

Grzegorz Onyszko

**Henryk Marconi i jego architektoniczne projekty Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej**  
(Maczki – Myszków – Poraj – Strzemieszyce Południowe – Ząbkowice)

Dąbrowa Górnicza 2018

Towarzystwo Przyjaciół Dąbrowy Górniczej  
Muzeum Miejskie „Sztęgarka”

## Industriae Theatrum ex Silesia, vol. 5

Redakcja: **Magdalena Cyankiewicz, Joanna Tokaj, Danuta Micur**

Tłumaczenie na język włoski: **Olga Lubecka**

Tłumaczenie na język angielski: **Tomasz Grzaślewicz**

Projekt okładki i opracowanie graficzne: **Elżbieta Jankowska**

Fotografie: **Bartosz Gawlik, Grzegorz Onyszko**

Druk: ....

Wydawca: **Towarzystwo Przyjaciół Dąbrowy Górniczej**

**Muzeum Miejskie „SztYGarka” w Dąbrowie Górniczej**

Projekt dofinansowany ze środków Gminy Sosnowiec na realizację zadania publicznego Miasta Sosnowca w dziedzinie kultury w 2018 r.



ISBN 978 – 83 – 917999 – 6 – 3

978 - 83 - 60116 - 12 - 8

*Drogi Czytelniku!*

Zagłębie Dąbrowskie znane jest przede wszystkim jako obszar będący od osiemnastego wieku ważnym ośrodkiem górniczo-przemysłowym. W powstaniu wielu budynków lub ich całych kompleksów na tym terenie mieli swój udział często wybitni i znani architekci, którzy przybywali do naszego regionu z całej Europy. Nie mogło w tym gronie zabraknąć Włochów, w tym działającego na terenie kraju Henryka Marconiego. Sprowadzony do Królestwa Polskiego z Półwyspu Apenińskiego zaprojektował wiele wspaniałych budynków, czego najlepszym przykładem jest dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Maczkach, obecnej dzielnicy Sosnowca. Towarzystwo Przyjaciół Dąbrowy Górniczej wraz z Muzeum Miejskim „SztYGarka” oddaje Państwu następny zeszyt z serii „Industriae Theatrum ex Silesia”, tym razem poświęcony temu wybitnemu architektowi i jego kolejowym realizacjom z terenu Zagłębia.

Pragnę podziękować wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania publikacji, a także instytucjom i organizacjom, które wsparły nasz włoski projekt: Urzędowi Miejskiemu w Sosnowcu, Urzędowi Gminy Poraj, Fundacji „Trzeci Wymiar Kultury” z Łodzi.

Dziękując autorowi publikacji, Grzegorzowi Onyszko oraz Wydawcy, za przywrócenie na karty historii regionalnej tego fragmentu naszego wspólnego dziedzictwa, zapraszam do lektury.

*Arkadiusz Rybak,*

*Prezes Towarzystwa Przyjaciół Dąbrowy Górniczej*

## KOLEJ NA KOLEJ WARSZAWSKO-WIEDEŃSKĄ

Henryk Marconi, włoski architekt znany z autorstwa licznych projektów w Warszawie, pozostawił po sobie ślad również na terenie obecnego Zagłębia Dąbrowskiego. Dowodem na to była budowa szlaku transportowego zwanego Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Przedsięwzięcie to, ze względu na jego pionierskość, stało się impulsem do powstania nowych typów budynków i obiektów, takich jak dworce, perony, lokomotywnie czy nastawnie. Wiele z nich nie zachowało się do naszych czasów lub uległo przebudowie, a nawet rozbudowie, jak miało to miejsce w przypadku dworca w Maczkach.

Stan zachowania budynków zrealizowanych w związku z budową Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej jest bardzo różny i zależy od typu obiektu. Niektóre z nich naturalnie nie dotrwały do dnia dzisiejszego, inne uległy wyburzeniu. Szczególnie ważnym obiektem na terenie Zagłębia, który został całkiem niedawno zburzony była dawna komora celna pamiętająca lata pięćdziesiąte dziewiętnastego wieku.

Sporną kwestią jest przypisywanie Henrykowi Marconiemu projektu dworca Sosnowiec Główny, powstałego na odgałęzieniu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej biegnącej do Katowic. Wiele wskazuje na to, że jego projektantem mógł być ktoś inny. Podobna sytuacja może dotyczyć kolejnych budynków powstałych na tej linii. Zamiarem autora publikacji jest przybliżenie czytelnikowi interesujących

**Strzemieszyce Wielkie**

**Budynek dworcowy przystanku Strzemieszyce Południowe**

Strzemieszyce, obecnie dzielnica Dąbrowy Górniczej, po raz pierwszy są wzmiankowane w źródłach pisanych pochodzących z XIV wieku, jednak odkrycia archeologów przesuwają ich początek do epoki żelaza. Wchodziły one od średniowiecza do końca XVIII wieku w skład tzw. Klucza Sławkowskiego, będącego własnością biskupów krakowskich. W 1848 roku do Strzemieszyc dociera Kolej Warszawsko-Wiedeńska. Jest to ostatni jej odcinek kończący się stacją graniczną w Maczkach.

Z racji istniejącej tu dużej osady, w Strzemieszycach Wielkich zbudowano przystanek kolejowy zarówno osobowy jak i towarowy. Ze względu na jego znaczenie postawiono niewielki, prosty, parterowy budynek dworca o spadzistym dachu. Obydwa przystanki zlokalizowano w bezpośredniej bliskości rzeki Bobrek, zapewniającej wodę nieodzowną dla parowozów, a jednocześnie blisko centrum osady, gdzie mieściła się siedziba gminy<sup>1</sup>. Wzdłuż torów w kierunku południowym od budynku dworca wybudowano budynki magazynowe i gospodarcze.

Budynek dworca wzniesiono z cegły. Była to budowla prosta, w stylu historyzmu, wyposażona w okna o lukach wycinkowych i okrągłych, przykryta dwuspadowym dachem, obecnie pokrytym papą. Stacja początkowo, do 1889 roku, nazywała się Strzemieszyce Warszawskie, potem nazwę zmieniono na Strzemieszyce

<sup>1</sup> Strzemieszyce Wielkie były siedzibą Gminy Olkusko-Siewierskiej.



*Pocztówka z ok. 1910 roku pokazująca pociąg pocztowy na stacji w Granicy (obecnie Maczki, dzielnica Sosnowca). Zbiory własne autora.*

materiałów archiwalnych dotyczących działalności w regionie włoskiego architekta Henryka Marconiego (i być może jego współpracowników), a także skonfrontowanie odnalezionych projektów architektonicznych ze stanem zachowanych do dziś budynków kolejowych.



*Zdjęcie budynku dworca Dąbrowa Górnicza Południowa od wschodu w Strzemieszycach Wielkich (obecnie dzielnica Dąbrowy Górniczej) – dawnego przystanku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Fot. Bartosz Gawlik.*

Południowe. Na przełomie XIX i XX wieku, w związku z rosnącym ruchem kolejowym, budynek dworca został nieznacznie przebudowany i rozbudowany. Również w późniejszym okresie budowlę wielokrotnie remontowano i nieznacznie przebudowano, przy okazji wymieniając stolarkę okienną. W latach 90. XX wieku stacja straciła na znaczeniu. Zlikwidowano kasy biletowe, a sam budynek został wyłączony z użytkowania i zabezpieczony przed wstępem osób postronnych. W chwili obecnej obiekt jest nieużytkowany, podobnie jak cała stacja, na której nie zatrzymują się dzisiaj żadne pociągi. Prawdopodobnie może zostać wyburzony podobnie jak inne dworce<sup>2</sup>.



*Zdjęcie zachodniej fasady budynku mieszkalnego kolejowego w Strzemieszycach Wielkich (obecnie dzielnica Dąbrowy Górniczej). Fot. Bartosz Gawlik.*

## Ząbkowice

## Budynek urzędniczy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

Ząbkowice, obecnie dzielnica Dąbrowy Górniczej usadowiona nad potokiem Trzebyczka, wymieniana jest już w XV wieku. Miejscowość była własnością biskupów krakowskich i podobnie jak Strzemieszyce Wielkie wchodziła w skład tzw. Klucza Sławkowskiego. Gospodarka Ząbkowic opierała się na rolnictwie oraz hutnictwie żelaza i cynku (w XVI i XVII wieku). Prawdziwym impulsem do rozwoju miejscowości stało się ukończenie budowy linii kolejowej w 1847 roku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, a dziesięć lat później jej odgałęzienia do Katowic.

Obecnie ta dzielnica Dąbrowy Górniczej jest jednym z najstarszych węzłów kolejowych w Polsce. Pod koniec 1847 roku wybudowano tu stację kolejową wraz z szeregiem budynków pomocniczych, mieszkalnych oraz administracyjnych. Kolejnym impulsem do rozwoju stało się rozpoczęcie w 1858 roku budowy odgałęzienia biegnącego przez Dąbrówę, Będzin i Sosnowiec do Katowic. Stacja odegrała ważną rolę w czasie powstania styczniowego, kiedy to przejechał przez nią, wzmocniony podkładami, pociąg z powstańcą piechotą. W lutym 1863 powstańcy opanowali stację na przeciąg dwóch tygodni.

2 W ostatnich latach wyburzono budynki dworcowe w Strzemieszycach Wielkich, Kazimierzu Górniczym, Dańdówce.



Zdjęcie budynku mieszkalnego Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej w Strzemieszycach Wielkich (obecnie dzielnica Dąbrowy Górniczej). Fot. Bartosz Gawlik.

Z tego okresu ocalały ruiny budynku, którego pierwotnym przeznaczeniem było zaplecze administracyjne, a potem wypoczynkowe. Wraz z rozwojem kolei i regionu również infrastruktura kolejowa w Ząbkowicach przechodziła szereg modernizacji i przebudów. Podobny los spotkał i tę budowlę, o której wiadomo, że do 1914 roku przeszła przynajmniej dwie przebudowy. Pierwsza, poświadczona w dokumentach archiwalnych, przypada na lata 1877–1878, następna o której wiadomo, to lata 1896–1898. Zmienione zostają również inne budynki, w tym ząbkowickiego dworca, którego przebudowa przypada na lata 1871–1872, a dalsze na ten sam czas, co budynku<sup>3</sup> późniejszego szpitala kolejowego. Również w okresie międzywojennym budynek dworcowy przeszedł przynajmniej jeden remont połączony z modernizacją i wymianą stolarki. Wyjątkowo ciekawy jest, położony kilkaset metrów od dworca kolejowego, budynek szpitala, otoczony relikami parku wyposażonego w fontannę i inne obiekty, po których pozostały jedynie elementy murarskie. Próżno dziś szukać kutych lub innych metalowych zdobień, ponieważ zostały skradzione. Budynek w stylu neogotyckim wykonany z cegły, po pożarze pozostał bez dachu oraz z wypalonym wnętrzem. Można dojrzeć okna z lukami prostymi, a w przypadku klatek schodowych z lukami ostrymi. Najpiękniejszą jego partią jest część od strony linii kolejowej, z pozostałością balkonu z dwoma kolumnami po obu bokach zwieńczonych zdobionymi kapitelami. Co do okien, to oryginalne do dnia dzisiejszego nie zachowały się. W okresie powojennym zmieniono je na współczesne, chociaż w jakiś sposób stylizowane. Wykończenie przy dachu lub na poziomie pierwszego piętra to elementy profilowane. Po bokach schodów znajdujemy inny szczegół architektoniczny



Widok budynku od strony północnej widoczna cała bryła oraz niewiele szczegółów architektonicznych. Fot. Bartosz Gawlik.



Zdjęcie frontowej fasady budynku Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Ząbkowicach (obecnie dzielnicy Dąbrowy Górniczej). Fot. Bartosz Gawlik.

3 Przez Myszków przebiegała linia frontu w czasie I wojny światowej, a w wyniku działań wojennych doszło do dużych zniszczeń spowodowanych ostrzałem rosyjskiej artylerii.

ny w postaci gotyckich luków, wykonanych za pomocą cegły o odmiennej barwie. Niestety ostatnia rola, jaką budynek pełnił, była szpitalną, czemu podporządkowano przebudowę wnętrza obiektu. Po likwidacji szpitala budynek stał opuszczony i pozbawiony należytego nadzoru, przez co uległ pożarowi, po którym do dnia dzisiejszego zachowały się jedynie ściany wraz z zabytkową fasadą. Co gorsza stan ich z roku na rok się pogarsza.



*Fragment budynku z widocznymi szczegółami architektonicznymi w tym godłem Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Fot. Bartosz Gawlik.*



*Zdjęcie szczegółu architektonicznego budynku administracyjnego Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Fot. Bartosz Gawlik.*

## MYSZKÓW

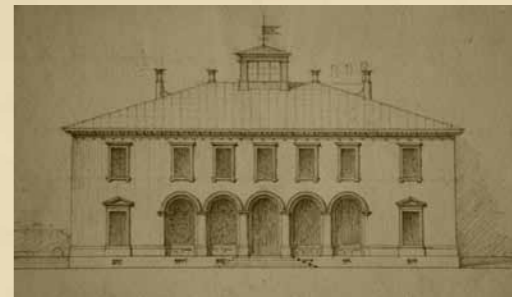
### Dworzec Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

Myszków, będący obecnie miastem powiatowym, w czasie budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej był niewielką wsią, która rozwinęła się właśnie dzięki kolei. Powstała około XVI wieku, jako osada hutnicza, wieś, będąca wówczas miejscowością graniczną, należała do dóbr żareckich, których właścicielem w 1835 roku został Piotr Steinkeller, jeden z inicjatorów budowy Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Nic więc dziwnego, że kiedy w połowie XIX wieku Myszków stał się ważnym punktem na szlaku kolei, stacja uzyskała rangę stacji drugiej klasy wraz z reprezentacyjnym budynkiem. Również i w tym przypadku autorem projektu obiektu był Henryk Marconi, któremu zresztą właściciel dóbr żareckich zaproponował realizację innych budowli.

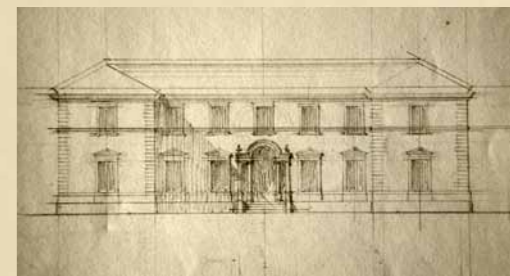
Dworzec, wybudowany z czerwonej cegły pierwotnie w stylu neogotyckim, przechodził liczne modernizacje i przebudowy. Podobnie jak cały Myszków, został poważnie zniszczony podczas działań wojennych, którymi zostały te tereny objęte w latach 1914–1915<sup>3</sup>. W okresie powojennym Myszków nadal się rozwijał, myśłano nawet nad wyburzeniem starego i budową nowoczesnego dworca, jednak do tego nie doszło. Na początku drugiej dekady XXI wieku rozpoczęto remont dworca, który został zakończony w 2014 roku.

Myszkowski dworzec kolejowy pochodził z 1847 roku i był jednym z najstarszych dworców Królestwa Polskiego. Po przebudowie w 1883 roku zyskał obecny kształt i styl architektoniczny. O ile w przypadku dworca maczkowskiego wiemy o pięciu fazach rozbudowy, to w przypadku Myszkowa znamy tylko przebudowę

z 1883 roku oraz odbudowę z czasów I wojny. Kiedy jednak przyjrzeć się dokładnie budynkowi, to z całą pewnością można dostrzec zmiany w jego bryle. Co do jego pierwotnego wyglądu to, niestety, nie mamy zbyt wielu informacji. Na podstawie znajomości dwóch różnych roboczych projektów Marconiego możemy jednak powiedzieć, że z pewnością był to budynek piętrowy z dachem namiotowym. Na pierwszej rycinie projektowej widzimy na środku dachu oszkloną sygnaturkę, mamy również portal złożony z półkolumn i łagodnych neobarokowych luków. Okna i gzymsy również świadczą o charakterze neobarokowego budynku. Na drugim rysunku widzimy kilka dodatkowych szczegółów architektonicznych projektu. Nicco zmieniono komin. Są na nim dwa ciągi kominowe, podczas gdy na pierwszym mamy do czynienia z czterema przewodami kominowymi. Natomiast charakterystyczna wieżyczka jest identyczna na obu rysunkach, podobnie jest z oknami i portalem wejściowym od strony osady (obecnego centrum miasta). Widzimy, że naroża dworca miały być boniowane. Dzięki drugiej wersji pierwszego projektu możemy też przyjrzeć się wnętrzu dworca i zauważyć, że wieżyczka miała pełnić rolę świetlika, dodatkowo doświetlając wnętrze. Drugi projekt jest bardziej zbliżony do wyglądu obecnego dworca, pomimo że jest w całości piętrowy, podczas gdy jego środkowa część obecnie jest parterowa. Budynek ma mniejsze wnętrze z pięknie zdobionym portalem wejściowym i oknami parterowymi w stylu neorenesansowym. Rysunek, niestety, nie jest jak w poprzednim przypadku projektem, a jedynie tylko koncepcją, więc nie będziemy w stanie powiedzieć jak faktycznie wyglądał tuż po jego powstaniu w 1847 roku. Można jednak z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że był to



*Jeden z rysunków projektowych dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Myszkowie wykonany przez Henryka Marconiego. Ze zbiorów Archiwum Głównego Akt Dawnych (dalej: AGAD).*



*Rysunek realizowanego projektu dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Myszkowie wykonany przez Henryka Marconiego. Ze zbiorów AGAD.*

budynek parterowy lub co najwyżej piętrowy, murowany, jednak nie tak imponujący jak dworce: częstochowski, warszawski czy maczkowski. Choć rysunki nie są zbyt szczegółowe, a przez to trudne do interpretacji, to jednak fakt, że występują w dwóch wersjach, może świadczyć o randze stacji i roli jaką miał odgrywać Myszków dla kolei. W dniu dzisiejszym dworzec został odrestaurowany i jest użytkowany, stanowiąc jeden z najlepiej zachowanych zabytków Myszkowa i najstarszej linii kolejowej Zagłębia Dąbrowskiego, wyprzedzając w tym Maczki.



*Zdjęcie obecnej fasady dworca w Myszkowie od wschodu.  
Fot. Bartosz Gawlik*

## PORAJ

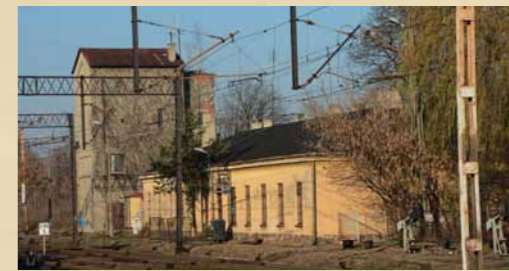
### Stary dworzec wraz z budynkami kolejowymi

Poraj pojawia się w źródłach historycznych w 1496 roku. Wtedy to starosta krzepicki Stanisław z Kurozwęk, syn Dobiesława, z polecenia króla Jana Olbrachta, zakłada w malej, położonej wśród lasów osadzie, stadninę koni. Dzięki temu, po upływie ponad pół wieku, bo w roku 1556, za czasów króla Zygmunta, kiedy to powstaje pierwszy w Polsce szlak pocztowy z Krakowa do Krzepic przez Olkusz, Koziegłowy, Częstochowę, prowadzi on przez Poraj, gdzie utworzono stanicę wymiany koni pocztowych. W latach późniejszych ludność Poraja zajmowała się ponadto górnictwem i hutnictwem oraz wypalaniem węgla drzewnego na potrzeby hut w Blesznie i Tarnowskich Górach. Surowca dostarczały otaczające miejscowość lasy. Rozkwit Poraja rozpoczął się dopiero od czasu uruchomienia wybudowanej w 1846 roku kolei, zwanej wówczas Warszawsko-Wiedeńską. Poraj, w początkowym okresie wolno, potem nabierając tempa, zaczyna się rozwijać. Podczas budowy kolei wybudowano w nim od razu stację trzeciej klasy, postawiono budynki mieszkalne oraz gospodarce dla kolejarzy i ich rodzin. Budynek dworca ze względu na charakter stacji był budynkiem parterowym. Prosty, wzniesiony w latach 1844-1848 z cegły, w stylu historyzmu, przykryto czterospadowym dachem namiotowym, obecnie pokrytym papą. Mieścił w sobie niewielką poczekalnię, bufet oraz kasę biletową. Widoczne są gzymsy, niestety, zaczynające się kruszyć i odpadać. Zachowano stolarkę drewnianą, która jednak pochodzi z czasów powojennych (po II wojnie światowej). Obecnie



*Poraj. Budynek starego dworca III klasy proj. Henryka Marconiego – ujęcie od zachodu.  
Fot. Grzegorz Onyszko.*

budynek pełni lub jeszcze do niedawna pełnił funkcje mieszkalne, dzięki czemu pozostał zachowany do dziś, pomimo wybudowania nowego obiektu stacyjnego. Budynek dworca nie jest jedynym, który przetrwał do dziś, obiektem. Są nimi również znajdujące się w jego bezpośrednim sąsiedztwie, wybudowane z czerwonej cegły i pokryte dachem dwuspadowym, budynki mieszkalne. Innym obiektem budowlanym zaadoptowanym do celów gospodarczych jest wyremontowany dom dróżnika, stojący naprzeciw starego dworca, zlokalizowany przy ul. 3 Maja. Stacja Poraj zyskała na znaczeniu w okresie międzywojennym i powojennym dzięki działającym



*Poraj widok na dworzec wraz z dawną wieżą ciśnień przebudowaną na budynek nastawni kolejowej – ujęcie od południa.  
Fot. Grzegorz Onyszko.*



*Poraj wielorodzinny budynek przy ul. Kolejowej wybudowany w 1846 roku – ujęcie od zachodu. Fot. Grzegorz Onyszko.*

na terenie gminy zakładom przemysłowym, a zwłaszcza kopalniom rud żelaza. Dodatkowym czynnikiem podnoszącym jej znaczenie był rozwój funkcji rekreacyjnych wypełnianych w stosunku do mieszkańców pobliskiej Częstochowy – utworzenie w Dolinie Górnej Warty malowniczego Zalewu Porajskiego. Dlatego podjęto decyzję o budowie nowego dworca, który wzniesiono obok starego.



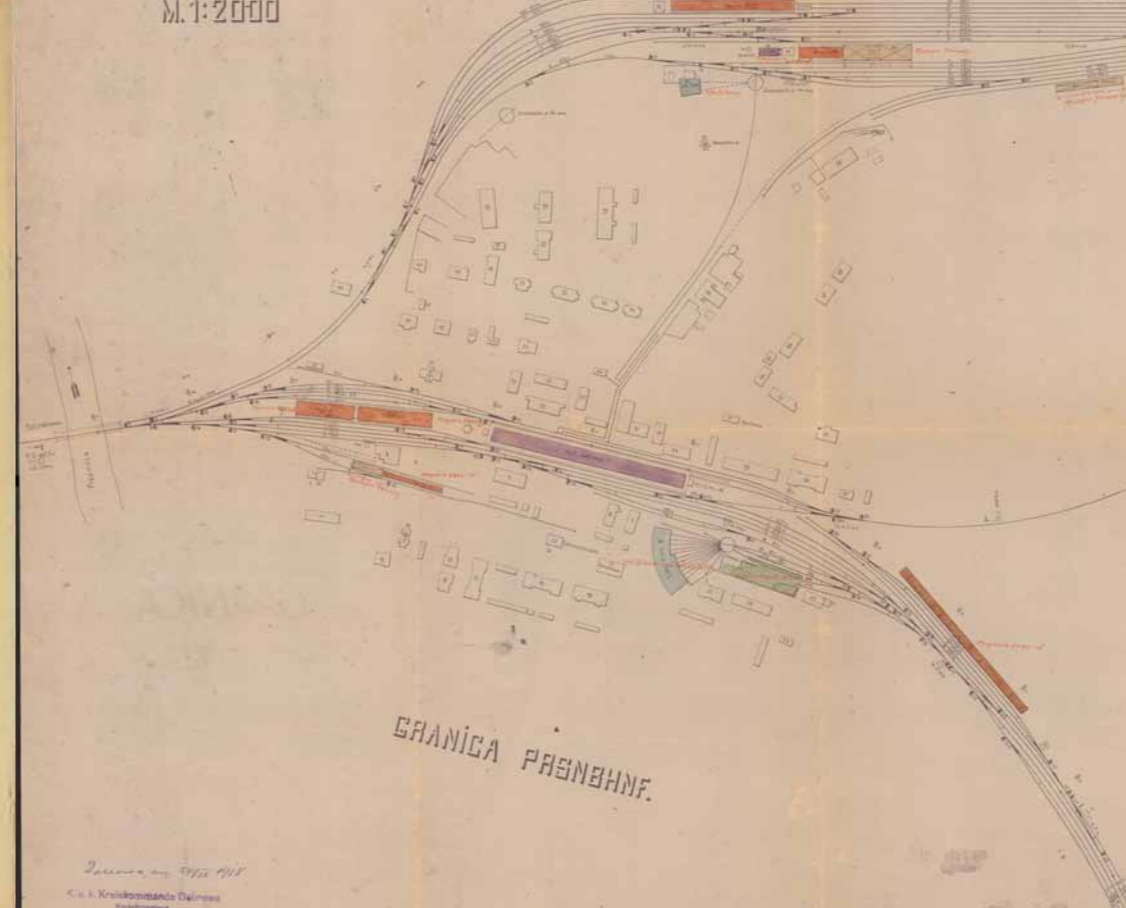
Poraj dwurodzinny budynek przy ul. Kolejowej wybudowany w 1848 roku dla urzędników Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej – ujęcie od wschodu. Fot. Grzegorz Onyszko.

## SOSNOWIEC

### Maczki

#### Dworzec i inne budynki Drogi Żelaznej Warszawsko–Wiedeńskiej

Maczki, obecnie dzielnica Sosnowca położona nad rzeką Białą Przemszą i otoczona zewsząd lasami, są zielonymi płucami miasta. Jej początki sięgają XVII wieku, kiedy to po raz pierwszy wymienia się istniejący na rzece młyn wodny. Pierwotna nazwa Maćki lub Macki, z czasem przyjmuje obecną formę Maczki. Osada wchodziła w skład należącego do biskupów krakowskich tzw. Klucza Sławkowskiego, a po jego sekularyzacji w 1790 roku należała do utworzonej około 1816 roku Ekonomii Sławkowskiej. W XIX wieku stała się samodzielną wsią. Zlokalizowanie na jej terenie stacji granicznej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej rozpoczyna okres jej intensywnego rozwoju. Wraz z ukończeniem 13 października 1848 roku budowy dworca Drogi Żelaznej Warszawsko–Wiedeńskiej Maczki stały się stacją graniczną, przy okazji uzyskując nazwę Granica. Projektantem budowli, podobnie jak wielu innych wzniesionych przy okazji powstania tego szlaku kolejowego, był Henryk Marconi. W Maczkach ten włoski architekt wpłynął na kształt nie tylko dworca, ale także komory celnej, mostu oraz dwóch budynków mieszkalnych dla pracowników kolei i ich rodzin. Dworzec i inne budynki, którego Marconi był współprojektantem, powstają w latach 1846–1849. Wszystko wskazuje na to, że jako pierwszy powstaje budynek dworca. Był on mniejszy od obecnego. Świadczą o tym plany budowlane odnalezione w warszawskim Archiwum Głównym Akt Dawnych, obejmujące również budynki mieszkalne, a przy tym stanowiące potwierdzenie autorstwa Marconiego.



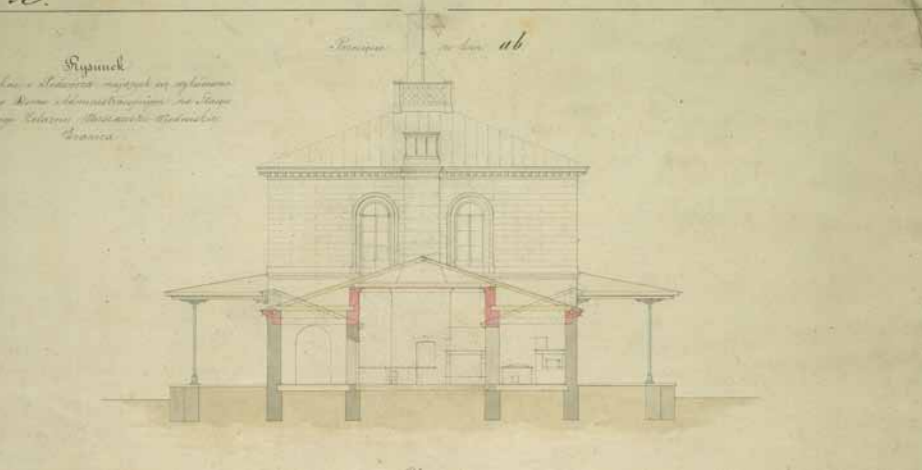
## SOSNOWIEC

### Maczki

#### Dworzec Warszawsko–Wiedeński

Dworzec był wielokrotnie przebudowywany. Pierwsza nieznaczna zmiana miała miejsce w latach 1871–1872 przy okazji remontu budynku, w trakcie którego wymieniono stolarkę. Znaczącą przemianę, zainicjowaną przez budowę odgałęzienia Kolei Dąbrowsko–Iwanogrodzkiej właśnie do Granicy<sup>1</sup>, dworzec kolejowy przeszedł w latach 1886–1889. Jednak prace związane z jego rozbudową prowadzono tak wyjątkowo umiejętnie, że praktycznie nowe pomieszczenia utrzymane są w tym samym stylu. W czasie tej modernizacji bryła dworca została znacząco zmieniona. Oprócz drobnych modyfikacji najważniejszą było przedłużenie budynku pierwotnego. Wewnątrz dodano nowe pomieszczenia, a niektóre ze starych zmieniono, w tym mieszczący

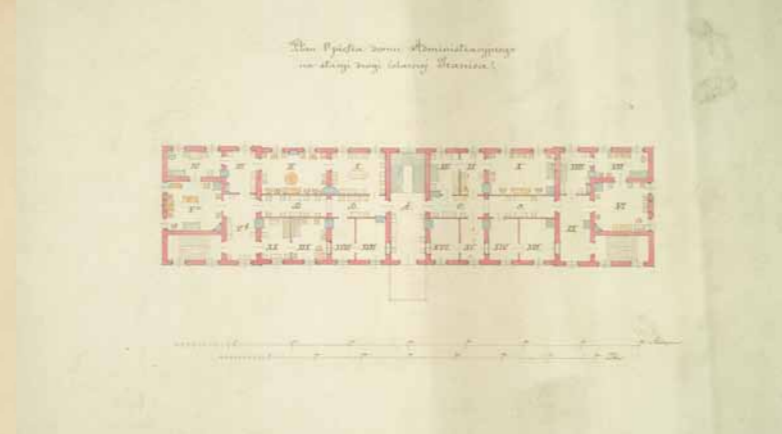
Plan Maczek z marca 1918r. pokazujący budynek dworca. Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Katowicach.



Rysunek projektowy Henryka Marconiego dworca w Granicy (obecnie Maczki). Ze zbiorów AGAD

się na piętrze apartament cesarski. Przy przebudowie wewnątrz starano się zachować ich pierwotny styl, co w pełni się udało. Budynek był następnie przebudowywany w latach 1896–1898 oraz w niewielkim stopniu w latach 1911–1912<sup>2</sup>. Jeśli się przyrzuć uważnie obecnej bryle dworca, można jednak dostrzec kolejne pięć faz jego rozbudowy.

Budynek pierwotnie piętrowy na planie prostokąta ma obecnie 230 metrów długości. Do pierwotnej części została dobudowana dosyć długa parterowo



Rzut projektowy Henryka Marconiego dworca w Granicy (obecnie Maczki). Ze zbiorów AGAD.

- 1 Do Maczek kolej Iwanogrodzka (Dęblińska) dotarła w roku 1887. Natomiast ze źródeł archiwalnych wiemy, że odgałęzienie miało stację towarową; niewielki wybudowany dworzec nie spełniał wymogów ruchu pasażerskiego, wobec czego podróżni linii szerokotorowej zmuszeni byli korzystać z dworca kolei warszawsko-wiedeńskiej.
- 2 Archiwum Państwowe w Łodzi, akta Wydziałów: budowlanego i administracyjnego Rządu Gubernialnego Piotrkowskiego.

– piętrowa część w stylu neobarokowym. Wyjątkową cechą tego obiektu kolejowego jego położenie, pomiędzy torami kolejowymi. Ściany dworca z dużą ilością okien są z obu stron boniowane. Nad najstarszą częścią znajdują się przylegające do budynku zadaszenia peronów, podparte zdobionymi żeliwnymi kolumnami<sup>3</sup>. Nad parterową, późniejszą częścią umieszczono dwie niewielkie oszklone wieżyczki, których zadaniem miało być doświetlenie tej części dworca. Na jej końcu znajduje się piętrowa hala. Faktycznie jest to półpiętro z oknami zakończonymi łagodnym łukiem.

Najwystawniej zdobione wnętrza znajdujemy w najstarszej części budynku. Mamy tam piękne plafony oraz profilowane gzymsy, stiuki i pilastry. To tutaj mieściły się: poczekalnia i restauracja pierwszej klasy, a na górze apartamenty carskie. Po pierwszej wojnie światowej ich wyposażenie przewieziono do Warszawy<sup>4</sup>. Pomieszczenia restauracji podparte były zachowanymi do dnia dzisiejszego kolumnami żeliwnymi z bogato zdobionymi kapitelami. Wyjątkowo piękne były również (niestety skradzione) żeliwne, ażurowe schody ze zdobionymi balustradami. Jednakże nie dysponujemy żadnymi przedstawiającymi je zdjęciami. Pozostawienie dworca na kilkanaście lat bez opieki doprowadziło do poważnych ubytków w sztukateriach, su-

- 3 W czasie powstawania książki aż do jej ukończenia: zdemontowano zadaszenia wraz z kolumnami, a po wznowionych pracach remontowych elementy architektoniczne nie wróciły na dawne miejsca.
- 4 Z danych kolejowych wiemy, że wyposażenie carskich apartamentów zostało przejęte przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych.



Pocztówka pochodząca z ok. 1910 r. pokazująca maczkowski dworzec. Użyte przez stronę [www.41-200.pl](http://www.41-200.pl).



Zdjęcie części zaprojektowanej przez Henryka Marconiego dworca granicznego w Maczkach (dawna Granica). Fot. Bartosz Gawlik.





*Sala bufetu I klasy na dworcu w Granicy (obecnie Maczki), pocztówka z 1902r.*



*Komora celna I klasy w Granicy (obecnie Maczki, dzielnica Sosnowca), pocztówka z 1908 roku. Zbiory własne autora.*



*Zdjęcie budynku mieszkalnego również autorstwa Marconiego w Maczkach. Fot. Bartosz Gawlik.*

ficie parteru i pierwszego piętra. Trwająca wolno dewastacja została, na szczęście, zahamowana przez ostatni remont budynku.

Wraz z rozwojem stacji granicznej powstawały nowe budynki mieszkalne, a także budynki koszar Straży Granicznej (wcześniej istniała tylko jej stacja). Budynki mieszkalne autorstwa Włocha są zlokalizowane w północnej stronie dworca i podobnie jak on są utrzymane w stylu neobarokowym. Wraz z innymi budynkami stacji powstała też lokomotywnia, jednak na skutek licznych rozbudów i przebudowy, nie zachowała już żadnych cech architektury neorenesansowej wcześniej występującej na niektórych obiektach.

### **Maczki**

#### **Komora celna**

Mówiąc o dworcu, nie powinno się zapominać, że nie jest to jedyna budowla projektu Henryka Marconiego. Drugim ważnym obiektem był, niestety, wyburzony kilka lat temu budynek komory celnej. Powstał w tym samym czasie co dworzec, o czym świadczą nie tylko dokumenty, ale i wiele relacji. I w tym przypadku był to piętrowy, podpiwniczony budynek neorenesansowy o boniowanych ścianach. Komora celna posiadała również bogato zdobione wnętrza z plafonami, profilowanymi gzymsami, stiukami i pilastrami. Powstała w latach 1847–1850 jako parterowa, uległa następnie

### **Maczki**

#### **Budynki mieszkalne**

Ostatnimi wartymi wspomnienia obiektami są dwa piętrowe budynki mieszkalne położone w północnej stronie dworca, na wschód od lokomotywni. Są nieco prostsze architektonicznie, jednak nadal można w nich dojrzeć cechy neorenesansowe. Otynkowane podpiwniczone budynki postawiono w latach 1847–1850, zaraz po wybudowaniu dworca. Oba były zamieszkiwane przez pracowników komory celnej i wyższej kadry zatrudnionej na terenie stacji kolejowej. Do czasu wybudowania w latach 80. XIX wieku nowych siedzib, zarówno dla komory celnej jak i dla kolei, były to jedyne murowane budynki mieszkalne dla robotników i urzędników. Przypominają one architektonicznie najstarszą część maczkowskiego dworca. Wybudowano je z kamienia i cegły, i tak jak w przypadku pozostałych wielokrotnie były remontowane. Na szczęście oba budynki wielorodzinne są zamieszkiwane i wszystko wskazuje na to, że jeszcze długo przetrwają.

w okresie 1871–1873 przebudowie, w ramach której dobudowano piętro. Następna zmiana została przeprowadzona w czasie 1886–1887, kiedy to komorę celną rozbudowano w kierunku wschodnim i zachodnim. W międzywojniu w obiekcie mieściła się Szkoła Rzemieślniczo-Handlowa. Uczyl w niej Leon Kruczkowski, późniejszy znany pisarz i dramaturg. Po wojnie jej miejsce zajęła szkoła zawodowa. Po opuszczeniu budynku przez szkołę zaczął on ulegać szybkiej dewastacji, co w końcu doprowadziło do podjęcia decyzji o jego wyburzeniu. Stało się to ze stratą dla miasta, ponieważ komora miała nie tylko walory architektoniczne, ale i ciekawą historię. **Most kolejowy** Powstały w latach 1847–1848 most kolejowy, wsparty na sześciu łukach, łączył ówczesne Królestwo Polskie, wchodzące w skład imperium rosyjskiego, z Galicją, będącą częścią Austro-Węgier. Most, zbudowany z kamienia łamanego wapiennego i cegiel, stanowi przykład ówczesnej architektury inżynierskiej. Również i on był remontowany i przebudowywany. Początkowo przebiegał po nim jeden tor, dopiero w czasie remontu w latach 20. XX wieku pojawił się drugi. Tuż po wybuchu I wojny światowej saperzy rosyjscy usiłowali wysadzić most, ale udało się im go tylko uszkodzić. W latach 20. był prowizorycznie naprawiony i ostatecznego remontu doczekał się dopiero w połowie trzeciej dekady XX wieku, po czym dotrwał już bez zmian do dnia dzisiejszego. Nie zaszkoziły mu ani wybuch amunicji w lipcu 1945 roku, ani walki 25 stycznia, jakie toczyły na terenie Maczek wojska radzieckie i niemieckie. Warto wspomnieć, że maczkowski most jest jednym z najstarszych mostów kolejowych w Polsce i wyjątkowym zabytkiem miasta Sosnowca.

## BIBLIOGRAFIA

### Źródła archiwalne:

Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie:

- Katalog rysunków architektonicznych Henryka i Leandra Marconich w Archiwum Głównych Akt Dawnych w Warszawie (nr zespołu 414).
- Zbiory Kartograficzne (nr zespołu 402).

Archiwum Państwowe w Łodzi (pl. Wolności):

- Rząd Gubernialny Piotrkowski (nr zespołu 1), Anteriora (nr zespołu 1).

Archiwum Państwowe w Łodzi (al. T. Kościuszki):

- Rząd Gubernialny Piotrkowski (nr zespołu 1), Wydział Budowlany (nr zespołu 4), Wydział Administracyjny (nr zespołu 3).

### Opracowania:

- *Dąbrowa Górnicza - monografia. Tom III – Dzieje Miasta (część 1)*. Dąbrowa Górnicza 2016.
- *Dąbrowa Górnicza - monografia. Tom II – Dzielnice Miasta*. Dąbrowa Górnicza 2016.
- *Górski U. J., Zabytki oraz ciekawostki Myszkowa i okolicy*. Myszków 1998.

- Gutowski D., Węcel M., Mazan L., *160 lat kolei żelaznych: Jaworzno-Szczątkowa*, Mysłówice, Sosnowiec–Maczki. Jaworzno 2007.

- Kmiotek D., Kmiotek J., *Echo dawnych Strzemieszyc. Cz. V. Obiekty zabytkowe Strzemieszyc*. Dąbrowa Górnicza 2001.

- Lewandowski J. F., *Na początku była kolej: 150 lat Dworca Głównego w Sosnowcu*. Sosnowiec 2009.

- Łoza S., *Henryk Marconi i jego rodzina: materiały do monografii w serii: Mistrzowie Architektury Polskiej*. Warszawa 1954.

- Mieroszewski K., *Po obu stronach Warty. Zarys dziejów Myszkowa*. Myszków – Bytom 2010.

- Owczarek J., *Dzieła warszawskich mistrzów architektury w województwie śląskim. [w:] Europejskie wpływy w sztuce i architekturze województwa śląskiego*. Katowice 2008.

- Onyszko G., *Architekci włoskiego pochodzenia z terenu Zagłębia Dąbrowskiego*. Sosnowiec 2017.

- Szczupak W., *Maczki: dzielnica m. Sosnowca: monografia historyczna*. Sosnowiec 2002.

- Śmialek M., *Dzielnice Sosnowca – Porąbka, Kazimierz Górniczy, Ostrony Górnicze, Maczki*. Sosnowiec 2009.

- Śmialek M., *Sosnowieckie ABC. Tom III*. Sosnowiec 2009.

- Z opowieści Pana Konrada. Kolej żelazna w Poraju. GOK Poraj.

### Strony internetowe:

- [www.dabrowa.pl](http://www.dabrowa.pl)
- [www.dawnadabrowa.pl](http://www.dawnadabrowa.pl)
- [www.historycznemaczki.wordpress.com](http://www.historycznemaczki.wordpress.com)
- [www.wikizaglebie.pl](http://www.wikizaglebie.pl)
- [www.41-200.pl](http://www.41-200.pl)

## IT

Enrico Marconi (nacque nel 1792 a Roma, morì nel 1863 a Varsavia), esponente del classicismo e storicismo nell'architettura. Uno dei più prolifici architetti polacchi della prima metà del XIX secolo. Si dedicava anche alla teoria dell'architettura e dell'arte. Veniva da una nota famiglia Marconi, dalla quale nacquero molti pittori, scultori, architetti rinomati. Si laureò all'Università di Bologna e all'Accademia delle Belle Arti di Bologna.

Enrico Marconi venne nel Regno del Congresso nel 1822. Premiato nel concorso di architettura svoltosi a Roma (nel 1821) in onore di Antonio Canova, Marconi attirò l'attenzione del Generale Ludwik Michał Pac (Luigi Michele Pac), che ingaggiò un giovane architetto talentuoso per completare il palazzo a Dowspuda nella regione di Suwalki. Il palazzo a due piani fu progettato nello stile neogotico inglese, l'edificio costruito con brio e splendore diede alla luce un famoso detto polacco "Pac vale tanto, quanto vale il suo palazzo e viceversa" ("Wart Pac palaca, a palac Paca" – che



*H. Marconi Archit.*

Portret Henryka Marconiego z „Tygodnika Ilustracyjnego”. Zbiory własne autora.

in italiano corrisponde al proverbio “Se non è zuppa, è pan bagnato”). Durante i lavori a Dowspuda Enrico Marconi conobbe –Margherita (Margaret) Heiton, d'origine scozzese – sua futura moglie. La sua posizione professionale e sociale si sviluppò nel modo dinamico e negli anni 1851–58 fu professore dell'Accademia delle Belle Arti a Varsavia. Fece diversi viaggi, tra l'altro in Inghilterra e in Italia. Nel 1831 prese parte alla Rivolta di Novembre contro la Russia. Sostenne economicamente il sollevamento nazionale, omaggiando la Rivolta di Gennaio di 1000 rubli in argento. Morì il 21 febbraio 1863, nel suo testamento scrisse: „Addio Italia, brava e ospitale Pologna seconda patria mia vi saluta” (Zegnaj Italio, bądź pozdrowiona dzielna i gościna Polsko, moja druga ojczyzna – Farewell, Italy! Hail, brave and hospitable Poland, my second fatherland.) Fu sepolto nel cimitero Powązki a Varsavia.

Enrico Marconi progettò o ricostruì oltre 200 edifici. La maggior parte delle sue opere decorava e continua a decorare le strade di Varsavia, dove tra l'altro, su richiesta del Generale Pac, ricostruì il palazzo di Radziwiłł, progettò la chiesa di Ognisanti, l'edificio dell' Hotel Europejski (Hotel

Europeo), supervisionò la costruzione degli acquedotti; fuori la capitale – il Nuovo Municipio a Radom, il sanatorio Marconi a Busko-Zdrój, le scuderie per l'allevamento dei cavalli a Janów Podlaski. Tra gli edifici progettati da Marconi vanno menzionate le stazioni ferroviarie del tratto Varsavia - Vienna, sia oggi non esistente stazione ferroviaria cosiddetta Viennese a Varsavia che, l'ultima del tratto, molto più piccola, stazione ferroviaria e doganale del villaggio Granica (oggi Maczki, uno dei quartieri di Sosnowiec), e anche edifici della ferrovia a Poraj e Ząbkowice (oggi uno dei quartieri di Dąbrowa Górnicza).

## ENG

Henryk (Enrico) Marconi (born in 1792 in Rome, died in 1863 in Warszawa) - a representative of classicism and historicism in architecture. One of the most prolific Polish architects of the first half of the 19th century. He also dealt with the theory of architecture and art. He came from a well-known Marconi family from which many renowned painters, sculptors and architects originated. He was a graduate of the University of Bologna and the Academy of Fine Arts in Bologna. Enrico Marconi arrived in the Kingdom of Poland in 1822. By winning an award in the Antonio Canova architectural competition in Rome (1821), he attracted the attention of general Ludwik Michał Pac, who hired the talented architect to finish the palace in Dowspuda in the Suwalki Region. The two-storey palace, designed in the English neo-Gothic style, both spectacular and luxurious, gave birth to a well-known Polish saying 'Pac is worthy of his palace and the palace is worthy of Pac' ("Wart Pac palaca, a palac Paca"), which in English corresponds to the saying 'Six of one, half a dozen of the other'). During his work in Dowspuda, Enrico Marconi met his future wife, Malgorzata (Margaret) Heiton (of Scottish origin). His professional and social position developed dynamically; he even became a professor at the Academy of Fine Arts in Warsaw in 1851-58. He made several journeys, including to England and Italy. In 1831, he took part in the November Uprising against Russia. He also financially supported the January Uprising by donating 1,000 roubles in silver. He

died on 21st February 1863. His testament contained the following words: 'Addio Italia, brava e ospitale Pologna seconda patria mia vi saluta' (Farewell, Italy! Hail, brave and hospitable Poland, my second fatherland). He was buried at the Powązki Cemetery in Warsaw.

Enrico Marconi designed or reconstructed over 200 buildings. Most of his works adorned or continue to adorn the streets of Warsaw, where he reconstructed the Radziwill Palace for Pac, designed the All Saints' Church and European Hotel building, as well as supervised the construction of water supply system, among other things. Outside the capital of Poland, he was also responsible for the New City Hall in Radom, Marconi sanatorium in Busko-Zdrój and stables in the Janów Podlaski Stud. Among the buildings designed by Marconi, one should mention the railway stations of the Warsaw-Vienna Railway, including the non-existent Vienna Station in Warsaw, as well as the final point on the line - the railway station and customs chamber in Granica (currently Maczki - a district of Sosnowiec), designed on a much smaller scale, and the railway buildings in Poraj and Ząbkowice (currently a district of Dąbrowa Górnicza).



*Zdjęcie Henryka Marconiego wraz z małżonką Malgorzatą Hamilton.*

**Ferrovia Varsavia-Vienna** Fondata a metà del XIX secolo, la linea ferroviaria che collegava Varsavia al confine dell'annessione austriaca, fu chiamata dai contemporanei, la Strada Ferrata Varsavia- Vienna. Fu la prima linea ferroviaria costruita sulle terre del Regno del Congresso e la seconda in tutto l'Impero Russo. Contrariamente al nome datogli dai polacchi, „Wiedenska”, non raggiungeva direttamente Vienna e non era una ferrovia internazionale, al contrario dell'„Orient Express”, linea più recente e dieci volte più lunga, perchè sotto l'annessione russa, i treni arrivavano da Varsavia al Bacino Industriale di Dąbrowa solo fino al paese di confine Maczki, con stazione Granica, oggi ubicate a Sosnowiec. Da lì, si poteva andare in Galizia attraversando il ponte di confine sul fiume Biała Przemsza - e solo dopo molti cambi di treni, via Cracovia, si raggiungeva Vienna. Durante la progettazione del tracciato ferroviario fu utilizzato uno scartamento standard, che si trovava nella maggior parte dei paesi europei (lo scartamento ferroviario di 1435 mm), invece delle ferrovie a scartamento largo adottate nel 1843 in Russia - più larghe di 89 mm.

I promotori della costruzione della ferrovia Varsavia-Vienna furono Henryk Lubiński, vicepresidente della Banca di Polonia e l'imprenditore Piotr Antoni Steinkeller. Il percorso, lungo 328 km e con 27 stazioni, fu tracciato secondo i piani dell'ingegnere Stanisław Wysocki. I lavori iniziarono nel 1840 sulla tratta Varsavia - Skierniewice. La ferrovia fu inaugurata nel 1845, dopo che la linea raggiunse Grodzisk Mazowiecki, tuttavia, l'intera linea entrò in funzione solo nel 1848, quando l'ultima tratta fu completata, raggiungendo il paesino Maczki, il confine degli annessi russi e austriaci. Il percorso della ferrovia Varsavia-Vienna includeva le seguenti stazioni: Varsavia - Pruszków - Grodzisk Mazowiecki - Żyrardów (Ruda Guzowska) - Skierniewice



*Budynek dworca Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej w Warszawie.  
Ze strony [www.wikipedia.org.pl](http://www.wikipedia.org.pl).*

- Koluszki - Piotrków Trybunalski - Radomsko - Częstochowa - Poraj - Myszków - Zawiercie - Łazy - Ząbkowice - Strzemieszyce Południowe - Granica (Maczki). Negli anni successivi vennero costruite ramificazioni laterali, tra cui vicino al confine prussiano, il tratto da Ząbkowice alla stazione di Sosnowice (oggi Sosnowiec) e da Skierniewice a Łowicz, così come il collegamento tra Koluszki e Łódź Fabryczna.

Insieme alla costruzione della ferrovia, furono edificate le infrastrutture ferroviarie: serbatoi d'acqua, stazioni di pompaggio, edifici amministrativi, case cantoniere, officine, sale macchine, edifici di pesatura, rampe e le più importanti per i viaggiatori - stazioni ferroviarie. Edifici di questo tipo avevano spesso l'aspetto di un palazzo con una composizione simmetrica della struttura. Le dimensioni e il tipo di stazione dipesero dall'importanza della stazione, indicata in una scala di cinque, a partire dalla prima, che comprendeva grandi stazioni di fine corsa e di smistamento, seconda e terza che comprendevano stazioni di medie dimensioni, quarta e quinta indicavano invece stazioni di piccole e inferiori grandezze. Tra gli edifici costruiti lungo la linea ferroviaria Varsavia-Vienna, si trovano costruzioni di tipo palazzi rappresentativi, come nel caso dei progetti di Enrico Marconi per la Stazione Viennese a Varsavia e su scala ridotta per la stazione di fine corsa a Maczki (Granica), ma anche gli edifici in mattoni, tipici e ripetibili, simili a caserme, per stazioni inferiori e piccole.

### **Warsaw-Vienna Railway**

The mid-19th century railway line which connected Warsaw with the Austrian partition border was called by the contemporaries the 'Warsaw-Vienna iron road'. It was the first railway line built in the lands of the Kingdom of Poland and the second one in the whole Russian Empire. Contrary to its name, the future "Wiedenska" ('Vienna Railway') did not directly reach Vienna and was not an international railway, unlike, for example, 'Orient Express' (which was ten years younger and ten times longer), because trains in the Russian partition would only arrive from Warsaw as far as the territory of Zagłębie Dąbrowskie (Dąbrowa Basin), to the border village of Maczki (currently a district of Sosnowiec) with the railway station which was back then called Granica. From there, through the border bridge on Biała Przemsza river, one could travel to Galicia and then, after numerous changes of trains, finally get through Kraków to Vienna. When designing the railway route, the standard track width (used in a majority of European countries) with a track gauge of 1,435 mm was applied instead of the broad-gauge railway (89 mm wider), which had been adopted in Russia from 1843.

The initiators of the construction of the Warsaw-Vienna Railway were Henryk Lubiński (Vice-Chairman of the Bank of Poland) and Piotr Antoni Steinkeller (entrepreneur). The 328 km long railway route with 27 stations was built according to the plans of engineer Stanisław Wysocki. The work began at the section from Warsaw to Skierniewice in 1840. The railway was opened in 1845 when it reached Grodzisk Mazowiecki, but the entire line was not put into operation until 1848, when

its final section ending at the border between the Russian and Austrian partitions in Maczki was completed. The Warsaw- Vienna railway line included the following stations: Warszawa – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów (Ruda Guzowska) – Skierniewice – Koluszki – Piotrków Trybunalski – Radomsko – Częstochowa – Poraj – Myszków – Zawiercie – Łazy – Ząbkowice – Strzemieszyce Południowe – Granica (Maczki). In the following years, several railway branch lines were also built, including the lines from Ząbkowice to Sosnowice (currently Sosnowiec) near the Prussian border and from Skierniewice to Łowicz, as well as the connection between Koluszki and Łódź Fabryczna.

Along with the construction of the railway, numerous accompanying facilities and buildings were erected as well, namely: water towers, pumping stations, administration buildings, railway watchmen's houses, weigh houses, ramps and, most importantly for the travellers, railway stations. The buildings of this kind often had the appearance of a palace with symmetrical shape composition. The size and type of the railway station depended on its importance, which was reflected by the division into five classes, starting from class I, which included large end and hub stations, through medium-sized stations classified as class II and III, ending with small stations assigned to class IV and V. Among the erected Warsaw-Vienna Railway buildings were both palace-type impressive buildings, as in the case of Enrico Marconi's designs of the Vienna Station in Warsaw and, on a smaller scale, of the end station in Maczki (Granica), as well as typical and repetitive brick buildings whose appearance was similar to barrack buildings, erected at small stations of lower classes.



*Most kolejowy na Białej Przemszy w Granicy (obecnie Maczki, dzielnica Sosnowca).  
Fragment pocztówki A. Wiltosa z pocz. XX wieku.*