



# MIEJSCA PAMIĘCI

## Wisła-Łabajów

### Zabytkowy Most Kolejowy



KOLEJ USTRON-WISLA-GLEBCE  
Wiadukt dł 122 m  
wybudowano w 1931-1933  
przez  
SLASKI URZAD WOJEWODZKI  
kiedy Wojewoda był  
Dr MICHAŁ GRAZYNSKI  
Marszałkiem Sejmu Śląskiego  
KONSTANTY WOLNY  
Wice - Wojewoda  
Dr TADEUSZ SALONI  
Naczeln. Wydz. Komunikacji  
Dr WITOLD BANASZKIEWICZ  
Naczeln. Wydz. Rob. Publ.  
Dr Inż. STEFAN KAUFMAN  
Kierown. Oddz. Kolejowego  
Inż. ALFRED POPPER  
Kierown. Budowy  
Inż. JANUSZ TELEKOWICZ  
Według projektu  
Inż. ST. SASKIEGO i T. MEJERA  
Wykonała Firma: Biuro Inżynierskie  
KSAWERY GORYANOWICZ  
Kierown. Robót  
Inż. KAROL GRELOWSKI  
Tablice zniszczył okupant - 1945  
zrekonstr. TOW. MIE. WISEY - 1985





## WIADUKT W WIŚLE GŁĘBCE



W XIX wieku Wiśła odcięta była od komunikacji kolejowej, co skutecznie utrudniało letni ruch turystyczny. Co prawda w końcu stulecia zbudowano na ziemiach cieszyńskich i bielskich kilka linii kolejowych, które jednak zapewniały wyłącznie komunikację pomiędzy okolicznymi miastami. W latach 1885-1886 towarzystwo „Wylądnie Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda” (k.k. privilegierte Kaiser Ferdinand Nordbahn) uzyskało koncesję na budowę linii kolejowych w zachodniej części zaboru austriackiego. Powstała wtedy m.in. linia Cieszyń-Bielsko-Wadowice-Kalwaria Lanckorona wraz z odgałęzieniami Golezów-Ustroń (1888 r.). Pozbawiona transportu kolejowego Wiśła nie mogła przez długi czas rozwinąć się jako uzdrowisko. W Odrodzonej Polsce, by umożliwić szerokim rzeszom turystów z terenów przemysłowych wypoczynek w górach, poprawiono znacznie komunikację kolejową pomiędzy Beskidem Śląskim, a konurbacją katowicką. Na międzywojennym Śląsku poważnym inwestorem, który – poza Ministerstwem Komunikacji – rozbudowywał infrastrukturę komunikacyjną, był Urząd Wojewódzki Śląski. To właśnie dzięki nakładowi Skarbu Śląskiego powstała wiele linii kolejowych ogólnego i lokalnego znaczenia. Na mocy ustawy z 8 lipca 1925 r. Sejm Śląski przyznał kredyty na realizację projektów zapewnienia lepszej komunikacji z Cieszyńem i górkami miejscowościami turystycznymi.

Roboty ruszyły w październiku 1925 r. Poszczególne odcinki linii oddano do ruchu osobowego i towarowego: Chybie-Skoczów – 14 maja 1927 r., Ustroń-Ustroń Polana – 15 marca 1928 r., Ustroń Polana-Wiśła – 10 lipca 1929 r. oraz Wiśła-Wiśła Głębcze – 3 września 1933 r.

Szczególnie trudnym przedsięwzięciem, ze względu na znaczną różnicę wysokości w terenie pomiędzy skrajnymi stacjami, okazała się budowa ostatniego odcinka. Na trasie powyższej linii lokalnej wybudowano cztery muryrowane dworce kolejowe (Ustroń Polana, Wiśła Oblaziec, Wiśła Uzdrawisko, Wiśła Głębcze), dwie drewniane stacyjki (Wiśła Oblaziec oraz Wiśła Dziechcinka), a także dwa żelazne mosty kolejowe i kilka przepustów drogowo-kolejowych.

Linia Ustroń-Polana – Wiśła Głębcze ma charakter południkowy. Poprowadzona została na obszarze miejscowości z północy na południe główną doliną Wisły oraz na odcinku Wiśła Uzdrawisko – Wiśła Głębcze, wschodnimi stokami zamykających miejscowość terenowo od strony zachodniej gór.

Na ostatnim odcinku (Dziechcinka, Głębcze) wybudowano dwa wiadukty kolejowe. Pierwszy, mniejszy, trójprzełowy, zaprojektowany przez St. Saskiego i T. Mejera wybudowała w 1932 r. firma inżyniera Ksawerego Goryanowicza (1890-1957). Opiekunem budowy był Naczelnik Wydziału Budowy Kolei Ministerstwa Komunikacji inż. Stanisław Sawicki.

O dobrym wykonawstwie i znakomitej myśli inżynierskiej świadczy zwłaszcza drugi spośród wybudowanych w Wiśle wiaduktów, będący konstrukcją spinającą dukiem komunikacyjnym dwa, otaczające wylot doliny Labajowa, wzniesienia. Wiadukt o długości 122 m wybudowany został w latach 1931-1933 przez biuro inżynierskie Ksawerego Goryanowicza, według projektu inżynierów St. Saskiego i T. Mejera. Kierownictwo budowy sprawował inż. Janusz Illakowicz, kierownictwo robót inż. Karol Grelowski.

Siedmioprzełową, łukowato wygiętą w stronę doliny Labajowa budowlę, oparto na dwóch umieszczonych w stokach przyczółkach oraz sześciu związujących się ku górze, masywnych, betonowych podporach. Podstawy zostały połączone za pomocą siedmiu łuków pełnych. W związczeniu związających się ku górze filarów zastosowano trójskokowe, wstępujące schodkowo gzymсы. Łuki przeszły obramowano opaskami. Koronę wiaduktu ożywiono na całej jego długości z obu stron gzymsem wieńczącym, ponad którym umieszczono żelazną balustradę. Po wewnętrznej stronie łuku budowli, na osiach drugiej i piątej podpory, zaprojektowano dwa niewielkie – zgodne ze schodkowym profilem gzymсов – otoczone balustradami występy. Zapewniające bezpieczeństwo w przypadku biegu pociągu występy, urozmaiciły znacznie ciągłą linię gzymsu koronującego tej elewacji budowli. Poza tym, na osiach wyższych części filarów, po obu stronach budowli umieszczono pierwotnie lizeny, związcone na wysokości gzymсов koronujących lekko wstępującymi przed licą kapitelami. Ten porządkujący podzielił nierówności sobie długości elewacji (wynikających z rzutu wycinka łuku) element artkularyjny, tak jak i opaski podkreślające łuki, niestety dzisiaj nie istnieją.

Architektura wiaduktu oddziałuje faktura, odlewanych w betonie za pomocą szalunków, elewacji. Artkularia powierzchni ściennych.

blęce ufundowała firma:

zdjęcia: Jan Nitecki

zdjęcia w czerwonym obramowaniu zapożyczono z:

<https://www.facebook.com/infobeskidy/photos/a.676398859061889/1212804638754639/?type=3&theater>

[POWRÓT DO STRONY GŁÓWNEJ IKONOGRAFII](#)