

ROLA KOLEI KOCMYRZOWSKIEJ W POCZĄTKOWYM OKRESIE BUDOWY NOWEJ HUTY

Maciej Mieziań

mgr, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, tel. 501 586 754, e-mail: miezian@wp.pl

Streszczenie. Jednym z powodów lokalizacji Nowej Huty w obecnym miejscu była łatwość dowożenia maszyn i materiałów budowlanych. Było to możliwe dzięki istniejącej tu od czasów monarchii austro-węgierskiej kolei kocmyrzowskiej, której tory rozwidlały się w miejscu obecnego Ronda Czyżyńskiego. Kolej ta wpłynęła nie tylko na urbanistyczny kształt Nowej Huty, lecz także spowodowała, że miasto to zaczęto budować niejako od krańców, zaś centrum, z Placem Centralnym, ukończono dopiero w ostatniej fazie. W latach 60. XX wieku kolej kocmyrzowska uległa likwidacji i do dnia dzisiejszego pozostały po niej tylko nieliczne ślady. W artykule przybliżono historię budowy i funkcjonowania kolei kocmyrzowskiej.

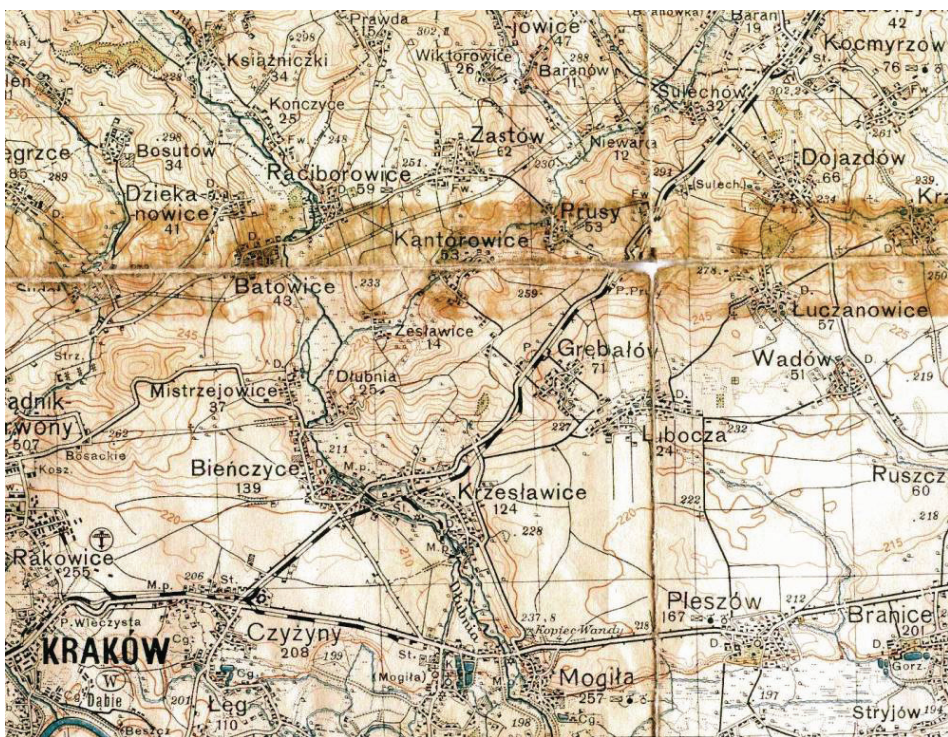
Słowa kluczowe: historia rozwoju kolei, kolej kocmyrzowska, kolejowy węzeł krakowski

1. Wstęp

Na przełomie XIX i XX wieku wzdłuż drogi z Krakowa do Mogiły zbudowano linię kolejową. Inicjatorem jej budowy był krakowski przedsiębiorca, Jakub Judkiewicz (1858-1925). Zaczynała się ona na rozwiniętych przemysłowo Grzegórkach, a następnie dochodziła aż do Czyżyn, gdzie rozwidlała się na dwie części. Jedna linia biegła na północ, do Kocmyrzowa, gdzie znajdowała się ówczesna granica austriacko-rosyjska (to połączenie uruchomiono 14 grudnia 1899 roku), a druga szła dalej, w stronę Mogiły i kończyła się na obecnym osiedlu Młodości, niedaleko klasztoru oo. Cystersów w Mogile (linię tę otworzono 16 czerwca 1900 roku).

Według wymogów, oprócz głównej linii J. Judkiewicz musiał także wybudować boczne linie dojazdowe. I tak od stacji Mogiła powstała bocznicza do młyna klasztornego. Zaś od stacji Bieńczyce szły dwie kolejne: z jednej strony do młyna parowego w Krzesławicach, a z drugiej – do młyna parowego w Bieńczycach. Kolej należało zbudować w ciągu półtora roku¹.

1 Garbacik Roman, *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*, Kraków, 1997, s. 20-21.



Rys. 1. Wycinek mapy z 1935 r. z zaznaczonym rozgałęzieniem kolei kocmyrzowskiej w miejscu dzisiejszego Ronda Czyżyńskiego

W późniejszym okresie przy rozwidleniu w miejscu dzisiejszego Ronda Czyżyńskiego poprowadzono odnogę do wybudowanej w 1937 roku fabryki papierosów. Ta linia była najdłużej funkcjonującą częścią kolei kocmyrzowskiej, gdyż zlikwidowano ją dopiero w 1974 roku. Pozostałe obiekty kolejowe uległy likwidacji już w latach 50 i 60 XX wieku i obecnie na terenie Nowej Huty pozostały tylko niewielkie fragmenty dawnej infrastruktury kolejowej.

2. Stacja Czyżyny

Stacja kolejowa w Czyżynach posiadała swój własny budynek, wyburzony w 1951 roku podczas modernizacji ówczesnego Traktu Sandomierskiego (obecnej alei Jana Pawła II). Dworzec stał w miejscu obecnej stacji benzynowej - pomiędzy aleją Jana Pawła II a pętlą autobusową w Czyżynach. Budynek ten zastąpiono drewnianym barakiem, a potem rozebrano, tak że dziś nie ma po nim śladu. Jedynymi świadkami dawnej świetności są: wysokie drzewo koło stacji benzynowej, które stało niegdyś przy dworcu oraz tzw. „krzyż św. Andrzeja” przy ulicy Jutrzenka, stojący przy nieistniejącym już dziś przejeździe. Być może znajdujący się obok budynek był domem dróżnika.



*Fot. 1. Krzyż św. Andrzeja w miejscu dawnego przejazdu kolejowego w Czyżynach
Fotografia Autora*



*Fot. 2. Tory kolejowe biegnące wzdłuż obecnej al. Jana Pawła II
Fotografia: wł. prywatna*

Stacja kolejowa w Czyżynach i podróże koleją głęboko wryły się w pamięć mieszkańcom Nowej Huty. W pewnym sensie było to też miejsce, z którego zaczęła się budowa Nowej Huty. Tadeusz Binek – zastępca dyrektora Dyrekcji Budowy Miasta Nowa Huta – wspomina: „W dniu 30 lipca 1949 do Nowej Huty przyjechały z Wrocławia na stację kolejową w Czyżynach dwa pociągi z 800 junakami 60-tej Brygady „Służba Polsce”. Zakwaterowani zostali w 19 dużych wojskowych namiotach, które sami usta-

wili w pobliżu Klasztoru Cystersów w Mogile, obsługiwani byli przez kuchnie polowe, a zaangażowani przede wszystkim do prac ziemnych, związanych z budową budynków mieszkalnych, sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i kablowych oraz do prac transportowych i murarskich”.

3. Stacja Mogiła

Tadeusz Binek wspomina również o tym, jaką rolę odegrało odgałęzienie, które od stacji w Czyżynach szło do Mogiły, gdzie znajdowała się wspomniana, nieistniejąca już, stacja oraz końcówka linii: „Spełniła ona [kolej kocmyrzowska – przyp. MM] funkcje komunikacyjno-transportowe dla Nowej Huty przez kilka lat, do momentu uruchomienia połączenia tramwajowego z Krakowem, tj. do 1954 r. Dodatkowo od stacji w Czyżynach istniała bocznicą kolejowa do Mogiły, funkcjonująca też od 1900 r., a zakończona pętlą rozładowniczą w rejonie późniejszego kina „Światowid”. Służyła ona potem przez 4 lata dla dowozu materiałów budowlanych dla wszystkich wschodnich osiedli Nowej Huty. Zresztą w ogóle jej istnienie było jedną z głównych przyczyn, że budowę miasta rozpoczęto właśnie od strony wsi Mogiła”².



Fot. 3. Dawny Dworzec w Mogile i torowiska wśród nowobudowanych osiedli
Fotografia: własność MHK

2 Tadeusz Binek, *Służby inwestycyjne Nowej Huty. 60 lat Nowej Huty*, Kraków, 2009, s. 12-13 oraz Garbacik Roman, *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*, Kraków, 1997, s. 57-60.



*Fot. 4. Tory w Mogiłę, którymi dowożono materiały do budowy pierwszych osiedli w Nowej Hucie
Fotografia: własność MHK*

Pasażerską linię kolejową do Mogiły zamknięto 16 maja 1953 roku. Już wcześniej straciła swoje znaczenie, bo obok poprowadzono wygodniejszą i szybszą linię tramwajową. Odgałęzienie do Mogiły służyło głównie do transportu materiałów budowlanych, więc gdy leżące przy końcówce torów osiedla zostały wybudowane, linię skrócono. W 1955 roku kolej dochodziła tylko do Placu Centralnego, a w rok później cały odcinek od Ronda Czyżyńskiego przestał istnieć³.

4. Odgałęzienie do Kocmyrzowa

W latach 40. XIX wieku wytyczono obecną drogę do Kocmyrzowa. Pięćdziesiąt lat później, w 1890 roku, równoległe do niej poprowadzono tory kolejki należącej pierwotnie do Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej Kraków – Kocmyrzów. Cała linia liczyła 19 km i służyła do transportu zarówno produktów rolnospożywczych, jak i ludzi. Podczas I wojny rozbudowano dworzec w Kocmyrzowie, a linia otrzymała połączenie z podobnymi kolejkami wąskotorowymi na terenie Królestwa Polskiego.

W 1930 roku linię wykupiły Polskie Koleje Państwowe i wykorzystywały ją do 1965 r. W miejsce zlikwidowanego torowiska zbudowano obecną ulicę Kocmy-

3 Garbacik Roman, *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*, Kraków, 1997, s. 68-71.

rzowską, a dawny dworzec kolejowy w Bieńczycach pozostał jedyną pamiątką po czasach, gdy jeździł tędy pociąg⁴.

Właśnie przy linii do Kocmyrzowa już w okresie zaborów wybudowano odgałęzienia do młynów w Bieńczycach i Krzesławicach. To spowodowało, że podczas budowy Nowej Huty zgrupowano w tym regionie szereg zakładów przetwórstwa spożywczego. Tak o tym pisze wspomniany już Tadeusz Binek: „Założenia programowe i plan generalny Nowej Huty, opracowane w 1949 r. przewidywały budowę dużej Bazy Zaopatrzeniowej, żywnościowej i magazynowej, dla obsługi 100 tysięcy mieszkańców. Bazę zlokalizowano na skraju miasta, na wydzielonym pasie terenu, należącym do wioski Krzesławice, a tuż za zabudowaniami wsi Bieńczyce, za rzeką Dłubnią u podnóża Wzgórz Krzesławickich. Poszczególne obiekty Bazy usytuowano linearnie wzdłuż istniejącej drogi, późniejszej ul. Makuszyńskiego, przewidując za nimi budowę bocznic kolejowej od strony Kombinatów. Dokumentacja projektowa całości Bazy opracowana została przez Miastoprojekt-Kraków. Głównym projektantem większości obiektów był inż. arch. Zbigniew Sieradzki. Generalnym wykonawcą robót było Przedsiębiorstwo Budownictwa Miejskiego w Nowej Hucie. W skład Bazy wchodziły następujące obiekty: Piekarnia mechaniczna, Przetwórnia mleka z wytwórną lodów, Przetwórnia mięsa z garmażernią, Pralnia miejska, Ziemiaczarki, Rozlewnia piwa i wód gazowanych, Stacja sanitarno-epidemiologiczna, Hurtownia centralna PKO, kotłownia, stacja energetyczna, skład opału”⁵.



Fot. 5. Dawny dworzec w Bieńczycach

Fotografia: T. Kalarus

Oprócz bazy w Krzesławicach znajdowała się też druga, przy dzisiejszym Rondzie im. ks. Józefa Gorzelanego. Była to Baza Materiałowa „Bieńczyce” należąca do Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego. Składowano tu materiały do budowy nowohuckich osiedli, które znajdowały się w sektorach określanych jako „C” i „D”⁶.

4 Pociągi pasażerskie przestały kursować 31 maja 1970 roku, a ostatni, nieużywany, odcinek z Lubocy do Kocmyrzowa zamknięto w 1994 roku. Garbacik Roman, *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*, Kraków, 1997, s. 112-114.

5 Tadeusz Binek, *Służby inwestycyjne Nowej Huty. 60 lat Nowej Huty*, Kraków 2009, s. 18.

6 Sektory „A” i „B” budowano wykorzystując wspomniane bazy po drugiej stronie Nowej Huty, w Mogile i przy Placu Centralnym.

123											KRAKÓW – KOCMYRZÓW				
Wszystkie pociągi z wagonami kl. 1															
911	913	915	917	919	Dyrekcja Krakowska					912	914	916	918	920	
3,30	—	—	14,34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,35
3,37	—	—	14,31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,29
3,42	—	—	14,36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,34
3,50	5,52	14,45	16,32	20,15	8	KRAKÓW GŁ.	—	—	7,32	—	—	—	—	—	22,35
3,56	5,58	14,51	16,38	20,21	8P	Kraków Grzegorzki (D)	—	—	7,24	—	—	—	—	—	22,29
4,04	6,08	15,01	16,48	20,31	13	Kraków Dąbie	—	—	7,21	—	—	—	—	—	22,34
4,11	4,13	15,08	16,53	20,34	14	Czyżyny	5,46	7,14	—	16,31	19,33	—	—	—	22,37
4,24	4,25	15,18	17,06	20,48	18	Boleśnice	5,35	7,08	—	16,14	19,48	—	—	—	22,10
—	—	—	—	—	—	Grzabaków (Ord)	5,24	6,57	—	16,05	19,37	—	—	—	22,00
—	—	—	—	—	—	Prusy (Ord)	5,19	6,52	—	16,00	19,32	—	—	—	21,54
—	—	—	—	—	—	KOCMYRZÓW	5,07	6,40	—	15,48	19,20	—	—	—	21,42

Rys. 2. Rozkład jazdy PKP z 1962 – linia do Kocmyrzowa

Do bazy prowadziła specjalna bocznica ze stacji Czyżyny, tak, by wagony z materiałami budowlanymi nie blokowały linii idącej do Kocmyrzowa. Linia ta, z powodu braku innych środków transportu, była wykorzystywana przez mieszkańców tego rejonu Nowej Huty oraz wiosek położonych pomiędzy Nową Hutą a Kocmyrzowem.

Odgałęzienie do bazy materiałowej „Bieńczyce” uległo likwidacji w 1971 roku. Wspomina o tym Roman Garbacik, opisując dzieje prowizorycznego dworca, wzniesionego w miejscu rozebranego, murowanego dworca w Czyżynach: „Stacja Czyżyny przeszła zresztą ciekawą metamorfozę – piękny parterowy budynek dworcowy rozebrano w 1951 r. w związku z budową dwupasmówki na ul. Wojewódzkiej [obecnie al. Jana Pawła II – przyp. MM]. Po tych zmianach czyżyńska stacja, położona dotychczas na niewielkim nasypie, zrównała się z poziomem zbudowanej alei. W miejsce stacyjki położonej na wysokości ul. Jutrzenka powstał barak drewniany, wraz z kasą i poczekalnią dla podróżnych. Ta prowizorka została zlikwidowana po 1963 r. wraz z likwidacją głównego odgałęzienia w kierunku Kocmyrzowa. Czyżyńską stację skreślono już 13 kwietnia 1971 r., a wraz z nią bocznice bazy Materiałowej „Bieńczyce” (Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego), do 1973 r. zaś zlikwidowano cały, nieczynny już odcinek Dąbie – Czyżyny”⁷.

Tak oto kolej, która przyczyniła się do wzniesienia miasta, sama w końcu padła jego ofiarą - musiała ulec likwidacji, ponieważ przeszkadzała w budowaniu nowych osiedli i arterii.

5. Podsumowanie

Jednym z powodów lokalizacji Nowej Huty w obecnym miejscu była łatwość dowożenia maszyn i materiałów budowlanych. Było to możliwe dzięki istniejącej tu od czasów monarchii austro-węgierskiej kolei kocmyrzowskiej, której tory rozwiły się w miejscu obecnego Ronda Czyżyńskiego. Kolej ta wpłynęła nie tylko na urbanistyczny kształt Nowej Huty, lecz także spowodowała, że miasto zaczęto budować niejako od krańców, zaś centrum, z Placem Centralnym, ukończono dopiero w ostatniej fazie. W latach 60. XX wieku kolej kocmyrzowska uległa likwidacji i do dnia dzisiejszego pozostały po niej tylko nieliczne ślady.

7 Garbacik Roman, *Historia kolei Kraków – Kocmyrzów*, Kraków, 1997, s. 93-96.

Jednym z nich jest krzyż św. Andrzeja przy ulicy Jutrzenka, który stał niegdyś niedaleko stacji Czyżyny. Nie ocalało niestety nic z linii do Mogiły, która kiedyś sięgała prawie do klasztoru, a potem została skrócona do obecnego Plac Centralnego. To właśnie ona służyła do budowy pierwszych obiektów nowego miasta, czyli tzw. sektorów A i B.

Z obiektów stojących przy odgałęzieniu linii do Kocmyrzowa ocalała część torowisk oraz dawna stacja w Bieńczycach, dziś poważnie przebudowana. Zniknęły za to bocznice prowadzące do młynów w Bieńczycach i Krzesławicach. Podobnie stało się z torami do młynów w Mogile. Stosunkowo najdłużej przetrwały tory prowadzące do Zakładów Tytoniowych w Czyżynach. Ale z czasem i one zniknęły, wraz z torowiskami, które niegdyś prowadziły na plac budowy na osiedlu Kolorowym oraz do olbrzymiej bazy materiałowej w Bieńczycach, gdzie gromadzono materiały do budowy osiedli z sektorów C i D, które znajdowały się na zachodnich obrzeżach Nowej Huty.