej na Piasku była budowa kolei żelaznej i dworca. Nie jest to odosobniony przykład wpływu kolei na powstawanie i rozwój miast w XIX wieku. Widoczna jest też pewna niebezpieczna zależność, że miasta, których życie gospodarcze koncentruje się lub jest mocno powiązane z funkcjonowaniem kolei, odczuwają jej regres. Budynki dworcowe, które niegdyś tętniły życiem, ulegają zapomnieniu i niszczeniu, podobnie jak nieużywana infrastruktura kolejowa. W sytuacji Szczakowej skupiają się jak w soczewce problemy kolei w Polsce w ostatnim ćwierćwieczu. Brak inwestycji, ograniczenie liczby połączeń, razem z przestarzałą infrastrukturą, wolno modernizowanym taborom i przeciągającymi się remontami spowodowały znaczący spadek zainteresowania podróźników ofertą przewoźników kolejowych. Dwa dworce kolejowe znajdujące się w Jaworznie – w Szczakowej i Ciężkowicach – świecą pustkami, a mieszkańcy w codziennych dojazdach do pracy i szkoły zdecydowanie częściej korzystają z indywidualnego transportu samochodowego i komunikacji publicznej, realizowanej przy pomocy autobusów. Zwiększenie liczby samochodów poruszających się po drogach publicznych staje się przyczyną występowania zatorów drogowych i wydłużenia czasu podróży. Świetną alternatywą dla coraz bardziej zakorkowanych miast może być komunikacja kolejowa.

W przypadku Jaworzna utrudnieniem w codziennym korzystaniu z pociągu jest stosunkowo duże oddalenie dworca szczakowskiego od centrum miasta, stanowiącego punkt przesiadkowy z dzielnic peryferyjnych, przez które przebiega główna oś komunikacyjna miasta ze wschodu na zachód (Kraków—Katowice), pokrywająca się z przebiegiem drogi krajowej nr 79. Rozwiązaniem tego problemu ma być budowa Miejskiego Centrum Integracji Transportu, w ramach którego ma się odbyć kompleksowa modernizacja placu przed dworcem kolejowym, przystanku autobusowego i peronów. Nowy plac dworcowy ma umożliwić wygodne przesiadanie się między różnymi środkami transportu. Dworzec w Szczakowej ma stać się głównym punktem w mieście obsługującym duże potoki pasażerskie linii kolejowej E-30, w tym połączenie między Krakowem i Katowicami. Podróżni będą mogli przesiąść się do pociągów, które będą pokonywać trasę do Katowic lub Krakowa szybciej niż dotychczas. Po przebudowie linii kolejowej pociągi pasażerskie będą osiągać prędkość handlową 120 km/h, a maksymalną 160 km/h. Zakładany jest co najmniej półgodzinny takt pociągów. Prędkość handlowa ma umożliwić przejazd z Katowic do Krakowa w ciągu 40 minut, tym samym podróż ze Szczakowej do Katowic ma trwać około 15 minut, natomiast do Krakowa około 25 minut. Uzyskanie takich parametrów





Wizualizacje Miejskiego
Centrum Integracji
Transportu w Szczakowej.
Źródło: materiały prasowe
Urzędu Miejskiego
w Jaworznie.



sprawi, że transport kolejowy stanie się alternatywną formą dojazdu do Katowic i Krakowa pod względem czasu i komfortu podróży⁶⁴.

Z projektu wyłączony jest sam budynek dworca kolejowego. Jego funkcje przejmie Miejskie Centrum Integracji Transportu, w którym znajdować się będzie poczekalnia z punktami gastronomicznymi, toaletami, salonikiem prasowym i automatami biletowymi. Lokalizacja projektowanego obiektu ma sprzyjać minimalizacji odległości i czasu dojścia z przystanku na perony, przy zapewnieniu ochrony przed złą pogodą i bezkolizyjności ruchu pasażerów z infrastrukturą sąsiednich ulic. Przy dworcu powstaną też nowe parkingi dla samochodów, rowerów (także wypożyczalnia rowerów), motorowerów i motocykli oraz postój taksówek. Plac dworcowy ma stać się wysokiej jakości wielofunkcyjną przestrzenią publiczną, która – dzięki zastosowanym rozwiązaniom architektonicznym – ma zachęcać do przebywania w tym miejscu⁶⁵. „To znakomita wiadomość dla Szczakowej, która dzięki temu dostanie impuls rozwojowy. Tak jak przed wiekiem kolej była czynnikiem rozwoju Szczakowej, tak teraz pojawia się szansa, że przyniesie dzielnicy zastrzyk nowej energii. Poprzez rozsądne inwestowanie gmina musi w pełni wykorzystać rodzące się nowe możliwości. Tak, aby Szczakowa na powrót stanowiła ważny punkt na komunikacyjnej mapie Jaworzna i by stała się jedną z wizytówek miasta, godnie witającą przyjezdnych”⁶⁶.

Harmonogram przyjazdów i odjazdów komunikacji miejskiej będzie dostosowany do rozkładu jazdy pociągów, umożliwiając swobodne przesiadki i minimalizując czas poświęcony na podróż. Zakup biletów kolejowych odbywał się będzie także w automatach biletowych w komunikacji miejskiej oraz na przystanku w centrum miasta.

Inwestycja zostanie sfinansowana ze środków pozyskanych przez gminę Jaworzno z Regionalnego Programu Operacyjnego Zintegrowane Inwestycje Terytorialne na lata 2014-2020. Projekt będzie realizować gmina Jaworzno i spółka Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe. Samorząd miejski zajmie się przebudową placu przed dworcem kolejowym, a PKP PLK wyremontuje perony i przejście podziemne. Planowane jest uregulowanie kwestii własności dworca, aby PKP SA mogło zbyć nieruchomość z przeznaczeniem na inne cele. Gmina Jaworzno i PKP PLK współpracują także przy modernizacji linii kolejowej E-30, łączącej Kraków z Katowicami. Prace modernizacyjne mają zostać zakończone do maja 2020 roku. Budowa centrum przesiadkowego ma zacząć się w 2018 roku, a zakończyć się przed zakończeniem przebudowy linii kolejowej.

64 Regulamin konkursu na projekt przekształcenia placu dworcowego Jaworzno Szczakowa w Miejskie Centrum Integracji Transportu (w zbiorach Muzeum Miasta Jaworzna), s. 8-9.

65 Tamże, s. 9-10.

66 T. Szymczyk, Dworzec PKP w Jaworznie Szczakowej zmieni się w Miejskie Centrum Integracji Transportu, <http://www.dziennikzachodni.pl/wiadomosci/jaworzno/a/dworzec-pkp-w-jaworznie-szczakowej-zmieni-sie-w-miejskie-centrum-integracji-transportu,11950540/>, dostęp: 12.09.2017.

- Adler A., *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984.
- Chłędowski A., *Pamiętniki. Galicja (1843-1880)*, t. 1, Kraków 1957.
- Czuma M., Mazan L., *Austriackie gadanie, czyli encyklopedia galicyjska*, Kraków 1994.
- Demel J., *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954.
- Dobrzycki B., *Rozwój sieci kolejowej w Niemczech*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8-9, s. 220-223.
- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012.
- *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.
- *Gdy do Grodziska ruszył „parochód”... Szkice z dziejów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, red. A. Stawarz, Grodzisk Mazowiecki 1990.
- Gutowski D., Węcel M., Mazan L., *160 lat kolei żelaznych Jaworzno Szczakowa—Mysłowice—Sosnowiec Maczki*, Jaworzno 2007.
- Gutowski D., *Zarys historii kolei żelaznych w Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2006, z. 10, s. 50-53.
- Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej na Górnym Śląsku*, Katowice 1990.
- Kurek J., *Kolej i tożsamość (kilka sugestii ze Śląskiem i Galicją w tle)*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 11-18.
- Kurek J., *Kolejowa edukacja. O pociągach, dworcach i zmienianym przez nie obrazie świata*, „Śląsk. Miesięcznik Społeczno-Kulturalny” 2011, nr 8, s. 28-31.
- Lijewski T., *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa 1959.
- Mazan L., *150 lat dróg żelaznych w Galicji 1847-1997*, Warszawa 1997.
- Nowakowski A., *Zarys dziejów kolei w Andrychowie (1887-2000): przyczynek do historii kolei galicyjskiej i małopolskiej*, Wadowice 2000.
- Piątkowski A., *Etapy pruskiej polityki kolejowej w XIX wieku*, „Zapiski Historyczne” 2001, t. 66, z. 4, s. 111-129.
- Pisarski M., *Koleje polskie 1842-1972*, Warszawa 1974.
- *Polskie Koleje Państwowe 1918-1928*, Warszawa 1929.
- Runicka-Leś M., *Historia Jaworzna w XIX wieku 1795-1914*, Jaworzno 2017.
- Runicka-Leś M., *Z dziejów wsi i miasta Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2008, nr 11, s. 32-38.
- Rymar M., *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855-1910*, Warszawa 2009.
- Skwarczyński J., *Rozwój sieci kolejowej pod zaborem austriackim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8-9, s. 215-219.
- Soida K., *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997.
- Ślusarczyk M., *Wpływ powstania stacji kolei żelaznej na rozwój Szczakowej jako miasta*, „Episteme” 2016, nr 33, s. 119-134.
- Śniechowski J., *Zarys rozwoju kolejnictwa polskiego w zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 8-9, s. 211-215.

- Tanel F., *Historia kolei: od lokomotyw parowych do kolei magnetycznej*, Warszawa 2008.
- Tatarczuch A., *Monografia Szczakowej*, „Zeszyty Historyczne Miasta Jaworzna” 2005, z. 9, s. 7-60.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Wilczek-Karczewska M., *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym*, „Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny” 2015, nr 1(4).
- *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012.

Wydawnictwo ukazało się staraniem działającego w Szczakowej
koła Towarzystwa Przyjaciół Miasta Jaworzna.

ISBN 978-83-65438-08-9

