

1 MARCA MINIE 160 LAT OD URUCHOMIENIA LINII KOLEJOWEJ DO WIEDNIA PRZEZ OŚWIĘCIM I CHEŁMEK



Tłumy mieszkańców Oświęcimia i Chełmka witaty 1 marca 1856 r. pierwszy pociąg, który przejechał nowo otwartą Cesarsko-Królewską Uprzywilejowaną Koleją Północną Cesarza Ferdynanda, jedną z najstarszych dróg żelaznych w Polsce. – Pierwszy zatrzymujący się na chełmeckim dworcu pociąg należał do towarzystwa akcyjnego C.K. Uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda. Twórcą towarzystwa i inicjatorem budowy kolei był słynny i bogaty baron Salomon Rothschild – mówi Waldemar Rudyk, dyrektor Miejskiego Ośrodka Kultury Sportu i Rekreacji w Chełmku, w którym postanowiono szerzej przypomnieć o 160. rocznicy uruchomienia linii kolejowej, która zmieniła oblicze Chełmka i innych miejscowości leżących przy tej trasie.

– Kolej to temat, który zawsze fascynował wiele osób – dodaje szef chełmeckiej placówki. Nie ukrywa, że sam jest wielkim fanem kolejowej historii.

Z pomocą armii

Pierwszy odcinek Kolei Północnej z Wiednia do Deutsch-Wagram, która docelowo miała połączyć stolicę cesarstwa z kopalniami soli w Wieliczce, otwarto w roku 1837. Budowa, finansowana z kredytów, wydłużała się. – Odcinek z Oświęcimia do Trzebini budowano siedem lat. Patrząc z naszej perspektywy, można powiedzieć, że tempo było imponujące – zaznacza Waldemar Rudyk. Na dworze cesarskim niecierpliwiono się jednak coraz bardziej. Problem polegał na tym, że zanim powstała nowa linia, pociągi z Wiednia do Krakowa musiały jeździć przez tereny Prus, co wydłużało czas przejazdu i narażało pasażerów na uciążliwe kontrole celne. Stąd na budowę odcinka pod Oświęcimiem przystano 2 tys. żołnierzy austriackich. Nową linią pociągi jeździły z Krakowa do Wiednia 15 godzin. Na początku były to dwa składy dziennie.

Skok cywilizacyjny

Budowa linii miała wpływ na rozwój cywilizacyjny leżących przy niej miejscowości, w tym Chełmka. – Przed jej powstaniem był niezbyt bogatą galicyjską wsią – zaznacza Waldemar Rudyk. Jego zdaniem, gdyby nie było Kolei Północnej, to do Chełmka nie przybyłby Bata. Rozwój miasteczka widać także na mapach. Linię wybudowano na odludziu. Dzisiaj przecina Chełmek na połowę. Jest stałym i integralnym elementem krajobrazu miasteczka i okolicy. Część mieszkańców znalazła ponadto pracę na kolei, co przed drugą wojną światową bardzo intratnym zajęciem. Podobny skok cywilizacyjny nastąpił w Oświęcimiu. W drugiej połowie XIX w. stał się on ważnym węzłem kolejowym. Zbiegły się tutaj trzy ważne linie. Obok wspomnianej Cesarsko-Królewskiej była to linia pruska prowadząca z Wrocławia (uruchomiona w 1864 r.) przez Katowice do Mysłowic i dalej do Oświęcimia oraz tzw. państwowa Karola Ludwika z Oświęcimia do Podgórza Krakowa (1884). Dodać trzeba, że linia i dworzec powstały na terenach ówczesnej Brzezinki. O randze węzła „Oświęcim” świadczy również okazały jak na tamte czasy gmach dworcowy. Dokładna data jego budowy nie jest znana, ale było to w drugiej połowie XIX w. Dworzec składał się z trzech części – parterowej z poczekalnią oraz dwóch większych budynków administracyjnych. W sąsiedztwie powstała parowozownia.

Wizyta cesarza

Z koleją związane jest także jedno z ważniejszych wydarzeń w historii miasta w XIX w. 19 września 1880 r. na dworzec w Oświęcimiu przyjechał pociąg z samym Cesarzem Ferdynandem. W ten sposób Najjaśniejszy Pan postanowił spotkać się ze swoimi poddanymi z okazji obchodów złotego jubileuszu swoich urodzin. Na oświęcimskim dworcu powitało go kilkanaście tysięcy ludzi. W czasach największego rozkwitu przed drugą wojną światową z koleją w Oświęcimiu było związanych nawet 1000 ludzi. Na przelocie XIX i XX wieku dla części najbardziej niezbędnych pracowników kolej wybudowała osiedle, które ciągnęło się od istniejącej obecnie stacji benzynowej przy Galerii Niwa aż do dawnej cynkowni, czyli obecnego supermarketu budowlanego. Było to sześć dużych kamienic. Te od strony północnej nazywane były „czynszowymi”, dalej były „pruskie” i „cynkowe”. Z czasem powstała szkoła, ośrodek zdrowia. – Kolejarem było się z dziadka na ojca, z ojca na syna – podkreśla Jan Tobiasz, którego dziadkowie i ojciec byli kolejarzami. Podobnych rodzin kolejarskich było więcej. – Pociągi przyjeżdżały pełne i odjeżdżały pełne ludzi – podkreśla. Ostatni pociąg z Katowic przyjeżdżał o ok. 2 w nocy. O 4 rano wyjeżdżał już pierwszy. Życie tętniło także na tzw. stacji, czyli w okolicach dzisiejszego dworca, ulic Powstańców Śląskich, Wyzwolenia i Dworcowej.

Spotkanie na dworcu w Chełmku

Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji 3 marca o godz. 18 na chełmeckim dworcu organizuje spotkanie pod hasłem: Chełmek Fabryka. 160 lat na kolejowym szlaku. Organizatorzy zapowiadają, że będzie to impreza łącząca prezentacje różnych artystów. Specjalny projekt muzyczny pt. „High Fall” przygotował na tę okazję Wawrzyniec Wróblewski. Z kolei Berta Cebrat zaprezentuje swoje wizualizacje. A Organizatorzy zapowiadają także dworcową strefę fotografii, pamiątek i kolejowych znalezisk. Swoimi zbiorami pochwalać się przy tej okazji: Piotr „lwo” Cebrat, Piotr Tarczyński, Paweł Waligóra, Aldona Kruk, Karolina Gorczyńska, Martyna Paluchiewicz-Łabaj, Mirek Saturnus, Mirosław Wawrzyniak, Roman Stopa, Jacek Krawczyk, Rafał Matyja, Gerard Matyja, Kamil Szyjka. Swoją kolekcję udostępni również MOKSiR. Stara tablica A Wśród pamiątek z pewnością uwagę przyciągnie duża, stara tablica z nazwą dworca Chełmek Fabryka. Według dyrektora MOKSiR Waldemara Rudyka, może ona pochodzić z lat 50. ubiegłego wieku. Będzie też świetnie zachowana dachówka z dawnego budynku chełmeckiego dworca wyprodukowana w cegielni parowej w Łagiewnikach, telefon kolejowy i wiele innych eksponatów związanych z koleją. (BOK)

Czytaj więcej: <http://www.gazetakrakowska.pl/wiadomosci/malopolska-zachodnia/a/cesarska-kolej-otworzyla-nowy-rozdzial-historii-chelmka-i-oswiecimia,9439712/>