

Rozwój sieci kolejowej na polskim Śląsku Cieszyńskim w okresie międzywojennym

Podział Śląska Cieszyńskiego pomiędzy Polskę, a Czechosłowację dokonany ostatecznie w 1920 roku, okazał się dla strony polskiej wyjątkowo niekorzystny zarówno ze względów narodowościowych, politycznych, ale także gospodarczych, a także komunikacyjnych. W tym ostatnim aspekcie dotyczyło to przede wszystkim sieci kolejowej. W granicach odrodzonej Rzeczypospolitej zostały w zasadzie trzy linie kolejowe. Pierwsza z nich biegnąca od Zebrzydowic do Dziedzic i dalej w kierunku Krakowa i Lwowa miała pierwszorzędny, magistralny charakter, ale dla mieszkańców regionu miała drugorzędne znaczenie, ze względu na fakt, iż biegła przez tereny słabo zasiedlone, omijając miasta i miasteczka Śląska Cieszyńskiego. Równoległa do niej linia biegła z Cieszyna do Bielska (z odgałęzieniem w Goleszowie do Ustronia) i miała dużo ważniejsze znaczenie dla mieszkańców regionu, była jednak jednotorowa, co znacznie ograniczało jej przepustowość. Przede wszystkim brakowało sensownego połączenia pomiędzy pierwszą, a drugą linią. W pewnym stopniu taką rolę pełniła trzecia linia kolejowa w polskiej części Śląska Cieszyńskiego Dziedzice-Bielsko, jednak było to rozwiązanie niekorzystne, zwłaszcza dla mieszkańców Cieszyna czy Skoczowa, którzy, aby móc dostać się do stolicy nowego województwa śląskiego musieli podróżować kilka godzin przez Bielsko. Sam Cieszyn pod względem komunikacyjnym został zdegradowany w znacznym stopniu, gdyż główna stacja kolejowa pozostała po stronie czechosłowackiej, a rolę głównego dworca po polskiej stronie zaczął pełnić dotychczasowy dworzec w Bobrku.

Zarówno władze państwowe, jak i regionalne, przede wszystkim Urząd Wojewódzki i Sejm Śląski zdawały sobie sprawę z istniejącej niekorzystnej sytuacji komunikacyjnej. Dlatego w Wydziale Komunikacji UW w Katowicach powstały trzy specjalne działy, mające zajmować się rozwojem komunikacji w regionie. Zadaniem pierwszego z nich była budowa nowych dróg żelaznych o znaczeniu regionalnym.

Pierwsza poważna inwestycja kolejowa na Śląsku Cieszyńskim była jednak dziełem władz centralnych. Rządowi zależało na połączeniu dawnego pruskiego Śląska z siecią kolei czechosłowackich. W tym celu zdecydowano się na przedłużenie linii kolejowej z Katowic przez Żory do Pawłowic aż do linii Zebrzydowice-Dziedzice. Dzięki temu dostęp do kolei miał uzyskać Strumień, jedyne z czterech miast polskiego Śląska Cieszyńskiego, które było pozbawione tego dobrodziejstwa. Początkowo zresztą zamierzono poprowadzić linię z ominięciem miasta wprost z

Jarząbkowic do Drogomyśla. Jednak naciski władz miasta, a także, co ciekawe Ministerstwa Poczty i Telegrafów, które było zainteresowane dostępem do kolei miejscowości z placówką pocztową (a taką Strumień posiadał), spowodowały, że linię poprowadzono przez to miasto do Chybia. Stacja strumieńska została jednak ulokowana około półtora kilometra od miasta. Było to spowodowane komplikacjami natury własnościowej. Władzom zależało jak na najszybszym otwarciu linii, zwłaszcza dla ruchu towarowego, więc poprowadziły linię przez nie wymagające wykupu grunty państwowe, dawniej należące do Komory Cieszyńskiej. Budowę tej linii rozpoczęto w 1923 roku. W następnym roku, w listopadzie oddano ją do eksploatacji dla ruchu towarowego, na ten moment tymczasowego. Regularny ruch pasażerski oraz towarowy pojawił się na tej linii dokładnie rok później, w listopadzie 1925 roku.

Nowa linia, aczkolwiek ważna z punktu widzenia przewozów towarowych, nie posiadała dużego znaczenia w ruchu pasażerskim. Dlatego postulowano jej przedłużenie w kierunku Skoczowa i dalej w kierunku Wisły. Argumentów za budową tak wytrasowanej linii było wiele, począwszy od kwestii gospodarczych i społecznych, a skończywszy na aspektach rozwoju turystycznego górskich miejscowości Beskidu Śląskiego, jak Wisła, Ustroń czy Istebna. Problemy te znalazły gorących orędowników wśród lokalnych polityków ze Śląska Cieszyńskiego, zasiadających w Sejmie Śląskim, bez względu na przynależność partyjną i światopogląd. Warto podkreślić, że budowę kolei popierał zarówno chadecki poseł, ks. Brzuska, jak i działacz socjalistyczny Józef Machej. Pomysł budowy nowej kolei znalazł także orędowników wśród elit politycznych i gospodarczych na całym Górnym Śląsku. W czerwcu 1925 roku na forum Sejmu Śląskiego wojewódzki radca ds. kolejowych inż. Jan Banaszek przedstawił plan budowy linii kolejowej z Chybia do Skoczowa. Jako najważniejsze argumenty podał możliwość transportu węgla z katowickiej na cieszyńską część Śląska, a w drugą stronę transport drewna z beskidzkich lasów. Dwa miesiące później, w lipcu 1925 roku zatwierdzono pomysł budowy zarówno odcinka Chybie-Skoczów, jak i Ustroń-Wisła. Na odcinku Skoczów-Ustroń nowa linia miała wykorzystywać już istniejący odcinek torów Kolei Miast Śląskich.

Prace przy budowie odcinka z Chybia do Skoczowa ruszyły w październiku 1925 roku. Kierowali nimi inżynierowie Gissmann oraz Jan Wójcik. Inaugurację prac poprzedziła skromna uroczystość w miejscowości Pierściec, a przysłowiową łopatę wbił ówczesny wojewoda śląski Mieczysław Bilski. Plac budowy poświęcił dziekan skoczowski i jednocześnie proboszcz pierściecki ks. Sobecki. W styczniu następnego roku Ministerstwo Kolei Żelaznych wydało reskrypt, w którym dokładnie określono przebieg trasy przez Pierściec, Zaborze i Mnich. Przez cały rok 1926 trwały intensywne prace przy budowie wspomnianego odcinka, której ostateczny koszt zamknął się sumą. Ostateczne otwarcie linii nastąpiło w dniu 14 maja 1927 roku. Było ono bardzo uroczyste. Rano z Katowic specjalnym pociągiem przybył na stację w Chybiu wojewoda śląski

Michał Grażyński. Obecni byli także m.in. posłowie do parlamentu polskiego i Sejmu Śląskiego: księża Józef Londzin i E. Brzuska, Jan Szuścik, byli także obecni starostowie bielski i cieszyński (obaj pełnili honory gospodarza, gdyż nowa linia przecinała ówczesną granicę obu powiatów), a także burmistrz Cieszyna, zasłużony działacz narodowy w czasach austriackich Jan Michejda. Na początek uroczystości w kościele w Chybiu przemówił ks. Londzin, który podkreślił, że nowa linia będzie spajać oba Śląski i łączyć to, co zerwała ręka króla pruskiego Fryderyka II. Następnie zaproszeni goście ruszyli nową trasą do Skoczowa. Tam goście zostali zaproszeni do hotelu „Pod Białym Koniem”. Dalsze wydarzenia miały dramatyczny przebieg. Kiedy głos zabrał burmistrz Michejda, nagle zasłabł i zmarł na udar serca. Można rzec, że do rangi symbolu urastała śmierć jednego z najwybitniejszych Polaków w dziejach Śląska Cieszyńskiego w momencie, kiedy region ten uzyskiwał nowe połączenie z Polską i resztą polskiego Śląska.

Mimo dużych nadziei związanych z nową linią, władze wojewódzkie traktowały ją początkowo przede wszystkim jako potrzebną do przewozów towarowych. Społeczeństwo Śląska Cieszyńskiego bardzo liczyło na bezpośrednie połączenie stolicy regionu z Warszawą (takie połączenie miało m.in. Bielsko i Żywiec, co cieszyniacy uważali za krzywdzące ich miasto), jednak ostatecznie w nowym rozkładzie na odcinku Chybie-Skoczów jeździły tylko trzy pociągi pasażerskie (dwa relacji Katowice-Cieszyn i jeden Katowice-Skoczów). Przewozy towarowe były za to bardzo wzmożone, według danych z 1929 roku w ciągu doby jeździły tam ponad 20 par pociągów złożonych z samych tylko węglarek.

Tym bardziej naciskano więc na budowę odcinka do Wisły i ewentualnie dalej, w kierunku Istebnej. Początkowo planowano wytrasować nową linię od Skoczowa wzdłuż koryta rzeki Wisły, najkrótszą trasą. Podkreślano, że odcinek Ustroń-Goleszów jest w tak złym stanie technicznym, że koszt jego remontu mogą przewyższyć sumy potrzebne na budowę linii od zera na odcinku Skoczów-Ustroń. Ostatecznie władze województwa zdecydowały się na wariant przedłużenia linii z Ustronia. Pierwszy etap zakładał budowę krótkiego odcinka z ustronńskiej stacji do dzielnicy Polana, gdzie w rejonie tartaku miała powstać nowa stacja. Planowano, że pierwszy pociąg pojedzie tamtędy już w październiku 1927 roku, jednak ze względu na poważne problemy natury technicznej, przede wszystkim słabe podtorze inaugurację przesunięto na marzec 1928, kiedy to bez większego rozgłosu otwarto dla ruchu pasażerskiego nowy odcinek. Jednocześnie trwały prace nad wytyczeniem odcinka do centrum Wisły. Mimo konieczności budowy dwóch mostów przez Wisłę prace szły dużo sprawniej, niż przy wytyczaniu poprzedniego odcinka. Już 12 lipca 1929 nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linii z udziałem m.in. wojewody Grażyńskiego i wicewojewody Zygmunta Żurawskiego. Warto podkreślić, że obrzędu poświęcenia budynku dworcowego w Wiśle dokonał zarówno miejscowy pastor, jak i katolicki proboszcz z Istebnej.

Problemy natury technicznej pojawiły się jednak przy budowie kolejnego odcinka linii z

Wisły do Głębiec, mającego być etapem nigdy niezrealizowanej linii do Istebnej i dalej w kierunku południowym i zachodnim do połączenia z trasą Zwardoń-Żywiec. Odcinek miał charakter wybitnie górski, a profil spadku należał do największych w kraju. Konfiguracja terenu, która wymusiła trasowanie linii po wysokim nasypie na zboczu wzgórza przydała trasie ogromnej malowniczości związanej z koniecznością budowy dwóch wiaduktów nad dolinami górskich potoków Łabajowa i Dziehcinki. Żeby wybudować wspomniany odcinek trzeba było w niektórych miejscach wbić się na głębokość 16 metrów i wydobyć ponad 170 m sześciennych ziemi. Istniały też kłopoty natury materialnej, przede wszystkim z udzieleniem urzędowi wojewódzkiemu kredytów na realizację linii. Ostatecznie jednak po czterech latach 11 września 1933 nastąpiło uroczyste otwarcie linii, której koszt wyniósł 3,5 mln złotych. Wśród zaproszonych gości oprócz wojewody był także minister kolei Butkiewicz oraz prezes regionalnej dyrekcji kolei w Katowicach płk Otto Grosser. Chrzest bojowy linia do Wisły przeszła w 1937 roku, kiedy to w tym beskidzkim mieście odbywało się Święto Gór. Kolej uruchomiła wówczas dodatkowe pociągi, m.in. słynne luxtorpedy, które kursowały wahadłowo pomiędzy Cieszynem, a Krakowem.

Stacja w Głębcach nie miała być jednak końcową. Istniały plany przedłużenia linii dalej na południe przez przełęcz Kubalonkę i Istebną z linią Zwardoń-Żywiec. Taką inwestycję zapowiadano jeszcze w momencie oddawania do użytku odcinka z Wisły do Głębiec. Niektóre lokalne gazety pisały przy okazji, że istniały już dokładnie wytyczone plany budowy tunelu pod przełęczą (m.in. twierdzono, że wylot tunelu w Istebnej miał być w okolicy tamtejszego sanatorium). Nigdy jednak nie podjęto żadnych prac budowlanych. Prawdopodobnie na przeszkodzie stanęły względy finansowe związane z kosztownymi inwestycjami, takimi jak budowa wspomnianego tunelu i wiaduktów. Wydaje się, że ostateczny cios pomysłowi przeprowadzenia linii przez Istebną, było zajęcie przez Polskę Zaolzia, a także kilku wsi na ziemi czadeckiej i związane z tym przejście szlaków kolejowych w rejonie Czadcy. W ten sposób Cieszyn i cały Śląsk Cieszyński uzyskał połączenie kolejowe z Żywcem i Zwardoniem przez Jabłonków i Czadcę (mimo, że samej Czadcy do Polski nie przyłączono). W planach dalszego rozwoju kolei na Śląsku, sporządzonych w 1939 roku, przedłużenia linii z Głębiec przez Istebną na Żywiecczynę już nie było.

Jak już wspomniano, istotnym problemem, jaki wytworzył się po podziale Śląska w 1920 roku była komunikacyjna degradacja Cieszyna, który pozostał bez dworca kolejowego z prawdziwego zdarzenia i z jedną linią do Bielska. Władze nadolziańskiego miasta były świadome tych problemów i zabiegały zarówno u władz państwowych, jak i wojewódzkich o zmianę niekorzystnego stanu rzeczy. Z oczywistych względów włodarzom miasta, jak i zwykłym mieszkańcom zależało szczególnie na połączeniu ze stolicą województwa Katowicami, a tym samym zresztą kraju. Widziano szansę połączenia Cieszyna z dawną Koleją Północną, a następnie z

budowaną, jak wiadomo w latach dwudziestych, trasą z Żor i Pawłowic do Chybia. Na początku 1925 roku zaprojektowano odcinek z Markłowic do Zebrzydowic, przez Pogwizdów, Kaczyce i Kończyce Małe. W styczniu tegoż roku na zebraniu rady gminy Cieszyn burmistrz Jan Michejda wraz z innymi radnymi żądali przedłużenia tej linii przez Moszczenicę i Wodzisław do Rybnika, a nie jak pierwotnie planowano przez Jastrzębie, ze względu na dostęp do rybnickiego zagłębia węglowego. W lutym tego roku przygotowano projekt wytyczenia linii w terenie. Początkowo planowano zbudowanie stacji w Pogwizdowie, a w pozostałych miejscowościach jedynie przystanków osobowych. Ostatecznie stację ulokowano w Kaczycach, co było logiczniejsze ze względu na równą odległość tej miejscowości, od dwu innych Zebrzydowic i Markłowic, gdzie były stacje skrajne. Na odcinku Cieszyn-Markłowice szlak pokrywał się z istniejącym tutaj szlakiem do położonej po stronie czeskiej Suchej Górnej.

Jednak pomysł budowy linii tuż przy granicy państwowej wywołał spore rozgoryczenie mieszkańców innych części Śląska Cieszyńskiego. Argumentowano, że z tak wytyczonej linii będzie mogło korzystać niewiele pasażerów. Lepszym pomysłem byłoby według ich opinii przeprowadzenie linii bardziej na wschód przez gęsto zaludniony, rolniczy obszar w rejonie Kalembic, Rudowa, Hażlacha i Kończy Wielkich. Zakładano przy tym dalszy rozwój Cieszyna i jego rozrost w kierunku północno-wschodnim, co było logicznie uzasadnione brakiem możliwości terytorialnego rozwoju miasta w przeciwnym kierunku. Pojawiły się pomysły, by projektowaną linię z Cieszyna doprowadzić do Pruchnej i jej ewentualne przedłużenie dalej w kierunku Pawłowic. O budowie kolei według pierwotnego projektu przesądziła przede wszystkim rozbudowa stacji w Zebrzydowicach, mającej stać się dużą stacją graniczną. Pruchna była niewielką stacją, której nie opłacało się rozbudowywać.

Mimo że projekty budowy kolei były już gotowe w 1925 roku, to jednak została znacząco przesunięta w czasie. Bez wątplenia priorytetem dla władz województwa była wówczas budowa trasy z Chybia do Skoczowa i do Wisły. Linię Cieszyn-Zebrzydowice traktowano jako drugorzędną inwestycję. W lutym 1926 otwarcie głośzono na łamach cieszyńskiej prasy, że budowę linii odłożono *ad acta*.

Mimo iż przez całą drugą połowę lat dwudziestych trwały zabiegi o uruchomienie budowy, tak naprawdę pozytywna decyzja zapadła dopiero we wrześniu 1930 roku, a podjął ją Sejm Śląski. Budowę prowadzili dwaj krakowscy inżynierowie: Kurkiewicz i Zarzycki. Budowa napotykała jednak spore trudności. Do najważniejszych z nich należały: podmokły teren w rejonie Kaczyce, trudności terenowe przy budowie wjazdu do stacji w Zebrzydowicach, a także kwestie wykupu ziemi i opieszałość przy wypłacaniu odszkodowań dla właścicieli gruntów, przez które miała przebiegać kolej. Wolne tempo budowy kolei miała podobno wyśmiewać strona czeska, zwłaszcza tamtejsza prasa, która podważała przy okazji sens budowy linii równoległe do biegnącej po drugiej

stronie granicznej Olzy trasy z Czeskiego Cieszyna do Bogumina. Ostatecznie wielokrotnie przesuwane uroczyste otwarcie linii (przy udziale m.in. wojewody Grażyńskiego oraz wiceministra komunikacji Bobkowskiego) odbyła się 10 listopada 1934 roku.

Bez wątpienia okres międzywojenny był dobrym czasem dla rozwoju kolejnictwa w przyznanej Polsce części Śląska Cieszyńskiego. Sieć kolejowa polskiej części Śląska Cieszyńskiej została wówczas definitywnie ukształtowana (nie licząc późniejszych drobnych inwestycji jak np. budowy łącznicy linii Zebrzydowice-Czechowice z trasą Czechowice-Katowice). Doszło do ścisłego zespolenia regionu z pozostałą częścią województwa śląskiego oraz resztą kraju, co miało niebagatelne znaczenie, daleko wykraczające poza udogodnienia transportowe. Turystyczne miejscowości, takie jak Wisła czy Ustroń otrzymały nowy impuls do rozwoju. Rozmach, z jakim budowano wówczas nie tylko szlaki kolejowe, ale też drogi kołowe musi budzić podziw, zwłaszcza dziś, w okresie regresu inwestycji transportowych, a wręcz likwidacji wielu linii kolejowych, także w naszym regionie. Należy podkreślić, że tak szeroko zakrojona polityka budowy nowych linii kolejowych była w znacznej mierze zasługą autonomicznego województwa śląskiego, energii i dobrej woli jego urzędników, a także samych mieszkańców regionu, zainteresowanych jego rozwojem społecznym i ekonomicznym. Tej pozytywnej oceny nie może zmienić fakt, że niektóre inwestycje nie doczekały się realizacji (głównie ze względów finansowych), a przebieg nowo budowanych szlaków nie zawsze na pierwszym miejscu uwzględniał interes miejscowej ludności.

Opracowano na podstawie artykułu:

G. Wnętrzak, S. Magiera-Wnętrzak, Rozwój sieci kolejowej na Śląsku Cieszyńskim w okresie międzywojennym (In:) Przemiany kulturowo-oświatowe i społeczne na pograniczu. Studia, materiały i szkice w 100-lecie „Zarania Śląskiego” (red. W. Korzeniowska, U. Szuścik, A. Murzyn), Katowice 2010.