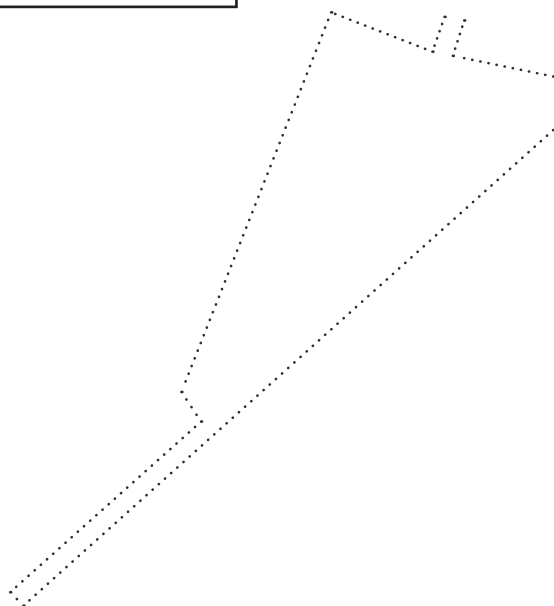




Spacerownik
po Chrzanowie
- „Szlak kolei”



CENTRUM
CYFROWE
projekt: polska



OTWARTE
ZABYTKI

TYTUŁ: Spacerownik po Chrzanowie – „Szlak kolei”

AUTORZY: Krzysztof Brandys, Aleksandra Czucz, Daniel Jędrusko, Jarosław Sęk

OPRACOWANIE REDAKCYJNE I KOREKTA: Marcin Grabski (www.mesem.pl)

PROJEKT GRAFICZNY: vividstudio.pl

WYDAWCA:  **CENTRUM
CYFROWÉ**
projekt: polska®

Warszawa 2016



Publikacja jest dostępna na licencji **Creative Commons Uznanie Autorstwa 4.0 Polska**

  pewne prawa zastrzeżone na rzecz autorów i Centrum Cyfrowego Projekt: Polska. Pełna treść licencji jest dostępna na stronie creativecommons.org/licenses/by/3.0/pl. Zezwala się na dowolne wykorzystywanie treści publikacji pod warunkiem wskazania autorów oraz podania informacji o licencji.

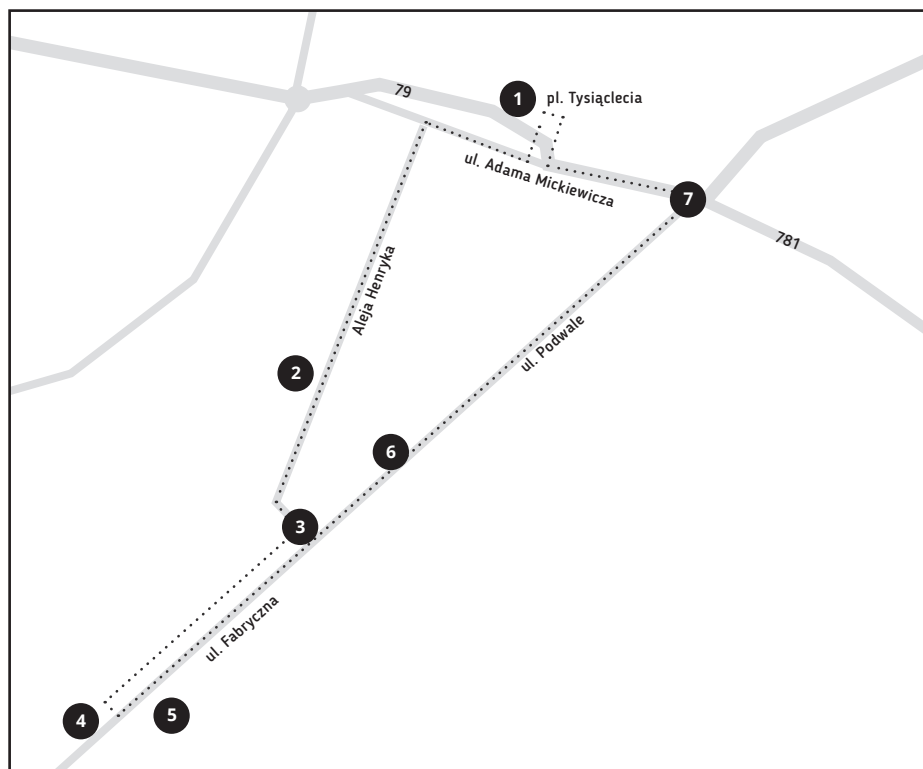
PUBLIKACJA DOSTĘPNA POD ADRESEM: <http://centrumcyfrowe.pl/otwarte-zabytki-spacerowniki/>

Projekt dofinansowany przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego w ramach programu Kultura Dostępna.

**Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.**

**[KULTURA
DOSTĘPNA]**

„Szlak kolei” to trasa turystyczna po Chrzanowie, przybliżająca historię kolei na ziemi chrzanowskiej i przywołująca wspomnienia o Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce „Fablok”. W czasie wędrówki odkrywamy zabytki i interesujące miejsca znajdujące się w okolicy, poznajemy również ich historię i ciekawostki z nimi związane.



Początek i koniec trasy – parowóz „Rys” na placu Tysiąclecia

1



„Szlak kolei” rozpoczyna się w pobliżu placu Tysiąclecia przy parowozie „Rys” ①. Lokomotywa stojąca obok budynku Miejskiego Ośrodka Kultury, Sportu i Rekreacji w Chrzanowie to parowóz wąskotorowy, tendrzak, produkowany w Polsce w latach 1946–1951, przeznaczony do pracy głównie na kolejach leśnych i przemysłowych, o prześwicie toru 600/750/760/785 milimetrów. Po zakończeniu drugiej wojny światowej – wobec ogromnych zniszczeń, jakich doznała Polska przez działania wojenne – wzrosło zapotrzebowanie na lekkie parowozy wąskotorowe dla kolejek budowlanych i przemysłowych. Polowe kolejki budowlane znalazły zastosowanie przy odgruzowywaniu dużych miast, między innymi Warszawy, Wrocławia, Grudziądza, Gdańska. W tej sytuacji Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, dysponująca dokumentacją budowlanych w 1940 roku parowozów Riesa, przystąpiła w 1946 roku do budowy parowozów tego typu z wprowadzeniem pewnych zmian konstrukcyjnych, nadając nowemu typowi fabrycznemu nazwę „Rys”. W latach 1946–1951 wyprodukowano łącznie 166 sztuk parowozów w odmianie „Rys” i 18 sztuk w odmianie „Rys-R”. Maksymalna prędkość parowozu wynosiła 20 kilometrów na godzinę. Parowóz mógł ciągnąć skład o masie 240 ton z prędkością 10 kilometrów na godzinę po prostym poziomym torze.

2



Stojący w Chrzanowie przy placu Tysiąclecia parowóz ma numer 1713 i powstał w 1946 roku w chrzanowskiej fabryce. Pracował między innymi w cukrowniach Mątwy (1946) i Kruszwica (1951). Miastu Chrzanów został przekazany przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie na zasadzie użyczenia.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: hala sportowo-widowiskowa, budynek Miejskiego Ośrodka Kultury, Sportu i Rekreacji, tablica upamiętniająca Synagogę Wielką, kościół pw. Matki Bożej Różańcowej, Pomnik Zwycięstwa i Wolności na placu Tysiąclecia.

Następnie idąc ulicą Władysława Broniewskiego, kierujemy się na południe i skręcamy w prawo w ulicę Krakowską, aby Rynkiem i ulicą Adama Mickiewicza dotrzeć do Alei Henryka. Wędrując Aleją Henryka, docieramy do ulicy Siennej. Na rogu tych dwóch ulic, od strony ulicy Stara Huta, przebiegał tor linii 126 ② do Jaworzna Szczakowej. Długość całej linii wynosiła 32,528 kilometra. Otwarcie odcinka Bołęcina-Chrzanów-Jaworzno nastąpiło 27 października 1900 roku. Zamknięcie ruchu z Chrzanowa do Jaworzna przypadło na 1983 rok. W 2008 roku można było jeszcze zobaczyć budynek drożnika umiejscowiony na rogu Alei Henryka i ulicy Siennej, gdzie znajdował się



przejazd kolejowy. Obecnie nie ma już po nim śladu. Jedyne pozostałości świadczące o istnieniu w tym miejscu toru kolejowego to obniżenie terenu biegnące wzdłuż ulicy Siennej, fragment wału i dwa przyczółki kamiennego wiaduktu znajdującego się nad ulicą Stara Huta. Za budynkiem dzisiejszego marketu Netto w latach 1931–1940 znajdował się przystanek osobowy „Chrzanów Aleja Henryka”, przy którego peronie zatrzymywała się większość pociągów kursujących między Szczakową i Bołęcinem.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: zabytkowe kamienice w Rynku, kościół i parafia św. Mikołaja, szkoła (dawna „dwójka”), park Miejski, Lamus Dworski, budynki sądu i Urzędu Miejskiego, budynek Towarzystwa Zaliczkowego, Dom Rzemiosła, budynek Urzędu Stanu Cywilnego, szkoła (dawna „trójka”), kino „Zorza” (obecnie sklep Biedronka).

Udając się dalej na południe Aleją Henryka, przecinamy ulicę Stara Huta i wchodzimy kładką naziemną na stację kolejową „Chrzanów” ❸. Kolej, która dotarła do Chrzanowa w 1856 roku, jest fragmentem trasy Kraków–Wiedeń („uprzywilejowanej kolei żelaznej północnej cesarza Ferdynanda”). Powstał wówczas, ważny do dziś w komunikacji międzynarodowej, węzeł w Trzebini, gdzie od nitki wschód–zachód na

trasie Lwów–Kraków–Trzebinia–Katowice–Berlin odchodzi południowa nitka przez Chrzanów do Wiednia. Stacja „Chrzanów” była jedynym przystankiem dla pociągów towarowych. Budynek stacji kolejowej był typowym przykładem budownictwa kolejowego ówczesnej Galicji: czerwona cegła z kamieniarskimi elementami i dwuspadowy dach naczółkowy. Niedaleko dworca znajdowały się parterowe magazyny z rampą. Stację wzniesiono po południowej stronie torów, łącząc ją z miastem metalową kładką. Do 1981 roku „Chrzanów” była stacją węzłową o znaczeniu ponadprzeciętnym, od której tory rozchodziły się w czterech kierunkach: do Trzebini i Oświęcimia (linia nr 93) oraz na Bołecin i Jaworzno Szczakową (linia nr 126). Do dziś linia nr 126 zachowała się szczątkowo: po odcinku do Jaworzna pozostały fragmenty nasypu, wiaduktu kolejowego, pozostałości podtorza i nieliczne budynki, które niegdyś pełniły funkcję kolejową, patrząc zaś w kierunku stacji Bołecin, przejezdna jest linia tylko do stacji Płaza, dalej tory są już rozebrane.

Niestety, obecnie dworzec jest negatywną wizytówką miasta. Zamknięty dla podróżnych, pomalowany przez wandalę, z dnia na dzień niszczeje. Po latach świetności, kiedy na stacji wysiadały tłumy robotników udających się do położonej nieopodal Fabryki Lokomotyw „Fablok”, pozostały jedynie tory, napis na budynku dworca i kładka łącząca dworzec z miastem.

Podczas drugiej wojny światowej stacja nosiła nazwę „Krenau”. Obecnie jest nazywana nieoficjalnie „Chrzanów Główny”, „Chrzanów Stary” lub „Chrzanów Fablok” (choć poprawna nazwa stacji to po prostu „Chrzanów” – w odróżnieniu od przystanku osobowego „Chrzanów Śródmieście”).

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: kamieniołom Morskie Oko.

4



Ze stacji „Chrzanów” udajemy się dalej na południe, aby ulicą Fabryczną dojść do dawnej siedziby Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce „Fablok” ④. Statut spółki pod nazwą „Fabryka Lokomotyw w Polsce SA” został zatwierdzony przez ministra przemysłu i handlu oraz ministra skarbu 22 maja 1919 roku. Rok później podpisano umowę z rządem na dostawę lokomotyw, a także zmieniono nazwę na „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce SA. Zakłady w Chrzanowie”. Od początku działalności „Fablok” podjął współpracę techniczną z austriacką firmą Steg i z uczelniami technicznymi, głównie Uniwersytetem Warszawskim. Zatrudniano wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowników.

W latach 1921–1924 zbudowano wydziały montażowy i mechaniczny oraz kuźnię. Siódmego kwietnia 1924 roku przekazano PKP pierwszą wyprodukowaną lokomotywę (był to parowóz serii Tr21), a 5 listopada 1925 roku wykonano setną maszynę. Przed wojną firma bardzo dbała o warunki bytowe i rozwój społeczno-kulturalny swoich pracowników. To dla nich wybudowano w Kolonii Rospontowa 190 mieszkań i kilkadziesiąt domów. W tak zwanej Kolonii Robotniczej utworzono koedukacyjną ochronkę dla dzieci pracowników, powstało również stowarzyszenie kulturalno-oświatowe i sportowe (w 1926 roku). Zarządowi firmy nie było obojętne życie religijno-duchowe załogi, stąd w latach trzydziestych

5



XX wieku wsparcie budowy kościoła parafialnego pw. Matki Boskiej Ostrobramskiej na Rospontowej.

Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej „Fablok” został uznany za zakład zbrojeniowy. W czasie wojny fabryka nadal produkowała lokomotywy, dając pracę ponad 3,3 tysiąca osobom. „Fablok” należał do firm, które wywarły największy wpływ na miasto Chrzanów. Fabryka była nierozzerwalnie związana i utożsamiana z miastem, stając się poniekąd jego symbolem. Niestety, lata świetności „Fabloku” to już przeszłość. Postanowieniem Sądu Rejonowego dla Krakowa Śródmieścia, Wydział VIII Gospodarczy, z dnia 21 maja 2013 roku ogłoszono upadłość Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce „Fablok” SA.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: Powiatowe Centrum Edukacyjne.

Wracając ulicą Fabryczną w kierunku północnym, skręcamy w prawo, podążając za znakiem informującym o kortach tenisowych. Dochodzimy pod bramę główną stadionu Chrzanowskiego Klubu Piłkarskiego „Fablok” ⑤.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w Chrzanowie działało kilka organizacji sportowych. Stowarzyszenia te nie zaspokajały jednak zapotrzebowania mieszkańców na aktywność fizyczną. Wszystko zmieniło się po powstaniu

w Chrzanowie Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce „Fablok” SA. W 1924 roku grupa pracowników z inicjatywy Bronisława Kapeckiego założyła przy fabryce Klub Cyklistów „Strzała”, propagujący sport kolarski (jego pierwszym prezesem był Otto Cymerman). W działalność „Strzały” było zaangażowanych ponad 200 działaczy. Działalność klubu przyczyniła się do rozkwitu życia towarzyskiego pracowników fabryki, nie wszyscy jednak byli miłośnikami dwóch kółek. Stąd wśród pracowników wydziału montażowego Jerzego Bissena, Eustachego Bonieckiego i Janisława Rulińskiego zrodził się pomysł powołania klubu prowadzącego szerszą działalność sportową. Pierwsze spotkanie organizacyjne w celu utworzenia na terenie fabryki lokomotyw w Chrzanowie klubu sportowego odbyło się 26 września 1926 roku, w grudniu tego samego roku starostwo w Chrzanowie zatwierdziło statut Towarzystwa Sportowego „Fablok” (w skrócie „TSFablok”). Prezesem został dyrektor fabryki inżynier Roman Morawski. Statut TSFablok stanowił, że celem towarzystwa jest uprawianie wszystkich dyscyplin sportu i dbanie o kondycję fizyczną jego członków. Członkowie klubu (na początku mogli być nimi tylko pracownicy fabryki) dzielili się na honorowych, zwyczajnych i wspierających. Młodzież w wieku 14-18 lat mogła należeć do towarzystwa w charakterze uczestników.

Dyrekcja fabryki wydzieliła teren pod przyszłe boiska sportowe. Na apel zarządu prawie wszystkie osoby należące do towarzystwa i członkowie ich rodzin przystąpili do budowy stadionu. Zniwelowano teren, wywożąc około 3 tysięcy metrów sześciennych piasku, wybudowano i zaдрzewiono wały chroniące przed powodzią, usypano zbocze dla przyszłych trybun. Stopniowo zbudowano boisko piłkarskie i lekkoatletyczne. Ułożono także podkład pod tor kolarski o na-

wierzchni żuźlowej i wzniesiono kort tenisowy. Pierwszy mecz piłkarski drużyna klubowa rozegrała jesienią 1927 roku, wygrywając z Klubem Sportowym Hutnik Trzebinia 6:1. Budowę stadionu zakończono ostatecznie w 1928 roku. Uroczystie oddano wtedy do użytku boisko piłkarskie, otaczający je żuźlowy tor kolarski i boisko lekkoatletyczne. W 1928 roku, po dokonaniu zmian w statucie, rozszerzono zakres działalności towarzystwa. Obok prowadzenia działalności sportowej klub miał także szerzyć kulturę i oświatę wśród pracowników fabryki (również tych, którzy nie należeli do towarzystwa). Zmieniono nazwę na „Towarzystwo Sportowo-Oświatowe Fablok w Chrzanowie” (w skrócie „TS-O”), które przetrwało do 1939 roku. Miernikiem rozwoju towarzystwa były liczba sekcji i członków biorących udział w zajęciach oraz uzyskiwane wyniki. W 1939 roku TS-O prowadziło czternaście sekcji, które powstawały w następującej kolejności: piłki nożnej, kolarska, tenisowa, świetlicowa, biblioteczna, oświatowa, dramatyczna, szachowa, pingpongowa, narciarska, strzelniczo-łucznicza, kajakowa, muzyczna, hokejowa.

Wybuch drugiej wojny światowej wstrzymał działalność i dalszy rozwój towarzystwa. Klub urządził jednak konspiracyjnie zawody na peryferyjnych boiskach i placach, między innymi na Kątach, Borowcu i w Kościelcu. Podczas wojny w starciu z wrogiem zginęli niektórzy członkowie towarzystwa. Byli również tacy, którzy w czasie wojny wyjechali z Chrzanowa i zaangażowali się w walkę konspiracyjną. Członkowie TS-O pomagali także więźniom z Oświęcimia. Konspiracyjnymi kanałami przekazywali im sprzęt sportowy i ubrania. Wielu członków przechowywało w swoich domach dokumenty i materiały dotyczące działalności klubu. Spora liczba dawnych aktywistów po okupacji powróciła do towarzystwa.

Po wojnie bardzo szybko reaktywowano działalność klubu. W latach 1949–1950 działało w nim również czternaście sekcji: piłki nożnej, tenisa ziemnego, narciarska, siatkówki mężczyzn i kobiet, gimnastyczna, lekkoatletyczna, koszykówki mężczyzn, szachowa, tenisa stołowego, pływakowa, łucznicza, hokejowa i bokserska. Stopniowo jednak liczba sekcji malała, choć powstawały także nowe. Największe sukcesy odnosiły drużyny piłki nożnej i piłki ręcznej. Futbolisti Fabloku w 1971 i 1997 roku awansowali do trzeciej ligi, ale utrzymali się w niej tylko jeden sezon. Szczypiorniści na początku lat dziewięćdziesiątych zagraли sezon w ekstraklasie. Klub miał jednak coraz większe problemy finansowo-organizacyjne. Ostatecznie TS Fablok zlikwidowano w 1999 roku. Stadion przy ulicy Fabrycznej trafił w prywatne ręce. Sukcesorem towarzystwa został Chrzanowski Klub Piłkarski „Fablok”. W grudniu 2008 roku utworzono w jego miejsce Klub Piłkarski „Chrzanów”. W 2011 roku postanowiono połączyć chrzanowskie kluby (Fablok, Kościelec i Zryw Kąty) w jeden silny klub pod nazwą „Miejski Klub Sportowy Fablok Chrzanów”.

Drużyna seniorów Miejskiego Klubu Sportowego Fablok Chrzanów od sezonu 2015/2016 występuje w klasie A. Poszczególne drużyny klubu rozgrywają mecze na boisku w Chrzanowie przy ulicy Szpitalnej 78A. Stadion przy byłym zakładzie „Fablok” jest obecnie zamknięty. Po latach świetności obiektu i towarzystwa pozostała jedynie brama zdobiona napisem „CHKP Fablok Chrzanów”.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: kamieniołom Morskie Oko.

Następnie udajemy się w kierunku centrum miasta – idąc ulicą Fabryczną, dochodzimy do



ulicy Podwale. Po lewej stronie widzimy dziewiętnastowieczny wiadukt kolejowy (potocznie nazywany „Dwa Mosty”) 6. Obiekt ten – kamienna konstrukcja wiaduktu kolejowego zaprojektowanego i wybudowanego wraz z linią kolejową łączącą Kraków z Wiedniem – liczy już 160 lat (w 1856 roku oddano do użytku odcinek Trzebinia-Czechowice) i właściwie bez żadnych zmian przetrwał do dziś. Konstrukcja wiaduktu jest bardzo ciekawa, gdyż w jego formie zawierają się przejazd drogowy pod torami i mniejsze przejście dla pieszych. Ponadto na wiadukcie jest ulokowana niewielka nastawnia kolejowa (najprawdopodobniej z początku XX wieku) ze starym, ręcznym systemem zmiany zwrotnic na klucz (stąd nazwa rodzaju nastawni – nastawnia kluczowa). Patrząc na wiadukt od strony północno-zachodniej (czyli od skrzyżowania ulicy Siennej z Aleją Henryka), po lewej stronie, u góry ściany czołowej wiaduktu, dostrzeżemy tabliczkę z niezidentyfikowanym numerem i skrótem DOKP 3 (Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych 3). Opisywany wiadukt, będący jednym z kilku takich obiektów wkomponowanych w linię kolejową przecinającą miasto Chrzanów, stanowi unikat przynajmniej na skalę województwa. Jest na stałe wpisany w obraz miasta i jego układ urbanistyczny, ale także, co najważniejsze, jest bardzo ważnym miejscem dla mieszkańców – stąd jego potoczna



nazwa Dwa Mosty. Ponadto w obliczu zagrożenia wyburzenia tego wiaduktu, jak i pozostałych kamiennych przejazdów na tej linii, udało się wpisać te konstrukcje do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków i tym samym do Gminnej Ewidencji Zabytków.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: cmentarz żydowski i ofiar pierwszej wojny światowej.

Podążając cały czas ulicą Podwale, co chwilę mijamy kolejne unikatowe na skalę województwa austriackie kamienne wiadukty nad ulicami: Ignacego Krasickiego, Kałużek, 29 Listopada (dawniej ulica Kościelecka) i Krakowską. Szczególnie warte uwagi są dwa – w pełni zachowany wiadukt nad ulicą Ignacego Krasickiego, którego bryła nie zmieniła się aż do dziś, i wiadukt nad ulicą 29 Listopada, na którym w latach 1933–1940 mieścił się przystanek osobowy „Chrzanów Miasto”, wybudowany najprawdopodobniej z inicjatywy społeczności żydowskiej. Niesymetryczny układ wiaduktu od strony Starego Miasta i długie ramię jednego z przyczółków przypominają o tym, że musiał być tam ulokowany drewniany lub ziemny peron. Lokalizacja tego przystanku była bardziej dogodna dla kupców, gdyż od Rynku, gdzie prężnie handlowano, dzieliło go dokładnie 300 metrów, nie zaś

tak jak ze stacji przy ulicy Fabrycznej – ponad 1 tysiąc metrów drogi. Skręcając w lewo w ulicę Krakowską, przechodzimy pod kolejnym wiaduktem 7, o którym stało się głośno we wrześniu 2008 roku, kiedy kierowca cysterny, przewożąc 20 ton propanu-butanu, zahaczył pojazdem o prześło wiaduktu kolejowego. Gaz płonął 25 godzin. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

Zabytki i ciekawe miejsca w pobliżu i po drodze: dom mieszczański, kamienice przy ulicy Krakowskiej.

Podczas dalszej wędrowki zwraca uwagę perspektywa ulicy Krakowskiej, która prowadzi wprost do Rynku. W połowie ulicy warto spojrzeć na mieszający się z prawej strony dziewiętnastowieczny dom, który jako jeden z nielicznych przypomina, jak kilkadziesiąt lat temu w znakomitej większości wyglądała zabudowa miasta. Dochodzimy do ulicy Garncarskiej, skąd widać już Rynek. Skręcamy w prawo, kierując się ku początkowemu punktowi trasy – parowozowi „Ryś”.

