



# 160 lat kolei żelaznych

Jaworzno-Szczakowa  
Mysłowice  
Sosnowiec-Maczki



160 lat  
kolei żelaznych



# 160 lat

## kolei żelaznych

**Jaworzno-Szczakowa**

**Mysłowice**

**Sosnowiec-Maczki**

**Autorzy:**  
Dariusz Gutowski, Michał Węcel, Leszek Mazan

**Redakcja:**  
Leszek Mazan

**Korekta:**  
Maria Kościuk

**Materiały ikonograficzne ze zbiorów:**  
Franciszka Ślęzaka, Muzeum w Sosnowcu, Muzeum Miasta Jaworzna, archiwów prywatnych

**Opracowanie graficzne:**  
Piotr Hrehorowicz

**Przygotowanie do druku:**  
Inter Line SC

**Druk**  
Drukarnia Archidiecezjalna w Katowicach  
ISBN 978-83-924519-2-1

© Copyright by  
Muzeum Miasta Jaworzna, Jaworzno 2007

**Wydawca:**  
Muzeum Miasta Jaworzna  
43-600 Jaworzno, ul. Poczтова 5  
Dyrektor Przemysław Dudzik

Niniejsza publikacja upamiętnia 160. rocznicę przejazdu pierwszego pociągu z Krakowa na Górny Śląsk.

Ukazała się dzięki inicjatywie Polskich Koleji Państwowych, Urzędów Miejskich w Jaworznie, Mysłowicach i Sosnowcu, Muzeum Miasta Jaworzna, Muzeum Miasta Mysłowice, Muzeum w Sosnowcu i Towarzystwu Przyjaciół Miasta Jaworzna

Komitet Organizacyjny obchodów 160-lecia kolei żelaznych  
Jaworzno-Szczakowa, Mysłowice, Sosnowiec-Maczki



Miasto Jaworzno



Miasto Sosnowiec



Miasto Mysłowice



Towarzystwo Przyjaciół  
Miasta Jaworzna



*Muzeum Miasta Jaworzna  
składa specjalne podziękowania  
za pomoc w przygotowaniu niniejszej publikacji  
dyrektorowi Muzeum w Sosnowcu Zbigniewowi Studenckiemu,  
kustoszowi Michałowi Węclowi,  
dyrektorowi Muzeum Miasta Mysłowice Adamowi Plackowskiemu  
i kustosz Helenie Witeckiej*



MUZEUM MIASTA JAWORZNA



MUZEUM W SOSNOWCU



MUZEUM MIASTA MYŚLOWICE





*Dziewiętnasty, witaj, wieku!  
Niesłychane głosisz dzieje,  
Tyś podsycał myśl w człowieku  
By wzniósł żelazne koleje (...)  
Przemysł, handel, sztuka wszelka  
Życie wezmą odtąd nowe  
A pomyślność kraju wielka  
Uwieńczy dzieła osnowę.*

*(Gazeta Krakowska 2 stycznia 1846)*



## Stacja Wielki Świat

**13** października 1847 roku na nowo wybudowanych czterech stacjach sześćdziesięciosiedmiokilometrowego odcinka Kolei Krakowsko-Górnośląskiej: w Krakowie, Krzeszowicach, Trzebini i Szczakowej po raz pierwszy w historii tych okolic rozległ się donośny, wibrujący, odbierający (w co głęboko wierzyła okoliczna ludność) krowom mleko i przyciągający pioruny z jasnego nieba dźwięk kolejowej gwizdawki.

Stało się coś wielkiego, coś czego znaczenie można było uświadomić sobie dopiero po kilku latach. Do małej, liczącej wszystkiego 500 dusz wioski w parafii jaworznickiej w Galicji Zachodniej podpłynął Wielki Świat, mówiący kilkunastoma językami, płacący w restauracji dworcowej złotymi carskimi półimperiałami, lub wysupłujący z kieszeni wyszmelcowanych chałatów ostatnie kopiejki, fenigi czy halerze na ciekawą bufetową galicyjską herbatę. Ze wszystkich czterech stron Wielkiego Świata meldowały się w Szczakowej zasapane lokomotywy, z biegiem lat, z biegiem dni o coraz bardziej obłych kształtach, wlokąc za sobą sznury podrygujących na zwrotnicach wagonów. W Wielki Świat bluzgała idąca przez Szczakową ogromna fala górnośląskiego węgla i stali, wschodniogalicyskiej żywności, rosyjskich (łódzkich) tkanin. Z Królestwa Polskiego, z rosyjskiej i galicyjskiej Ukrainy przybywała zawszonymi pociągami Ludzka Nędra — olbrzymie tłumy emigrantów, wypatrujących przez okna bliskiej już stacji Mysłowice, gdzie czekała przesiadka do Hamburga i Bremy, a stamtąd dalej — w Jeszcze Większy Świat za oceanem...

W przeoranych granicami zaborów ziemiach polskich zaczęły krążyć opowieści o Trójkacie Trzech Cesarzy, o pruskiej bucie, gigantycznych machlojkach celnych,



o jadącym z wizytą do kolejnego cara pociągu dworskim cesarza Franciszka Józefa I, którego salonkę łączyła ponoć z lokomotywą linka sygnalizacyjna przywiązana do nogi maszynisty, o samobójcach z emigranckich myślowickich baraków, o hotelu dworcowym w Szczakowej, gdzie jadący do Paryża nafciarze z Borysławia myli damom plecy szampanem (80 flaszek na wannę). W Wielki Świat i z Wielkiego Świata płynął przez przeszło pół wieku nieprzerwany strumień ludzi i złota, wynalazców i hochsztaplerów, wojskowych i artystów. Innej drogi nie było.

Kolejowa gwizdawka rychło stała się dla Górnego Śląska symbolem nowej epoki. Trzebinia, Szczakowa, Sosnowiec, Mysłowice wraz z przybyciem do miasta pierwszego „parowca” otrzymały swą własną przepustkę do grzesznej, ale bogatej Europy, w której niczym w raju dzięki gęstej sieci połączeń kolejowych — symbolu „wieku pary i elektryczności” — panować miał wieczny dobrobyt i wieczny pokój.



# Gruss von der Dreikaiserreichsecke!

*Drei-Kaiserreichs-Ecke*



Hier ist's wie in Babylon  
So ein Sprachgewirre  
Österreichisch-Deutsch- und Russische Nation  
Soldaten und Waffengeklirre  
Grenzbeamte halten Wacht  
Aus drei Kaiserreichen  
Für den Zoll – sist ja ihr Recht  
Niemand kann entweichen!  
Der Rubel, Mark und auch die Krone,  
Kopeken, Groschen sind nicht ohne –  
spiel'n überall 'ne Rolle!  
Das ist ein internationales Lieben  
Wie man es selten findet  
Man kann auch hier viel Geld ausgeben  
Das Gold wird dünn und schwindet! –  
Drei-Kaiserreichsecke weltbekannt  
Von dort wird dieser Gruss gesandt  
Wo drei Kronadler wachen!



Halt! – Was zu verzollen?

## Owsiana trakcja

Niewiele brakowało, by dźwięk kolejowej gwizdawki (wykorzystywanej później z powodzeniem na galicyjskich polskich boiskach piłkarskich) musiał ustąpić pierwszeństwa rzeniu koni, bynajmniej nie żelaznych. Pierwsza sześćsetmetrowa linia przemysłowa kolei konnej na ziemiach polskich powstała już w latach 1801–1802 łącząc w Królewskiej Hucie (obecne Chorzowie) kopalnię „Król” i hutę „Królewską”. W 1816 roku narodził się projekt linii kolei konnej łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem; zrezygnowano z jego realizacji w związku z rozbudową Kanału Kłodnickiego. Istniejąca od 1828 roku kolejowa konna linia pasażerska znana komicie zdawała egzamin w Austrii na trasie Czeskie Budziejowice — Linz. Polak Piotr Steinkeller wraz z braćmi Łubieńskimi chciał podobną wybudować między Warszawą a Krakowem. Wyliczył jednak, że by przewieźć dziennie 24 tysiące ton węgla oraz 3100 pasażerów trzeba by w ciągu roku 59 655 koni, zjadających 5 milionów 368 tysięcy szaflików owsa, którego uprawa zajęłaby 135 000 morgów.

Podobne wyliczenia przeprowadzili w Galicji i na Górnym Śląsku wysłannicy Domu Rothschildów. Wyszło, że kolejarze są tańsi, choć nie oni sami ciągną pociąg, jeno parowiec czy, jak kto woli, parostatek.

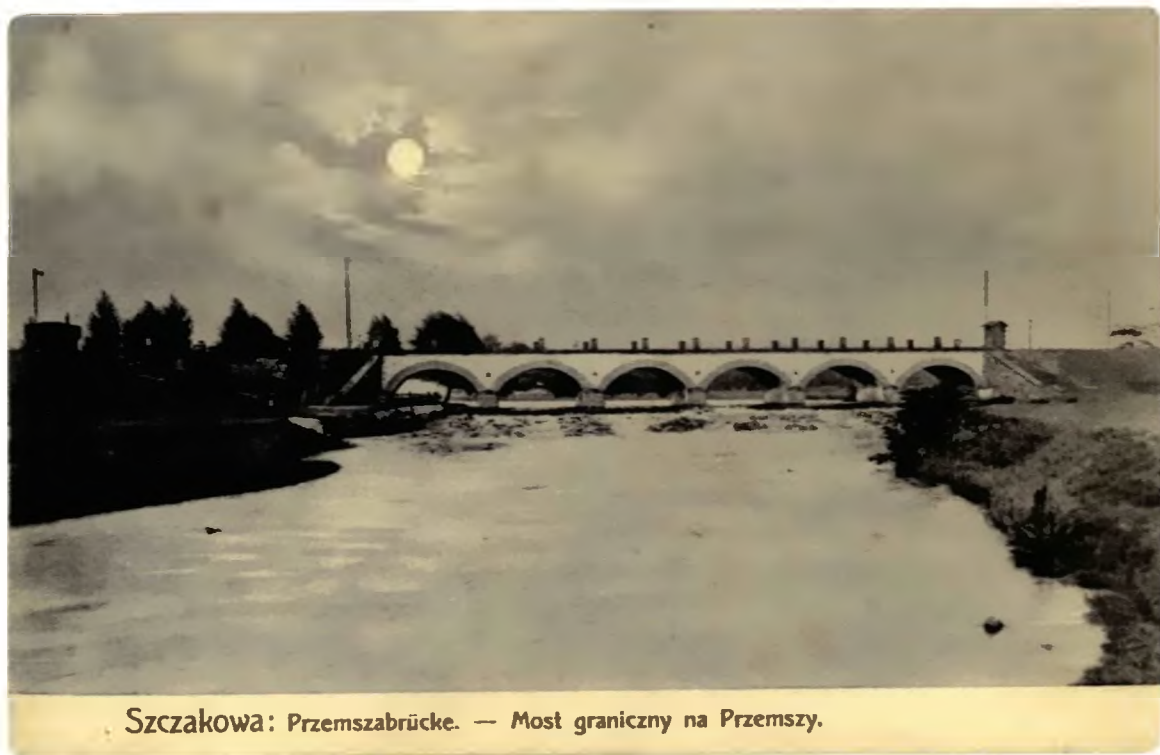




## Na granicy pod Sosnowcem

**W** 1815 roku po klęsce Napoleona Bonaparte, podczas Kongresu Wiedeńskiego dokonano nowego podziału Europy. U zbiegu Białej i Czarnej Przemszy połączyły się granice trzech państw zaborczych: Rosji, Austrii i Prus. Tereny obecnego Sosnowca (oprócz Jęzora) znalazły się w granicach Królestwa Polskiego pod panowaniem cara Rosji. Trójkąt Trzech Cesarzy, bo tak z biegiem czasu nazwano to miejsce, był nie tylko granicą państwową, ale i symbolem rozbiorów. W 1904 roku architekt miejski Stefan Byszewski zaprojektował herb Sosnowca i — na wieczną rzecz pamiątkę — uwidoczniał na nim to miejsce.

Nadgraniczne położenie wsi i osad Królestwa Polskiego stało się ważnym czynnikiem ich rozwoju. W latach 1815–1823 z inicjatywy rządu założono wiele małych kopalń odkrywkowych. Były to między innymi Feliks, Szarlotta, Pogoń, Ostra Górka. Rozwijała się również druga gałąź przemysłu — hutnictwo cynku. W 1822 roku, w pobliżu dzisiejszego Urzędu Miejskiego powstała Huta Anna, później znana jako Romania oraz Huta Ludwik w okolicach dzisiejszej ulicy Struga. Po powstaniu listopadowym w 1833 roku rozpoczęła się budowa Huty Żelaza „Henryków”, położona na terenach dzisiejszej Niwki. Dwadzieścia lat później Ignacy Niewiadomski założył w Starym Sosnowcu fabrykę nawozów sztucznych, zwanych kościarnią. W 1864 roku Gustaw von Kramsta uruchomił walcownię blachy cynkowej Emma, która swoją siedzibę miała w pobliżu węzła komunikacyjnego potocznie nazywanego obecnie „ślimakiem”.



Szczakowa: Przemszabrücke. — Most graniczny na Przemyszy.

## Pożegnania na Moście Westchnień

Według legendy, w Trójkącie Trzech Cesarzy spotkali się dworzanie władców trzech mocarstw uczestniczących w rozbiorach Polski, pijąc ze złotych kubków wodę z miejscowego źródła. Obok trzech potężnych słupów granicznych wzniesiono w 1907 roku wielką granitową wieżę Bismarcka z tarasem widokowym „na galicyjską nędzę, pruski Ordnung i azjatycką satrapię. W tym okresie powstała też popularna później nazwa trójkąta.

Trójkąt Trzech Cesarzy należał do Prus i był dla ich obywateli ogromną atrakcją turystyczną (do Galicji można było przejść bez paszportu). Na stacji w Mysłowicach wsiadały do pociągów w kierunku portów Hamburg, Brema czy Rotterdam tysiące ogromnie niespokojnych o swój los i los rodziny pozostającej w kraju poddanych cesarza Austro-Węgier i cara rosyjskiego — emigrantów do obu Ameryk. Na przełomie wieków było ich około 100 tysięcy rocznie - w tym robotnicy rolni wyjeżdżający do Saksonii, Francji i Skandynawii. Nie zawsze legalne pożegnanie z Europą odbywało się na „moście westchnień”, łączącym budynek stacji emigracyjnej z peronem emigrantów.

Po 1918 roku zburzono słupy graniczne, a wieżę Bismarcka najpierw przemianowano na Kościuszki, potem zaś wysadzono. Fragmentów granitu użyto do budowy cokołu przy wyjściu z grobów królewskich na Wawelu, przy budowie katedry pod wezwaniem Chrystusa Króla w Katowicach oraz przy budowie kościoła parafialnego Matki Boskiej Bolesnej w Mysłowicach-Brzęczkowicach.

Sosnowiec. Dworzec D. Z. W. W





## Warszawa jedzie na Śląsk

**B**rak odpowiedniego transportu stawał się z roku na rok coraz bardziej dotkliwy. Dlatego już w styczniu 1836 roku hrabia Henryk Łubieński wydał polecenie opracowania wstępnych planów technicznych i wytyczenia szczegółowego kierunku drogi kolejowej z Warszawy do kopalń w Niwce. Polecenie zrealizowane zostało ostatecznie w dwa lata później przez inżyniera Stanisława Wysockiego. Długość trasy wynosiła 307 kilometrów. Prace budowlane prowadzone były odcinkami od 1840 roku. Do Granicy linia kolejowa z Warszawy dotarła ostatecznie 1 kwietnia 1848 roku. Podróż trwała 10,5 godziny. Sam olbrzymi jak na owe czasy (230m długości) dworzec wybudowany został w stylu neorenesansowym według projektu architekta Teofila Szyllera. Swoją ostateczną formę uzyskał dopiero pod koniec XIX wieku. W pomieszczeniach dworcowych znajdowały się osobne bufety i poczekalnie dla podróżujących I, II i III klasą. Nad nimi w górnych partiach dworca znajdowały się apartamenty, w których w drodze za granicę zatrzymywali się wysocy urzędnicy państwowi. Bezpośrednio w pobliżu budynku dworca zbudowany został hotel, urząd pocztowy, koszary, kościół, cerkiew prawosławna i rzecz najważniejsza — komora celna, która swą największą rolę odegrała w latach 1848–1859, ale po wybudowaniu stacji i komory w pobliskim Sosnowcu jej znaczenie zmalało. Pomimo tego, według zachowanych sprawozdań o obrotach w 1910 roku, pobrała ona 3,8 milionów rubli cła.

Po wybuchu wojny celnej pomiędzy Rosją a Niemcami w 1877 roku na tereny obecnego Sosnowca zaczął napływać obcy kapitał. Rosja, a w niej Królestwo Polskie stanowiły ogromny rynek zbytu. Aby go opanować, a zarazem ominąć bariery celne, zagraniczni, głównie niemieccy przedsiębiorcy zakładali nowe, bądź inwestowali w już istniejące zakłady przemysłowe.



☞ ☞ Szczakowa ☞ ☞



## **Pociąg powstańczy**

W nocy z 6 na 7 lutego 1863 roku pod dowództwem Apolinarego Kurowskiego powstańcy zdobyli gmach dworca w Granicy, a w ich ręce wpadło między innymi 40 karabinów, 40 osiodłanych koni, 100 cetnarów ołowiu, spora ilość szabel, żywności, tytoniu oraz kasa rządowa z sumą ponad 600 tysięcy złotych polskich. Obeszło się bez rozlewu krwi, a oddziały rosyjskie wycofały się do Modrzejowa. Część oddziałów powstańczych specjalnie przygotowanym pociągiem udała się przez Ząbkowice i Dąbrowę do Sosnowca.

Powstańcy docenili strategiczną rolę dworca kolejowego w Granicy, a linia kolejowa po raz pierwszy na ziemiach polskich została wykorzystana do przeprowadzenia manewru wojskowego. To historyczne wydarzenie zostało upamiętnione poprzez wmurowanie w lutym 1998 roku pamiątkowej tablicy ufundowanej przez mieszkańców miasta.



SOSNOWICE.

St. D. Z. W. W.



## Sosnowiec dworcem słynący

**W** 1875 roku podjęto decyzję o budowie linii szerokotorowej z Iwanogrodu (Dębina) do Dąbrowy wraz z bocznica ze Strzemieszyc do Granicy, zwanej Droga Żelazną Iwangorodzko-Dąbrowską. Dziewięć lat później linia ta dotarła do Granicy, gdzie dla jej obsługi wybudowany został drugi dworzec kolejowy. Funkcjonowanie dwóch stacji kolejowych spowodowało dalszy rozwój miejscowości — rozbudowano kolonię domów kolejowych, rozpoczęły działalność liczne sklepy, apteka i kantor wymiany walut.

Dzięki kolei swą pozycję na mapie gospodarczej regionu umocnił i pomnożył Sosnowiec. Prawa miejskie zdobył 10 czerwca 1902 roku przede wszystkim dzięki poprowadzeniu w 1859 roku odnogi Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Żabkowic do Katowic i wybudowaniu ogromnego jak na owe czasy dworca kolejowego, wzniesionego prawdopodobnie według projektu Henryka Marconiego w stylu neoklasycystycznym. Od początku swojego istnienia stał się centralnym obiektem przyszłego miasta i był jednym z najbardziej reprezentacyjnych budynków przy trasie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. W jego zabudowaniach mieściły się między innymi pokoje gościnne i restauracja, a ze względu na nadgraniczne położenie w pobliżu wybudowano liczne hotele, banki, domy spedycyjne, kantory wymiany walut. Przejazd ze stolicy Królestwa Kongresowego, Warszawy, do Sosnowca trwał w tym czasie około ośmiu godzin.



W 1860 roku specjalnie sprowadzony architekt rosyjski A. I. Gornostajew wybudował po drugiej stronie torów kolejowych budynki komory celnej. O znaczeniu sosnowieckiej placówki może świadczyć fakt, że na początku XX wieku zatrudniała ona około 40 wysokich rangą urzędników carskich, 34 urzędników kancelaryjnych, 70 referentów i blisko 300 robotników. W samym tylko 1910 roku pobrała 7 milionów rubli cła. Przed I wojną światową bryła dworca uległa częściowo zmianie — dobudowano między innymi halę główną i nowe wejście. W latach siedemdziesiątych XX wieku wyburzono część starej zabudowy od strony północno-wschodniej i postawiono budynek ośrodka obliczeniowego PKP „Informatyka”. Wówczas zmianie uległ wystrój holu oraz peronów, powstało również przejście podziemne łączące obie strony ówczesnej ulicy Czerwonego Zagłębia (obecnie ulica 3 Maja). W 2002 roku dokonano połączenia ulic Warszawskiej i Kilińskiego w jeden handlowy pasaż, który przebiega pod sosnowieckim dworcem kolejowym. W jego pobliżu usytuowany jest pomnik najśłynniejszego sosnowiczana — Jana Kiepury.

Po 1918 roku budynki komory czasowo wykorzystywano na potrzeby Szkoły Rzemieśniczej. Ostatecznie zostały rozebrane jako bezużyteczne jeszcze przed wybuchem II wojny światowej.



*Granica.  
Personenbahnhof.*



## **Zostanie po nas złom żelazny...**

Po zakończeniu I wojny światowej granica pomiędzy Austrią i Rosją przestała istnieć, sens nazwy „Granica” i znaczenie samej miejscowości stanął pod znakiem zapytania. Przejściowo nosiła nazwę Uroczysko, w 1925 roku otrzymała nazwę Maczki.

We wrześniu 1939 roku podczas bombardowania zniszczeniu uległ budynek dworca kolei szerokotorowej.

Po II światowej Maczki weszły w skład gminy olkusko-siewierskiej powiatu będzińskiego. W 1955 roku uzyskały status gromady, a trzy lata później zostały podniesione do rangi osiedla. W 1975 roku w wyniku reformy administracyjnej zostały włączone do Sosnowca, a nazwy jej byłych kolonii: Wodociągi, Cieśle, Wągródka, Stare Maczki noszą teraz tylko ulice.

A sławna w całej Europie wschodniej komora celna w Granicy? Przed i po II wojnie światowej jej budynek wykorzystywany był na potrzeby szkolnictwa. Miały w nim swoją siedzibę Liceum Mechaniczne, a następnie Zasadnicza Szkoła Zawodowa przeniesiona w latach siedemdziesiątych XX wieku do Zagórza. Obecnie historyczny budynek jest zdewastowany i niewykorzystany. Czeką na swą szansę.

...a w ciągu doby w historycznej Granicy — Maczkach zatrzymuje się zaledwie kilka pociągów osobowych. Z roku na rok coraz mniej pasażerów pamięta o dawnej sławie i symbolice stacji, do której jak ulał pasuje wiersz Tadeusza Borowskiego:

*„Zostanie po nas złom żelazny  
i cichy, drwiący śmiech pokoleń...”*

Szczakowa

Fabryka szkła Szczakowa



Dworzec kolejowy Szczakowa



Kościół

Pomnik gruźwaldski 1410—1910



Szkoła

Pomnik cesarza Franciszka Józefa I



### **Pierwszy pan zawiadowca**

Pierwszym znanym z nazwiska zawiadowcą stacji Sosnowiec był Fryderyk Olex. Pierwszym inspektorem komory celnej był Polak — Onufry Karpowicz. Jednak po powstaniu styczniowym kierownictwa wszystkich nadgranicznych komór celnych zostały wymienione i obsadzone przez Rosjan.

### **Pan komendant i „Niewolnica zmysłów”**

Na początku 1919 roku swoją przygodę z Sosnowcem na dworcu kolejowym rozpoczęła Apolonia Chałupiec (późniejsza gwiazda Hollywood) znana bardziej jako Pola Negri. Artystka została zatrzymana podczas podróży z Warszawy do Berlina, wioząc nie zgłoszoną do odprawy celnej kopię swojego pierwszego filmu „Niewolnica zmysłów”. W ten sposób poznała komendanta sosnowieckiej policji — Eugeniusza hrabiego Dąbskiego. Przypadkowa znajomość dość niespodziewanie zakończyła się małżeństwem. 5 listopada 1919 roku Pola Negri poślubiła w kościele Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny hrabiego Dąbskiego i wraz z małżonkiem oraz jego matką zamieszkała przy ulicy Kołłątaja 6. Pobyt Poli Negri w Sosnowcu trwał zaledwie kilka miesięcy, jako że w 1920 roku opuściła ona go na zawsze.





## **Mysłowice to brzmi dumnie!**

**S**iedemdziesiątych tysięcy dzisiaj Mysłowice to dawna osada rolniczo-rybacka z przewagą hodowców bydła i rybaków, zwłaszcza tych ostatnich licznych ze względu na okoliczne stawy i rzekę Przemszę. Było to miasto prywatne, początkowo na prawie polskim, a następnie niemieckim. W ciągu wieków wielokrotnie zmieniali się właściciele Mysłowic. Byli nimi książęta — Otton z Pilicy, Aleksander Turzo, ród Salomonów, Kamińscy, Lipsy, Mieroszewscy, a od 1839 roku Maria Winckler, żona pruskiego przemysłowca.

Pierwsza wzmianka o Mysłowicach pochodzi z 1241 roku, kiedy miasteczko zostało spalone przez Tatarów. Od 1339 roku, kiedy Kazimierz Wielki zrzekł się zwierzchnictwa nad księstwami śląskimi, Górny Śląsk, a więc i Mysłowice weszły w skład czeskiej monarchii Luksemburgów. W 1526 roku władzę nad tą ziemią przejęli Habsburgowie, którzy władali Górnym Śląskiem do 1763 roku, kiedy to Śląsk, a więc i ziemia myśłowicka znalazły się we władaniu państwa pruskiego i pozostały w nim aż do 1922 roku. Weszły wtedy w skład Niepodległej Rzeczypospolitej. Mysłowice wywalczyły to sobie „krwią i blizną” — były jednym z najsilniejszych ośrodków walk o wyzwolenie narodowe. Właśnie tu wybuchło pierwsze powstanie śląskie.

Lata okupacji hitlerowskiej zapisały się w dziejach Mysłowic czarnymi zgłoskami. W mieście utworzono liczne obozy pracy, między innymi przy kopalni „Mysłowice”, „Wesoła” („Fürstengrube”). Najtragiczniejszy był los więźniów „Tymczasowego Więzienia Policyjnego” zwanego obozem myśłowickim, który funkcjonował również po wyzwoleniu miasta spod okupacji hitlerowskiej, ale wtedy prowadzony był przez polskie władze komunistyczne do połowy 1947 roku.



### **Miasto świętego Jana**

Założycielem lub pierwszym właścicielem Mysłowic był nieznany nam bliżej Mysł lub Mysław. Herb Mysłowic, to „W błękitnym polu głowa świętego Jana Chrzciciela z zamkniętymi oczami, z włosami czarnymi i takim samym zarostem pełnym; twarz barwy naturalnej”. 4 listopada 2000 roku Bullą papieską Jana Pawła II (Karol Wojtyła) Święty Jan Chrzciciel został patronem Mysłowic. Wydarzenie upamiętnia kapliczka pod wezwaniem Świętego Jana Chrzciciela przy ulicy Grunwaldzkiej. Na rynku miasta znajduje się fontanna z wyobrażeniem świętego.





## Wszystkie drogi prowadzą do Szczakowej

Jak można przypuszczać, nie wszystkie z 500 osób zamieszkujących w połowie XIX wieku Szczakową były zadowolone z budowy linii kolejowej Kraków — Mysłówice. Szczakowa — wówczas wieś parafii jaworznickiej w Galicji Zachodniej była miejscowością o bogatych tradycjach górniczych sięgających połowy XVIII wieku. Wydobyty węgiel składowano w pobliskim Jeleniu, skąd spławiano go Przemszą do składów na brzegu kazimierzowskim w Krakowie, a dalej Wisłą wysyłano w głąb kraju. Spław Przemszą odbywał się od kwietnia do października. Jeden galar wykonywał w tym czasie 14 kursów. Gdy nadbiegła droga żelazna, znaczenie tego transportu zmalało, a z czasem zanikło.



## Kto ma w głowie olej — ten idzie na kolej!

**K**olej żelazna — tłumaczono na Górnym Śląsku na kursach dla przyszłych kolejarzy — składa się z dwóch zasadniczych elementów: pociągu ciągniętego przez lokomotywę oraz toru, który nadaje pociągowi odpowiedni kierunek ruchu. Oba te elementy powstały i rozwijały się niezależnie od siebie.

Zalety toru jako drogi transportowej dostrzeżono już w starożytności stosując na przykład wykute w kamiennych płytach koleiny o szerokości 200 mm i głębokości 70–150 mm, w których toczyły się koła wozów. W XV–XVI wieku w Niemczech, dla ułatwienia wywozu węgla i rudy z kopalń stosowano tor szynowy z drewnianych belek. W 1603 roku w angielskiej kopalni w Leicestershire zastosowano okucie drewnianych szyn żeliwnym pasem. W XVIII wieku powstał tor szynowy żeliwny, a następnie stalowy o przekroju szyny podobnym do obecnego.

Decydującą rolę w rozwoju dróg kolejowych odegrał jednak silnik parowy zastosowany do napędu lokomotywy. Pierwszą lokomotywę o napędzie parowym zbudował Richard Trevithick w Południowej Walii w latach 1802–1804. W początkach XIX wieku nad zbudowaniem lokomotywy pracowali także William Hedley, John Blenkinsop, John Ericson, Timothy Hackworth, George i Robert Stephensonowie i inni.

W 1825 roku otwarto w północnej Anglii w zagłębiu węglowym Durham ze Stockton on Tees do Darlington pierwszą kolej użytku publicznego korzystającą z lokomotywy. Linia posiadała aż trzy rodzaje napędu: parowozowy, linowy i konny. Lokomotywy używano do przewozów towarowych, natomiast przewozy pasażerskie wykonywano przy użyciu trakcji konnej wspomaganej przez linową.



*Granica*  
Peron stacyjny



W 1830 roku otwarto linię kolejową Liverpool-Manchester. Była to pierwsza kolej użytku publicznego obsługiwana wyłącznie trakcją parową. Pierwsze linie kolejowe poza Anglią oddano do eksploatacji w USA (rok 1830, pierwszy odcinek kolei Baltimore–Ohio; we Francji w 1832 roku, w Belgii i Niemczech w 1835 roku, w Rosji i Austrii w 1837 roku, we Włoszech w 1839 roku, w Danii i Szwajcarii w 1844 roku.

Potem już poszło, a właściwie pojechało. Nie trzeba było wiele czasu, by instytucja kolei stała się potęgą, zaś jej pracownicy — prawdziwą arystokracją robotniczą. Wymagano od nich umiejętności, odpowiedzialności i dyscypliny, ale płace były nie-  
złe i — niezależnie od rejonu Europy — wypłacane w terminie. Stąd już tylko krok do powszechnej później opinii: — Kto ma w głowie olej — ten idzie na kolej

*Grenzverkehr an der Dreikaiserreichsecke bei Mysłowitz.*

zabralioz!



## Wyciąg po skarby Górnego Śląska, Krakowa i...Odessy

**W** latach trzydziestych XIX wieku przemysłowcy pruscy wznowili starania celem wybudowania linii kolejowej na Śląsku. Budowa dróg żelaznych biegnących przez środkową Europę na wschód była już wtedy praktycznie rzecz biorąc, przesądzona, pozostawała kwestia: kto pierwszy? Zwycięzca wyciągu po śląski węgiel i stal mógł liczyć na ogromne zyski, pomnażane jeszcze eksportem oddalonej o zaledwie sto kilometrów soli wielickiej i bocheńskiej. W poprzek wszystkim projektom leżał jednak ostatni niepodległy — przynajmniej formalnie, niestabilny politycznie (czego biznes bardzo nie lubi) — skrawek polskiej ziemi, kaprys Kongresu Wiedeńskiego — Rzeczpospolita Krakowska. Rezydujący w Krakowie ambasadorzy Austrii, Prus i Rosji pilnie dbali o podział swych wpływów i interesów, najczęściej na zasadzie psa ogrodnika: Ja nic z tego mieć nie będę, ale ty też nie! W rezultacie pierwsze koncepcje prowadzenia linii kolejowej z 1829 roku nie uwzględniały Krakowa. „Stalowy rumak” otrzymał zezwolenie na wjazd pod Wawel pod naciskiem galicyjskich kół gospodarczych. Wolne Miasto Kraków zdecydowanie ciążyło gospodarczo w stronę Warszawy, a południowe tereny Królestwa Polskiego znajdowały w Krakowie znakomity ośrodek wymiany towarowej. Równocześnie o połączenie z tym ośrodkiem coraz energiczniej upominała się stolica Galicji — wielki i zamożny Lwów. Swoje zrobiły także intensywne starania Senatu Wolnego Miasta Krakowa. Oczekiwana „stabilność polityczną” zapewniło okrutne stłumienie przez Austriaków w 1846 roku rewolucji krakowskiej, likwidacja Rzeczpospolitej Krakowskiej i włączenie jej do czarno-żółtej monarchii.





Odrzucono koncepcję „okrężną”: z Wiednia przez tzw. austriacki Śląsk, prawym brzegiem Wisły przez Zator, Skawinę, Podgórze do Bochni z odgałęzieniem do Dworów (port węglowy na Wiśle), Wieliczki i Niepołomic (port solny). Biegnąca z południa droga żelazna (nadano jej imię zidiociałego cesarza Austrii Ferdynanda Dobrotliwego) miała — jak początkowo planowano — w Bieruniu Nowym spotkać się z nadbiegającą od zachodu (Wrocław) Koleją Górnośląską i od wschodu Koleją Krakowsko-Górnośląską oraz z północną Koleją Warszawsko-Wiedeńską. Tym samym Prusy, zachodnie Niemcy i Belgia uzyskiwały bezcenną dla gospodarki możliwość połączeń kolejowych z Adriatykiem i Bliskim Wschodem, a po wybudowaniu trasy z Krakowa do Lwowa i Kijowa, nawet poprzez Odesę — z Morzem Czarnym.





## Parowiec wyrusza do Prus

To wszystko jednak miało dopiero nastąpić. Na razie, jako pierwsze powstało Towarzystwo Kolei Górnośląskiej. Drugim Towarzystwem, które rozpoczęło budowę i eksploatację linii kolejowej na Śląsku była Kolej Wilhelma: pierwszy odcinek z Kędzierzyna do Raciborza oddano do eksploatacji 1 stycznia 1846 roku, a 1 września 1848 roku kolej dotarła do Bohumina.

W Galicji pierwszą zrealizowaną inwestycją była Kolej Krakowsko-Górnośląska. W 1840 roku senat Wolnego Miasta Krakowa zwrócił się do przemysłowca Piotra Steinkellera z propozycją sfinansowania budowy linii kolejowej łączącej Kraków ze Śląskiem. Steinkeller, zaangażowany w budowę Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej ze stolicy Królestwa Polskiego do Niwki w Zagłębiu Dąbrowskim, nie przyjął oferty współpracy. Kolejną propozycję złożono Towarzystwu Kolei Górnośląskiej, które budowało właśnie pierwszą na ziemiach polskich kolej z Wrocławia do Bierunia — pierwszy odcinek tej kolei z Wrocławia do Oławy długości 26 km otwarto uroczystie 1 maja 1842 roku, a zamiast do Bierunia kolej ostatecznie doprowadzono 3 października 1846 roku do Mysłowic. 24 lutego 1844 roku przyjęto projekt umowy między specjalną komisją senatu Wolnego Miasta Krakowa, a delegacją Towarzystwa Kolei Górnośląskiej. Powołano do życia Towarzystwo Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej. 1 marca 1844 roku senat krakowski wydał koncesję na budowę jednotorowej linii z Krakowa przez Krzeszowice, Chrzanów, Jaworzno, Jeleń i Dzieńkowice do granicy pruskiej. Ukończenie budowy planowano wiosną 1847 roku. W kwietniu 1844 roku rozpoczęto wytyczanie linii od granicy pruskiej do Krakowa. Jesienią tegoż roku do Krakowa przyjechał Stanisław Wysocki — projektant, budowniczy i admi-



nistrator Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej reprezentujący także rząd Królestwa Polskiego. W projektach senatu Wolnego Miasta Krakowa nie przewidywano pierwotnie połączenia ze sobą tych kolei. Wysocki nakłonił jednak senat do korekty trasy Kolei Krakowsko-Górnośląskiej. Przyjęto, że stacją graniczną Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej będzie zamiast Niwki rejon wsi Maczki, a Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej — Szczakowa. Następnie przedstawiciele krakowskiego senatu wraz z Wysockim udali się do Wrocławia. Tam Dyrekcja Kolei Krakowsko-Górnośląskiej po pewnych wahaniach ustąpiła, a 21 maja 1845 roku walne zgromadzenie akcjonariuszy we Wrocławiu zatwierdziło zmianę przebiegu trasy. Budowa ruszyła wiosną 1845 roku. Szyny wyprodukowane w Królewskiej Hucie — obecnie Chorzów na Górnym Śląsku, układano na podkładach dębowych. Na trasie Kraków — granica austriacko-pruska w Słupnej planowano budowę czterech stacji: w Krakowie, Krzeszowicach, Trzebini i Szczakowej. Jesienią 1847 roku cała linia była już gotowa.

Już we wrześniu trasę pokonywały pociągi robocze, natomiast uroczyste otwarcie 67-kilometrowej linii wyznaczono na dzień 13 października 1847 roku. Tego dnia „w obecności licznie zgromadzonej publiczności, po przemówieniu biskupa L. Łętowskiego, administratora ówczesnej diecezji Krakowsko-Kieleckiej i po błogosławieństwie pierwszej lokomotywy, ze znaczną ilością wagonów pasażerskich (pojazdowych) i towarowych (transportowych) punktualnie z uderzeniem godziny pół do dziesiątej pierwszy parowiec krakowski wyruszył szczęśliwie do Prus”.

Reporterzy, którzy podjęli szlachetne ryzyko udziału w tej dziewiczej podróży donosili potem w gazetach, że taka przejażdżka okrutnie wzmacza apetyt. Stąd każdy podróżny ze Szczakowej czy Krzeszowic zabierał z sobą do pociągu obowiązkowo jajka na twardo i kurczaka w bułce — oczywiście owiniętego w gazetę.





## Globalna wioska

**Z**mierzający w kierunku Mysłowic pierwszy pociąg ciągnięty przez parowóz zbudowany był w berlińskiej fabryce Augusta Borsiga, a nosił nazwę „Kraków”. Charakterystyczne dla pierwszych lat kolejnictwa było bowiem nadawanie imion lokomotywowi na wzór okrętów morskich. Zresztą lokomotywa była wówczas nie tylko obiektem wielkiego zainteresowania, ale także maszyną bardzo kosztowną. Nie wiemy, ile kosztował „Kraków”, ale sąsiednie Towarzystwo Kolei Górnośląskiej podobne maszyny kupowało po 12 tysięcy talarów pruskich, co stanowiło równowartość około 400 koni. Początkowo ruch odbywał się w pociągach mieszanych towarowo-osobowych. Między Krakowem a Mysłowicami kursowały dwie pary pociągów. Z Krakowa do Mysłowic pociągi wyjeżdżały o godzinie 9.30 i 16.50, natomiast z Mysłowic do Krakowa o godzinie 6.00 i 16.15. 18 kwietnia 1848 roku wprowadzono nowy rozkład jazdy, przewidujący kursowanie trzech par pociągów, ale obowiązywał on tylko do 15 maja tegoż roku.





## „Koroniarz” jedzie do Galicji

„Obudziwszy się blisko Granicy i dojeżdżając do stacji tego nazwiska, wyrzależem z wagonu i rzućilem okiem na okolice: piaski, piaski, piaski...

Po oddaniu paszportu na stacji Granica, wysiadając spostrzegłem, że byłem umorusany jak węglarz: jest to zwykle los osób udających się z Warszawy wprost do Granicy mających ten przywilej, że dostają wagon tuż za maszyną. Bardzo naturalnie, że poprosilem „szwajcara”, aby mi pokazał pokoik, gdzie bym mógł się umyć. Odmówił wręcz, tłumacząc się, że podobnego przybytku dla mężczyzn na tej stacji nie ma wcale (...)

W Granicy kawa niezła, podają ją już na zagraniczny sposób... osobno kawa, osobno śmietanka.

W Szczakowej na komorze austriackiej rewizje naszych rzeczy, a raczej parodia rewizji, mogłem być przewieźć nie wiem co (...)

W Trzebini kazano nam wysiąść i czekać na pociąg z Wiednia. Gdy nadszedł za ledwie nas popakowano, tak było wszędzie pełno. Nie lubię siedzieć ściśnięty, ale cóż było robić; pocieszałem się myślą, że do Krakowa nie tak daleko. Miałem ochotę studiować okolicę tym bardziej, że w stronie południowej widziałem rysujące się na widnokręgu Beskidy, ale siedząc w środku, niewiele mogłem zobaczyć. Żeby czymś czas zająć, a zarazem dopełnić obowiązku turysty, który powinien wszystko oglądać, dobyłem zza rękawiczki bilet na jazdę kupiony w Granicy i zacząłem obracać go na wszystkie strony; z zdziwieniem zauważyłem, że nie ma na nim wydrukowanej ceny!”

Józef Bliziński, warszawski pisarz i dziennikarz, 1860



15 kwietnia 1848 roku uruchomiono połączenie Szczakowa — Granica (obecnie Sosnowiec Maczki) dając w ten sposób możliwość podróżowania koleją do Warszawy (podróż ze Szczakowej do Warszawy trwała prawie 11 godzin natomiast przejazd z Krakowa do Warszawy wymagał noclegu w Granicy lub Szczakowej). W 1848 roku ze stacji Szczakowa można było ponadto dojechać do Wrocławia przez Mysłowice i Opole, do Berlina z przesiadką we Wrocławiu, do Hamburga, Hanoweru i Aachen z przesiadką w Berlinie, do Poznania i Szczecina przez Berlin oraz do Wiednia przez Mysłowice, Katowice, Kędzierzyn, Racibórz, Chałupki i Bohumin. Podróżnym marzyły się wojaże do Madrytu, Paryża, a nawet Londynu. „Minister, który by wynalazł sposób połączenia Londynu via Paryż z Krakowem koleją żelazną większą zyska sławę niż wódz, który wygra bitwę” — emocjonowały się galicyjskie gazety.

Stary, dobry świat zaczął zamieniać się w globalną wioskę.





## Proszę wsiadać, drzwi zamykać!

Początkowo podróżni mogli korzystać z wagonów I, II, III, a potem również IV klasy (na PKP III klasa przetrwała do 1956 roku). Wagony klasy I i II były urządzone nadzwyczaj elegancko (nazywano je „bokówkami” lub „boczniakami”), i otoczone ogromnym sentymentem kursowały na polskich kolejach do lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku. Z przedziału do przedziału przechodziło się po stopniu biegnącym wzdłuż całego wagonu. Drugi równie popularny typ wagonów, zwany później potocznie „teksasami” charakteryzowało wejście znajdujące się na odkrytych pomostach czołowych.

Pierwsze wagony osobowe przypominały dyliżanse. Bilety sprzedawano tylko na miejsca siedzące. Zajmowanie miejsc w wagonach odbywało się według wskazań sygnałów dźwiękowych. Po usłyszeniu pierwszego sygnału wsiadano do wagonów, po drugim sygnale obsługa pociągu zamykała przedziały na klucz, choć z czasem tego zaniechano, a po trzecim sygnale pociąg ruszał. Bilety oddawano konduktorowi zaraz po zajęciu miejsca w przedziale albo na przedostatniej stacji. Kolej Krakowsko-Górnośląska, podobnie jak inne drogi żelazne, w pierwszych latach eksploatacji oferowała podróżnym przewóz na platformach powozów konnych.

W późniejszych latach wprowadzono IV klasę o bardzo niskim standardzie podróżowania. W 1849 roku Kolej Krakowsko-Górnośląska dysponowała ośmioma lokomotywami z fabryki A. Borsig w Berlinie. Były to 4 lokomotywy dla pociągów osobowych nazwane „Kraków”, „Oświęcim”, „Lwów”, „Tarnów” i 4 maszyny dla pociągów mieszanych (osobowo-towarowych) i towarowych nazwane: „Podgórze”, „Rzeszów”, „Przemyśl” i „Dniestr”. Dla porównania: Kolej Warszawsko-Wiedeńska obsługująca ruch z Warszawy do Granicy i Łowicza posiadała wówczas 43 parowozy.





Sala buletu w Granicy.

## Co można było robić w I klasie

„Bokówki” — obecnie rzadkość nawet w muzeach kolejnictwa, znamy choćby z filmowej wersji „Lalki” Bolesława Prusa — w wagonie I klasy na trasie Warszawa — Kraków pan Wokulski odkrył dwulicowość panny Izabeli Łęckiej, pozwalającej sobie buszować po zawartości dekoltu. Zamożni poddani cara lub cesarza Austro-Węgier, przemysłowcy i arystokracja korzystali prawie wyłącznie z pierwszej klasy. Oficer, który chciałby podróżować trzecią (o czwartej nie mógł nawet pomyśleć) naraziłby się na dochodzenia dyscyplinarne i sąd honorowy.

Z czterech takich luksusowych wagonów formowano od kwietnia 1895 roku tak zwany „blitz” — pociąg błyskawiczny, najczęściej ekstraordynaryjny, czyli niekoniecznie będący w rozkładzie jazdy. „Blitz”, ku oburzeniu oszczędnych obywateli Galicji, często wynajmowała sobie na trasie Granica — Kraków (ale bywało, że i Granica — Lwów czy Wiedeń) złota młodzież z Królestwa Polskiego, pragnąca w spokoju wypalić cygaro, zakończyć partyjkę wista czy odpocząć w mniejszym gronie przed szaloną, balową nocą pod Wawelem.

Parowóz osobowy z tego okresu w stanie gotowym do drogi ważył około 16–17 ton, do tego dochodził tender z zapasem wody i paliwa (drewna) o łącznej masie około 8,5 tony. Maszyny rozwijały prędkość do 30 km/h.

Konstrukcja wagonów osobowych do połowy lat pięćdziesiątych XIX wieku zwanych powozami była w większości drewniana. Jedynie widły maźnicze, zestawy koło-

Pozdrowienie z Szczakowėj  
Gruss aus Szczakowa

Dworzec kolejowe - Bahnhof



we, resory, okucia ramy podwozia i niektóre elementy były wykonane z żelaza. Trwałość wagonów wynosiła zaledwie kilka lat. Pierwsze pociągi nie miały hamowanych wagonów. Hamulec zamontowany był na tendrze, później także na parowozie.

W połowie lat pięćdziesiątych XIX wieku wprowadzono hamulce ręczne na niektórych wagonach. Na sygnał gwizdawki parowozowej obsługa pociągu zaciągała korby hamulca. Pierwsze klocki hamulcowe były drewniane; w latach sześćdziesiątych XIX wieku pojawiły się i są stosowane do dziś klocki żeliwne. W latach siedemdziesiątych XIX wieku odsetek wagonów osobowych z hamulcem wynosił około 20%, w latach 80. wzrósł do 35% (w tym czasie hamulce miało 20% wagonów towarowych). W latach dziewięćdziesiątych XIX wieku hamulce posiadało około 40% wagonów osobowych i nadal zaledwie 20% wagonów towarowych. W 1910 roku przeciętny ciężar pociągu osobowego wynosił około 200 ton, a pociągu towarowego około 650 ton.

Tak było aż do jesieni 1914 roku. Już w pierwszych miesiącach pierwszej wojny światowej idealny dotąd porządek, panujący na kolejach galicyjskich, przestał istnieć. Na potrzeby wojska odkomenderowano znacznie więcej taboru niż wymagała mobilizacja i transporty na front. W celu „ujednolicenia pracy kolei w okresie mobilizacji” żaden pociąg nie mógł przekraczać maksymalnej prędkości dozwolonej dla „najwolniejszego pociągu jadącego najgorszym torem”. Średnia szybkość eszelonów, określana w planach operacyjnych na 30–35 km/godz., w praktyce rzadko była dotrzymywana, zwłaszcza, że inne zarządzenie obligeowało do zapewnienia żołnierzom co 6 godzin jedzenia na stacjach, chociaż w wagonach znajdowały się kuchnie polowe.





## Zboczenie pod Szczakową

Pociągi galicyjskie były, jak na ówczesne czasy, stosunkowo szybkie. W 1914 roku podróż z Krakowa do Wiednia (413 km) pociągiem pospiesznym trwała 6 godzin 52 minuty (pociąg IC Sobieski według rozkładu jazdy z 1998 roku pokonywał tę trasę zaledwie kilka minut krócej). 15 września 1861 roku pierwszy pociąg z Krakowa wjechał do Lwowa. Obsługiwał Kolej Rządową Wschodnią imienia Arcyksięcia Karola Ludwika (brata Franciszka Józefa I, który go z duszy i serca nie cierpiał). Linia Kraków — Mysłowice została 1 stycznia 1851 roku wykupiona przez rząd austriacki. Po siedmiu latach, w 1858 roku sprzedano ją Towarzystwu Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. W rękach prywatnych pozostała do 1906 roku.

1 marca 1856 roku stolica Małopolski uzyskała bezpośrednie połączenie z Wiedniem przez Trzebinę, Oświęcim, Działoszyn i Bohumin. Krakowski „Czas” pisał o „dziewięćmiłowym zboczeniu od Koźła ku Szczakowej”. „Dzięki owemu zboczeniu i z powodu oszczędzonej straty czasu podróż z Krakowa do Wiednia staje się prostą przejażdżką, którą odbyć można w niespełna piętnastu godzinach, a dodawszy do tego wewnętrzne urządzenie wagonów, przebieżenie tak znacznych odległości przybiera pozór spaceru”.

Odtąd w drodze do stolicy Austrii nie trzeba było przejeżdżać przez terytorium Prus. Ale wszyscy jadący do Rosji (w tym czterokrotnie Franciszek Józef I) Szczakowej ominąć nie mogli. Przez dziesiątki lat utrzymywały się w Galicji legendy o kolejarzach obdarowywanych przez cesarza złotymi lub srebrnymi zegarkami marki Roskopf Patent. A obiegowy dowcip na pytanie: co to jest galicyjska kolej? Odpowiadał: — Jest to urządzenie do regulowania zegarków.





### **Niech żyje Cesarz!**

Każdy pociąg osobowy — niezależnie od kierunku, z którego przybywał — musiał osobiście witać na peronie dworca w Szczakowej naczelnik stacji lub jego zastępcę, przy szpadzie i w pełnej gali mundurowej. Nikt bowiem nie mógł wykluczyć, że w składzie pociągu nie znajdzie się nagle salonka, a w niej któryś z członków austriackiego Domu Panującego — może nawet Najjaśniejszy Pan? Kolejarze galicyjscy pamiętali piekło, jakie rozszalało się nad głową naczelnika stacji, który — zupełnie zaskoczony — wyszedł witać następcę tronu Austro-Węgier arcyksięcia Franciszka Ferdynanda bez białych rękawiczek!

W tym samym roku 1856 Kolej Północna kupiła kopalnię węgla w Jaworznie, co wiązało się z koniecznością doprowadzenia tam linii kolei przemysłowej. Do końca lat pięćdziesiątych XIX wieku stacja Szczakowa obsługiwała ruch graniczny nie tylko między Austrią a Prusami i Rosją, ale także między Prusami i Rosją ponieważ Rosja nie miała kolejowego przejścia granicznego z Prusami. Pasażerowie oraz przedsiębiorcy kierujący towary z Królestwa Polskiego do Prus i odwrotnie musieli korzystać z trasy Granica-Szczakowa-Mysłowice. Sytuacja uległa zmianie po wybudowaniu w 1859 roku bezpośredniego połączenia rosyjsko-pruskiego z Ząbkowic do Szopienic przez Dąbrowę, Będzin i Sosnowiec oraz w 1862 roku po otwarciu Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej. Wpłynęło to w znacznym stopniu na zmniejszenie znaczenia stacji Szczakowa i Granica.

Dworzec kolejowy — Bahnhof Szczakowa.

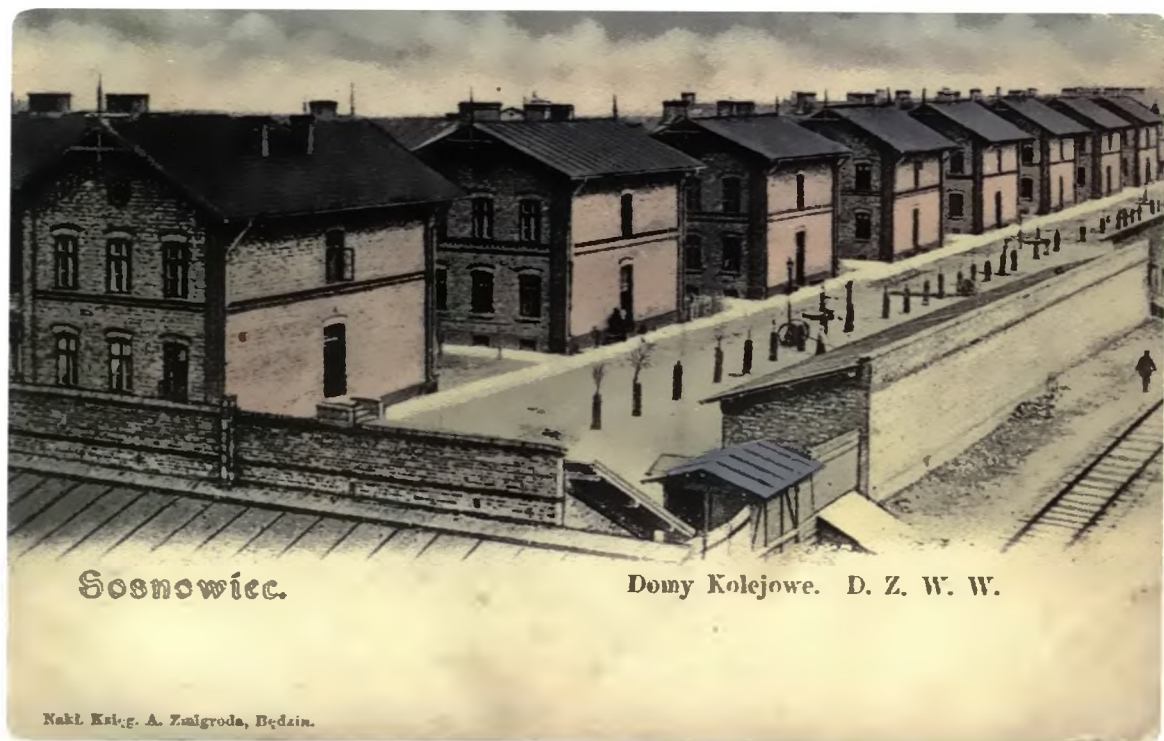
17.4.08



## **Nie ma nic piękniejszego, niż dworzec w Szczakowej...**

**S**tacja Szczakowa, jak każda stacja graniczna posiadała zabudowania służące nie tylko obsłudze podróżnych, ale także posterunek celny i składy towarowe. W budynku stacyjnym obok pomieszczeń służbowych, mieściły się kasy biletowe, poczekalnie I, II i III klasy wraz z punktami gastronomicznymi, pomieszczenia służące odprawie celnej i paszportowej oraz poczta i biuro telegrafu, który wzdłuż kolei poprowadzono na rozkaz cesarza w 1848 roku. Za odpowiednią opłatą korzystali z niego także podróżni. W celu zapewnienia odpowiedniej obsługi trakcyjnej wybudowano parowozownię. Budynki z końca lat czterdziestych XIX wieku nie zachowały się niestety do dziś.

W szczakowskiej parowozowni zwanej kiedyś ogrzewalnią (niestety nie doczekała naszych czasów), stacjonowały zarówno lokomotywy towarowe, jak i osobowe. Przed 1914 rokiem znajdowały się tam między innymi lokomotywy typu 429 — na PKP oznaczone serią Ol 12 (jedyne zachowane w kraju egzemplarze tej serii znajduje się w skansenie w Chabówce). Do dzisiaj przetrwał dworzec z 1870 roku, magazyn, budynki mieszkalne dla pracowników oraz wiekowa wodna wieża ciśnień.



Sosnowiec.

Domy Kolejowe. D. Z. W. W.

Nakł. Księ. A. Zmłroda, Będzin.



## **Stalin bez zupy**

8 stycznia 1913 roku na peron dworca kolejowego w Szczakowej wysiadł podany cara Mikołaja II Józef Wissarionowicz Stalin. Poszedł do bufetu i zażądał zupy. Otrzymał ją dopiero wtedy, gdy trzeci dzwonek sygnalizował już odjazd pociągu do Krakowa. Przyszły przywódca światowego proletariatu, wściekły i głodny, musiał z posiłku zrezygnować.

Lenin, usłyszawszy o tym, uświadomił Stalinowi, że nie można liczyć na specjalne fawory w Galicji posługując się na przykład w restauracji językiem rosyjskim — przeciwnie, można zostać bez zupy. Stalin zapamiętał jednak ten afront i skargę na personel szczakowskiego dworca powtórzył w listopadzie 1941 roku w Moskwie ambasadorowi rządu emigracyjnemu RP w Moskwie Stanisławowi Kotowi.

Wszystko wskazuje, że musiał być wtedy, w 1913 roku, okrutnie głodny.



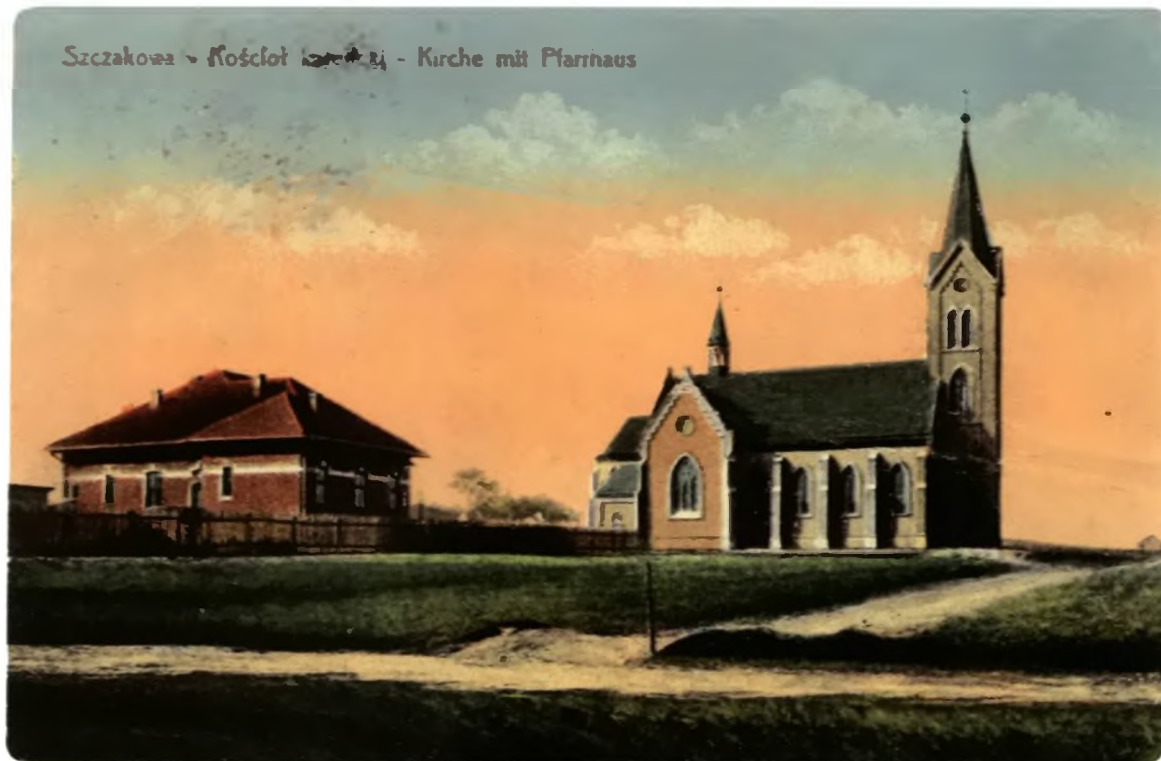
## Górnośląscy kolejarze

**G**dy w roku 1918 wybuchła Niepodległość i trzeba było na powrót skleić ziemie polskie w jeden organizm państwowy, najpoważniejszym po języku elementem integrującym okazała się kolej, choć jej kłopoty były ogromne. Po państwach zaborczych Polska odziedziczyła ponad 150 typów parowozów, co utrudniało zarówno ich właściwą eksploatację jak i naprawy. Dopiero w 1920 roku zapoczątkowano rozdział poszczególnych serii między dyrekcje i parowozownie, rozmieszczając je tam, gdzie były najlepiej znane przed 1914 rokiem. Koleje odrodzonej Polski (przedsiębiorstwo PKP powołano oficjalnie dopiero w 1926 roku) oprócz sieci dróg żelaznych, infrastruktury i taboru odziedziczyły po zaborcach fachowe i zdyscyplinowane kadry, świadome swoich obowiązków jak również praw.

W połowie lat dwudziestych w parowozowni Szczakowa pracowało ponad 250 kolejarzy. To oni mieli odbudować ze zniszczeń wojennych i zmodernizować zarówno drogi żelazne, jak i infrastrukturę kolejową, lokomotywy i wagony. Trudności potęgował fakt, iż na kolejach austriackich, w odróżnieniu od kolei niemieckich i rosyjskich, ruch pociągów odbywał się lewostronnie, sygnał „wolna droga” na semaforach miał kolor biały, a nie zielony jak na innych kolejach, wagony wyposażone były w hamulce zespolone próżniowe zamiast ciśnieniowych używanych na ziemiach dawnych zaborów pruskiego i rosyjskiego. Prace nad wprowadzeniem ruchu prawostronnego na linii Szczakowa — Kraków trwały do 1941 roku.

W 1923 roku w Szczakowej do trzech kolejowych związków zawodowych należało 594 pracowników.

Szczakowa - Kościół ~~katolicki~~ - Kirche mit Pfarrhaus



## Do Krakowa w 75 minut

**W** 1921 roku wybudowano bocznice kolejową ze stacji Szczakowa do kopalni węgla Jan Kanty w Niedzieliskach. Kopalnie węgla regionu jaworznickiego swoją egzystencję opierały na dostawach dla kolei. Przed 1914 rokiem odbiorcą 85% tutejszego węgla była kolej. Po 1918 roku poziom ten spadł do 45–50% wydobywania wobec konkurencji węgla z Zagłębia Górnośląskiego i Dąbrowskiego. W 1928 roku dobudowano drugi tor na odcinku Szczakowa — Trzebinia, a 11 lat później zbudowano dwunastokilometrową linię Szczakowa — Bukowno. Według rozkładu jazdy pociągów z 1930 roku podróż ze Szczakowej do Krakowa pociągiem pospiesznym trwała około 75 minut (dziś około 60 minut), a pociągiem osobowym około 85 minut (dziś około 65 minut). Ze Szczakowej do Katowic w 1930 roku podróż pociągiem osobowym trwała od 30 do niespełna 40 minut (w przypadku postoju w Jęzorze) — dziś również około 30 minut; pociąg pospieszny pokonywał ten odcinek w ciągu 28 minut, dziś po 75 latach w ciągu 31 minut! Po klęsce wrześniowej 1939 roku równoległe z usuwaniem szkód wojennych Niemcy przystąpili do szeroko zakrojonego planu modernizacji urządzeń kolejowych w celu usprawnienia transportu dla potrzeb wojny. Zbudowano między innymi nową lokomotywnię, która pełni swoją funkcję do dziś. W 1943 roku przez Szczakową poprowadzono dalekosiężny kabel telefoniczny z Wrocławia do Krakowa. Do inwestycji kolejowych hitlerowcy wykorzystywali więźniów i jeńców wojennych zgromadzonych w czterech szczakowskich obozach. Niemcy bezwzględnie tłumili wszelkie przejawy oporu — na przykład w styczniu 1942 roku powieszono w sąsiedztwie stacji Szczakowa 21 kolejarzy.





W 1945 roku część linii kolejowych ze wschodu na Śląsk znalazła się w dyspozycji radzieckich władz wojskowych. Polskie władze zmuszone były przebudować na szerokość 1524 mm dwa tory linii Kraków — Szczakowa — Mysłowice — Katowice. Sytuacja taka trwała do 1949 roku. Po drugiej wojnie światowej stacja została gruntownie przebudowana i zmodernizowana. Po 1945 roku, podobnie jak przed wojną, stacja Szczakowa znalazła się w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, natomiast od 1953 roku w Katowicach, a ściślej w Stalinogrodzie.



## Nie zapominać o Jaworznie!

**O**d 1956 roku Szczakowa jest jedną z dzielnic miasta Jaworzna. I choćby dlatego wypada wspomnieć, iż także w Jaworznie funkcjonowała niewielka stacja kolejowa z parowozownią dysponującą w 1939 roku dziewięcioma maszynami. W 1959 roku zelektryfikowano odcinek Katowice — Szczakowa — Kraków Płaszów oraz Szczakowa — Katowice, ale pierwsze elektrowozy przekazano lokomotywni Jaworzno-Szczakowa dopiero w 1982 roku.

Kolej żelazna przyczyniła się do rozwoju gospodarczego Szczakowej. Powstały tu między innymi fabryka cementu, huta szkła, garbarnia oraz kilkanaście mniejszych zakładów przemysłowych. W lipcu 1954 roku utworzono kopalnię piasku „Szczakowa” wchodzącą w skład Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego. Oddano do eksploatacji między innymi dwutorową magistralę z Jęzora do Szczakowej długości 7,4 km.

Dzięki kolejom żelaznym przemysł miał zapewniony rynek zbytu, dopływ surowców oraz siły roboczej. Przemysł mógł się rozwijać korzystając z działalności kolei, natomiast kolej funkcjonowała dzięki przemysłowi.

Obecnie stacja Jaworzno-Szczakowa jest siedzibą Zakładu Przewozów Towarowych i dużą — niestety wykorzystywaną w niewielkim stopniu — stacją rozrządową; znajdują się tu również trzy sekcje Zakładu Taboru w Łazach (eksploatacji taboru trakcyjnego oraz napraw taboru trakcyjnego i wagonowego oraz sekcja zasilania elektroenergetycznego spółki PKP Energetyka). Ponadto Szczakowa jest siedzibą firmy PCC Rail — jednego z największych licencjonowanych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce.







## Postłowie

**160** lat od dnia, gdy do Szczakowej wjechał od wschodu ów pierwszy „parowiec” o dumnej nazwie „Kraków” na peronie dworca kolejowego w Szczakowej drzemie Historia i paru zawianych kandydatów na pasażerów. Pusto. Smutno. Przybywających czy przejeżdżających tędy VIP-ów nie wita pan naczelnik w paradnym mundurze i przy szpadkie. W dworcowym rozkładzie jazdy nie znajdziesz połączenia z Brukselą... Europa nie szuka już sama Szczakowej; to Szczakowa, dzielnica Jaworzna — stara się skutecznie przypominać Europie, jak wiele zawdzięcza ona małej, kiedyś nadgranicznej gminie. I robi wszystko, by wykorzystać swą nową, może pierwszą od 160 lat, prawdziwie europejską szansę. Opiekę nad tą ludzką pamięcią winni jesteśmy nie tylko Europie. Także — a może przede wszystkim — sobie samym.

Tekst: Leszek Mazan, Michał Węcel i Dariusz Gutowski, który swe opracowanie opatrzył dedykacją — *Dedykuję ten tekst jako wyraz szacunku wszystkim, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do budowy i rozwoju kolei żelaznych w naszym regionie, dawnym i obecnym pracownikom kolei. Osobiście doświadczyłem trudu kolejarskiej pracy między innymi wtedy, gdy jako osiemnastolatek pracowałem w turnusie po 300 godzin miesięcznie. Dziś podzielam pogląd, iż praca polskiego kolejarza w dalszym ciągu jest niedoceniana.* Pod tymi słowami podpisują się współautorzy.

Szczególne podziękowania za cenne wskazówki i informacje autorzy oraz Muzeum Miasta Jaworzna składają pani Helenie Witeckiej — kustoszowi Muzeum Miasta Mysłowic.

Fabryka Sody — Soda-Fabrik Szczakowa.



### **Ważniejsza literatura**

A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984.

M. Czuma, L. Mazan. *Austriackie gadanie, czyli encyklopedia galicyjska*, Kraków 1994.

J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Kraków 1954.

L. Mazan, *150 lat dróg żelaznych w Galicji 1847–1997*, Warszawa 1997.

M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.

Kantor wymiany pieniędzy w Granicy, stacja Kol. War.-Wied.

ГРАНИЦА.



ГРАНИЦА.

Comptoir de change à la gare de Granica, station de chemin de fer Vars.-Vien.

## Spis treści

|   |    |
|---|----|
| Stacja Wielki Świat                                   | 11 |
| Na granicy pod Sosnowcem                              | 17 |
| Warszawa jedzie na Śląsk                              | 21 |
| Sosnowiec dworcem słynący                             | 25 |
| Zostanie po nas złom żelazny...                       | 29 |
| Mysłowice to brzmi dumnie!                            | 33 |
| Wszystkie drogi prowadzą do Szczakowej                | 37 |
| Kto ma w głowie olej — ten idzie na kolej!            | 38 |
| Wyścig po skarby Górnego Śląska, Krakowa i...Odessy   | 43 |
| Parowiec wyrusza do Prus                              | 47 |
| Globalna wioska                                       | 51 |
| Proszę wsiadać, drzwi zamykać!                        | 57 |
| Zboczenie pod Szczakową                               | 63 |
| Nie ma nic piękniejszego, niż dworzec w Szczakowej... | 67 |
| Górnośląscy kolejarze                                 | 71 |
| Do Krakowa w 75 minut                                 | 73 |
| Nie zapominać o Jaworznie!                            | 77 |
| Posłowie  | 79 |



**Wydawca:**  
**Muzeum Miasta Jaworzna**  
**43-600 Jaworzno, ul. Pocztowa 5**  
**Dyrektor Przemysław Dudzik**



MUZEUM MIASTA JAWORZNA

ISBN 978-83-924519-2-1