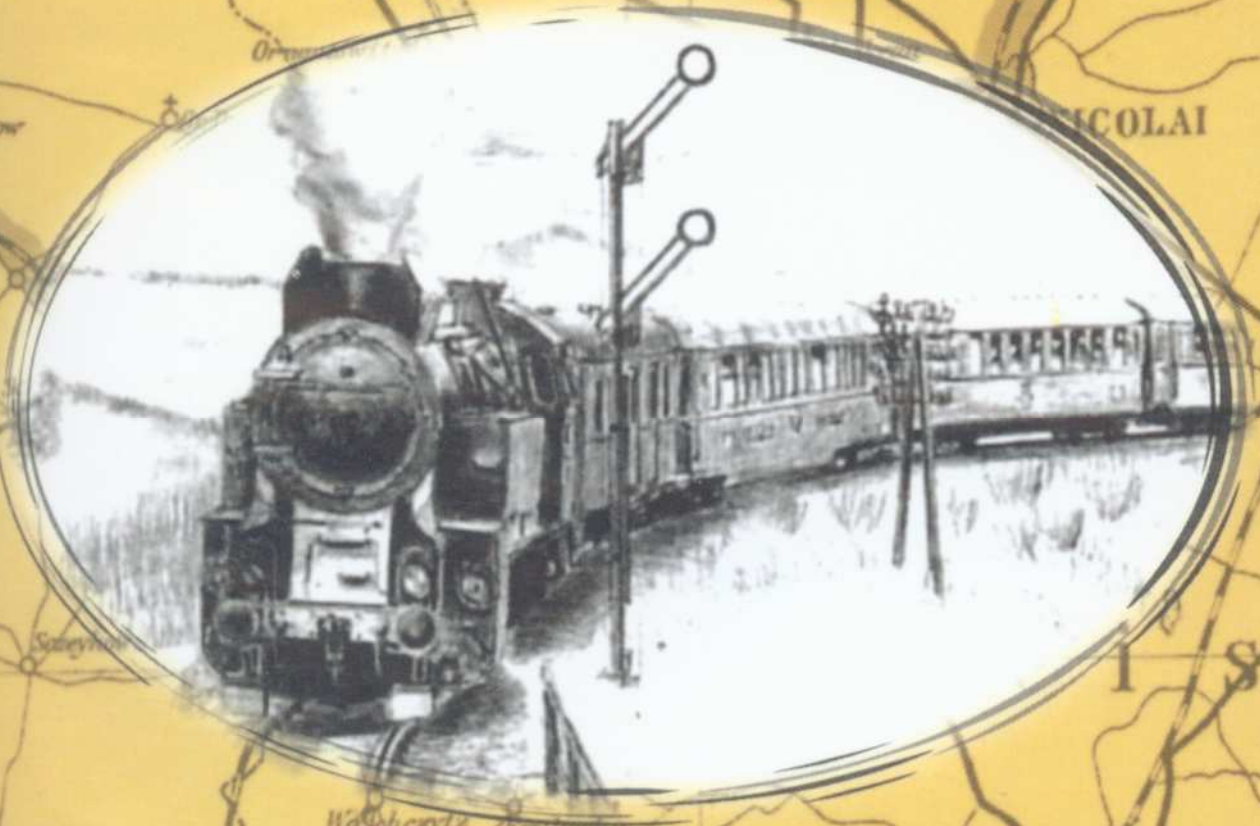
JAN DELOWICZ

Z DZIEJÓW KOLEJNICTWA NA ŚLĄSKU



w 70-lecie otwarcia linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna

Wydawnictwo współfinansowane
przez Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego w Katowicach

JAN DELOWICZ

Z DZIEJÓW KOLEJNICTWA NA ŚLĄSKU

w 70-lecie otwarcia linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna

Żory 2008

Skład
Sylwia Bednarek

Korekta
Wiesław Sienkiewicz

Wydawca
Muzeum Miejskie w Żorach
Drukarnia Oldprint w Żorach

Reprodukowane w książce fotografie pochodzą ze zbiorów prywatnych:
Andrzeja Adamczyka, Marka Gruszczyka, Zdzisława Kołody, Grzegorza Mularczyka,
Zofii Przeliorz, Stanisława Szwarca, Grzegorza Utraty, Bogusława Wyrobka,
autora, zasobów archiwalnych Muzeum Miejskiego w Żorach
i Towarzystwa Miłośników Miasta Żory oraz z różnych publikacji.

Wydawnictwo współfinansowane
przez Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego w Katowicach

Copyright© Jan Delowicz 2008

ISBN 83-88415-84-0

Druk
Drukarnia Oldprint s. c. H. Skupień i St. Pidek
44-240 Żory, ul. Fabryczna 10a
e-mail: druk@oldprint.pl

Słowo wstępne

Kto ma w głowie olej, stawia na kolej – mawiano przed wojną. Środowisko kolejarzy było bardzo zżyte i solidarne. Na przykład w Żorach żyło wtedy ok. 50 rodzin kolejarskich. Przed wojną przy kolei działały liczne organizacje społeczne i zawodowe, w których pracownicy często spotykali się na zebraniach.

Również niebezpieczeństwa towarzyszące pracy na kolei wpływały na specyficzną solidarność tej grupy zawodowej. W czasie okupacji owa więź zdawała egzamin, gdy trzeba było stawiać czynny opór najeźdźcy hitlerowskiemu. Działalność konspiracyjna i sabotażowa kolejarzy była wyjątkowo skuteczna i dotkliwa dla okupanta, o czym świadczą liczne dokumenty i raporty niemieckich władz okupacyjnych.

Po II wojnie światowej wzrosło znaczenie kolei dla przewozu towarów. Jednocześnie stopniowo nikło jej znaczenie dla ruchu pasażerskiego. Gwałtowny na przełomie XX i XXI wieku rozwój komunikacji drogowej stał się przyczyną jej powolnego upadku. Dzisiaj, w dobie coraz większej popularności samochodu, kolej żelazna wydaje się przeżywać swój zmierzch. Jak będzie dalej, pokaże czas.

Wiele kilometrów linii, dworców kolejowych, obiektów inżynieryjnych przestało już pełnić swoją funkcję i stopniowo ulegają zniszczeniu. Wymagają więc one pilnego zainteresowania badawczego. Dalszych studiów wymaga również historia kolei. Aby w chociaż skromny sposób wypełnić tę lukę, autor zajął się zebraniem materiałów dotyczących tylko niektórych zagadnień związanych z historią i smutną rzeczywistością kolei na Śląsku.

Zbierając materiały faktograficzne niezbędne do napisania pracy, korzystałem z dokumentów zgromadzonych w Archiwum Państwowym w Katowicach Oddział w Raciborzu oraz w Archiwum Państwowym w Opolu. Cenną pomoc stanowiły również zbiory Muzeum Miejskiego w Żorach oraz Towarzystwa Miłośników Miasta Żory. Znaczącą pomocą w pracy okazały się publikacje związane z historią kolejnictwa na Śląsku, w tym przede wszystkim autorstwa Dawida Kellera oraz publikacje wydane z okazji jubileuszy 150 lat kolei: Wrocław-Oława (1992), w Raciborzu (1996) i Rybniku (2007). Znaczne ilości informacji, zwłaszcza ze współczesnej działalności kolei, dostarczyła mi kwerenda prasy lokalnej. Zgromadzony w ten sposób materiał pozwolił na skonstruowanie czterech rozdziałów, opatrzonych aparatem naukowym.

Publikację rozpoczyna rozdział pod tytułem *Z dziejów kolejnictwa na Śląsku*, zawierający opis kolei od jej początków w 1842 roku aż do końca XX wieku, na Śląsku Dolnym, Górnym i Cieszyńskim, ze szczególnym uwzględnieniem ziemi rybnicko-wodzisławskiej. W rozdziale tym znalazła się również (z konieczności w sposób skrótowy) ciekawa historia linii będących własnością zakładów przemysłowych i wąskotorowych, które w przeszłości stanowiły o specyficznym klimacie Górnego Śląska.

Kolejny rozdział jest zatytułowany *Budowa linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna*. Otwarcie przed 70 laty tej linii stało się okazją do przypomnienia dziejów budowy tego połączenia kolejowego. Zwrócono w nim uwagę na projekty budowy kolei z Rybnika do Pszczyny, powstałe jeszcze przed I wojną światową. Kolejno omówiono proces legislacyjny decyzji o budowie linii, wraz z istniejącymi pomysłami na jej przebieg oraz etapy prac budowlanych. Ostatnią część poświęcono uroczystościom otwarcia szlaku kolejowego z Rybnika do Żor oraz z Żor do Pszczyny.

Następny rozdział, którego tytuł brzmi *Rozwój i upadek kolejnictwa w Żorach*, ukazuje w sposób syntetyczny historię kolei w tej miejscowości. Jej początki związane są z wybudowaniem linii kolejowej z Orzesza do Żor w 1884 roku. Poprzez budowę tej linii Żory uzyskały okrężne połączenie kolejowe ze stolicą powiatu – Rybnikiem i Katowicami, a w dalszej perspektywie również z Gliwicami. Z koleją związane były również w Żorach: Koło Rodziny Kolejowej, biblioteka mieszcząca się w budynku stacji kolejowej, VI Drużyna Harcerzy im. Ignacego Skorupki, tzw. Kolejowa, istniejący przez 41 lat, w sąsiedztwie węzła kolejowego, zakład (ZWUS) produkujący m. in. urządzenia mające wpływ na zabezpieczenie ruchu pociągów na kolei, Klub Sportowy *Kolejarz*, Spółdzielnia Spożywców *Kolejarz* oraz kolejowa przychodnia zdrowia.

Ostatni rozdział nosi tytuł *Rzeczywistość i perspektywy kolei w regionie*. Jego treścią są współczesne problemy kolei na Górnym Śląsku. Zwrócono w nim też uwagę na katastrofalny stan infrastruktury kolejowej w Polsce i na perspektywy jej rekonstrukcji. Przybliżone w nim zostały związki kolei z przemysłem. Przedstawiono także zadania, które realizuje największy w Polsce (pod względem wielkości przewozów) Zakład Przewozów Towarowych. Zawiera on również opis perspektyw stojących przed spółką PKP Przewozy Regionalne. Już w 2012 roku, jak zapewniają jednym chórem rząd i PKP, superszybkie pociągi z Katowic do Warszawy będą mknąć nawet 300 km na godzinę.

Napisanie tej pracy było możliwe dzięki życzliwości wielu osób. Jestem im bardzo wdzięczny za okazaną mi pomoc i zrozumienie. Wszystkim im gorąco i serdecznie dziękuję.

Oddając w ręce Czytelnika tę książkę, wyrażam nadzieję, że jej lektura skłoni rodziny byłych i obecnych kolejarzy oraz starszych mieszkańców regionu do wspomnień i refleksji nad minionym czasem, w którym kolejarze tworzyli klimat i atmosferę dawnych lat, a w naszym młodym pokoleniu wzbudzi zamiłowanie do przeszłości i tradycji kolejarskiej oraz przybliży mu sylwetki członków środowiska kolejarzy.

Spis treści

Słowo wstępne 3

Rozdział I

Z dziejów kolejnictwa na Śląsku 7

Na Dolnym i Górnym Śląsku 7

Kolej na Śląsku Cieszyńskim 18

Rybnickie drogi kolejowe 19

Kolej w okresie III Powstania Śląskiego 29

Kolej w latach międzywojennych 32

Po zakończeniu działań wojennych 41

Rozdził II

Budowa linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna 53

Rozdział III

Rozwój i upadek kolejnictwa w Żorach 73

Rozdział IV

Rzeczywistość i perspektywy kolei w regionie 132

Bibliografia 147

I. Z dziejów kolejnictwa na Śląsku

Na Dolnym i Górnym Śląsku

Skonstruowanie w XIX wieku maszyny parowej, toczącej się po szynach i ciągnącej wagony wypełnione podróżnymi lub towarami, było przełomowym momentem w rozwoju cywilizacji i prawdziwym przewrotem w komunikacji. Pierwszy pociąg wyruszył 27 września 1825 roku na trasę łączącą dwa angielskie miasta: ośrodek górniczy Darlington z portem morskim Stockton[1]. Niezwykłe na owe czasy osiągnięcie techniki wzbudziło wielki entuzjazm wśród obserwatorów tego wydarzenia. Byli jednak i tacy, którzy wyrażali obawę, czy ta sunąca po szynach *machina piekielna* nie spowoduje jakiegoś kataklizmu.

Na kontynencie europejskim pierwszy pociąg pasażerski, ciągnięty przez parowóz, ruszył w grudniu 1835 roku w Norymberdze. Długość trasy wynosiła 20730 stóp bawarskich, czyli 6030 metrów, i wiodła z Norymbergi do Furth. Odcinek ten pierwsi pasażerowie przebyli w 9 minut z prędkością 40 km na godzinę[2].

Początki kolei niemieckich dotyczą też historii kolei żelaznych na Śląsku (trzeba pamiętać, że Śląsk był częścią Niemiec, Polski nie było jeszcze prawie sto lat). Jednak na naszych ziemiach budowanie kolei żelaznych nie wypływało z dążenia do luksusu, jak to było przykładowo w Norymberdze. Śląska kolej miała swoje podłoże w gospodarce.

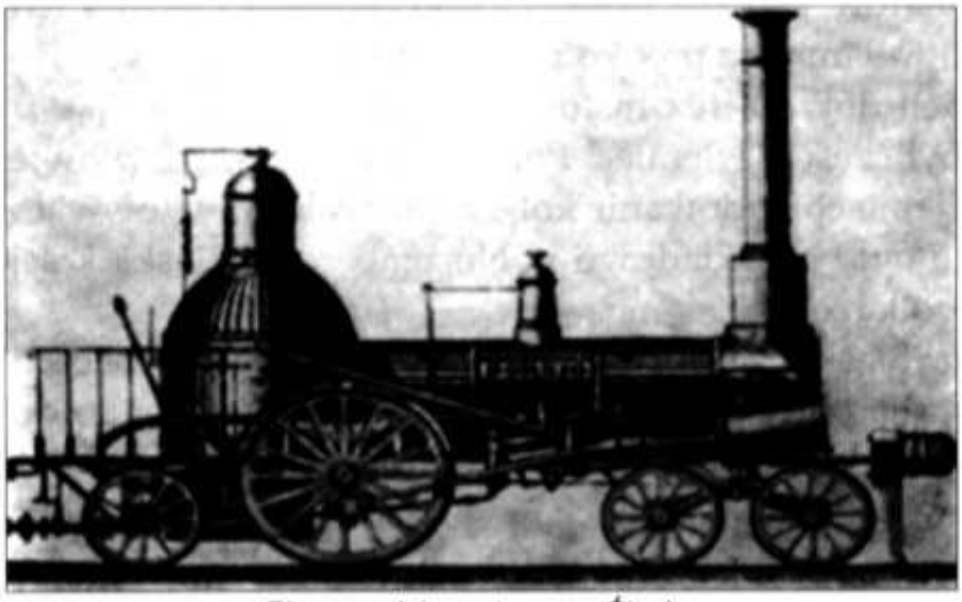
Jednak historia kolei na Śląsku sięga 1767 roku, kiedy to w okolicach Maczek powstała tak zwana ładuga, czyli mały port załadowczy węgla, do którego węgiel transportowano z miejscowej kopalni kolejką konną. Była to najstarsza kolejka węglowa w pobliżu Mysłowic i Jaworzna[3]. Zaś pierwsze tory dla trakcji konnej zainstalowano na Górnym Śląsku na początku XIX wieku[4].

Początkowo węgiel i wyroby hutnicze transportowano też furmankami, co wiązało się z dużymi trudnościami, zwłaszcza gdy chodziło o bardziej odległe rynki zbytu. Konieczność transportu węgla na znaczne odległości była przyczyną budowy linii kolejowych. W celu ich budowy zawiązywano prywatne towarzystwa i spółki akcyjne, na których czele stawali ludzie nowej epoki – inżynierowie i technicy, a także finansiści i bankierzy. Wśród pionierów kolejnictwa na Dolnym Śląsku znanymi postaciami byli F. Th. Krause i B. Karsten[5].

Już w 1816 r. pojawiła się idea połączenia Wałbrzycha z portem na Odrze w Malczycach[6], co ułatwiłoby transport węgla. Miała też powstać linia transportu węgla górnośląskiego z Zabrza do Wrocławia. Legnicki urzędnik rządowy F. Th. Krause w roku 1830 wnioskował o budowę odcinka kolejowego z Tarnowskich Gór do Opola. W tym rejonie znajdowały się huty żelaza. Cztery lata później tenże Krause ubiegał się o pozwolenie na wprowadzenie kolei parowej z Wrocławia przez Górny Śląsk do polskiej granicy kongresowej przy Nowym Bieruniu, skąd linia miała dochodzić do Krakowa[7].

W latach 30. XIX wieku narodził się również plan połączenia stolicy prowincji z Berlinem i Dreznem[8].

Pierwszą nitkę torów wypuścił jednak Wrocław ku wschodowi, gdzie dynamicznie rozwijał się przemysł Górnego Śląska, dzięki czemu region zyskał przydomek *Nowej Anglii*. W 1837 r. powstała spółka akcyjna o nazwie *Towarzystwo Kolei Górnośląskiej* (Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft), która rozwinęła żywą działalność w zakresie budowy linii kolejowych. W 1841 r. Kolej Górnośląska uzyskała odpowiednią koncesję. 1 maja 1842 r. przeprowadzono próbną jazdę parowozu pomiędzy Wrocławiem a Świętą Katarzyną. 22 maja 1842 r. został otwarty pierwszy odcinek kolei[9]. Łączył Wrocław z Oławą i liczył 27 kilometrów długości. Przejazd nim trwał trzy kwadranse.



Pierwsza lokomotywa na Śląsku

Był to pierwszy odcinek Kolei Górnośląskiej, wiodącej do zagłębia węglowego, a także pierwsza kolej na obecnych ziemiach polskich. Jak donosiła ówczesna gazeta *Breslauer Zeitung*, goście honorowi odbyli podróż już dnia poprzedniego. Otwarciu linii towarzyszyła uroczysta oprawa. Śpiewał chór, przygrywała orkiestra. Przemawiał v. Heyden, radca rejencji śląskiej. Odjazdowi pociągu towarzyszyły okrzyki radości. Pociąg składał się z 11 wagonów I i II klasy posiadających łącznie 33 przedziały. W składzie pociągu były również trzy wagony III klasy nie posiadające przedziałów. Sprawozdawca tego wydarzenia doniósł, że w pierwszej podróży panie nie brały udziału. Były tylko widzami. Uznano widocznie, że wiąże się to ze zbyt dużym ryzykiem. Następnego dnia jednak i one wyruszyły żelaznym szlakiem do Oławy.

Pierwszy rozkład jazdy przewidywał czterokrotny codzienny przejazd na trasie Wrocław – Oława i z powrotem. Odległość 27 km pociąg pokonywał w ciągu 45 minut, a koszt przejazdu wynosił: I klasą 25 srebrnych groszy, II klasą 16 srebrnych groszy, a III klasą 9 srebrnych groszy.

Wiele ciekawostek wiąże się z uruchomieniem pierwszej linii kolejowej na Dolnym Śląsku. Pasażerowie przeżywali wiele emocji. Zdarzały się nawet wypadki zasłabnięć. W relacjach prasowych znalazła się również informacja, że zagubione w czasie podróży czapki i kapelusze są do odebrania u zawiadowcy stacji. Dziennikarz – sprawozdawca zauważył także, że liczba podróżnych bywała niekiedy tak wielka, że chcąc przewieźć wszystkich pasażerów z Wrocławia do Oławy i z powrotem, trzeba było uruchamiać pociąg dodatkowy. Zapasowa lokomotywa i wagony były na szczęście do dyspozycji. Liczbę ludzi przewożonych codziennie szacowano na 800 osób (w 1992 r. wynosiła ona około 20.000)[10].

Dworzec kolejowy we Wrocławiu

Jeszcze w 1842 roku linię kolejową przedłużono do Brzegu, a w maju 1843 roku do Opola. Pierwszy pociąg na tej trasie ciągnęła lokomotywa *Opole*. Sieć kolejowa na Dolnym Śląsku szybko się rozrastała. W 1843 roku oddano do użytku linię kolejową z Wrocławia do Świebodzic, a w roku 1844 do Legnicy. W roku 1845 uruchomiono drogę żelazną łączącą Górnośląskie Zagłębie Węglowe z Wrocławiem i Opolem. Przeszła ona przez Kędzierzyn, Gliwice, Zabrze i Chebzie do Świętochłowic. 98-kilometrowy szlak od Opola do Świętochłowic otwarto 31 sierpnia.

Warto tu przytoczyć, jak w pamięci jednego z obywateli bytomskich zapisało się pojawienie pierwszego pociągu: *Nadszedł wreszcie upragniony dzień [...] Każdy, kto tylko mógł, śpieszył z miasta do Świętochłowic wozem, końmi, piechotą, także z sąsiednich wsi i miejscowości przybyły tysiące [...] Kiedy w oddali pokazał się sapiąc i szumiąc pociąg, kiedy zbliżył się otulony chmurą dymu, kiedy rozległ się gwizd i dźwięk dzwonka i pociąg wjechał na dworzec kolejowy, wtedy podniósł się powszechny krzyk radości. Było po prostu tak, jak gdyby odczuwano, że rozmach tych potężnych kół niesie z sobą przewrót przestarzałych poglądów i spraw! Podziwiano uwieńczoną lokomotywę, z wysokim przedpotopowym kominem. Otoczono wagony i wdrapywano się na nie, oglądano i dotykano wnętrza [...]*[11].

W pierwszych latach istnienia kolei żelaznych pociągi osobowe jeździły bardzo rzadko. Kolej trudniła się głównie przewożeniem węgla. Jeszcze w 1846 r. pociąg z Gliwic do Wrocławia jechał tylko dwa razy dziennie[12].

Wczesna i szybka budowa sieci kolejowej w stronę okręgu górnośląskiego spowodowała wzrost produkcji, stworzyła nowe możliwości zbytu i przyspieszyła zrastanie się poszczególnych górnośląskich ośrodków produkcyjnych w jedno zagłębie. Kolej stała się poważnym nabywcą węgla i produktów żelaznych. Tym samym późne czterdzieste oraz pięćdziesiąte lata XIX wieku są właściwą datą narodzin śląskiego przemysłu górniczego. W pierwszych latach po połączeniu z siecią kolejową transporty z Górnego Śląska na zachód skoczyły o 350%.

Rozrastająca się sieć linii kolejowych dostarczyła też wielu nowych miejsc pracy. Sam zaś zawód kolejarza cieszył się na Śląsku, podobnie zresztą jak i w całych Niemczech, dużym prestiżem.

Komunikacyjne udrożnienie Śląska przez kolej żelazną stało się przesłanką awansu Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego do rzędu drugiego, po Zagłębiu Ruhry, okręgu przemysłowego Niemiec[13].

Inna rzecz, że wraz z połączeniem kolejowym Górnośląski Okręg Przemysłowy wystawiony został na napływ produktów z innych części państwa i z zagranicy, potęgujący konkurencję.

Następnie, w 1846 roku, linię kolejową zbudowaną od strony Wrocławia do GOP-u doprowadzono przez Katowice do Mysłowic. Kursowały na niej trzy pociągi na dobę. Podróż na tym odcinku trwała 7 do 8 godzin. W rok później linia ta została przedłużona przez Mysłowice do, leżącej na granicy zaboru pruskiego z Wolnym Miastem Krakowem (Rzeczpospolitą Krakowską) miejscowości Słupna[14], gdzie doszło do połączenia z wybudowaną w tym samym czasie linią Szczakowa-Trzebinia-Kraków. 6 sierpnia 1847 r. przyjechał ze Śląska do Krakowa pierwszy parowóz, a całą linię otwarto pod koniec października tego samego roku.

Oddanie do użytku pierwszego na Śląsku odcinka kolei z Wrocławia do Oławy zdopingowało do działania również władze miasta Raciborza. Ówczesny burmistrz Schwarz dobrze zdawał sobie sprawę ze znaczenia tego środka komunikacji. Graniczne położenie Raciborza było mocnym atutem dla rozwoju gospodarczego, pod warunkiem jednak zapewnienia dogodnego transportu. Warunki żeglugi na Odrze wciąż się pogarszały. Miasto ominęły też nowozbudowane szosy z Opola do Bierunia i z Prudnika do Karniowa.

Aby poprawić te niedogodne warunki, postanowiono założyć Komitet Towarzystwa Kolei Kozielsko-Bogumińskiej (*Komitee der Cosel-Oderberger Eisenbahngesellschaft*), tym bardziej, że Kolej Górnośląska nie kwapiła się z doprowadze-

niem linii do Raciborza. Do komitetu należeli m. in. książę Felix von Lichnowsky (będący jego przewodniczącym), hrabia zu Limburg-Stirum, książę raciborski Viktor, profesor medycyny Kuh i inni. Wielkie zainteresowanie projektem wykazał książę Wilhelm z dynastii Hohenzollernów.

Dworzec kolejowy w Chałupkach (1914)

Powstałe w 1841 r. Towarzystwo zostało później objęte jego patronatem i przyjęło nazwę Towarzystwo Kolei Wilhelma (*Wilhelmsbahn-Gesellschaft*). Tzw. *Linia Wilhelma* była drugą, obok Kolei Górnośląskiej, ważną linią na Górnym Śląsku. Podjęto pertraktacje z Austrią na temat połączenia z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda koło Bogumina. Państwo pruskie zadeklarowało udział w akcjach i gwarancje oprocentowania kapitału. Zebrano kapitał akcyjny w wysokości 900 tys. talarów (później 1,2 mln talarów). Dzięki przeprowadzeniu Kolei Górnośląskiej przez Kędzierzyn jedyna możliwa droga do Wiednia wiodła z Wrocławia przez Racibórz. Dzięki księciu Lichnowsky'emu nawiązano ścisłą współpracę z zarządem Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, która podjęła się budowy odcinka na terenie Austrii.

Pierwotnie kolej zamierzano poprowadzić prawą stroną Odry, a dworzec raciborski miał być usytuowany na Lukasynie. Nie dopuścili jednak do tego miejscowi zwierzchnicy. Miasto wykupiło udziały w kolei za 20 tys. talarów, ofiarowało 25 mórg gruntu i wykupiło jeden z domów stojących na przeszkodzie. Przez mury miejskie przebito dwie ulice w stronę dworca – Bahnhofstr. (obecnie Mickiewicza) oraz Wilhelmstr. (obecnie Batorego). Kolej musiała podwyższyć swój kapitał o 150 tys. talarów, głównie z powodu przełożenia trasy na lewy brzeg Odry i konieczności budowy mostu na Odrze.

Budowę kolei rozpoczęto 24 kwietnia 1844 r., jeszcze przed oficjalnym uzyskaniem koncesji. Prace prowadzono małymi odcinkami, począwszy od należących do księcia Lichnowsky'ego Krzyżanowic. Linia była jednotorowa, wykupiono jednak teren pod drugi tor, odpowiednio też budowano mosty. Na odcinku Nędza-Racibórz wykonano podtorze pod dwa tory. Most na Odrze w Raciborzu składał się z właściwego mostu o 8 przęsłach długości 104 m oraz 5 mostów nad terenem zalewowym o 10 w sumie przęsłach. Most pod Boguminem był 12-przęsłowy o długości 230 m.

Autorem projektu linii był mierniczy Sabinski wraz z inż. Rosenbaumem; kierownikiem robót był nadinż. Wollenhaupt. Około połowy 1845 r. ukończono roboty ziemne z Koźla do Raciborza (przez węzeł kolejowy w Nędzy) i rozpoczęto układanie nawierzchni.

Dnia 1 stycznia 1846 r. nastąpiło uroczyste otwarcie tego odcinka. Data ta oznacza początek komunikacji kolejowej w Raciborzu[15]. Uruchomiono dwie pary pociągów towarowo-osobowych. Trasę Koźle-Racibórz pokonywały one w czasie 49 minut. Dworzec Koźle (dziś Kędzierzyn-Koźle) stał się pierwszym dworcem pomocniczym na Górnym Śląsku.

Stacja kolejowa w Kędzierzynie

W dniu 1 maja 1847 r. otwarto odcinek z Raciborza do Chałupek, zaś 1 września 1848 r. trasę do Bogumina na Śląsku Cieszyńskim. W Boguminie kolej od strony Raciborza połączyła się z austriacką linią kolejową do Wiednia. W latach 50-ych postanowiono zbudować linię do Głubczyc dla umożliwienia wywozu płodów rolnych z tej żyznej okolicy. Prace ziemne przy jej budowie rozpoczęto w lutym 1854 r. Już 1 stycznia 1855 r. otwarto odcinek do Wojnowic, zaś w 1856 r. całą trasę.

W tym miejscu należy wspomnieć o wydarzeniu, które mogło doprowadzić do poważnej katastrofy. Otóż w sierpniu 1854 r. powódź zniszczyła przepust w pobliżu więzienia w Raciborzu. Zauważył to jeden z więźniów i zdołał zatrzymać zbliżający się pociąg. W nagrodę otrzymał od króla Prus wolność, posadę dróżnika na kolei oraz nagrodę pieniężną.

Dworzec i obecny plac Dworcowy w Raciborzu. Lata dwudzieste ubiegłego wieku

Dworzec w Raciborzu stanął na przedłużeniu Bahnhofstr. (obecna Mickiewicza), a na północ od niego zbudowano gmach zarządu Kolei Wilhelma. W pobliżu powstała pierwsza parowozownia raciborska. W połowie XIX w. kolej była najważniejszym czynnikiem miastotwórczym w Raciborzu. Dzięki niej miasto stało się ważnym ośrodkiem produkcji i wymiany towarowej, mogąc w pełni wykorzystać swe położenie graniczne.

Od 1846 r. z Wrocławia przez Legnicę można było wreszcie dojechać pociągiem do Berlina (początkowo kursowały dwa składy na dobę, zaś czas podróży wynosił 12-13 godzin). Zbudowano również linię drezdeńską, biegnącą przez Bolesławiec i Zgorzelec. Tym samym w 1848 r. powstała sieć kolejowa umożliwiająca regularne kursy pomiędzy Berlinem, Lipskiem i Dreznem z jednej strony, a Krakowem i Wiedniem z drugiej strony. Podróż była jednak uciążliwa, ponieważ nie istniały wówczas jeszcze połączenia docelowe i trzeba było się często przesiadać. Na Śląsku w komunikacji dalekobieżnej na trasie Drezno-Wiedeń przesiadano się w Zgorzelcu, Węglińcu, Wrocławiu, Koźlu i w Bohuminie. Połączenia były rzadkie, pasażerowie musieli nocować w pociągach lub na dworcach w Koźlu i Raciborzu. Do 1860 r. górnośląska sieć kolejowa miała już z górą 337 km długości, a do 1900 r. – 560 km[16].

Przez politykę ekspansji Towarzystwo Kolei Górnośląskiej zapominało jednak o swoim właściwym terenie – okręgu górnośląskim. Lukę wykorzystało

nowo powstałe, prywatne towarzystwo: Kolej Opole-Tarnowskie Góry, które w 1858 r. utworzyło własną linię w północnej części GOP-u.

Około 1860 r. oddano do użytku drugi tor na linii Racibórz-Nędza, zaś w 1900 r. Racibórz-Chałupki. Druga parowozownia raciborska powstała około 1880 r. jako wachlarzowa, przy obecnej ul. Kościuszki (dzisiejsza stacja Polmozbytu). 20 października 1895 r. uruchomiono linię ze Studziennej do Krzanowic i Opawy[17].

Od 1851 r. rozpoczęto też na Górnym Śląsku budowę kolei wąskotorowych, które początkowo – wobec braku odpowiednich parowozów – poruszane były siłą koni. Sieć wąskotorowa, mająca w pierwszym okresie swego istnienia około 110 km długości, została następnie wydłużona do kilkuset kilometrów. Służyła ona przede wszystkim do celów przemysłowych, a częściowo tylko do ruchu osobowego (w powiatach: tarnogórskim, gliwickim i raciborskim oraz w mieście Szopienice)[18].

Również w połowie XIX w. dwa zakłady wybudowały własne dwie bocznice kolejowe normalnej szerokości. Pierwszą z zakładów górniczych miała kopalnia *Murcki*, a z hutniczych – huta *Królewska* (potem huta *Kościuszko*)[19].

W tym czasie cały Śląsk wkroczył w decydującą fazę rewolucji przemysłowej, którą znamionowała nowa technologia, oparta na energii parowej. Technologia ta przeniosła dotychczasowe centra produkcji hutniczej w pobliże źródeł nowej energii, którymi były pokłady węgla kamiennego. Zrewolucjonizowała ona transport i poprzez rozwój sieci kolejowej stworzyła istotny impuls do dalszego rozwoju rynku, który był warunkiem rozwoju produkcji towarowej – podstawy kapitalizmu w przemyśle i rolnictwie.

W ten sposób na Górnym Śląsku równocześnie z pierwocinami procesu koncentracji i centralizacji kapitału obserwujemy zaczątki ekspansji kapitałowej za granicę. Powołanie do życia Schlesische Hütten-Forst-und Bergbau A. G. Minerva (z której w 1871 r. powstał znany koncern Oberbedarf) otwiera bowiem proces koncentracji i centralizacji kapitału na Górnym Śląsku. Ale proces ten, zainicjowany notabene w hutnictwie opolskim, był formą stosunków produkcji odpowiadających wyższemu poziomowi sił wytwórczych aniżeli ten, który mogło reprezentować sobą hutnictwo Opolszczyzny: w tej formie stosunków produkcji nie było miejsca dla hut opartych na starej technice. Huty te, znajdujące się w gorszych warunkach naturalnych (brak węgla), nie mogły podjąć jakiejkolwiek walki konkurencyjnej z hutami rejonu bytomsko-katowickiego, gdyż walka ta była z góry skazana na przegraną z uwagi na upośledzenie komunikacyjne rejonu Małej Panwi w latach pięćdziesiątych XIX wieku.

Dla pozyskania nowych rynków zbytu duże znaczenie miała ukończona w 1856 r. budowa nowej linii do stolicy rolniczej Wielkopolski – Poznania. Otwierała ona dalej drogę w kierunku Pomorza i Prus Wschodnich. Do ożywienia gospodarczego rejonów podsudeckich poważnie przyczyniła się linia ze Świdnicy do Dzierżoniowa (1855) i Ząbkowic (1858), potem zaś budowana z braku chętnych inwestorów przez państwo tzw. Śląska Kolej Górska (*Schlesische Gebirgsbahn*) z Goerlitz przez Jelenią Górę, Wałbrzych i Kłodzko[20]. Miała ona skrócić trasę do granicznego Bohumina. Gdy po wojnie 1866 r. zmieniła się sytuacja polityczna, łatwiej było uzyskać połączenie z Czechami w Lubawce (1869) i Mieroszowie (1877), w końcu też cenną dla stolicy prowincji linią Wrocław-Kłodzko-Międzylesie (1875).

Pojawienie się w Sudetach unikatowej Śląskiej Kolei Górskiej przyczyniło się do zmian nie tylko w gospodarce. Względne przybliżenie się rejonów wypoczynkowych (przede wszystkim gór Sudetów) sprawiło, że coraz więcej mieszkańców miast zaczęło wyjeżdżać do uzdrowisk oraz uprawiać turystykę. W 1890 r. połączenie kolejowe uzyskała Polanica, w 1895 – Karpacz i Szklarska Poręba, w 1897 – Lądek Zdrój, w 1902 – Duszniki, a w 1905 – Kudowa.

Za ważną dla rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska uważano też linię zbudowaną w latach 70. w kierunku Warszawy. Wprawdzie już wcześniej, bo w 1859 r., Górny Śląsk uzyskał łatwiejsze połączenie z Królestwem poprzez Ząbkowice i Sosnowiec, ale dla Dolnego Śląska była to mimo wszystko droga okrężna. W późniejszych latach już tylko zagęszczano śląską sieć kolejową. W 1876 r. wypełniono kolejną lukę w komunikacji, uruchamiając trasę od Pogórza Śląskiego przez Kamieniec Ząbkowicki, Nysę i Koźle w kierunku Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Budowano też obwodnice miast (zwłaszcza Wrocławia) lub linie strategiczne do granicy państwa (jak ta Lubliniec-Herby Stare). Do I wojny światowej powstało na Śląsku blisko 2000 km linii kolejowej, a gęstość sieci kolejowej doszła do 11,4 km na 100 km^2 . Warto też przypomnieć, że u progu XX w. zaczęto już myśleć o elektryfikacji kolei śląskich, zwłaszcza tych linii, które biegły w terenie trudnym, a więc zwłaszcza tak zwanej kolei górskiej od Lubania przez Gryfów, Jelenią Górę, Wałbrzych do Jaworzyny Śląskiej (z paroma jej odnogami). Odpowiednie prace zaczęto w 1912 r. na trudnej ze względu na spore różnice wzniesień trasie Szczawienko-Mieroszów-Mezimesti (w Czechach). Uruchomiono ją dosłownie tuż przed wojną, bo 1.06.1914 r. Pozwoliło to na wypróbowanie nowego systemu i taboru.

Efekty budowy kolei były różne. Dopiero budowa nowych linii kolejowych w południowej części Górnego Śląska pozwoliła na zwiększenie produkcji węgla w posiadłościach księcia pszczyńskiego. Charakterystyczne, że po zbudo-

waniu w 1852 r. linii do kopalni *Emmanuelssegen* (Murcki) wydobycie węgla wzrosło tam w ciągu paru lat ponad trzykrotnie. Z drugiej strony niejednokrotnie kolej nie we wszystkich przypadkach sprzyjała rozwojowi przemysłu górnośląskiego. Wysokie taryfy Kolei Górnośląskiej powodowały, ze węgiel śląski był w Berlinie droższy od angielskiego. Jednak stopniowo miasta, które stały się ważnymi węzłami kolejowymi, jak Wrocław, Goerlitz, Legnica i Kędzierzyn, przyciągały inwestycje przemysłowe.

Dworzec kolejowy w Orzeszu (1900 r.)

W latach 80. upaństwowiono większość spółek kolejowych drogą wykupu. Przy zakładaniu Królewsko-Pruskiej Kolei Państwowej, Kolej Górnośląska była jednym z najważniejszych towarzystw w Rzeszy. Liczyła 1590 km torowisk oraz 17 500 pracowników.

Przeprowadzone upaństwowienie pozwoliło na lepszą politykę w sferze infrastruktury i potanienie taryf przewozowych. Niektóre mniejsze miasta, w których zbudowano zakłady naprawy taboru kolejowego (jak Lubań w 1868, Oleśnica w latach 1910-1913), dały zatrudnienie znacznej części mieszkańców[21].

Dla porządku należy jeszcze dodać, że, obok wspomnianych już linii kolejowych, zbudowano tutaj w okresie rządów państw zaborczych również inne ważne połączenia kolejowe, jak Bogumin-Zebrzydowice-Chybie-Czechowice-Bielsko (1855), Czechowice-Oświęcim-Trzebinia (1856), Rydułtowy-Rybnik-Orzesze-Mikołów (1856), Tarnowskie Góry-Zawadzkie-Fosowskie-Opole (1858), Tarnowskie Góry-Bytom-Siemianowice-Szopienice-Janów Śląski-Tychy-Pszczyna-Czechowice (1868), Bielsko-Żywiec (1878), Strzelce-Toszek-Pyskowice-Zabrze (1880), Niedobczyce-Radlin-Wodzisław-Olza-Chałupki (1882), Olesno-Lubliniec-Kalety (1884), Wadowice-Bielsko-Skoczów-Cieszyn (1888), Lubliniec-Herby Stare (1892), Kielce-Włoszczowa-Częstochowa-Herby (1911)[22]. Prawie wszystkie ośrodki miejskie rejonu uzyskały w tym okresie połączenia kolejowe.

Ponadto uruchomiono wiele linii o znaczeniu lokalnym, w tym również wąskotorowych. Na przykład w dniu 17 maja 1903 r. oddano do użytku odcinek kolei wąskotorowej z Markowic przez Lukasynę (osiedle na Dębiczu) do Płoni. Stację końcową usytuowano przy obecnej ul. Piaskowej u zbiegu z ul. Szkolną. Prowadziła od niej bocznica do zakładów Siemensa (obecnie ZEW)[23].

Stacja kolejowa w Mikołowie

Najintensywniej rozbudowywano sieć kolejową w najbardziej uprzemysławianej części regionu, znajdującej się pod panowaniem pruskim. Wytwarzana produkcja była kierowana przede wszystkim w głąb ówczesnego terytorium Rzeszy, dlatego podstawowe linie kolejowe, tutaj budowane, przebiegały wyraźnie ze wschodu na zachód i północo-zachód; również główne stacje rozrządowe zlokalizowano na zachodzie – w Gliwicach, Kędzierzynie i Pyskowicach. Znacznie wolniej rozwijało się budownictwo kolejowe na ziemiach innych zaborów. Budowane linie były przy tym inaczej ukierunkowywane – na wschód, północo-wschód i południo-zachód. Połączenia poprzeczne, między liniami poszczególnych zaborów, były ze względów strategicznych rzadkie, toteż całość sieci kolejowej opisywanego terytorium nie tworzyła w owym czasie układu jednolitego.

Również pociągi stanowiły groźną broń strategiczną. Prusy dzięki rozwiniętej sieci kolejowej potrafiły podczas wojny błyskawicznie przerzucać swoje wojska ku granicom krajów nieprzyjacielskich. To dlatego – bardziej nawet niż za sprawą szybkostrzelnych armat i karabinów – zdołały pokonać Austrię w 1866 r. i Francję w latach 1870-1871 (właśnie wobec wojny z Austrią prasa po raz pierwszy w historii użyła określenia Blitzkrieg). Nadzwyczaj sprawną machinę transportową Prus odziedziczyły następnie Niemcy kajzerowskie. Cały system transportu kolejowego podlegał kontroli wojska. Bez zgody Sztabu Generalnego nie wolno było położyć lub zmienić ani jednego toru, zaś każda linia miała specjalnego, przydzielonego do jej nadzoru oficera sztabowego. Co roku przeprowadzano ćwiczenia dla pracowników kolei, symulujące mobilizację i przerzut armii.

Wybuch pierwszej wojny światowej w 1914 roku gwałtownie zahamował rozwój kolejnictwa. Lokomotywy, wagony i personel zostały zaangażowane do działań wojennych, a wiele odcinków dróg kolejowych i kilkadziesiąt mostów na Górnym Śląsku oraz na Śląsku Cieszyńskim i sąsiadujących z nimi ziemiach zaboru rosyjskiego uległo zniszczeniu lub uszkodzeniu

Kolej na Śląsku Cieszyńskim

Obok połączeń z Galicją i Kongresówką Górny Śląsk posiadał również połączenie ze Śląskiem Cieszyńskim dzięki linii z Raciborza do przygranicznego Bogumina (1848). Sieć kolejowa w swych początkach powstawała tutaj w dwóch oddzielnych ośrodkach państwowych, osobno w części austriackiej, osobno w pruskiej. Bogumin bowiem już od 1847 roku posiadał połączenie z Wiedniem i był ważnym węzłem kolejowym na tradycyjnym szlaku handlowym i komunikacyjnym, którym była Brama Morawska, przez którą szło połączenie między krajami śródziemnomorskimi poprzez Polskę nad Bałtyk.

Następnie przybyło połączenie z Krakowem (1853), a tym samym z resztą Galicji (1865: Lwów i Czerniowce; 1870: Brody i Tarnopol), jak również z ziemiami czeskimi. W końcu lat sześćdziesiątych uruchomiona została kolej koszycko-bogumińska (1869), która połączyła ośrodki hutnictwa miejscowego z zagłębiem węglowym oraz ze Słowacją, ważnym dostawcą rud żelaza i Węgrami. Niemałą rolę odgrywała także linia Frydek-Cieszyn-Bielsko (1888). Jednocześnie zbudowano wiele linii lokalnych.

Wszystkie te trakty kolejowe posiadały oczywiście pierwszorzędne znaczenie dla życia gospodarczego, przede wszystkim dla przemysłu Śląska Cieszyńskiego, który wyprzedzał pod każdym względem należącą do tego samego zaboru Galicję, zarówno jeżeli idzie o przemysł, jak i rolnictwo[24].

W drugiej połowie XIX w., gdy nowa technologia oparta na energii parowej zrewolucjonizowała transport i poprzez rozwój sieci kolejowej stworzyła istotny impuls do dalszego rozwoju rynku, upośledzenie komunikacyjne zlokalizowanego na Śląsku Cieszyńskim nad Wisłą ośrodka hutniczego w Ustroniu zadecydowało o przeniesieniu – w formie dosłownej – dotychczasowej produkcji hutniczej na teren położony korzystniej z punktu widzenia nowego źródła energetycznego, którym był węgiel, a także źródeł zaopatrzenia w rudę oraz rynków zbytu.

W 1877 r. przeniesiono z Ustronia do Trzyńca, położonego na linii koszycko-bogumińskiej, walcownię oraz pudlingarnię, a w 1881 r. został przeniesiony z Ustronia do Frydka zakład budowy mostów. W trakcie mniej lub bardziej skutecznych prób przestawienia profilu produkcyjnego został wygaszony w Ustroniu w 1897 r. wielki piec hutniczy[25].

Najstarszą i najważniejszą linią kolejową w tym regionie, a w ściślejszym tego słowa znaczeniu części cieszyńskiej, należącej dawniej do Austrii, jest dwutorowa kolej (zwana dawniej *północną*), łącząca Zebrzydowice z Czechowicami. Zbudowana w latach 1838-1856, stanowiła część drogi żelaznej łączącej Wiedeń z Krakowem. Linię z Czechowic przez Bielsko-Białą w stronę Żywca

zbudowano w latach 1858-1878. Podbeskidzka linia kolejowa, łącząca Cieszyn z Bielskiem-Białą wraz z odgałęzieniem z Goleszowa do Ustronia, pochodzi z r. 1888. Wszystkie inne linie i połączenia tego regionu zostały zbudowane dopiero przez władze polskie w latach międzywojennych.

Po roku 1920 linia Zwardoń-Czadca na południowym krańcu regionu oraz kolej koszycko-bogumińska zbudowana około r. 1870 wzdłuż krańca zachodniego, znalazła się, wraz z odgałęzieniami wybiegającymi z Cieszyna, w granicach Czech i Słowacji. Dlatego Cieszyn utracił swoje dawniejsze znaczenie komunikacyjne[26].

Do najważniejszych osiągnięć międzywojennych ówczesnego kolejnictwa polskiego na terenie cieszyńskim należy zbudowanie połączenia z Pawłowic przez Chybie ze Skoczowem (1924/1927), Ustronia z Wisłą-Głębcami i Cieszyna z Zebrzydowicami i Moszczenicą (1935).

Z linii kolejowych, które obecnie przebiegają przez opisywaną część Śląska, na wyróżnienie zasługuje trasa Zebrzydowice – Czechowice (dawniej Dziedzice) – Oświęcim, posiadająca znaczenie międzynarodowe, inne natomiast mają znaczenie raczej tylko lokalne.

Rybnickie drogi kolejowe

Po wybudowaniu kolei żelaznej łączącej Górny Śląsk z Wrocławiem, a następnie po połączeniu Kędzierzyna przez Nędzę z Raciborzem, a stamtąd z Boguminem, przerzucenie sieci kolejowej przez ziemię rybnicką od Raciborza do Katowic stało się ze względów gospodarczych palącą koniecznością. Chodziło bowiem o wywóz węgla z kopalń rybnickich głównie do krajów austriackich i odciążenie kolei Kędzierzyn-Racibórz.

Za pierwszy najważniejszy etap budowy kolei uważano odcinek Racibórz-Katowice, ściślej: Nędza-Katowice (gdyż Nędza była połączona z Raciborzem). Jej budowę prowadziło wspomniane już prywatne Towarzystwo Kolei Wilhelma (Wilhelmsbahn-Gesellschaft). Inwestycję rozpoczęto w 1853 r., a oddano do użytku – łącznie z tunelem w Rydułtowach – w 1858 r.

Zarząd budowy kolei oparł się na planach sporządzonych w 1851 r. na zlecenie właściciela kopalni *Charlotte* w Rydułtowach prof. dr. medycyny Karola Kuha z Wojnowic, który chciał połączyć swoją kopalnię z linią kolejową. W dniu 1 stycznia 1855 r. ukończono budowę odcinka Nędza-Sumina-Rydułtowy (wówczas stacja ta nazywała się Czernitz (Czernica), ponieważ w pierwszej wersji dworzec miał stanąć w Czernicy). Wybudowano go jednak na terenie Rydułtów, lecz początkowa nazwa pozostała. Długość linii wynosiła 17 km.

Wlot tunelu od strony stacji kolejowej w Rydułtowach. Stan z 1997 r.

Należy dodać, że ze względu na niedogodną konfigurację terenu tuż przed Rydułtowami (od strony zachodniej) wystąpiła konieczność przebicia długiego, bo wynoszącego 727 m tunelu (jeden z najdłuższych tuneli w Polsce).

Budowa kolei oraz tunelu umożliwiła zatrudnienie ok. 1000 osób. Jednak po jej zakończeniu znaczna część robotników została zmuszona do poszukiwania pracy przy budowie dróg i tuneli w Odessie, Wilnie i Kownie.

Omawiana inwestycja polepszyła warunki zbytu węgla kopalni *Charlotte* oraz umożliwiła wywóz węgla na rynki zagraniczne, a także wywarła znaczny wpływ na duży wzrost produkcji i zatrudnienia. W okresie 1850-1858 produkcja wzrosła prawie sześciokrotnie, a ilość pracowników trzykrotnie. Z linii kolejowej w Rydułtowach korzystał również miejscowy gipsołom[27].

W międzyczasie, 5 września 1857 r., doszło do zawalenia się tunelu na długości 100 m. Powodem tej katastrofy był nadmierny nacisk mas ziemnych i tzw. kurzawki. Z tego względu musiano wybudować linię okrężną, tzw. *Interimsbahn*, której długość wynosiła 3,68 km. Była ona czynna do 20 grudnia 1858 r., kiedy to ponownie otwarto tunel.

Z Rydułtów kolej przedłużono na wschód przez Niewiadom (kop. Hoym-Laura) i Niedobczyce do Rybnika. Kiedy po raz pierwszy pociąg przejechał przez Niedobczyce (1.10.1856 r.), na krótko zatrzymał się przed mostem na Nacynie, gdzie zebrali się mieszkańcy i owacyjnie powitali ten pierwszy symptom rozwoju techniki. Wszyscy obecni otrzymali zaproszenie do bezpłatnego przejazdu do Rybnika[28].

W późniejszym okresie, po otwarciu 2 września 1907 r. kopalni *Chwałowice*, wybudowano 3 kilometry torów kolejowych, by połączyć bocznicę kopalni ze stacją węzłową w Niedobczycach[29].

Wraz z odcinkiem linii kolejowej Nędza-Rydułtowy-Niewiadom-Niedobczyce-Rybnik, w dniu 1 października 1856 roku oddano w Rybniku do użytku dość okazały, jak na owe czasy, dworzec osobowy, towarowy oraz parowozownię.

Stacja kolejowa w Rybniku w ok. 1920 r.

Oddany do użytku 1 października 1856 roku odcinek linii kolejowej Nędza-Rydułtowy-Niewiadom-Niedobczyce -Rybnik zapewniał Rybnikowi połączenie z Raciborzem, a stamtąd z Chałupkami i Boguminem, a kopalniom w rejonie podmiejskim, zainteresowanym w zbycie węgla do krajów austriackich, otworzył drogę do eksportu na te rynki. Dalsza rozbudowa sieci kolejowej umożliwiła Rybnikowi połączenie bezpośrednie z Katowicami (20.12.1858 roku), a w latach osiemdziesiątych przez Wodzisław z Chałupkami i Boguminem (tzw. druga trasa bogumińska) czy też innymi większymi ośrodkami miejskimi (Gliwice, Pszczyna).

Rozbudowa linii kolejowych łączyła się w przypadku miasta Rybnika dość ściśle ze sprawą możliwości jego uprzemysłowienia, a kopalniom rybnickim zapewniała regularny wzrost produkcji i zbytu, który przypadł jednak dopiero na lata osiemdziesiąte. Kopalnie te na początku drugiej połowy XIX wieku wywoziły przeciętnie 2,5 do 3 tys. t węgla rocznie, w 1887 roku już około 35 tys., a w roku następnym 48,7 tys. t[30].

W pobliżu torów kolejowych w Rybniku (dawniej biegła tamtędy droga polna, obecnie ul. Dworcowa), na polach gospodarzy o nazwisku Proske i Müller, stanął w 1889 r. zakład *Rybnicka Huta* (Rybniker Hütte GmbH). Tak dogodne położenie huty sprzyjało jej szybkiemu rozwojowi[31].

Za Rybnikiem tor prowadził przez Piaski, z ominięciem Paruszowca, traktem leśnym do Rzędówki (Leszczyn) i Czerwionki (kop. Dębieńsko). Nasyp kolejowy istnieje do dnia dzisiejszego i nazywany jest *starą baną*. Przy budowie linii kolejowej pracowali mieszkańcy z bliższych i dalszych okolic. Niektórzy z nich mieli kwatery na Rzędówce.

Pertraktacje z właścicielką majątku w Leszczynach baronową Richthofen w sprawie budowy toru kolejowego na terenie Leszczyn już w 1853 r. rozpoczął dyrektor Polko z Raciborza. Do dalszych pertraktacji upoważnił adwokata Chorzeckiego.

Równocześnie z budową linii kolejowej wybudowano w kilku miejscowościach dworce kolejowe. W 1867 r. dworce posiadały m. in. Rybnik, Czer-

wionka i Orzesze. *Stary* leszczyński dworzec wyglądem przypominał dworzec w Czerwionce i Orzeszu, gdyż były one budowane według jednego stylu. Pomimo że istniał dworzec w Rzędówce, to przystanek dla pociągów osobowych oddano do użytku dopiero w 1903 r. Do tego czasu światlejsi mieszkańcy, chcąc pojechać pociągiem, musieli iść na stację kolejową do Czerwionki. Obecny dworzec w Leszczynach, stojący bliżej toru, został wybudowany w 1909 r. łącznie z budynkiem mieszkalnym dla kolejarzy.

Zabudowania rejonu dworca kolejowego w Rzędówce (obecnie Czerwionka-Leszczyny). Na pierwszym planie dworzec kolejowy z 1909 r.

Początkowo kolej służyła wyłącznie do przewozu węgla. Potem pociąg osobowy jeździł 3 razy dziennie, wożąc po kilku pasażerów. Starsi mieszkańcy w dalszym ciągu ze względu na *własne bezpieczeństwo* woleli chodzić pieszo. Również większość leszczyńskich robotników do pracy w Hucie *Silesia* chodziła pieszo, mimo że w Rzędówce przystanek był od 1903 r. Sytuacja uległa zmianie dopiero w 1912 r., gdy zbudowano tor z Rzędówki do Rybnika przez Paruszowiec i otwarto tam dworzec osobowy.

Pierwszymi kolejarzami byli: Ferdynand Szulc (1857 r.), Ignacy Kocur (1859 r.), Jerzy Kotyrba i Karol Majsner. W dokumentach z 1874 r. wymienione są dwa domki dróżników, a w 1889 r. wzmiankowany jest również trzeci – na Bełkowcu. Widać z tego, że przejazdy kolejowe były strzeżone. Pierwszymi kolejarzami-dróżnikami byli: Rudek, Hajduczek i Antoni Kral wspomniany już w 1858 r. W 1900 r. zawiadowcą stacji był Groborz[32].

Z Czerwionki kolej biegła przez Jaśkowice do Orzesza. W dniu 1 października 1856 r. został uruchomiony cały odcinek Rydułtowy-Orzesze długości 31 km. W trzy miesiące później połączono Orzesze z Mikołowem, a prawie w dwa lata potem (dnia 20.12.1858 r.) zaczęto eksploatować odcinek kolejowy Mikołów-Katowice. Jednotorowy odcinek kolejowy na przestrzeni Nędza-Katowice budowano więc przez pełne cztery lata. Linia ta stała się własnością państwa. W ten sposób trzy ważne ośrodki rybnickiego górnictwa węglowego: kop. Charlotte, Leon, Hoym-Laura i Dębieńsko uzyskały możność eksportowania swego węgla na obce rynki zbytu.

W przypadku kopalni *Dębieńsko* linia kolejowa łącząca Katowice z Raciborzem miała dodatkowo wpływ na decyzję rozbudowy i lokalizacji kopalni na terenie gminy Czerwionka (mimo, że pierwsze poszukiwania miały miejsce na terenie gminy Dębieńsko). Pierwsza wysyłka węgla w wagonach z tej kopalni nastąpiła w 1907 r. Do tego celu wybudowano dwutorową bocznicę kopalnianą łączącą się z torem kolei państwowej w Rzędówce[33].

Kolej Nędza-Katowice stworzyła równocześnie poważne perspektywy przemysłowego rozwoju powiatu rybnickiego na przyszłość. Z kolei tej korzystała i kop. Anna w Pszowie od chwili, gdy w 1882 r. jej właściciel Józef Doms wybudował 4-km kolejkę linową celem dostania się ze swoim węglem do omawianej linii kolejowej w Rydułtowach. Przeładunek z wagoników kolejki do wagonów kolejowych odbywał się na obecnym dworcu autobusowym kopalni *Rydułtowy,* dlatego miejsce to potocznie nazwano *Anna rampe*[34]. W 1914 r. dla transportu węgla z kopalni *Anna* zbudowano kolej do Olzy[35].

Budynek stacji kolejowej w Rydułtowach po przebudowie z lat 1914-1919
Zbiory R. Strzelca

Wzrost eksportu węgla z kopalń rybnickich w bardzo poważny sposób obciążył linię kolejową Nędza-Katowice, która nie była w stanie podołać wzmagającemu się z roku na rok ruchowi. Dworzec w Rydułtowach stał się z czasem pewnego rodzaju korkiem. Gdy w 1910/11 r. kopalnie pszowsko-rydułtowskie wysyłały dziennie na eksport 210 wagonów węgla, to już w styczniu 1914 r. liczba ta wzrosła do przeszło 500 wagonów. Wzmógł się również na tej linii ruch pasażerski, ponieważ wielu górników z okolicznych miejscowości dojeżdżało do pracy pociągiem. Z tych przyczyn zaszła konieczność rozbudowy dworca kolejowego w Rydułtowach. Poszerzono rampę kolejową i położono dwa tory dodatkowe. Koszty tych inwestycji wynosiły około 620 000 marek.

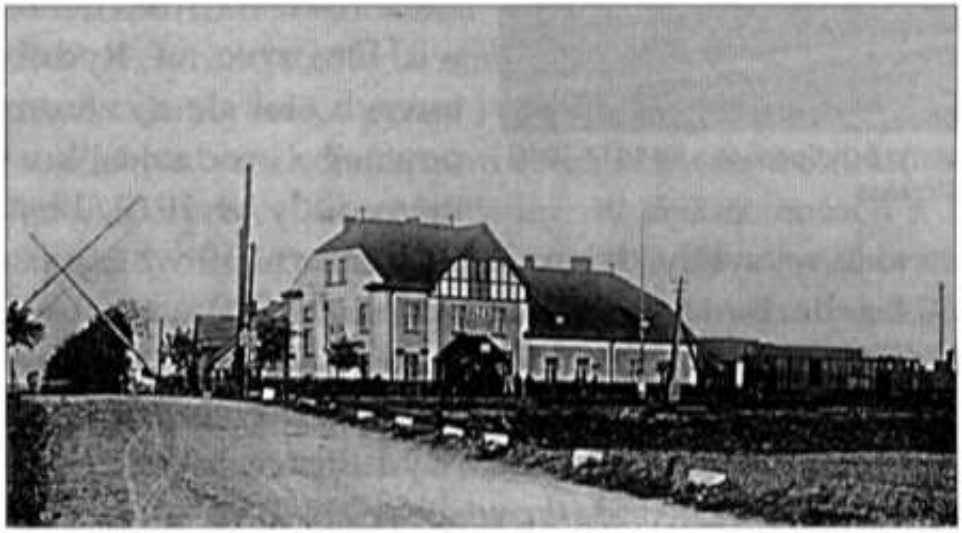
Następnie Kolej Wilhelma (Wilhelmsbahn) przystąpiła do budowy nowego, ważnego z punktu widzenia gospodarczego odcinka kolejowego, który miał umożliwić kop. Rymer w Niedobczycach i kop. Emma w Radlinie wywóz węgla w świat.

Realizacja projektu budowy kolei Niedobczyce-Wodzisław-Chałupki napotykała początkowo na znaczne trudności z powodu braku

odpowiednich na ten cel kapitałów. Toteż w dniu 30 grudnia 1880 r. wniesiono na ręce posłów do parlamentu berlińskiego specjalnie w tym celu wydrukowaną *Petycję miasta Wodzisławia i okolicy o udzielenie państwowej pomocy w wysokości 80 000 marek na budowę projektowanej 8-kilometrowej niezbędnej kolei Rybnik-Wodzisław.* Wnioskodawcy – kapitaliści i obszarnicy wodzisławscy, jak przedsiębiorca Doms i hrabia von Arco czy von Vengersky – uzasadnili swoją petycję poważnymi względami natury ekonomicznej. Czytamy bowiem w niej m. in.: *Widzimy: przemysł czeka na kolej, a kolej znów na przemysł.*

Dworzec kolejowy w Wodzisławiu (przed 1922 r.)

Po pokonaniu trudności finansowych zaczęto budowę tego odcinka od Niedobczyc; doprowadzono go przez Obszary, Radlin do Wodzisławia i już w październiku 1882 r. oddano do eksploatacji. Następnie połączono Wodzisław z Chałupkami (stacja graniczna) przez Czyżowice, Bełsznicę i Olzę. Linia została oddana do użytku 22.12.1882 r. W ten sposób ziemia rybnicka otrzymała dwa połączenia z Boguminem, mianowicie przez Racibórz oraz przez Wodzisław.


Stacja kolejowa w Olzie

W styczniu 1884 r. wszystkie linie kolejowe znacjonalizowano; przeszły one na własność państwa pruskiego, zresztą nie tylko w Rybnickiem, ale w ogóle na Śląsku. Ze względów zaś administracyjnych w 1884 r. utworzono w Katowicach Królewską Dyrekcję Kolejową.

W tym samym roku państwo zbudowało nowy odcinek kolei żelaznej o mniej ważnym znaczeniu gospodarczym, mianowicie Orzesze-Żory. Został on oddany do użytku 1 września 1884 r. W cztery lata później linia ta otrzymała

połączenie z Gliwicami przez Przyszowice – po uprzednim przerzuceniu kolei z Orzesza przez Ornontowice-Chudów i Gierałtowice.

Potrzeba wybudowania linii kolejowej, która by połączyła Gliwice przez Gierałtowice-Knurów-Rzędówkę z Rybnikiem, wynikała z dwóch zasadniczych przyczyn. Pierwsza – to wzgląd na eksport górnośląskiego węgla do Austrii jak najkrótszą drogą, która by nie była przeciążona transportami towarowymi. Trasa zaś Gliwice-Rybnik-Bogumin była o wiele krótsza, a więc ekonomiczniejsza od przeciążonej transportami towarowymi linii Gliwice-Racibórz-Bogumin.

Należy przy tym zaznaczyć, że magistrat miasta Rybnika był mocno zainteresowany w bezpośrednim połączeniu Rybnika z Gliwicami przez Sośnicę, ponieważ wyasygnował kwotę 50 tys. marek na przyśpieszenie robót kolejowych na tym odcinku.

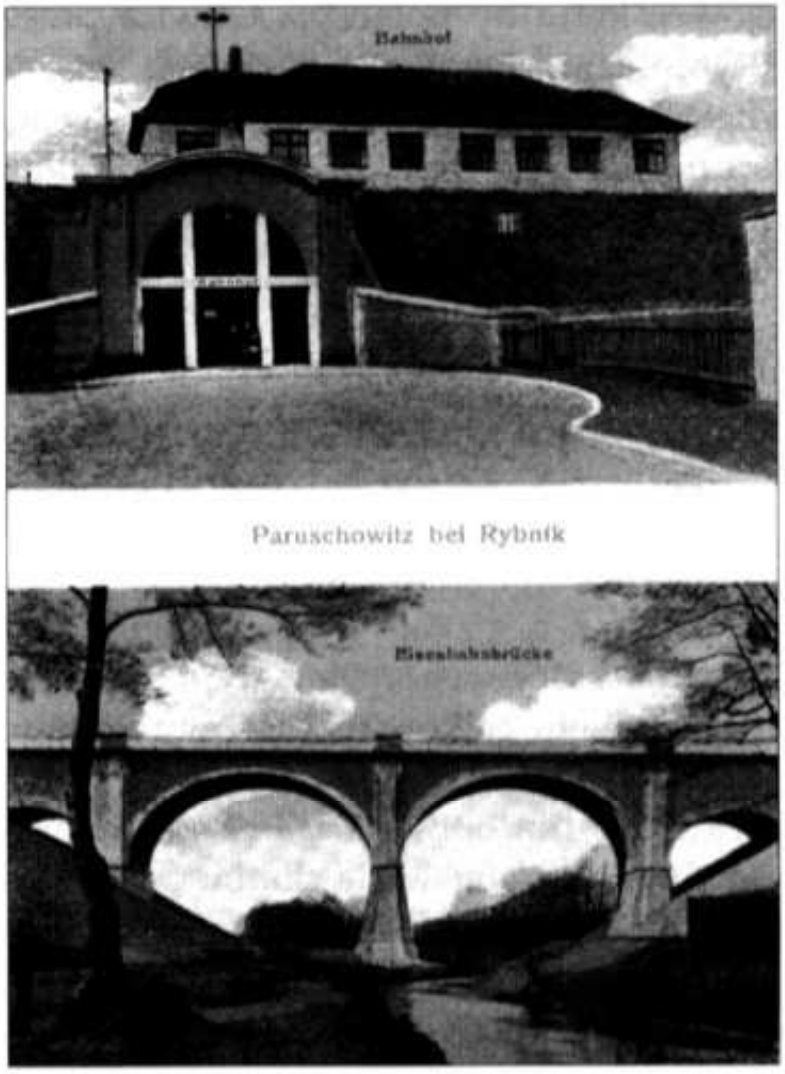
Nie bez poważnego wpływu na budowę wspomnianej linii kolejowej był fakt, że na terenie gminy Knurów budowano nową skarbową kopalnię i koksownię, które nie miały żadnego połączenia kolejowego. Dlatego już 15 lipca 1908 r., a więc przed ostatecznym ukończeniem całkowitej budowy kopalni knurowskiej, połączono Knurów z Gierałtowicami.

Budowa powyższego odcinka kolejowego nie odbyła się bez poważniejszych kłopotów ze strony przedsiębiorców. Przedstawiciele skarbu pruskiego zbyli dość obcesowo właścicieli gruntów, przez które wiodła wspomniana linia kolejowa. Po prostu chcieli ich zadowolić małymi kwotami odszkodowania. Poszkodowani rolnicy z Gierałtowic i okolicy wnieśli pozew przeciwko pruskiemu ministrowi finansów o nienależyte oszacowanie wartości ich gruntów przeznaczonych pod kolej. Proces toczył się ze zmiennym szczęściem dla obu stron bez mała przez pełne cztery lata. Ostatecznie dopiero we wrześniu 1911 r. zapadł wyrok, na mocy którego nałożono na skarb pruski obowiązek dodatkowego zapłacenia stronie powodowej kwoty 55 tysięcy marek – *co też, bez żadnej już ze strony fiskusa pruskiego apelacji, zostało wykonane.*

Następnie linię kolejową z Knurowa przedłużono przez Szczygłowice do Rzędówki; oddano ją do eksploatacji w dniu 1 października 1909 r. W związku z tym ruch pociągów towarowych w Rzędówce znacznie się zwiększył. Ze względu na bezpieczeństwo wybudowano nad torami wiadukt drogowy. Budowali go robotnicy ze Steiermarku w Austrii. Do tej pory w Rzędówce nie było mostu ani nasypu kolejowego. Przejazd przez tory kolejowe w kierunku Kamienia, nazywany przez najstarszych mieszkańców *aprelią*, prowadził obok późniejszej siedziby PSS *Społem* (ul. Piekarnicza 1).

W roku 1907, ze względu na bardzo duży ruch towarowy na linii Rybnik-Orzesze, planowano budowę drugiego toru z Rzędówki do Rybnika przez

Przegędzę. Jednak z powodu braku zgody gospodarza Piątka (przez jego pole miał iść najdłuższy odcinek toru) wysunięto projekt budowy toru przez Kamień do Jejkowic, z ominięciem Rybnika. W końcu jednak podjęto decyzję o budowie drugiego toru przez Paruszowiec, gdzie zaszła konieczność wybudowania wielkiego nasypu przeciętego dwoma olbrzymimi mostami łukowymi (rzeka Ruda i droga Paruszowiec-Wielopole). Został on oddany do użytku 12 lipca 1912 r. Jako ciekawostkę warto wspomnieć, iż przy budowie mostów w Paruszowcu zatrudnieni byli również Włosi. Jeden z nich – niejaki Paszuta – ożenił się w Przegędzy i tam też pozostał[36].



Dworzec kolejowy i mosty łukowe w Paruszowcu

Natomiast długo pozbawione linii kolejowej były południowe połacie ziemi rybnicko-wodzisławskiej, co świadczy o daleko idących zaniedbaniach pruskich w odniesieniu do tego terenu. Kiedy wreszcie w parę lat przed pierwszą wojną światową przystąpiono do budowy od dawna bardzo potrzebnej linii Żory-Pawłowice-Jastrzębie-Wodzisław, nie kierowano się względami natury gospodarczej, gdyż takich, z braku przemysłu na tym terenie o charakterze zasadniczym, nie było, lecz celami polityki germanizacyjnej. I choć władze pruskie podkreślały militarne znaczenie tej linii (biegnąca w pobliżu granica z Austro-Węgrami), to również nie względy wojskowe zdecydowały o wydłużeniu toru kolejowego z Żor do Pawłowic, lecz przyczyny o posmaku politycznym. Zbudowano ją *dla wzmocnienia niemczyzny w ciągle jeszcze bardzo polskich powiatach rybnickim i pszczyńskim*[37]. Wiadomą bowiem było rzeczą, że powiaty pszczyński i rybnicki na podstawie oficjalnych statystyk pruskich posiadały największy na Górnym Śląsku procent ludności polskiej. Germanizacja istotnie nie czyniła tam takich postępów, jak w innych powiatach Górnego Śląska. Podkreślić należy fakt, że pierwszy wniosek dotyczący budowy tej kolei, uzasadniany względami gospodarczymi, nie został uwzględniony przez berlińskie czynniki rządowe.

Były różne koncepcje połączenia Żor bezpośrednio z południowymi miejscowościami powiatu rybnickiego i z austriackim Pogórzem Beskidzkim. Momentem jednak nie bez znaczenia był wzgląd na Jastrzębie Zdrój. Prezydent rejencji opolskiej zgodził się na projekt (w październiku 1903 r.) Królewskiej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach, by zrezygnować z budowy kolei z Żor przez Rój, Świerklany, Połomię, Mszanę Dolną do Gorzyc a stamtąd do Wodzisławia, na rzecz budowy linii kolejowej, która połączyłaby Żory-Pawłowice-Jastrzębie Zdrój z Wodzisławiem. Projekt budowy kolei na tym właśnie odcinku realizowano w trzech etapach. Najpierw połączono Żory z Pawłowicami, co nastąpiło 15 sierpnia 1910 r.

Most kolejowy w Warszowicach nad rzeką Pszczynką. Pociąg jedzie z Pawłowic w kierunku Żor. Lata trzydzieste ubiegłego wieku

W dziesięć miesięcy później linię przedłużono do Jastrzębia Zdroju, a wreszcie koło połowy marca 1912 r. rozpoczęto budowę dalszego odcinka kolejowego z Jastrzębia Zdroju przez Moszczenicę, Godów, Łaziska Wodzisławskie i Turzę do Wodzisławia. Już 2 października 1913 r. oddano do eksploatacji cały ten odcinek. W krótkim okresie czasu powstała także bocznica dająca połączenie ze światem kopalni *Fryderyk* (*Friedrichschächte*), zbudowanej na skraju zwanym tursko-gorzyckim w Gorzyczkach[38].

Ostatnim odcinkiem kolejowym na ziemi rybnickiej, wybudowanym przed pierwszą wojną światową, była linia kolejowa Rybnik-Jejkowice-Sumina. Jej uruchomienie nastąpiło w dniu 1 marca 1913 r. Była ona znacznie krótsza od odcinka Rybnik-Rydułtowy-Sumina. W ten sposób, przez zbudowanie licznych

odcinków kolei żelaznej o długości 174 km, przemysł rybnicki, a szczególnie przemysł węglowy, otrzymał jedną z zasadniczych podstaw do dalszego swego rozwoju: komunikację kolejową.

Szczupłe dane statystyczne pozwalają na ogólnikowe stwierdzenie, że z początkiem drugiej połowy XIX w. koleją wywożono z Rybnickiego przeciętnie 2500-3000 ton węgla rocznie. W miarę rozwoju kopalń rybnickich przewóz węgla kolejami wzrastał. I tak np. dla roku 1887 wynosił on 34 943 ton, a dla roku następnego 48 736 ton.

W czasach poprzedzających I wojnę światową koleje rybnickie dowoziły pewne ilości węgla do portu rzecznego w Koźlu, skąd drogą wodną transportowano go do Niemiec, np. w 1905 r. 85 136 ton, czyli 4% ogólnej produkcji węgla kopalń rybnickich, a w r. 1912 – 233 333 ton, czyli już 5,5%. Z terenu całego Górnego Śląska w 1912 r. transportowano tą drogą 2 697 338 ton węgla, czyli 6% ogólnej produkcji.

W kontekście powyższych informacji należy również wspomnieć o przekazanej przez Artura Trunkhardta wzmiance, jakoby istniał „wypracowany projekt budowy elektrycznej kolei powiatowej, który po raz pierwszy w 1914 roku miał zostać wykonany, z powodu wojny jednak został odłożony. Po plebiscycie zamierzano ze strony pewnego francusko-belgijskiego towarzystwa wykonać projekt, od czego jednak odstąpiono[39].

Odcinki kolei żelaznych w Rybnickiem (przed 1914 r.)		
Odcinek	**Długość km**	**Data uruchomienia**
Nędza-Rydułtowy (Czernica)	17	1.01.1855
Rydułtowy-Orzesze	31	1.10.1856
Niedobczyce-Wodzisław	10	1.10.1882
Wodzisław-Chałupki	18	22.12.1882
Orzesze-Żory	13	1.09.1884
Orzesze-Gierałtowice	10	1.01.1888
Gierałtowice-Knurów	6	15.07.1908
Knurów-Rzędówka	12	1.10.1909
Żory-Pawłowice	12	15.08.1910
Pawłowice-Jastrzębie Zdrój	11	1.06.1911
Rybnik-Jejkowice-Sumina	13	1.03.1913
Jastrzębie Zdrój – Wodzisław	21	2.10.1913
Razem	**174 km**	

Źródło: Alfons Mrowiec – *Szkice z nowszych dziejów ziemi rybnickiej*, Katowice 1962

Kolej w okresie III Powstania Śląskiego

Kolej została także włączona do działań w okresie powstań (dotyczy to zwłaszcza III powstania). Kolejarze umożliwiali działanie kolei na zajętym przez powstańców terytorium, np. najstarszy z braci Nikodema Sobika, Robert, brał udział w trzecim postaniu, obsługując jako maszynista kolejowy front powstańczy nad Odrą[40].

Inni wspomagali budowę w górnośląskich zakładach przemysłowych i warsztatach kolejowych licznych, choć najczęściej niezbyt silnie umocnionych pociągów pancernych. Przykładowo w czasie III powstania eksploatowano na obszarze walk 16 polskich pociągów pancernych, z których dwa (nr 1 *Korfanty* i nr 2 *Nowina-Doliwa*) z dowódcą por. Gniazdowskim przydzielono do Grupy *Południe*, do stacji Rybnik[41].

O tym, jak wyglądała codzienna służba tych pociągów, świadczy m. in. raport sytuacyjny z 10 czerwca 1921 r., skierowany do Inspektoratu Pociągów Pancernych z Grupy *Południe*, w którym donoszono, że stacjonują tam pociągi pancerne *Korfanty* i *Nowina-Doliwa*. Jako teren ich działania określono linie Rybnik-Wodzisław i Rybnik-Nędza-Markowice (i dalej do Raciborza). Dowództwo informowano, że na wyznaczonym obszarze prowadzone są codzienne patrole obu pociągów pancernych na zmianę. Na froncie panować miał spokój. Jedynie *Korfanty* miał się udać owej nocy w stronę Raciborza[42]. Uczestniczyły też w licznych bojach, m. in. w dniach 7-10.05.1921 r. *Korfanty* walczył pod Kędzierzynem, a *Nowina-Doliwa* w rejonie Góry św. Anny[43]. Natomiast w jednej ze znaczących w III powstaniu śląskim bitwie nad Olzą uczestniczył niemiecki pociąg pancerny i powstańcza tzw. *pancerka*.

Uczestnik tej bitwy, Edmund Kurpisz, opisał przebieg tych wydarzeń w następujący sposób: *Dnia 21 maja 1921 r., wieczorem, kompania [7] opuściła Rogów i zajęła wieś Olzę oraz pozycje nad rzeką Olzą i Odrą. Długość odcinka wynosiła przeszło 1000 m. Noc była względnie spokojna.*

Nazajutrz rano ogień nieprzyjaciela zupełnie zamilkł, d-ca kompanii zarządził ostre pogotowie, aby nie zostać zaskoczonym przez nieprzyjaciela. Miał on też zamiar uczynić most kolejowy na Olzie nieużytecznym, na co niestety nie otrzymał od władzy przełożonej zgody, musiał się tylko zadowolić rozkręceniem szyn i zwaleniem ich na pobocze toru. Nadszedł poranek, dnia 23 maja; powstańcy czuwali całą noc na swoich posterunkach i niczego podejrzanego nie zauważono. Już świtało, kiedy ukazał się niemiecki pociąg pancerny, ukryty za dworkiem i wjechał na most. Pociąg ruszył dalej, wysadzając w pewnych odległościach oddziały niemieckie, które zagrażały naszym tyłom[44].

Trzeba w tym miejscu dodać, że nieprzyjaciel naprawił niespodziewanie pod osłoną ciemności nocy tor kolejowy na moście i wprowadził do walki wspo-

mniany pociąg, wobec którego powstańcy ze swą przeważnie ręczną bronią byli bezsilni. Pociąg ten szybko sforsował most. Na skutek niespodziewanego ataku Niemców linia frontu została przerwana na długości prawie kilometra. Rozpoczęła się energiczna kontrakcja ze strony polskiej.

Wobec tego, że największe zagrożenie stanowił siejący ogromne spustoszenie pociąg pancerny, jedynym na niego sposobem było przeciwstawienie podobnego pociągu pancernego, przy pomocy którego można byłoby przedostać się z powrotem nad Odrę. Zadania tego podjął się dowódca I batalionu Józef Łatko. W tym celu rozkazał przygotować w kopalni *Anna* w Pszowie, skąd prowadziła linia kolejowa do Olzy, tzw. pancerkę, czyli zwykły wagon węglowy obłożyć od wewnątrz podkładami kolejowymi i obić blachą, w środku zaś ulokować 3 karabiny maszynowe i granatnik. Wagon ten pchany był przez parowóz, który ciągnął jeszcze za sobą kryty wagon z około 30 powstańcami. Taka *pancerka* wyruszyła z Pszowa w kierunku Olzy i, nie licząc konieczności naprawy rozkręconego toru kolejowego w Bluszczowie, bez większych przeszkód dotarła do tej miejscowości. Kiedy znalazła się około 400 m przed stacją kolejową w Olzie, została ostrzelana przez zgrupowanych na niej Niemców, na co ludzie Łatki odpowiedzieli ogniem karabinów maszynowych. Niemcy widząc, że strzelanina ich nie jest w stanie powstrzymać pociągu przed wjazdem na stację, rzucili się do ucieczki. W tej sytuacji Łatka wydał grupce swoich powstańców rozkaz zabrania broni z wagonu i obsadzenia na powrót wału przeciwpowodziowego oraz dworca. Sam zaś w towarzystwie sanitariusza, Augustyna Staniczka, oraz dwóch innych kolegów: Emila Waldera i Karola Glenca, udał się na zwiad w kierunku położonego nieopodal mostku. Kiedy znaleźli się na nim, padł nagle strzał z broni prawdopodobnie snajpera, od którego E. Łatka zginął na miejscu. Ugodzony też został wówczas śmiertelnie kulą A. Staniczek[45].

O godzinie 14,00 otwarta walka została zakończona. W nocy o godzinie 22.00 wysadzono w powietrze most szosowy, a 20 minut później – most kolejowy, by utrudnić ewentualne przeciwnatarcie niemieckie.

Przedstawiona akcja powstańców pszowskich miała duże znaczenie w bitwie pod Olzą, gdyż dzięki ich pomysłowości udało się częściowo obsadzić na powrót utracone nad Olzą pozycje i wyeliminować z walki niemiecki pociąg pancerny.

Gdy powstańcy zajęli większość linii kolejowych na opanowanym przez siebie terenie (z wyjątkiem największych dworców – Katowic, Gliwic, Kędzierzyna, w których stacjonowały władze niemieckie oraz alianckie), dla zapewnienia komunikacji, w ramach Naczelnej Władzy powołano 19 maja 1921 roku Radę Kolejową, a później utworzono Komendy Dworców.

Do ich zadań należało nadzorowanie aprowizacji ludności cywilnej, ustalanie cen maksymalnych sprzedawanych towarów, przede wszystkim żywności; strzeżenie przyznanych linii kolejowych, tworzenie rezerw lokalnych, nadzór nad gminami do momentu utworzenia władzy cywilnej, kwaterowanie rezerw wojska, organizowanie podwód i utrzymanie porządku publicznego.

Jako przykład działań Komendy można podać zatrzymanie pociągu ewakuacyjnego z Rybnika, którym jechali Niemcy pod eskortą Włochów. Wcześniej bojówkarze niemieccy w sile około 800 ludzi i Włosi obsadzali, panujący jak twierdza nad miastem, Zakład dla Nerwowo i Psychicznie Chorych. Powstańcy atakowali go z trzech stron: od Orzepowic, od zdobytego już Paruszowca i od strony miasta. Padali ranni i zabici. Zginął kapitan Walter Larysz, były dowódca policji plebiscytowej. Wreszcie Niemcy poddali się[46].

Pułkownik włoski Francesco Salvioni chciał koniecznie wywieźć ich do Niemiec. Zwołał w tym celu konferencję w Rybniku, w której brał udział Mikołaj Witczak, zastępca d-cy Grupy *Południe*. W imieniu dowództwa zgodził się on na przetransportowanie tych bojówek, postawił jednak warunek, że muszą być przedtem rozbrojone i nie wolno im zabierać najmniejszego uzbrojenia. Warunek ten został przez Włochów przyjęty.

W dniu 15 maja rano załadowano ich do pociągu i pod eskortą Włochów wysłano w kierunku Raciborza. Kiedy wiadomość o tym doszła do oddziałów powstańczych na froncie, nastąpiła tam pewna konsternacja, bo słusznie mówiono, że 800 ludzi przepuszcza się dla wzmocnienia frontu niemieckiego.

O dalszych związanych z tym wydarzeniach tak pisał po latach Ludwik Piechoczek z dowództwa Grupy *Południe*: *Dowódca III baonu z pułku rybnickiego Franciszek Marszolik, stojący ze sztabem w Suminie, przysłał do mnie Józefa Połomskiego z piśmiennym podaniem, co ma robić. Odpisałem mu znowu przez Połomskiego, że ma przeprowadzić w pociągu rewizję za bronią, a w razie znalezienia jakiejkolwiek broni pociąg ma być skierowany z powrotem przez Niedobczyce do Wodzisławia. Warunek, stawiony przez Witczaka, nie został dotrzymany przez Włochów, którzy pozwolili bojówkarzom niemieckim zabrać ze sobą broń. Podczas rewizji pociągu znaleziono niemal całe uzbrojenie tegoż oddziału niemieckiego. O zatrzymaniu pociągu został poinformowany pułkownik Salvioni. Tenże wysłał do Suminy kontrolera powiatowego, pułkownika D'Bernecego, który usiłował cały pociąg sprowadzić z powrotem do Rybnika.*

Po przeprowadzonej rewizji załadowano z powrotem wszystkich Niemców, należących do bojówek niemieckich, do pociągu w stronę Rybnika. Wagon, w którym znajdował się D'Bernece z oficerami i eskortą francuską, ustawiono w tyle pociągu, nie przyczepiwszy go. Pociąg ruszył po cichu w stronę Rybnika, zostawiając pułkownika D'Bernecego w Suminie, który dopiero po pewnym czasie, wychyliwszy się przez okno

Zniszczenia na stacji kolejowej w Rybniku na skutek eksplozji materiałów wybuchowych (czerwiec 1921)

Komisja aliancka podczas badania przyczyn wybuchu amunicji na dworcu w Rybniku

wagonu, spostrzegł, ze pociąg odjechał, pozostawiając jego na miejscu. Pociąg z bojówkarzami przyjechał przez Niedobczyce do Wodzisławia, skąd po załatwieniu pewnych formalności został skierowany do naszego obozu jeńców, znajdującego się w powiecie pszczyńskim, w Nowym Bieruniu[47].

Innym wydarzeniem z tego okresu związanym z kolejnictwem, jest poważne uszkodzenie dworca rybnickiego w czerwcu 1921 roku, na skutek eksplozji materiałów wybuchowych, które znajdowały się na bocznicy kolejowej w czterech wagonach na torze dziewiętnastym[48].

Kolej w latach międzywojennych

W wyniku trzech powstań i plebiscytu, decyzją Rady Ambasadorów mocarstw zwycięskich, Górny Śląsk został 20.10.1921 r. podzielony między Polskę i Niemcy. Na podziale pod względem terytorialnym zyskała Rzesza, gdyż Niemcy otrzymali 71% terytorium plebiscytowego, Polska natomiast – 29% (w 1938 r. po zajęciu Zaolzia obszar ten zwiększył się o 805 km^2)[49].

Gospodarczo niewątpliwie zyskała Rzeczpospolita. Po polskiej stronie znalazło się: 55 kopalń węgla (po stronie Niemiec 14), 10 z 15 kopalń rud cynku i ołowiu, 5 z 9 hut żelaza, wszystkie 18 hut cynku, ołowiu i srebra oraz wszystkie 9 kopalń rud żelaza, a także duża ilość zakładów przemysłu tekstylnego i metalowego Śląska Cieszyńskiego[50]. W polskiej części Górnego Śląska było też ogółem 1 170 248 km torów i 108 stacji różnych klas i przystanków[51].

Od 17.06.1922 r. na przyznane Rzeczypospolitej ziemie zaczęły sukcesywnie wkraczać jednostki Wojska Polskiego i siły policyjne. Z tą chwilą zaczęło funkcjonować nowe województwo śląskie, w skład którego weszły dawne ziemie pruskie oraz oddane Polsce przez Austrię tereny Śląska Cieszyńskiego. Pod względem powierzchni najmniejsze polskie województwo (w 1922 r. jego powierzchnia wynosiła 4216 km^2, co stanowiło 1,1% całej powierzchni kraju), miało spełnić wielką rolę, szczególnie gospodarczą, w odrodzonej Rzeczypospolitej[52].

Niekorzystną natomiast była okoliczność, że po stronie niemieckiej pozostało co najmniej około 530 tys. ludności polskiej, gdy jednocześnie w przyznanej Polsce części Górnego Śląska liczbę Niemców szacowano na około 250 tys. osób[53].

Tę jakże skomplikowaną sytuację na Śląsku miała regulować konwencja górnośląska zwana powszechnie konwencją genewską, podpisana przez rząd polski i niemiecki 15 maja 1922 r., mająca obowiązywać przez 15 lat. Nadrzędnym jej celem było stworzenie możliwie bezbolesnego rozłączenia podzielonego obszaru plebiscytowego, zachowanie możliwości dalszego rozwoju gospodarczego oraz ochrona mniejszości narodowych.

Po włączeniu części Górnego Śląska do Polski i rozwiązaniu ważniejszych sporów dotyczących granicy polsko-niemieckiej nastąpiło porządkowanie i usprawnianie niespójnej sieci komunikacyjnej, gdyż sztucznie przeprowadzona granica państwowa rozerwała sieć komunikacyjną w samym centrum okręgu przemysłowego, co nie tylko bardzo ujemnie odbiło się na sprawności wewnętrznego transportu kolejowego woj. śląskiego, ale równocześnie pozbawiło Górny Śląsk wielu bezpośrednich wyjść w kierunku północnym i południowym. Między innymi, jedyna linia kolejowa Śląsk-Bałtyk, biegnąca przez Bytom, Kluczbork, Ostrów, Poznań pozostała na odcinkach Bytom-Rojca i Lubliniec-Kępno w rękach niemieckich. Brakowało też wystarczających połączeń z byłą Kongresówką i Małopolską. Wiele gmin i miejscowości po polskiej stronie granicy miało ze sobą połączenia jedynie przez stacje czeskie lub niemieckie.

Po przecięciu granicą kilkunastu linii kolejowych, zwłaszcza tych niezbędnych dla sprawnego wywozu węgla ze Śląska (w teorii konwencja górnośląska gwarantowała swobodny tranzyt dla obu stron, ale władze niemieckie sabotowały te postanowienia, zwłaszcza po rozpoczęciu w 1925 r. wojny celnej z Polską), Dyrekcję Kolei w Katowicach pozbawiono większych stacji przetokowych (gliwicka, pyskowicka, kędzierzyńska, raciborska, kluczborska i bytomska), na których można byłoby zbierać i sortować nadchodzące z różnych stron wagony i formować z nich dalekobieżne pociągi towarowe jadące w różnych kierunkach.

Brak tych stacji komplikował i podrażał prace przetokowe na pozostałych stacjach, nieprzystosowanych do tego typu prac, obniżając tym samym szybkość przewozów i obrotu wagonów.

Problemem był także brak dostępu do głównych warsztatów naprawy taboru kolejowego. Ponieważ po niemieckiej stronie pozostały warsztaty kolejowe w Raciborzu, Gliwicach, Opolu i Rozbarku, art. 423 konwencji genewskiej nałożył na Niemcy obowiązek naprawy sprzętu polskiego. Było to tym bardziej istotne, że przekazany Polsce na mocy art. 371 traktatu wersalskiego tabor kolejowy[54] (parowozy i wagony) był wyeksploatowany i wymagał natychmiastowej modernizacji. (Niemcy umyślnie wcześniej wywozili lepszy tabor, zastępując go gorszym, uszkodzonym, starszego typu).

Co prawda działania wojenne nie miały bezpośredniego wpływu na koleje śląskie, ale brak bieżących napraw i inwestycji, nadmierne obciążenia wagonów i przeciążenie linii, szczególnie w okresie realizacji planu Hindenburga, który zakładał kilkakrotny wzrost produkcji zbrojeniowej, a także walki w czasie powstań śląskich, spowodowały znaczne zniszczenie infrastruktury kolejowej[55]. Katowicka Dyrekcja Kolei postanowiła, aby wszelkie naprawy parowozów i wagonów wykonywane były w zakładach własnych (Katowice, Mysłowice, Ligota, Rybnik) lub fabrykach ogólnopolskich (Warszawa, Nowy Sącz, Poznań)[56].

Ponadto ilość wagonów, przydzielona w ustaleniach konwencji genewskiej do obsługi ruchu towarowego na polskim Górnym Śląsku, okazała się niewystarczająca. Sytuację poprawiły nieco porozumienia z Austrią, Czechosłowacją i Węgrami, w których państwa te zobowiązały się do odbierania własnymi wagonami importowanego z Polski węgla. Znaczniejsze usprawnienie transportu i warunków pracy osiągnięto dopiero po przebudowie istniejących stacji kolejowych oraz po wybudowaniu nowych linii łączących regionalnie poszczególne trasy oraz pozwalających ominąć przeciążone linie i węzły komunikacyjne. Do tego dochodziły takie niedogodności, jak: brak odpowiednio wyszkolonych pracowników kolejowych (Niemcy, którzy wyrazili chęć pozostania po polskiej

Rozbudowany w latach trzydziestych ubiegłego wieku dworzec kolejowy w Rybniku (pocztówka z okresu okupacji niemieckiej)

stronie, w pierwszych dniach służby masowo dezerterowali, a Polacy, często przybyli z innych rejonów Polski – zresztą nie darzeni z tego powodu sympatią przez rodowitych Ślązaków – nie radzili sobie z obowiązującymi nadal pruskimi przepisami ruchu), zły stan techniczny infrastruktury (dworce, czyli stacje kolejowe, linie), wymagające napraw mosty i wiadukty.

Efektem podziału stała się również konieczność rozbudowy dworców w Lublińcu, Chebziu i Suminie oraz przebudowy kilkunastu innych (m. in. Rybnik[57], Mysłowice, Murcki i Ligota).

W tym kontekście zrozumiałe staje się, że największym wyzwaniem dla funkcjonowania przemysłu górnośląskiego okazała się konieczność budowy nowych szlaków kolejowych, w pierwszym rzędzie omijających ważne węzły, które po wytyczeniu granicy polsko-niemieckiej znalazły się w niemieckiej części Górnego Śląska.

Aby choć w części zastąpić utracone możliwości komunikacyjne, Ministerstwo Kolei Żelaznych, jeszcze przed objęciem kolei górnośląskich przez władze polskie, przystąpiło do wykonania projektów budowy najpotrzebniejszych linii i połączeń w celu uniezależnienia się od węzła gliwickiego oraz od tzw. korytarzy bytomskiego i kluczborskiego, a także dostosowania linii kolejowych do zmienionych warunków gospodarczych Górnego Śląska. W 1923 roku rozpoczęto budowę linii jednotorowej Makoszowy-Mizerów długości 2,8 km w celu połączenia linii Katowice-Ligota-Gliwice z linią Gierałtowice-Gliwice i obejścia węzła gliwickiego. Budowę ukończono w roku następnym. Również w 1923 roku zbudowano linię Hajduki Wielkie-Kochłowice długości 5,6 km i linię dwutorową Chorzów Stary-Brzeziny Śląskie-Piekary-Szarlej, omijającą węzeł w Bytomiu. Miała ona długość 12,8 km. Ostatecznie oddano ją do użytku w 1925 roku. W 1924 roku rozbudowano węzeł zagłębiowski, łącząc Sosnowiec z Sosnowcem Południowym. W związku z brakiem bezpośredniego połączenia Warszawy z Krakowem czasowo wykorzystywano połączenie przez Ząbkowice i Szczakowę. Spowodowało to m. in. budowę drugich torów na linii Ząbkowice-Szczakowa-Trzebinia, oddanej do użytku w 1928 roku. Bezpośrednie połączenie kolei górnośląskich z siecią kolei czechosłowackich umożliwiła linia Pawłowice-Chybie (1924).

Uzupełniono także braki w sieci kolejowej na terenie powiatu rybnickiego. W latach 1923-1925, dla połączenia miejscowości odciętych od Raciborza, a położonych nad Odrą i Olzą, wybudowano linię jednotorową Bluszczów-Brzezie nad Odrą o długości 11,4 km. Zakładano, że będzie ona stanowiła fragment większego połączenia Olza-Brzezie-Sumina, wytyczonego równolegle do granicy polsko-niemieckiej. 1.10.1924 r. uruchomiono odcinek Bluszczów-Lubomia, a 1.07.1925 r. całą linię Olza-Brzezie. Odcinek Olza-

Bluszczów stanowił fragment zbudowanej w okresie I wojny światowej przez Rybnickie Gwarectwo Węglowe linii Olza-Pszów, łączącej Olzę z kopalnią *Anna*[58].

W latach 1923-1925, w celu połączenia z siecią kolei czechosłowackich, wybudowano linię jednotorową Pawłowice-Chybie o długości 14,9 km. Oddanie jej do użytku w 1926 roku umożliwiło uruchomienie przewozów do krajów Europy południowej, z pominięciem niemieckiego wówczas węzła w Chałupkach. Niedostosowanie układów torowych stacji w Tarnowskich Górach, Katowicach-Ligocie, Chybiu, Czarnkowie, Wodzisławiu Śląskim i Rybniku do obsługi połączeń niezbędnych dla nowo powstałego państwa polskiego, wymusiło również rozbudowę ważniejszych stacji sąsiadujących z województwem śląskim: w Sosnowcu, Mysłowicach, Szczakowej, Trzebini, Dąbrowie Górniczej i Będzinie.

Poza uzupełnieniem sieci połączeń Górnośląskiego Zagłębia Węglowego zaprojektowano nowy układ linii magistralnych. Projektowane linie miały zapewnić intensyfikację gospodarki na obszarach, przez które przebiegały, umożliwiać przewozy w kierunku portów, aby później władzom Gdyni umożliwiać eksport do krajów sąsiednich, zaspokoić zapotrzebowanie kraju na surowce energetyczne oraz spełnić wymogi wynikające z zadań strategiczno-obronnych. Projektowano następujące linie magistralne:
Śląsk-Częstochowa-Zduńska Wola-Łęczyca-Kutno-Płock-Brodnica,
Zawiercie-Busko Zdrój-Tarnobrzeg-Zawada-Kiwerce,
Śląsk-Lubliniec-Wieluń-Opatówek-Konin-Inowrocław oraz
Łazy-Zdzisławice-Opoczno-Nowe Miasto-Grójec-Warszawa.

Tylko niektóre z planowanych linii doczekały się realizacji w okresie międzywojennym. Przygotowane projekty, częściowo zmienione, wykorzystano przy budowie linii Kalety-Herby Nowe-Wieluń-Podzamcze o długości ok. 114 km, skracającej połączenie Górnego Śląska z Poznaniem i polskimi portami na Bałtyku i mającej dla rozwoju nowego województwa pierwszorzędne znaczenie.

Jednym z najważniejszych zadań transportowych okresu międzywojennego było zapewnienie sprawnych przewozów węgla kamiennego ze Śląska do portu w Gdyni. Początkowo korzystano z linii biegnących przez terytorium niemieckie, jednak restrykcyjna polityka taryfowa Niemiec zmusiła Polskę do podjęcia budowy własnych linii kolejowych. W celu połączenia koleją Dyrekcji Katowickiej z Dyrekcją Poznańską i obejścia tzw. korytarza kluczborskiego, Ministerstwo Komunikacji w 1925 roku powierzyło kierownictwu budowy w Lublińcu wykonanie jednotorowej linii Kalety-Herby Nowe-Wieluń-Podzamcze długości 14,7 km. Jej otwarcie nastąpiło w 1927 roku, a w 1929 roku uruchomiono drugi tor.

Ciągle wzrastające potrzeby transportu węgla do portów morskich spowodowały przystąpienie do budowy tzw. magistrali węglowej Herby Nowe-Karsznice-Inowrocław-Bydgoszcz-Gdynia, którą rozpoczęły Polskie Koleje Państwowe, a od 1931 roku kontynuowało Polsko-Toruńskie Towarzystwo Kolejowe. Magistrala uruchomiona w 1930 roku na odcinku Herby Nowe-Karsznice, znacznie skróciła połączenie Śląska z Gdynią, jak również odciążyła pozostałe linie. Jej wadą było pominięcie na trasie ważnych ośrodków miejsko-przemysłowych zachodniej Polski, jak np. Łodzi czy Zduńskiej Woli. Powstawanie magistrali węglowej powiązano z budową dużej stacji rozrządowej pod Tarnowskimi Górami, wyposażonej w podwójny układ rozrządowy, ładowny i próżniowy, połączonej łącznicami z węzłem w Tarnowskich Górach.

W 1927 r. rozpoczęto ogromną inwestycję, budowę tzw. magistrali węglowej Herby Nowe-Karsznice-Inowrocław-Bydgoszcz-Gdynia oraz budowę dużej stacji rozrządowej pod Tarnowskimi Górami. Jednotorowa magistrala długości 540 km nie tylko skracała połączenie Śląska z Gdynią o 50 km, ale odciążała od przewozów towarowych linie istniejące wcześniej. Jednocześnie podejmowano w kolejnictwie inne poważne przedsięwzięcia.

W celu odciążenia węzła kolejowego w Katowicach oraz linii Katowice-Szopienice-Mysłowice w 1929 roku uruchomiono łącznicę Janów Śląski-Mysłowice, a w 1930 roku łącznicę Katowice-Ligota-Janów Śląski. W 1925 roku rozpoczęto budowę linii Chybie-Skoczów. Została ona pomyślana jako przedłużenie linii Pawłowice-Chybie, mającej pośrednio na celu ominięcie będącego po 1920 r. pod czeskim zarządem węzła kolejowego Annaberg (Chałupki-Niemcy)-Bohumin, na podstawie ustawy z dnia 8 lipca 1925 r. Określano ją mianem łącznika Górnego Śląska z Cieszynem. Podkreślano również korzyści strategiczne i ogólnopolskie. Budowa 13 km linii, prowadzonej przez tereny rzadko zaludnione, postępowała bardzo szybko i do użytku publicznego oddano ją już 14.05.1927 r.

Po decyzji Sejmu Śląskiego z 1925 roku podjęto również budowę linii Ustroń-Wisła, oddanej do użytku 10.07.1929 roku. Gdy oddano do użytku kolej do Wisły i zbudowano dworzec w pobliżu centrum (obecnie Wisła Uzdrowisko), w sierpniu 1929 r. rozpoczęto prace przy najtrudniejszym odcinku linii Wisła-Głębce oddanej do użytku 3.09.1933 roku. Należy pamiętać, że na tej linii istnieją dość znaczne wzniesienia oraz zbudowano na niej dwa mosty (Głębce), które stały się niemalże symbolami tej linii. Jeszcze trudniejsza byłaby planowana kontynuacja tej kolei w kierunku Kubalonki, Istebnej, Koniakowa i Milówki.

Budowa tych linii pozwoliła na zespolenie obydwu części Śląska i ukończenie połączenia kolejowego Katowice-Cieszyn. Miało to również walory *letniskowe*, jak to wówczas nazywano, tzn. umożliwiało korzystanie z miejscowości wypoczynkowych i turystycznych w Beskidzie Śląskim.

Wiadukt kolejowy nad potokiem Łabajów w Wiśle

W powiecie rybnickim kontynuowano rozbudowę połączeń ze stacjami granicznymi w Zebrzydowicach i Cieszynie. W lipcu 1930 roku rozpoczęto budowę tak silnie *upraszanej* przez mieszkańców Śląska Cieszyńskiego linii jednotorowej z Cieszyna przez Kaczyce do Zebrzydowic. Oddano ją do użytku 10 listopada 1934 r. Kontynuacją tego odcinka była kolej z Zebrzydowic do Moszczenicy, łącząca się tam z odcinkiem Wodzisław Śląski-Rybnik (zbudowanym wcześniej przez władze niemieckie). Linię oddano do użytku 30 listopada 1935 roku. Pozwoliło to na skrócenie połączenia zagłębia rybnickiego z siecią czechosłowackich linii kolejowych dzięki ominięciu terytorium niemieckiego i stacji w Chałupkach.

Wzrost przewozów węgla z Rybnickiego w kierunku wschodnim i niewystarczająca przepustowość istniejących linii spowodowały podjęcie w 1934 roku, z inicjatywy Sejmu Śląskiego i na koszt Skarbu Śląskiego, budowy linii Rybnik-Żory-Pszczyna długości 13,8 km (którą zamierzano przedłużyć w kierunku Oświęcimia). Oddano ją do eksploatacji w latach 1936-1938. Przewidywano również modernizację starych połączeń i budowę nowych o znaczeniu lokalnym tak, aby w przyszłości każde nawet małe miasteczko na Śląsku miało połączenie kolejowe.

Sieć kolejowa była niezbędna do przewozu towarów masowych, zwłaszcza węgla, ale nie bez znaczenia w kwestii preferowania rozbudowy kolei kosztem rozwoju dróg bitych były cele wojskowe i nieco przestarzała koncepcja strategiczna wywodząca się z doświadczeń z I wojny światowej. Dlatego niektóre z budowanych linii lokalnych miały charakter wybitnie wojskowy, tak jak np. wybudowana w latach 1930-1932 linia Strzebiń-Woźniki Śląskie o długości 13,5 km.

Budowano także szlaki wylotowe z Górnośląskiego Zagłębia Węglowego. W 1939 roku uruchomiono połączenie Częstochowa-Chorzów-Siemkowice

oraz Szczakowa-Bukowno. Jesienią 1938 roku rozpoczęto prace przy budowie linii równoleżnikowej z Tarnowskich Gór do Poręby koło Zawiercia. Miała ona umożliwić współpracę dwóch największych stacji rozrządowych Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego oraz zapoczątkować nową linię wylotową w kierunku wschodnim. Budowę przerwał wybuch wojny niemiecko-polskiej[59].

Na sprawność działania transportu znaczny wpływ miała umowa międzynarodowa z 1922 roku o wzajemnym korzystaniu z wagonów towarowych. Uregulowała ona obrót w transporcie międzynarodowym na zasadach zwrotu opróżnianych wagonów ze stacji przeznaczenia do kraju, który był właścicielem wagonu. Dzięki temu uniknięto uciążliwej konieczności wymiany wagonów na stacjach granicznych. Nagłe zmniejszenie się przewozów kolejowych nastąpiło w 1925 roku i na początku 1926 roku wskutek decyzji rządu niemieckiego, który odmówił dalszego zakupu węgla górnośląskiego. W 1926 roku eksport węgla do Niemiec zastąpiono jego wywozem do krajów skandynawskich. Od tego czasu wywóz węgla odbywał się również drogą morską przez porty w Gdyni i Gdańsku. Pomimo wielu trudności i szybkiego rozwoju motoryzacji rola kolei w przewozie towarów na Śląsku była ogromna. Świadczą o tym następujące dane: w ostatnich latach przed II wojną światową kolej przewoziła na Śląsku 87% wszelkich ładunków, resztę, tj. 13%, przewożono samochodami i drogami wodnymi. Transportowano przede wszystkimi węgiel, koks i różne wyroby przemysłowe. Udział węgla wśród ładunków przewożonych koleją wahał się w granicach 30-42%. Zapotrzebowanie na węgiel było bardzo duże. Był on niezbędny jako surowiec i paliwo dla zakładów przemysłowych, jako opał dla ludności i paliwo dla kolei. Zaskakujące jest, że w ruchu wewnętrznym przewozy węgla na odległość powyżej 600 km należały do rzadkości, a wywóz węgla na kresy wschodnie był sporadyczny. Aby zaspokoić zapotrzebowanie dalekich kresów na węgiel, kolej polska wprowadziła specjalne ulgowe taryfy kolejowe.

Przewozy węgla przeznaczonego na eksport w okresie międzywojennym zmieniły się dość istotnie. Od 1922 roku do połowy roku 1925 głównym odbiorcą polskiego węgla były Niemcy. W 1924 roku eksport do Rzeszy wynosił około 59% ogólnego wywozu węgla z Polski. Gdy w 1925 roku wybuchła wojna celna z Niemcami, eksport spadł do 0,6% ogólnego wywozu węgla z Polski. Spadek ten spowodował, że około 30 tys. wagonów towarowych i ponad 1 tys. parowozów musiano odstawić do rezerwy[60]. Wobec czego przemysł węglowy, a także hutniczy Górnego Śląska musiał sobie szukać nowych rynków zbytu przez Gdańsk i Gdynię w państwach skandynawskich i zamorskich oraz w państwach południowoeuropejskich.

Obok kolei normalnotorowej na Górnym Śląsku ważną rolę odgrywała wąskotorowa kolej żelazna. Przewożono nią węgiel, koks, rudy, dolomity i inne surowce oraz odpady przemysłowe. Za jej pomocą połączono ze sobą wiele kopalń węgla kamiennego, kopalń rud, koksowni, hut i innych zakładów przemysłowych, kamieniołomów i piaskowni. Swego rodzaju nowością była kolejka linowa długości około 15 km, łącząca kopalnię *Boże Dary* z elektrownią w Łaziskach Górnych. Duże trudności powodował transport szybko psujących się artykułów żywnościowych (ryb, masła, mięsa, przetworów mlecznych itp.). Do transportu tych towarów wykorzystywano wagony specjalistyczne, m. in. chłodnie. Kursowały one po wszystkich szlakach kolejowych, kierując się w większości do dużych ośrodków miejskich, takich jak Katowice i Sosnowiec w Zagłębiu Dąbrowskim.

Sieć kolejowa w województwie śląskim była rozbudowywana bardzo intensywnie. W latach 1922-1939 wybudowano w sumie około 417 km nowych torów[61], które znacznie polepszyły warunki komunikacyjne.

Efektem takich działań w miarę możliwości (przede wszystkim finansowych) było przekazanie do eksploatacji Ministerstwu Kolei Żelaznych (MKŻ) oddanej do użytku linii kolejowej do turystycznej Wisły, obfitującego w dobra mineralne regionu Strzebinia (linia do Woźnik), niezmiernie ważnego strategicznie i gospodarczo regionu cieszyńskiego (linia Cieszyn-Zebrzydowice-Moszczenica). Poza tym zrealizowano dawną pruską inicjatywę kolei Rybnik-Żory-Pszczyna oraz linię Chybie-Skoczów na Śląsku Cieszyńskim. Nie udało się zbudować linii z Mikołowa do Tych i dalej do Bierunia ani też zrealizować fantastycznej wizji kolei z Wisły do Milówki. Prace przy budowie finansowano najczęściej z kredytów, w dużej części z pożyczki amerykańskiej zaciągniętej pod koniec lat 20. Powszechnie zatrudniano do pracy bezrobotnych (zwłaszcza w trudnym okresie wielkiego kryzysu), ale specjalne przywileje przysługiwały członkom Związku Powstańców Śląskich (związanego z sanacją). Co godne podkreślenia, w znacznej mierze zbudowane odcinki linii kolejowych były związane z potrzebami ówczesnego województwa. Do dnia dzisiejszego funkcjonują tylko linie: Rybnik-Pszczyna, Ustroń-Wisła Głębce oraz Cieszyn-Zebrzydowice. Tylko tej ostatniej nie grozi zamknięcie z przyczyn ekonomicznych[62].

W przeciwieństwie do zagęszczającej się sieci dróg żelaznych na przynależnych do Polski obszarach Śląska, pozostała część opisywanego regionu, która w okresie międzywojennym pozostawała pod panowaniem niemieckim, doczekała się po roku 1922 wybudowania tylko dwóch linii: Mikulczyce-Brynek (1928) i Bytom-Zabrze Północne (1935). W okresie okupacji na opisywanym terytorium dokończono budowy, zaczętej jeszcze przed II wojną światową, linii Tarnowskie Góry-Poręba (1942) oraz zbudowano linię Brzeziny Śl.-Wojkowice Komorne (1942)[63].

Wybuch II wojny światowej położył kres rozwoju kolejnictwa.

Po zakończeniu działań wojennych

W wyniku działań wojennych transport kolejowy utracił 84% stanu posiadania z okresu międzywojennego[64]. Poważnemu zniszczeniu uległa też kolej śląska. W sieci podległej DOKP Katowice zniszczeniu uległo 37% torów głównych, 23% torów stacyjnych, 30% rozjazdów, 276 mostów i ogromna liczba zabudowań o łącznej kubaturze 2,9 mln m^3. Zdemontowane zostały naprawcze warsztaty kolejowe, a większość taboru okupant uprowadził na zachód. Tylko 20% taboru, który udało się uratować z zawieruchy wojennej, nadawało się do eksploatacji[65]. Mimo tych ogromnych zniszczeń już w dwa lata po wojnie działały niemal wszystkie istniejące szlaki kolejowe. Następne lata stały się okresem intensywnej działalności inwestycyjnej, obejmującej wszystkie dziedziny kolejnictwa.

Reaktywowana 29 stycznia 1945 r. katowicka Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych organizowała i wykorzystywała dla potrzeb krajowych odcinki normalnotorowe[66]. Potrzeby odbudowującego się kraju były ogromne. Prace kolei utrudniały nie tylko zniszczenia, ale także masowe radzieckie transporty wojskowe (ważniejsze magistrale o kierunku równoleżnikowym Katowice-Wrocław-Legnica-Leszno-Głogów-Żagań-Zasieki pozostawały nadal w rękach radzieckich), przewozy związane z migracjami ludności polskiej i niemieckiej oraz zły stan techniczny i niewystarczająca ilość taboru, brak materiałów oraz pracowników wykwalifikowanych. Dodatkowo przepustowość linii ograniczało prawie całkowite zniszczenie sygnalizacji i łączności telefonicznej – jazda mogła się odbywać tylko w dzień przy odpowiedniej widoczności[67].

Znaczne straty kolej poniosła też na Dolnym Śląsku i na ziemiach położonych na zachód od rzeki Odry – zarówno z powodu zatrzymania się na dwa miesiące frontu, jak i umyślnego niszczenia obiektów i linii kolejowych przez wycofujące się oddziały wojska niemieckiego. Zniszczeniu uległo 60% długości linii kolejowych, 294 mosty i przepusty o łącznej długości 117 km i 66% długości tuneli. W gruzach legło 5 dużych parowozowni, 2242 budynki stacyjne i inne obiekty zaplecza technicznego. Z ogólnej liczby 870 parowozów tylko 11% było zdolnych do pracy[68]. Jednak już w połowie 1946 roku długość czynnych linii kolejowych osiągnęła 2300 km.

Również rybnicki węzeł kolejowy w czasie wyzwalania spod okupacji hitlerowskiej poniósł znaczne szkody, gdyż zarówno tory i szlaki kolejowe, jak i dworce kolejowe, wiadukty, mosty oraz inne urządzenia były w dużym stopniu zniszczone. Mimo tych szkód wojennych już w pierwszych miesiącach po ucieczce wojsk niemieckich zdołano uruchomić najważniejsze odcinki kolejowe, umożliwiające dojazdy pracowników do pracy, uczniów do szkół oraz

niezbędne przewozy towarów. Latem 1945 roku zaczęły kursować, aczkolwiek jeszcze rzadko i nieregularnie, pierwsze pociągi pasażerskie na trasie Rybnik -Rydułtowy, Rybnik-Wodzisław i Rybnik-Żory, składające się z wagonów towarowych. Potem oddano do użytku trasy w kierunku Rzędówki, Orzesza, a później Katowic, Knurowa i Makoszów. Od 1947 roku kursowało coraz więcej pociągów osobowych i towarowych.

Z towarów przewoziło się przede wszystkim węgiel, wydobywany w tym czasie już przez wszystkie stare kopalnie rejonu rybnickiego. W 1948 r. przewieziono ponad 9 mln t. masy towarowej, głównie paliwa, oraz ponad 17,5 mln pasażerów. W latach 1948 i 1949 nastąpiła pewna stabilizacja komunikacji osobowej, jednak ilość wagonów osobowych, uzupełnianych w sezonie letnim bardzo często wagonami towarowymi, tak zwanymi *towosami*, była w stosunku do ilości przewożonych pasażerów jeszcze bardzo mała. Poprawa w tym zakresie nastąpiła po całkowitej odbudowie rybnickiej trakcji kolejowej (1955). W 1956 roku oddano do użytku drugi tor na linii Racibórz-Kędzierzyn, a w roku następnym drugi odcinek Rzędówka-Zabrze (Makoszowy). W 1960 roku przewieziono dwukrotnie więcej towarów niż w roku 1948, a pasażerów o 5,5 mln więcej. Jednakże stały wzrost przewożonego węgla i materiałów budowlanych dla budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego, powodował coraz większe zagęszczenie i tłok na dworcach rybnickiego węzła kolejowego. W 1962 roku przewieziono dwukrotnie więcej masy towarowej niż w 1938 roku. W tym czasie gęstość sieci kolejowej w ROW wynosiła 18,6 km na 100 km, wobec 17,7 km w ówczesnym województwie katowickim, jednak na skutek szybkiego rozwoju górnictwa węglowego, które w 1980 roku miało wydobywać około 156 tys. t węgla na dobę, konieczna była dalsza rozbudowa i modernizacja urządzeń stacyjnych, budowa nowych torów na wielu ważnych odcinkach, a także nowych połączeń kolejowych.

W okresie do 1980 roku zdołano zrealizować wiele ważnych inwestycji, które częściowo umożliwiły rozwiązanie skomplikowanych problemów związanych z transportem towarowym. Na uwagę zasługuje uruchomienie w 1965 roku drugiego toru na odcinku Niedobczyce-Wodzisław, zmodernizowanie linii kolejowej Kędzierzyn-Rybnik-Chybie, torów na łącznicy Nędza Wieś-Turze i Sumina-Chybie wraz z przebudową stacji Sumina, zelektryfikowanie trakcji kolejowej Orzesze-Pawłowice Śląskie i Orzesze-Jaśkowice-Tychy (1969), Kędzierzyn-Nędza, Rybnik-Chybie (1970), Rybnik-Katowice (1977), Wodzisław-Chałupki (1984) i Wodzisław-Jastrzębie Zdrój (1985).

Ponadto rozbudowano stacje Niedobczyce, Wodzisław oraz wybudowano nową stację zdawczo-odbiorczą w Pawłowicach dla nowo uruchomionych kopalń *Manifest Lipcowy*, *XXX-lecia PRL*, *Borynia* i *ZMP*[69].

Pod koniec lat sześćdziesiątych zapoczątkowano proces zastępowania trakcji parowej przez trakcję spalinową. Do 1980 roku lokomotywy spalinowe i elektryczne niemal całkowicie wyeliminowały parowozy. Na początku lat osiemdziesiątych Rybnik uzyskał bezpośrednie połączenie kolejowe ze Świnoujściem, Szczecinem, Kołobrzegiem, Ełkiem oraz z Warną w Bułgarii.

Wyrazem wzrostu rangi i znaczenia rybnickiego węzła kolejowego na terenie Górnego Śląska było utworzenie w 1976 roku Dyrekcji Rejonowej Kolei Państwowych z siedzibą w Rybniku, która obejmowała swym zasięgiem jeden z największych węzłów kolejowych w kraju. Świadczą o tym następujące dane: jeśli przez rejon ten przewieziono w 1947 roku 9 mln t masy towarowej, to w 1980 roku 38 mln t. W 1980 roku Dyrekcja zatrudniała około 6500 pracowników, z tej liczby około 2500 na terenie stacji Rybnik-Niedobczyce[70]. W Rybniku znajdowała się także stacja towarowa oraz wiele urządzeń ruchu towarowego i warsztaty naprawcze, które znacznie rozbudowano.

Mimo że w latach siedemdziesiątych nastąpiła rozbudowa i modernizacja sieci kolei żelaznych, Polskie Koleje Państwowe nie mogły w pełni zaspokoić wciąż wzrastających potrzeb Rybnika i całego ROW, wobec czego część przewozów przejął Oddział Towarowo-Spedycyjny PKS.

W 1976 roku powstał przy Oddziale Towarowym PKS Ośrodek Koordynacji Przewozów, którego głównym zadaniem była koordynacja działalności spedycyjno-przewozowej rybnickiego rejonu obsługiwanego przez PKS. Polegała ona między innymi na eliminowaniu *pustych* przewozów taboru ciężarowego i współpracy PKS z PKP w zakresie przejmowania ładunków do przewozu transportem samochodowym. Ośrodek ten koordynował także wywóz węgla z kopalń *Chwałowice* i *Jankowice*.

W okresie powojennym w województwie katowickim wybudowano i uruchomiono kilka nowych linii kolejowych, mianowicie: Pyskowice-Paczyna-Kotliszowice-Czarków-Krupski Młyn-Kokotek-Lubliniec, Tychy-Wesoła-kopalnia Ziemowit, Pyskowice-Pyskowice Miasto, Poraj-Mirów, Jęzor-Maczki, Janów Śląski-Sosnowiec i Kochłowice-Muchowiec-Strzemieszyce-Ząbkowice-Zawiercie. Zwłaszcza ta ostatnia linia miała duże znaczenie, gdyż odciążała linię średnicową GOP (Gliwice-Katowice-Sosnowiec) na jej najbardziej ruchliwym odcinku[71]. Natomiast w Raciborzu, na miejscu dawnej wąskotorówki z Markowic do Lukasyny (osiedle na Dębiczu), zbudowano w 1949 r. linię normalnotorową do Brzezia, gdzie łączyła się z linią do Olzy[72].

Oprócz nowych tras, w okresie powojennym na kilku liniach zbudowano drugie tory. Ogromny ruch towarowy związany z górnictwem i przemysłem ciężkim, a także zaopatrzeniem dużej masy ludzi skupionej na stosunkowo niewielkiej przestrzeni, w artykuły pierwszej potrzeby, stworzył konieczność

przebudowy i rozbudowy licznych węzłów i stacji kolejowych (m. in. w Bielsku-Białej, Chebziu, Chorzowie Starym, Częstochowie, Lublińcu, Pyskowicach, Tarnowskich Górach i Zawierciu).

W 1959 roku łączny udział GOP przekroczył 60% wszystkich krajowych przewozów kolejowych. Katowicki węzeł kolejowy był już połączony siecią trakcji elektrycznej z Warszawą, a także z Krakowem, Wrocławiem, Opolem i Bielskiem[73].

W latach sześćdziesiątych rozwój przemysłu wydobywczego, ciężkiego i budownictwa spowodował wzrost transportochłonności gospodarki. Kolej była w tym czasie głównym środkiem transportu towarowego i pasażerskiego. Nakłady na komunikację stanowiły zaś tylko 10-11% ogółu nakładów inwestycyjnych. PKP borykały się więc z poważnymi trudnościami, szczególnie na terenie województwa katowickiego. Z powodu silnej koncentracji przemysłu i znacznego zagęszczenia ludności, na terenie Śląskiej Dyrekcji Okręgowej PKP dokonywano około 40% przewozów ogólnokrajowych (ok. 50% załadunków i 30% wyładunków).

Wzmożono zatem prace elektryfikacyjne, szczególnie w DOKP Katowice, najbardziej obciążonych ruchem magistrali kolejowych. Warto dodać, że sieć odznaczała się tu wyższym stopniem zelektryfikowania, gdyż ponad 10% linii kolejowych województwa było zelektryfikowanych (średnia krajowa w 1960 r. wynosiła 4,4%).[74]

W końcu 1965 roku trakcja elektryczna objęła już ponad 452 km linii dwutorowych, co stanowiło ponad 1/4 ogólnej długości linii normalnotorowych. Do 1970 r. zelektryfikowano 16,6% ogółu linii oraz podjęto prace zmierzające do podwyższenia ich przepustowości poprzez modernizację trakcji i urządzeń technicznych[75]. Z Katowic można było w tym czasie dojechać pociągiem elektrycznym do Warszawy, Medyki, Bielska-Białej, Zebrzydowic (a dalej do stolicy Czechosłowacji, Pragi), Łodzi, Poznania przez Skierniewice-Kutno i do Wrocławia przez Strzelce Opolskie bądź też przez Kędzierzyn.

Znaczny postęp nastąpił też w stanie samych szlaków kolejowych, a to przez stosowanie tłucznia na podsypkę torowisk, szyn typu ciężkiego o długości 30 m, a na najważniejszych liniach magistralnych także szyn bezstykowych. Stopniowo modernizowano urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, zastępując ręczne i mechaniczne – elektrycznymi oraz stosując coraz szerzej urządzenia półautomatyczne i automatyczne. Już od kilku lat była budowana też pierwsza w kraju blokada samoczynna na linii Gliwice-Katowice-Warszawa. Wszystkie te zabiegi pozwoliły na znaczne zwiększenie szybkości pociągów i zwiększenie ciężaru ładunków, dzięki czemu osiągnięto takie efekty, które we wszelkiej działalności transportowej mają znaczenie podstawowe.

Długość eksploatacyjna sieci kolejowej województwa katowickiego w 1965 roku osiągnęła 1742 km, co stanowiło prawie 6,5% ogólnej długości linii PKP. Z podanej wyżej wielkości 1580 km stanowiły linie normalnotorowe o prześwicie torów 1435 mm; pozostałe 162 km przypadały na linie wąskotorowe. Większość linii normalnotorowych stanowiły szlaki jednotorowe, których łączna długość wynosiła 858 km. Ważniejsze linie o intensywnym ruchu pociągów były dwu-, a nawet wielotorowe; poza tym posiadały one lepsze wyposażenie techniczne, co umożliwiało większą przelotowość i szybkość kursujących po nich pociągów. O wysokim stopniu gęstości sieci kolejowej województwa katowickiego świadczył fakt, że PKP posiadała tutaj łącznie około 5 tys. km torów szlakowych i stacyjnych[76].

Gęstość sieci kolejowej w województwie katowickim była w drugiej połowie lat sześćdziesiątych ponad dwukrotnie większa od przeciętnej ogólnokrajowej (8,6 km/100 km^2) i wynosiła 18,3 km linii na 100 km^2. Nie rozkładała się ona jednak równomiernie na całym terytorium. Była największa w Śląsko-Dąbrowskim Zespole Miejskim, gdzie wynosiła ponad 40 km/100 km^2. Gęstszą od przeciętnej sieć miał również Rybnicki Okręg Węglowy oraz powiaty gliwicki, tarnogórski i bielski. Natomiast na północy, północo-wschodzie i południu województwa gęstość spadała poniżej 10 km/100 km^2, osiągając najniższą swą wartość w powiecie myszkowskim (5,7 km/100 km^2)[77]. W tych częściach województwa przeważały linie tranzytowe, najczęściej o przebiegu południkowym, brak było natomiast rozgałęzionej sieci linii lokalnych. Był to jeszcze skutek przebiegu dawnych granic politycznych.

Mimo ogromnego zagęszczenia sieci, istniejący wtedy układ linii kolejowych daleki był od stanu idealnego. O ile liczbę szlaków wylotowych w kierunkach południkowym i zachodnim można było uznać za wystarczającą, to powiązania w kierunku północno-wschodnim (Kieleckie, Lubelszczyzna) były niedostateczne. Brak było ponadto dostatecznej liczby połączeń poprzecznych, przecinających główne linie wylotowe z GOP poza jego terytorium i tworzących wokół niego pierścień w odległości co najmniej 20-30 km od Katowic, jako głównego centrum komunikacyjnego. Stworzenie tego rodzaju zamkniętej linii obwodowej umożliwiłoby łatwy dojazd do każdej z linii wylotowych w częściach peryferyjnych regionu bez konieczności przejazdu przez przeciążone stacje węzłowe centralnej części województwa. Przykładem nieracjonalnego układu sieci w obrębie GOP była niedostateczna w stosunku do istniejących potrzeb liczba połączeń między Zagłębiem Dąbrowskim i ziemiami wchodzącymi dawniej w skład zaboru pruskiego.

Na początku lat siedemdziesiątych rozpoczęto z dużym rozmachem wielkie inwestycje związane z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej kraju.

Skończono budowę Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) łączącej Śląsk z Warszawą oraz szerokotorową tzw. magistralę siarkowo-węglową z Zagłębia Dąbrowskiego do Hrubieszowa na granicy z ZSRR. Przeprowadzono elektryfikację linii kolejowych[78].

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych w PKP nastąpił głęboki kryzys, mimo ogromnych nakładów inwestycyjnych w pierwszej połowie dekady, kiedy to rozpoczęto budowę nowych magistrali, a długość zelektryfikowanych linii wzrosła o ponad 44%. Na Śląsku koncentrowało się w tym czasie ok. 45% krajowego załadunku, dlatego też elektryfikacja trakcji wychodzących z tego regionu była priorytetowa. W 1979 r. zelektryfikowane było jedynie 27,1% ogólnej ilości sieci kolejowej. Prowadzono jednocześnie elektryfikację szlaków kolejowych na kierunku wschód-zachód oraz w dużych aglomeracjach dla ruchu podmiejskiego.

Kryzys schyłku lat siedemdziesiątych spowolnił ten proces, nastąpiło również załamanie całego programu modernizacji kolei. Sytuacja ta oraz światowy kryzys energetyczny narzuciły kierunek dalszego rozwoju PKP. Priorytetowym zadaniem była dalsza elektryfikacja. Przekonywały o tym wyniki ekonomiczne: w 1978 r. trakcją parową przewieziono 10% ładunków, zużywając na ten cel 2,2 mln ton węgla najwyższej klasy. Trakcją elektryczną natomiast wykonano na PKP 57,1% pracy przewozowej, zużywając na ten cel w elektrowniach 1,6 mln t węgla niskogatunkowego, czyli siedmiokrotnie mniej niż trakcją parową[79].

Spadek tempa elektryfikacji kolei był podwójnie niekorzystny, gdyż zmniejszyła się szansa na zwiększenie tą drogą przepustowości i jakości przewozów i – co równie ważne – uniemożliwiło uwolnienie się od drożejącego w warunkach światowego kryzysu energetycznego, importowanego paliwa, od czego była zależna kolej spalinowa. Zelektryfikowane linie kolejowe korzystały z krajowych źródeł energii.

Kryzys gospodarczy lat 1976-1980 spowodował również opóźnienia w realizacji lub wstrzymanie wielkich inwestycji, m. in. CMK. Coraz wyraźniej odczuwalne były też efekty narastających już w poprzednim pięcioleciu zaniedbań w modernizacji taboru kolejowego, remontach torów, wymianie szyn i organizacji przeładunków na stacjach. Ogromne przeciążenie i zużycie taboru oraz linii kolejowych (stopień zużycia taboru kolejowego wzrósł z 11,5% w 1975 r. do 25,1% w 1980 r.) powodowały częste awarie, a tym samym opóźnienia w dostawach dla przemysłu. W rezultacie utrudniona była kooperacja między przedsiębiorstwami, rosły również koszty funkcjonowania gospodarki[80].

W związku z tym Prezydium Rządu w grudniu 1982 r. określiło kierunki renowacji i modernizacji transportu kolejowego. Powołany w 1983 r. przez wiceprezesa Rady Ministrów zespół specjalistów opracował *Koncepcję Rozwoju*

Transportu w PRL na lata 1983-1995, w której za zadanie priorytetowe uznano kompleksową automatyzację stacji rozrządowych w ilości 1-2 stacji rocznie. W styczniu 1984 r. Minister Komunikacji zatwierdził resortowy *Program modernizacji stacji rozrządowych w latach 1983-1990*.

Stacje rozrządowe stanowią podstawowe ogniwo w organizacji przewozów ładunków. Badania prowadzone wówczas na sieci PKP wykazały, że 68,8% średniego czasu obrotu wagonu towarowego (który wynosił ok. 107 godzin) zużywano na manipulowanie wagonem na stacjach ładunkowych i rozrządowych. Niski poziom automatyzacji stacji rozrządowych wpływał na wielkość strat poniesionych z tytułu kolizji wagonów i rozbijania ładunków oraz na bezpieczeństwo i warunki pracy płozowych. Przykładowo straty te w 1976 r. wynosiły ok. 500 mln zł, a w roku 1982 już 900 mln zł, z tego na dużych stacjach rozrządowych straty szacowano na ok. 200 mln zł, tj. ok. 20 mln zł na stację rozrządową w skali rocznej wg cen z 1982 r. Koncentracja pracy rozrządowej powodowała, że główne stacje rozrządowe wykonywały ok. 75% prac związanych z rozformowywaniem i formowaniem składów pociągów. Dlatego program rozwojowy przewidywał w pierwszym rzędzie automatyzację procesu grawitacyjnego rozrządzania wagonów na 12 głównych stacjach rozrządowych. O skali tego zamierzenia może świadczyć poziom zautomatyzowania stacji rozrządowych przodujących zarządów kolejowych. Przykładowo w 1987 r. Stany Zjednoczone posiadały ok. 20, Francja 8, ZSRR 5, RFN 4 tak zautomatyzowane stacje[81].

Dyplom

DLA STACJI IV KLASY

Suszec

ZA ZAJĘCIE I MIEJSCA

W REJONOWYM WSPÓŁZAWODNICTWIE

„Pasażerskie Lato 1988"

W GRUPIE STACJI IV KLASY

DYREKTOR

MGR ZENON FRYDRYCHOWICZ

RYBNIK, 1988. 12. 15

Następne poważne zmiany organizacyjne przyniósł rok 1987, kiedy Polskie Koleje Państwowe zostały ostatecznie wydzielone ze struktur Ministerstwa Komunikacji, kończąc tym samym trwający 10 lat proces usamodzielniania się największego przedsiębiorstwa w Polsce. Uzyskaną samodzielność nowo powołany na stanowisko dyrektora generalnego PKP Janusz Głowacki uzna-

wał za naturalną konsekwencję wdrażania w życie koncepcji drugiego etapu reformy gospodarczej, bez której – jego zdaniem – nie można by było osiągnąć rzeczywistej ekonomizacji kraju. Mimo postępowych przekonań nowego szefa, przejście PKP na system samofinansowania nie było proste, gdyż nie stworzono ku temu podstaw formalnoprawnych, wciąż obowiązywały rozwiązania nakazowe, nie działały mechanizmy rynkowe, nie wprowadzono jednoznacznych zasad rozliczeń z budżetem. W 1988 r. gospodarka kraju weszła w fazę głębokiego kryzysu. PKP udało się, w pierwszym roku samodzielnego funkcjonowania, zaspokoić potrzeby przewozowe społeczeństwa i gospodarki narodowej. Zwiększona wydajność pracy, lepsze wykorzystanie potencjału technicznego i wewnętrzna restrukturyzacja pozwoliły osiągnąć ten wynik przy zatrudnieniu mniejszym o 13 tys. osób w porównaniu z rokiem poprzednim. Zarząd PKP kontynuował podjęte w latach wcześniejszych kierunki rozwoju kolei.

W ogromnym wysiłku, związanym z odbudową i modernizacją sieci oraz całej infrastruktury kolejowej, na szczególne podkreślenie zasługują osiągnięcia w zakresie elektryfikacji. Do roku 1989 zelektryfikowano 45% linii kolejowych. Udział tych trakcji w przewozach ładunków wzrósł do 84%, a w przewozach pasażerów – do 72%. Intensyfikacja prac elektryfikacyjnych pozwoliła na osiągnięcie przez Polskę w tej dziedzinie czwartego miejsca w Europie[82].

Zniszczony przez powódź tor kolejowy na trasie Bełsznica-Olza (lipiec 1997), foto Jan Psota

Przykładem potwierdzającym te osiągnięcia może być kolej na Dolnym Śląsku, gdzie do 1992 r. zelektryfikowanych zostało 1365 km linii, czyli 39,5%. Na liniach tych przewoziło się 75% wszystkich ładunków i około 80% pasażerów. Zasobność regionu w różnego rodzaju kopaliny (węgiel kamienny i brunatny, kamień, żwir oraz rudy miedzi), rozbudowany przemysł i znaczna produkcja rolnicza powodowały, że kolej odgrywała tu znaczącą rolę. Wrocław, stolica Dolnego Śląska, był też dużym węzłem kolejowym, przez który przebiegały szlaki do portów polskich i ważne arterie komuni-

kacji międzynarodowej. Przez wrocławskie stacje PKP przejeżdżało codziennie około 150 pociągów. W ciągu roku korzystało z nich ponad 18 milionów pasażerów[83].

Wiele linii kolejowych na Dolnym Śląsku, zwłaszcza w jego południowo-zachodniej części, biegnie przez malownicze tereny Pogórza Sudeckiego. Można tu zobaczyć zabytkowe budowle inżynierskie w postaci wiaduktów, tuneli i przepustów. Większość z nich to budowle z XIX i początków XX wieku. Pod koniec XX wieku, gdy wzrosła rola transportu samochodowego, kolej zawiesiła ruch pasażerski na wielu liniach. Na przykład 1.06.1997 r. zawieszono kursowanie pociągów na linii Wodzisław-Jastrzębie Zdrój z powodu znikomej liczby podróżnych. Na wspomnianej linii malał także ruch towarowy, a metalowe elementy infrastruktury kolejowej na odcinku Turza-Łaziska (tj. sieć, przewody, szyny) systematycznie rozkradali złodzieje. Do dzisiaj zachował się budynek dworca kolejowego w Turzy, a skrajem lasu biegnie nasyp torowiska z zachowanymi podkładami.

Jednak w Raciborzu kolej jak dawniej wciąż służy raciborzanom i dalej odgrywa ważną rolę w mieście. Oprócz komunikacji pasażerskiej, m. in. uruchomionego znów połączenia do Bogumina, wszystkie większe zakłady przemysłowe korzystają z transportu kolejowego za pośrednictwem własnych bocznic (m. in. ZEW, RAFAKO, CUKROWNIA i HENKEL).

Dzisiaj, w dobie coraz większej popularności samochodu, kolej żelazna wydaje się przeżywać swój zmierzch. Jak będzie dalej, pokaże czas.

PRZYPISY:

1. W. Buchalik, E. Pussak, *Kolej na Dolnym Śląsku*, Wrocław 1992.
2. M. Szołtysek, *Rybnik nasze gniazdo*, Rybnik 1997, s. 52 i 53.
3. B. Stankiewicz, J. Ossowski, J. Żurawicki, *Śląskie drogi żelazne – stan, problemy, wyzwania*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, Rybnik 2007, s. 78.
4. B. Tofilski, *Przemysł stworzył kolej – kolej zmienia przemysł*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, Rybnik 2007, s. 95.
5. W. Buchalik, E. Pussak, op. cit.
6. T. Borówka, *Śląskie tory*, „Dziennik Zachodni" z 2008.
7. T. Raudner, *Szybszy od ekspresu*, „Nowiny" z 14.05.2003.
8. T. Borówka, op. cit.
9. Angielski monopol produkcji lokomotyw decydująco wpłynął na znormalizowaną szerokość toru większości krajów, wynoszącą 1435 mm (4 stopy 8,5 cala), którą przyjmuje się za normalny rozstaw szyn toru kolejowego. Tory tzw. szerokie zastosowano tylko w niektórych krajach, np. w Rosji (1524 mm), Irlandii (1600 mm) i Hiszpanii (1675 mm).
10. W. Buchalik, E. Pussak, op. cit.
11. K. Popiołek, *Historia Śląska od pradziejów do 1945 roku*, wyd. 2, Katowice 1979, s. 228-230.
12. W. Zieleźna, *Leszczyny. Dzieje wsi od jej założenia do zakończenia I wojny światowej*. Czerwionka-Leszczyny 1998, s. 32 i 33.

13. J. Bahlcke, *Śląsk i Ślązacy*, Warszawa 2001, s. 20
14. Po zlikwidowaniu w roku 1848 Wolnego Miasta Krakowa, Słupna stała się punktem granicznym między Prusami a Austro-Węgrami.
15. P. Nadolski, *Z dziejów kolei raciborskiej w 150-lecie kolei w Raciborzu*. Okolicznościowy folder wystawy eksponowanej w Muzeum w Raciborzu w lutym i marcu 1996.
16. S. Ziemba, *Region bytomsko-katowicki*, [w:] *Górny Śląsk*, red. K. Popiołek, t. V, cz. 2, Poznań 1959, s. 33-35.
17. Koło 1915 r. zbudowano trzecią z kolei parowozownię raciborską, usytuowaną w rozwidleniu linii do Chałupek i Głubczyc. Ma ona formę wachlarzową. P. Nadolski, op. cit.
18. G. Chmarzyński, M. Gładysz, S. Ziemba, *Region bytomsko-katowicki*, [w:] *Górny Śląsk*, red. K. Popiołek, t. V, cz. 2, Poznań 1959, s. 34.
19. G. Chmarzyński, M. Gładysz, S. Ziemba, op. cit., s. 34.
20. M. Czapliński, *Dzieje Śląska od 1806 do 1945*. [w:] *Historia Śląska*, red. M. Czapliński, Wrocław 2002, s. 306 i 307.
21. M. Czapliński, op. cit., s. 306 i 307.
22. Od roku 1903 na odcinku Częstochowa-Herby istniała linia wąskotorowa, którą w 1911 roku przebudowano na linię normalnotorową.
23. P. Nadolski, op. cit.
24. A. Brożek, *Kapitalizm w górnośląskim przemyśle i rolnictwie*, [w:] *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816-1947*, red. F. Hawranek, Opole 1981, s. 143-145; K. Popiołek, *Śląskie dzieje*, Warszawa-Kraków 1976, s. 217 i 218.
25. A. Brożek, op. cit., s. 143-145.
26. L. Brożek, G. Chmarzyński, M. Gładysz, *Region cieszyński*, [w:] *Górny Śląsk*, red. K. Popiołek, t. V, cz. 2, Poznań 1959, s. 404.
27. A. Adamczyk, *Budowa tunelu kolejowego w Rydułtowach*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, Rybnik 2007, s. 24.
28. J. Groborz, B. Paczuska, *780 lat Niedobczyc*, 1998. Publikacja wydana z inicjatywy Komitetu Obchodów 780-lecia Niedobczyc.
29. J. Hebliński, A. Budny, M. Gregorczyk, T. Paleczna, *Kopalnia Węgla Kamiennego „Chwałowice" 1903-1993*, Rybnik 1993, s. 18.
30. A. Stępniak, *Od wojen napoleońskich do I wojny światowej*, [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku*, red. J. Walczak, Katowice 1986, s. 100 i 101.
31. Z. Binczak, J. Hebliński, *Dzieje Rybnickiej Fabryki Maszyn „Ryfama" 1889-1993*, Rybnik 1993, s. 11.
32. W. Zieleźna, op. cit., s. 30-33.
33. *100 lat Kopalni Węgla Kamiennego „Dębieńsko"*, red. U. Warczok, R. Ratajczak, Czerwionka-Leszczyny 1998, s. 26 i 29.
34. A. Matuszczyk-Kotulska, *Rydułtowy. Zarys dziejów*, Rydułtowy 1997, s. 57-59.
35. L. Musioł, *Pszów. Monografia historyczna Pszowa oraz zarys gminy i parafii Krzyżowice*, Pszów 1998, s. 41.
36. W. Zieleźna, op. cit., s. 32 i 33.
37. L. Brożek, G. Chmarzyński, M. Gładysz, *Region cieszyński*, [w:] *Górny Śląsk*, red. K. Popiołek, t. V, cz. 2, Poznań 1959, s. 405.
38. D. Jakubczyk, *Skarby historii, kultury i sztuki pogranicza. Gorzyce – Dolna Lutynia*, Gorzyce 2007, s. 128.
39. A. Trunkhardt, *Dzieje miasta Rybnika*, Rybnik 2000, s. 83.
40. I. Libura, *Z dziejów domowych powiatu. Gawęda o ziemi rybnickiej*, Opole 1984, s. 259.
41. D. Keller, *Organizacja i zarząd kolei na Górnym Śląsku w latach 1918-22*, praca magisterska, Lublin 2005, s. 93 i 96.
42. D. Keller, op. cit., s. 96.

43. *Encyklopedia powstań śląskich*, red. F. Hawranek i in., Opole 1982, s. 404.
44. E. Kurpisz, *14 pułk piechoty Wojsk Powstańczych w trzecim powstaniu*, [w:] *Powstania śląskie na terenie powiatu wodzisławskiego*, opr. dr A. Mrowiec, Wodzisław Śląski 1972, s. 39.
45. P. Porwoł, *Pułk wodzisławski w III powstaniu śląskim*, [w:] *Nad Odrą, Olzą i Bierawką podczas III Powstania Śląskiego*, red. Z. Kapała i W. Ryżewski, Bytom 1995, s. 216 i 217.
46. I. Libura, op. cit., s. 120.
47. L. Piechoczek, *Powiat rybnicki w czasie powstań śląskich*, Rybnik 1934, s. 38.
48. M. Szołtysek, op. cit., s. 52 i 53.
49. M. W. Wanatowicz, *Społeczeństwo śląskie na tle Drugiej Rzeczypospolitej*, [w:] *Wojew dztwo śląskie 1922-1939*, red. F. Serafin, Katowice 1996, s. 16.
50. A. Sulik, *Przemysł*, [w:] *Województwo śląskie 1922-1939*, red. F. Serafin, Katowice, 1996, s. 218.
51. D. Keller, *Działalność inwestycyjna województwa śląskiego w sferze kolei lokalnych – przyczynek do monografii*, Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem", t. 2, 2004, s. 60.
52. M. W. Wanatowicz, op. cit., s. 16.
53. F. Hawranek, *Górny Śląsk w latach 1914-1921*, [w:] *Dzieje Górnego Śląska w larach 1816-1947*, red. F. Hawranek, Opole 1981, s. 320.
54. Ilość środków lokomocji przyznana Polsce z taboru pruskiego wydzielonego wcześniej na potrzeby terytorium plebiscytowego: 430 parowozów, 500 wagonów osobowych, 70 wagonów bagażowych dla pociągów pasażerskich, 170 wagonów bagażowych dla pociągów towarowych, 20 000 wagonów towarowych, 41 parowozów wąskotorowych oraz 30 389 wagonów wąskotorowych. A. Szczapański, *Górny Śląsk w świetle wykonania konwencji genewskiej*, Warszawa 1929, s. 211; M. Jerczyński, S. Kozielski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole 1992, s. 121.
55. B. Molenda, *Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Katowicach. Monografia*, Katowice 2005, s. 12
56. D. Keller, op. cit., s. 59.
57. Z powodu braku funduszy na gruntowną przebudowę dworca doszło do niej dopiero w latach 30-tych XX wieku. Wówczas, za rządów burmistrza Władysława Webera, okolice dworca zostały otoczone pięknym skwerem oraz ozdobną roślinnością, której pozostałości możemy zobaczyć jeszcze dzisiaj. Również po dzień dzisiejszy możemy oglądać w zasadniczo niezmienionym kształcie tę drugą budowlę rybnickiego dworca z lat 30-tych naszego stulecia. W 1994 roku ukończono jej renowację. Zmodernizowano halę główną oraz poczekalnię, a także odnowiono tynki i odmalowano elewację. M. Szołtysek, op. cit., s. 52 i 53.
58. D. Jakubczyk, op. cit., s. 128.
59. L. Cebo, *Transport i komunikacja*, [w:] *Województwo śląskie (1922-1939). Zarys monograficzny*, red. F. Serafin, Katowice 1996, s. 332
60. Tamże, s. 333.
61. Tamże, s. 332.
62. D. Keller, op. cit., s. 100 i 101.
63. B. Rychłowski, *Województwo katowickie. Zarys geograficzno-ekonomiczny*, Warszawa 1967, s. 26 i 27.
64. J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa – Łódź 2000, s. 357.
65. B. Rychłowski, op. cit., s. 266-271.
66. Pełne przejęcie zarządu kolei przez PKP od radzieckiego Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej nastąpiło w lipcu 1945 r., a całej sieci – miesiąc później. Tym samym radzieckie *Trofiejnoje Uprawlienije* gwarantowało zaprzestanie demontażu torów i urządzeń kolejowych. M. Jerczyński, S. Kozielski, op. cit., s. 121.
67. B. Molenda, op. cit., s. 38.
68. W. Buchalik, E. Pussak, op. cit.
69. H. Rola, *Rozwój gospodarczy Rybnika*, [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku*, red. J. Walczak, Katowice 1986, s. 373-375.

70. H. Rola, op. cit., s. 373-375.
71. B. Rychłowski, op. cit., s. 266-271.
72. P. Nadolski, op. cit.
73. G. Chmarzyński, M. Gładysz, S. Ziemba, op. cit., s. 33-35.
74. B. Molenda, op. cit., s. 71.
75. M. Grabania, J. Mrzyk, *Województwo katowickie. Krótka charakterystyka gospodarcza*, Katowice 1967, s. 109 i 110; A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1997, s. 516; M. Jerczyński , S. Kozielski, op. cit., s. 141.
76. B. Rychłowski, op. cit., s. 266-271.
77. B. Rychłowski, op. cit., s. 266-271.
78. W. Roszkowski, *Najnowsza historia Polski 1945-1980*, Warszawa 2003, s. 616; J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka polska XX wieku*, Warszawa 2003, s. 312.
79. Z. Polak, W. Wasilewicz, *Nowy program elektryfikacji PKP do 2000 r.*, „Problemy Kolejnictwa", Zeszyt 89/90, Warszawa 1980, s. 61.
80. W. Roszkowski, op. cit., s. 616; J. Kaliński, Z. Landau, op. cit., s. 312.
81. N. Gruchała, M. Radziukiewicz, *Automatyzacja stacji rozrządowych PKP*, „Automatyka Kolejowa" nr 7, lipiec 1987, s. 129-136.
82. J. Kaliński, Z. Laundau, op. cit., s. 350.
83. W. Buchalik, E. Pussak, op. cit.

II. Budowa linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna[1]

Pierwszy formalny projekt budowy połączenia kolejowego Rybnika z Pszczyną przez Żory wysunięto i przedstawiono władzom państwa i kolei już pod koniec XIX w.

Wtedy to *Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft* (Towarzystwo Kolei Górnośląskiej) wysunęło projekt budowy równoleżnikowej linii kolejowej z Rybnika do Żor. Dzięki temu w znaczący sposób polepszyłaby się komunikacja Żor ze stolicą powiatu. Jednak w odpowiedzi władze Żor wystosowały pismo do premiera i ministra robót publicznych (ówcześnie odpowiedzialnego za budowę kolei), w którym zwracały uwagę na znikome korzyści płynące z projektu Kolei Górnośląskiej. Stwierdzano, że ruch lokalny prowadzi głównie w stronę... powiatu katowickiego. Porównano również koszty transportu towaru. Szlak z Orzesza do Rybnika miał długość 22,8 km, natomiast w komunikacji bezpośredniej Żory – Rybnik planowano odległość ok. 17 km[2]. Bezdyskusyjnie stwierdzono również, że takie skrócenie podróży z Rybnika do Żor jest niepotrzebne. Wśród przeciwników budowy kolei z Rybnika do Żor były również władze powiatowe w Rybniku i Pszczynie.

Towarzystwo Kolei Górnośląskiej broniło swoich racji podkreślając, że wśród motywów, którymi kierowało się zebranie akcjonariuszy Kolei Górnośląskiej w dniu 24 listopada 1880 r. w wyborze projektu linii z Rybnika, była poprawa sytuacji gospodarczej powiatu rybnickiego oraz realizacji życzeń jego mieszkańców. Podkreślano, że w rozporządzeniu z 23 lutego 1881 r. umieszczono możliwość poprowadzenia linii z Rybnika lub Orzesza do Żor. Jednocześnie jednak władze towarzystwa zwracały uwagę na masowe poparcie udzielone alternatywnemu projektowi (ze strony władz rejencyjnych, urzędu górniczego, starostwa, przedstawicieli przemysłu i handlu, władz miejskich Żor)[3].

Wspomniany wyżej projekt Kolei Górnośląskiej przewidywał połączenie miasta powiatowego z Żorami. Argumentami, mającymi przekonać akcjonariuszy towarzystwa do sfinansowania tej inwestycji, były podkreślany przemysł hutniczy, budowy maszyn oraz dobrze rozwinięte rolnictwo wokół Żor. Towarzystwo liczyło na znaczny ruch związany z dniami targowymi oraz z transportem międzynarodowym. Szacowano, że dotychczasowy transport pomiędzy Żorami a linią z Nędzy do Katowic, wynoszący ok. 180 tys. cetnarów, dzięki nowemu połączeniu znacząco wzrośnie. Projektowana linia miała mieć długość 10,4 km. Koszty budowy linii drugorzędnej miały wynosić około

600 tys. mk. Zakładano budowę linii drugorzędnej o parametrach technicznych linii pierwszorzędnej (urządzenia bezpieczeństwa ruchu, dworce kolejowe itp.). Miało to ograniczyć koszty i zakres ewentualnych robót w przypadku dalszej rozbudowy linii i związanych z tym inwestycji. W materiale źródłowym brak jest szczegółowego opisu linii Rybnik-Żory. Wydaje się jednak, że zrealizowana później trasa nie różniła się zbytnio od projektów wcześniejszych. Z opisanych wyżej przyczyn projekt ten jednak nie doczekał się realizacji.

Kolejną próbę budowy bezpośredniego połączenia Rybnika z Żorami podjęto na początku XX w. Zaangażowali się w nią: *Bau-Abteilung Breslau G.m.b.H. Lenz & Co. Berlin*, właściciel fabryki wyrobów emaliowanych *(Emaillierwerk)* w Gotartowicach oraz władze powiatów pszczyńskiego i rybnickiego.

Już w 1902 r. ta pierwsza firma starała się u władz powiatów rybnickiego i pszczyńskiego o budowę kolei Rybnik-Żory-Pszczyna. Ówcześnie zamknięto tę sprawę z powodu obaw o rentowność linii i zwrot poniesionych nakładów. Ostatecznie postanowiono powrócić do tego projektu w terminie późniejszym.

Dalsze informacje na temat losów tej linii znajdują się w liście Konstantyna Gruschki, adwokata zamieszkałego w Berlinie, do Maxa Kaspara, właściciela *Emaillierwerk*. K. Gruschka relacjonował w nim przebieg prowadzonych rozmów i szanse na realizację projektu. Sądził, że państwo nie wyda zgody na realizację tej inwestycji, dopóki zainteresowani nie wesprą jej oraz nie zjednoczą swoich sił w dążeniu do celu. Chciał bowiem zawiązać spółkę, do której weszliby przedsiębiorcy lokalni oraz władze powiatów rybnickiego i pszczyńskiego, a której podstawą miało być jego pismo z 27 stycznia 1910 r. oraz petycja do ministra kolei.

Wszelkie podejmowane próby uzyskania w stolicy koncesji na budowę tej kolei kończyły się jednak odpowiedziami jednoznacznie negatywnymi. Władze zwracały uwagę na planowany przebieg tej linii, który nie gwarantowałby jej wystarczającej dochodowości, a nawet wprost przeciwnie, powodowałby jej chroniczną nieopłacalność. Jako namiastkę prawdziwej kolei proponowano więc budowę tej linii jako *Kleinbahn* (kolej lokalna, dojazdowa, ściśle mówiąc wąskotorowa), z powodu niższych kosztów budowy i eksploatacji. Bowiem na skutek ustawy o kolejach lokalnych z 1 VII 1892 r.[4] w ówczesnych Niemczech istniał wyjątkowo korzystny klimat prawny dla kolejek wąskotorowych. Ponadto ustawa ta nie nakładała na państwo obowiązku płacenia za budowę, przerzucając tę przykrą konieczność na władze lokalne, samorządowe oraz inwestorów prywatnych.

Planowano więc taką budowę tej linii, aby jej standard był jak najbardziej zbliżony do przewidzianego dla kolei *normalnej*, co, po zaistnieniu korzystniejszych warunków, umożliwiłoby szybką i tanią jej przebudowę. Należy także

zaznaczyć, że pojawiła się również myśl, aby projektowana linia była kolejką elektryczną (w tej sprawie prowadzono już nawet rozmowy z *Oberschlesische Strassenbahn-Gesellschaft wegen Herstellung einer elektrischen Strassenbahn-Verbindung von Kattowitz nach Idaweiche*[5]). Podkreślano, że kolej elektryczna byłaby szybsza, ekonomiczniejsza, a także nie istniałoby ryzyko pożaru. *Kleinbahn* jednak nie zadowalała inwestorów.

Zachowana dokumentacja nie precyzuje trasy, którą miałaby przebiegać planowana kolej. Ze względu na interesy fabryki w Gotartowicach z pewnością przebiegałaby w niedużej odległości od tych zakładów. Prawdopodobnie zostałaby do nich doprowadzona bocznica. Konieczność prowadzenia linii przez tę miejscowość oraz fakt, iż korzystnie byłoby doprowadzić projektowaną kolej do stacji Żory od strony zachodniej, w pobliżu linii z Orzesza, wraz z istniejącym wówczas przebiegiem linii Rybnik-Rzędówka (Egersfeld)-Katowice (Kattowitz) na terenie Rybnika z torem przebiegającym przez teren współczesnej dzielnicy Piaski, mogą stanowić kolejne wyznaczniki planowanego przebiegu tej linii. Odmienny przebieg tej linii sugerować może jednak notatka prasowa zamieszczona w *Nowinach Raciborskich* w kwietniu 1906 r. Poinformowano w niej o wysunięciu pomysłu kolejki prowadzącej z Rybnika przez Chwałowice i Świerklany do Żor[6].

Z kolei władze powiatowe, pomimo zapewnień o woli prowadzenia inwestycji, na początku maja 1910 r. raportowały do naczelnego prezesa Prowincji w Opolu, że należy projekt budowy kolei Rybnik-Pszczyna odłożyć na czas korzystniejszy. Równocześnie jednak podkreślano ważność planowanej kolei dla powiatów, przez które miałaby przebiegać.

Kilka miesięcy później Starostwo Powiatowe w Rybniku otrzymało pismo od *Bahnindustrie A.G.* w Hanoverze. Firma ta wyrażała swoje zainteresowanie wzięciem udziału w budowie kolei z Rybnika do Pszczyny. Przed podjęciem ostatecznej decyzji *Bahnindustrie* chciała jednak poznać plan linii oraz prognozowaną frekwencję. Ostatnia wzmianka na temat tej budowy pochodzi z kwietnia 1914 r. Wtedy było już jednak za późno na jakąkolwiek realizację tej budowy.

Do realizacji dawnej pruskiej inicjatywy kolei Rybnik-Żory-Pszczyna powrócono dopiero w maju 1927 r. wraz z rozpoczęciem wstępnego projektu budowy linii Rybnik-Pszczyna[7]. W sprawie jej przebiegu z Rybnika do Żor władze Żor przygotowały petycję, której adresatem miał być ówczesny wojewoda śląski, Michał Grażyński. Jednak adresat jej nie otrzymał. Dotarła ona natomiast do Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach oraz Naczelnika Wydziału Komunikacji i Robót Publicznych Urzędu Wojewódzkiego. W skład delegacji przekazującej prośbę weszli: burmistrz Żor – Antoni Rostek oraz prezes Rady

Miejskiej – Jadwiga Bałdykowa. Sygnatariusze petycji prosili o uwzględnienie korekty proponowanej trasy jej przebiegu. Wysuwano propozycję przeprowadzenia kolei przez Chwałowice, Boguszowice (kopalnia *Blücher*), Kłokocin i Folwarki. Oceniano, że różnica w poniesionych nakładach byłaby niewielka, a skutki społeczne tej decyzji byłyby niezwykle korzystne. Władze Żor zwracały uwagę, że tak zbudowana linia będzie generować znaczny ruch pasażerski i towarowy (wspomniana kopalnia). Podkreślano, że poprowadzenie planowanej kolei przez gęsto zaludnione tereny spowoduje ograniczenie panującego tam bezrobocia, poprzez ułatwienie komunikacji z obszarem przemysłowym. Jednocześnie rolnikom przysporzy możliwości wywozu produktów do miast i miejscowości przemysłowych. Projektowany przebieg miałby i tę zaletę, że nie wchodziłby w grę wykup nieruchomości prywatnych, ponieważ znaczna większość przeznaczonych pod tę inwestycję terenów stanowiła własność skarbu państwa bądź tereny leśne. Wnioskodawcy zwracali również uwagę na istnienie wspomnianej już kopalni *Blücher* oraz perspektywy dalszego rozwoju górnictwa węglowego na tym terenie, co w dalszym istnieniu linii również byłoby korzystne. Pod pismem powyższym znaleźć można podpisy Rady Miejskiej, burmistrza Żor, jak i szeregu przedstawicieli grup społecznych, bezpośrednio zainteresowanych tą budową. I tak poparcie zgłaszali bezrobotni, górnicy oraz Towarzystwo Samodzielnych Kupców i Podsekretariat Związku Cechów Województwa Śląskiego w Żorach[8].

Warto zwrócić uwagę, że taki przebieg spowodowałby zapewne konieczność budowy nowej stacji w Żorach, prawdopodobnie w mniejszej odległości od centrum niż dotychczasowa.

Do sprawy planowanego przebiegu odcinka z Rybnika do Żor powrócono w lutym 1930 r. Burmistrz Żor w piśmie do Wydziału Komunikacji i Robót Publicznych Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego wysunął wówczas dodatkowe argumenty. Przypomniał o planowanej przebudowie stacji w Żorach oraz o budowie drogi Katowice-Mikołów-Woszczyce-Żory-Baranowice-Jastrzębie Zdrój, której przebieg w rejonie dworca będzie powodował liczne komplikacje. Powyższe przyczyny mogły zatem, zdaniem A. Rostka, skierować uwagę inwestora na inny od planowanego przebieg linii[9].

Ponownie zwrócono się z petycją w tej sprawie do wojewody M. Grażyńskiego w trakcie posiedzenia Magistratu Żor w dniu 27 marca 1930 r. Zasadniczo powtarzano argumenty wysuwane wcześniej. Oprócz nich dodano jednak i nowe. Po pierwsze, wspomniano o znaczeniu linii dla całego województwa jako odciążającej linię z Katowic do Oświęcimia, poprzez skierowanie ruchu nową trasą kolejową. Podobnie silnie podkreślono jej odmienny charakter od planowanej trasy przez Paruszowiec, która miała przebiegać przez lasy, z dala

od miejscowości. Zauważono wreszcie, że teren powiatu rybnickiego uzyska w ten sposób ułatwiony kontakt ze Śląskiem Cieszyńskim i Małopolską, co, w perspektywie przywoływanego już planowanego rozwoju kopalń węgla kamiennego, byłoby dla tych terenów niezwykle korzystne. Dodatkowo władze miasta ofiarowywały na warunkach preferencyjnych grunty miejskie pod budowę kolei i przebudowę dworca[10].

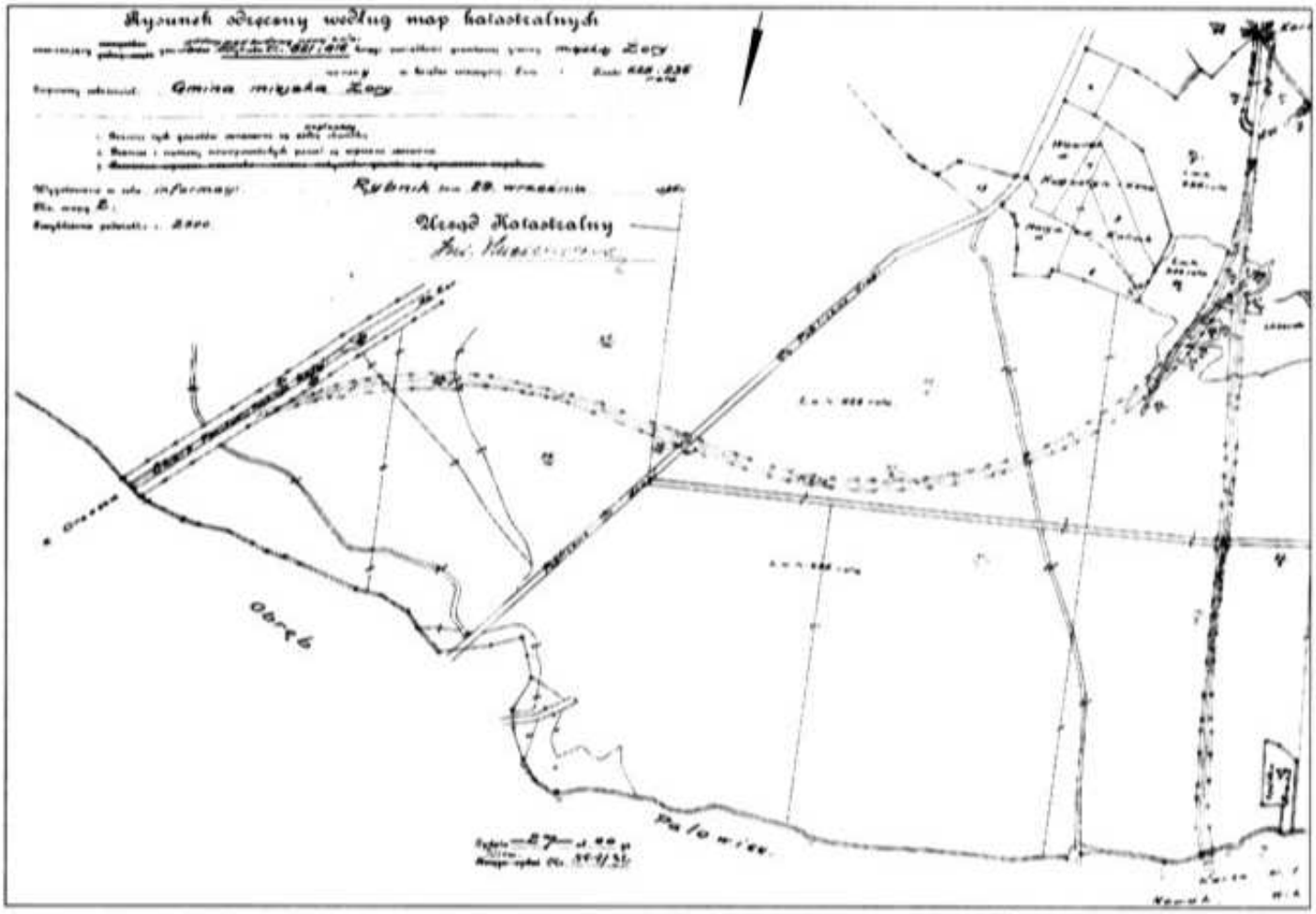
Nie udało się jednak w petycji przekonać stosownych władz, skoro, jak donosiła informacja przekazana 23 maja 1931 r. przez Kierownictwo Budowy Kolei Rybnik-Żory dla Starostwa Powiatowego w Rybniku, w wyniku przeprowadzonych zdjęć polowych projektowanej kolei ustalono, iż biec ona będzie *z Rybnika zaniechanem wałem kolejowym w Paruszowcu następnie za Rudą przecina lasy Państwowe przez Hutę Ligocką, Gotartowice, Nową Wsią za Żwaką wchodzi w lasy Gminy Żory poczem włącza się do Stacji Żor.* Jak informował kierownik Oddz. Kolei z ramienia Urzędu Woj. Śląskiego inż. Alfred Popper, wobec istnienia nieużywanego nasypu, konieczności wykupu bądź ryzyka dzielenia licznych działek prywatnych wskutek możliwego innego poprowadzenia linii (czyli przez Boguszowice) oraz ze względu na przewidywany tranzytowy charakter linii, ograniczenie ilości łuków oraz ich złagodzenie, zdecydowano się na taki przebieg projektowanej kolei, przedkładając ograniczenie kosztów nad cele społeczne[11].

Projektowany odcinek[12] o długości 13,826,75 km w większości posiadał odcinki proste (70,6%), ale aż 99,8 % jego długości stanowiły wzniesienia i spadki. Zaprojektowano torowisko o szerokości 5,4 m. Od linii przewidziano bocznicę do fabryki *Minerwa*. Na tym odcinku planowano ówcześnie budowę przystanku Kuźnia Ligocka[13] na 3,193 km. oraz stacji Gotartowice na 6,013 km[14].

W dniu 12 grudnia 1933 r. w programie obrad Sejmu Śląskiego znalazł się projekt budowy równoleżnikowej linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny. Śląska Rada Wojewódzka już 8 maja tego roku przedstawiła go pod dyskusję. Znalazł się on także wcześniej na posiedzeniu Sejmu w dniu 19 czerwca 1933 r. Poseł Czesław Chmielewski, oceniając go, zwracał uwagę na potencjalną deficytowość tej linii (podobnie jak poprzednio zbudowanych). Komisja Budżetowo-Skarbowa na początku listopada zgodziła się jednak na jego realizację i wyznaczyła Adama Kocura na posła - sprawozdawcę. Budowę tej linii uzasadniano oszczędnością płynącą ze skrócenia odległości przewozu (Rybnik-Pszczyna – do tej pory 82 km, teraz 36 km; Żory-Pszczyna – dotąd 47 km, teraz 22 km), zyskami z tranzytu pomiędzy Rzeszą i Czechosłowacją a Ukrainą i potencjalnymi możliwościami funkcjonowania tej linii jako alternatywy linii Rybnik-Gierałtowice /Mikołów-Katowice-Jaworzno-Kraków.

W czasie dyskusji nad projektem posłowie zgłosili rezolucję, aby *przed ukończeniem* (linii Rybnik-Pszczyna – przyp. J.D.) *nie budować nic innego*, która została przyjęta przez aklamację. Według wypowiedzi posła Alojzego Prusa budowa ta w tym czasie była już rozpoczęta. Zwracał on także uwagę na wykorzystanie przy niej jedynie członków popieranych przez władze *Związku Strzeleckiego* i *Związku Powstańców Śląskich*, co budziło zrozumiałe niezadowolenie społeczne. Możemy się domyślać, że niewielu bezrobotnych mogło zapisać się np. do *Związku Strzeleckiego*. Projekt ustawy został jednogłośnie przyjęty 12 grudnia 1933 r.

W dniu 26 października 1934 r. w Żorach przedstawiono projekt przebudowy stacji wspólnej dla obu odcinków, jednocześnie jednak dworca na linii z Gliwic do Wodzisławia. W odbytym wtedy krajowo-policyjnym i kolejowo-technicznym jego badaniu wzięli udział przedstawiciele Urzędu Wojewódzkiego (m. in. inż. A. Popper i inż. Stefan Giel – kierownik budowy), Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, Starostwa w Rybniku, Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Katowicach, tamtejszej Izby Handlowej, Magistratu miasta Żory oraz właścicieli odpowiednich posesji. Projekt ten został już wcześniej (24 sierpnia) zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji (respkrypt



Rysunek odręczny z 29.09.1936 r. z przełożenia części linii kolejowej Żory-Orzesze

Nr U.I.V-427/3, w oparciu o § 14 ustawy z dnia 3 listopada 1838 r. oraz § 14 i 15 ustawy z 11 lipca 1874 r.), a przedstawiono go opinii publicznej poprzez wyłożenie w Magistracie miasta Żory w dniach 6-23 października 1934 r. Jedyny pisemny protest złożyła spółka jawna *„Paweł Szczepan" spadkobiercy tartak parowy w Żorach*[15].

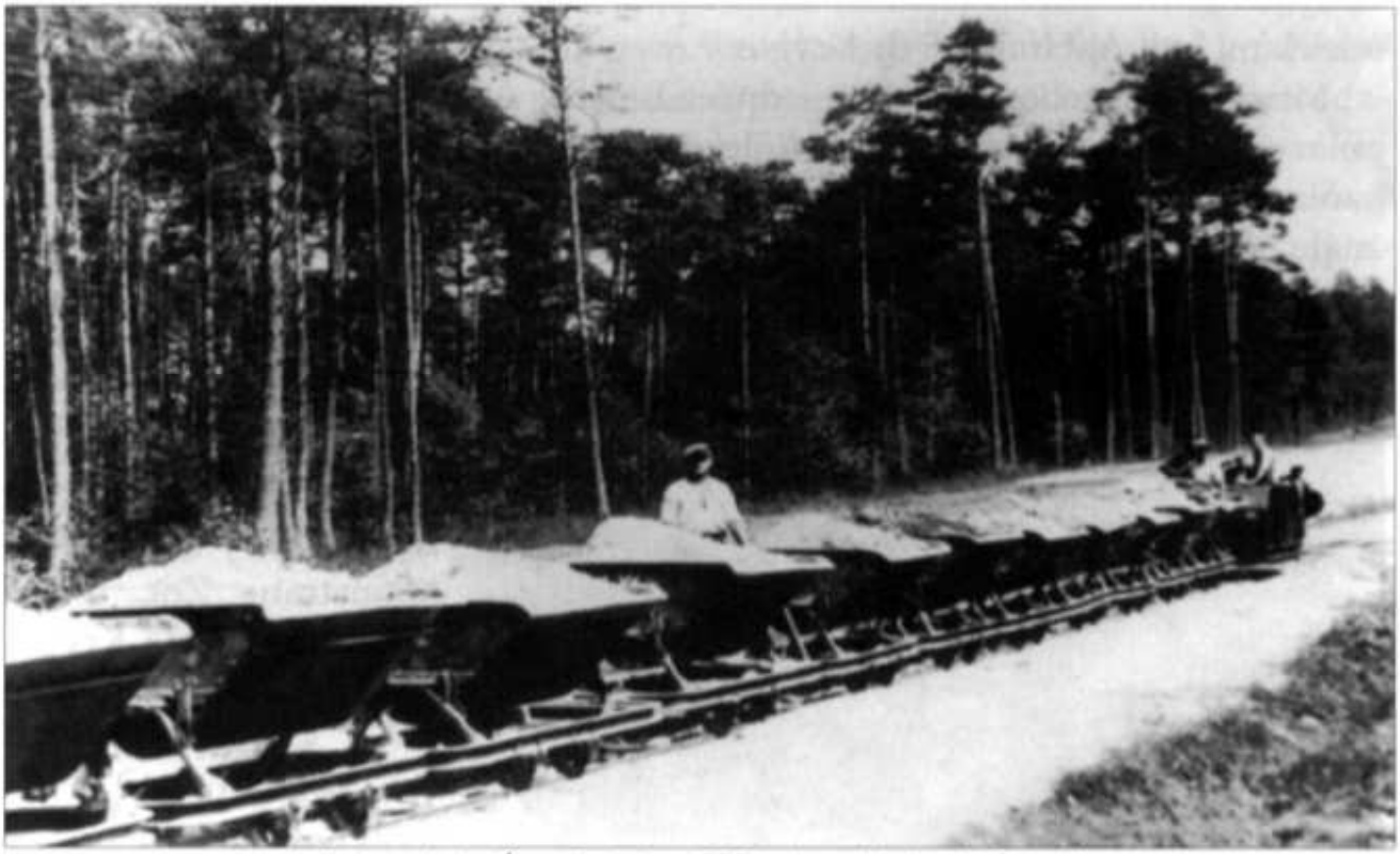
W czasie wspomnianego spotkania strony były zobowiązane do wyrażenia swojej opinii. Większość uwag właścicieli była drobnej natury i zasadniczo nie sprzeciwiała się budowie, domagając się najwyżej stosownych odszkodowań (m. in. za możliwe szkody lub za wykup gruntów), uregulowania kwestii przepustów czy też korekt odcinków dróg. Warto zauważyć, że w bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajdowały się co najmniej dwa stawy rybne, których właścicielami byli A. Hudała i dr Krygier[16].

Miasto Żory zobowiązało się jednocześnie do utrzymywania odcinka drogi położonej po prawej stronie linii kolejowej, domagając się jednocześnie wysypania jej żużlem. Przedstawiciele DOKP zagwarantowali dostarczenie 600 m^3 żużlu do końca listopada. Jednocześnie zabiegali o zapewnienie dopływu wody do studni zbiorczej obok parowozowni. Starostwo Powiatowe nie zgłosiło żadnych zastrzeżeń do projektu, popierając jedynie sprzeciw Magistratu Żor wobec żądań dr. Józefa Krygiera o przełożenie części drogi Żory-Palowice. Ten ostatni prośbę swoją motywował groźbą zasypania będącego jego własnością stawu rybnego. Wobec jednak wyraźnego sprzeciwu także przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego, zezwolił na wykup gruntów, za cenę przeprowadzenia na koszt Śląskiego UW odpowiedniego poszerzenia stawu[17]. Ostatecznie

Budowa kolei Żory-Rybnik w 1936 r. (ze zbiorów A. Gamoń)

ministerstwo zatwierdziło projekt i ustalenia ze spotkania 24 października 1934 r. w dniu 7 maja 1935 r.[18]

Prace przy budowie wspomnianej linii podzielono na dwa odcinki: do Żor (budowany od kwietnia 1932 r., a ślady prowadzonych badań wstępnych znajdujemy już w roku rozrachunkowym 1927/28 i później w latach 1930-33) oraz z Żor do Pszczyny (budowany od marca 1935 r., a od poprzedniego roku rozrachunkowego były prowadzone badania wstępne)[19]. Prace przy pierwszym z nich z każdym kolejnym rokiem nabierały przyspieszenia. O ile początkowo wydawano ok. 400 tys. zł rocznie, to w ostatnim (oficjalnym) roku rozrachunkowym budowy 1936/37 preliminowano ponad 1,2 mln zł.



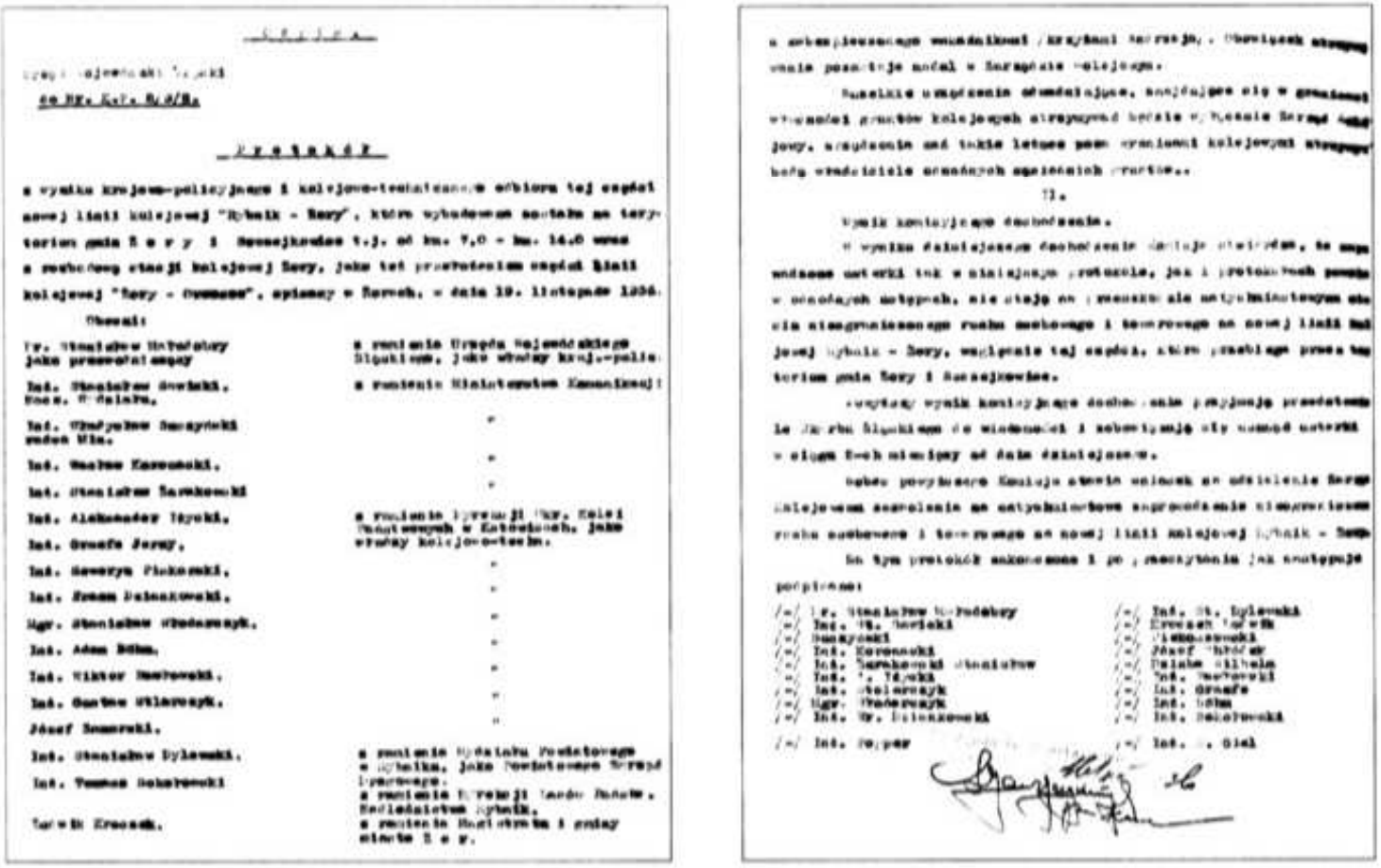
Budowa kolei Żory-Rybnik w 1936 r. (ze zbiorów A. Gamoń)

Nie zachowało się zbyt wiele źródeł z okresu budowy tej kolei. Wiadomo, że nadzorował ją z ramienia Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (przedsiębiorcy budowy linii kolejowej), powołany Oddział Budowy Kolei[20], na którego czele stał radca budownictwa inż. Alfred Popper. W oparciu o materiał źródłowy można opisać lokalizację i wygląd przystanku osobowego Rybnik-Piaski. Został on zbudowany na km 3,085,00 – 3,205,00 linii kolejowej Rybnik-Żory (długość 120 m). Oś tego przystanku umieszczono na km 3,176,00. Do przystanku dochodziła ul. Stara. W poziomie torów na km 3,224,00 ustalono miejsce szerokiego na 4 m przejazdu. Na przystanku zbudowano ponadto poczekalnię dla pasażerów. W pobliżu mieścił się także budynek usługowy, o nieustalonym

jednak do końca przeznaczeniu. Zbudowano ponadto na tej linii: stację Gotartowice oraz przystanek Szczejkowice.

W tym miejscu należy wspomnieć, że budowa linii kolejowych stanowiła jeden z elementów prowadzonych przez województwo śląskie robót publicznych. Świadectwem takiego związku jest funkcjonujący w ramach Wydziału Robót Publicznych Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydział Kolejowy. Przebieg linii i rozbudowa stacji w Rybniku oraz Żorach każe nam poszukiwać potencjalnie zatrudnionych bezrobotnych głównie w powiatach rybnickim i pszczyńskim. Odcinek ten otwarto 21 listopada 1936 r.[21]

Dwa dni wcześniej dokonano jeszcze *krajowo-policyjnego i kolejowo-technicznego odbioru tej części nowej linii kolejowej „Rybnik-Żory", która wybudowana została na terytorium gmin Żory i Szczejkowice tj. od km 7,0 – km. 14,0 wraz z rozbudową stacji kolejowej Żory, jako też przełożeniem części linii kolejowej „Żory-Orzesze".*



Pierwsza i ostatnia strona protokółu odbioru linii kolejowej Rybnik-Żory

Na uroczystość otwarcia z Katowic przybyła Komisja, której zadaniem było odebranie robót. O godzinie 9:34 na stację w Rybniku przyjechał pociąg z zaproszonymi gośćmi. Następnie udali się oni do przygotowanego ołtarza na peronie III tamtejszego dworca, przy którym odbyła się ceremonia poświęcenia. O 10:15 wyruszył pociąg do Żor. Po godzinie i jedenastu minutach przybył on

do stacji końcowej. W czasie podróży przewidziano 10-minutowe postoje przeznaczone na zwiedzanie wybudowanych przystanków Rybnik-Piaski i Szczejkowice oraz 20 minut na stację Gotartowice. Po dotarciu do Żor pasażerowie zwiedzili tamtejszy dworzec oraz przebudowane w związku z tą inwestycją *urządzenia* stacyjne. O 12:04 delegacja odjechała pociągiem do Katowic[22]. Niestety, nie zachowały się szczegółowe informacje na temat przebiegu tych uroczystości.

Wjazd pierwszego pociągu z Rybnika na stację kolejową w Żorach (21.11.1936 r.)

Latem roku 1937 na odcinku Rybnik-Żory było pięć par pociągów osobowych złożonych z wagonów klasy 2 i 3, a ich rozkład wyglądał następująco:

1936 r.					Dyrekcja Katowicka						
4119 2,3	4121 2,3	4123 2,3	4125 2,3	4151 2,3	Km.	trasa	4152 2,3	4122 2,3	4124 2,3	4126 2,3	4128 2,3
6.25	13.22	15.12	19.15	22.10	**0**	**RYBNIK**	5.10	7.06	14.10	17.08	19.58
6.33	13.31	15.19	19.22	22.18	3	Rybnik Piaski	5.19	7.12	14.18	17.15	20.06
6.40	13.38	15.27	19.29	22.25	6	Gotartowice	5.28	7.19	14.25	17.25	20.13
6.47	13.45	15.34	19.36	22.30	10	Szczejkowice	5.35	7.24	14.31	17.27	20.19
6.53	13.52	15.41	19.43	22.53	**14**	**ŻORY**	5.43	7.30	14.38	17.34	20.26

Dnia 19 sierpnia 1935 r. Starostwo Powiatowe w Rybniku skierowało do gmin, przez które miała przebiegać nowa kolej do Pszczyny, polecenie publikacji obwieszczenia o postępowaniu administracyjnym związanym z jej budową. Projekt budowy przewidywał m. in. budowę stacji w Suszcu, mijanki w Radostowicach, *przekroczeń względnie korekcyj dróg i wód publicznych i prywatnych oraz trwałe wywłaszczenie praw własności gruntów*[23]. W związku z tym na mocy stosownych przepisów prawa[24], przewidywano wyłożenie w każdej gminie odpowiednich planów sytuacyjnych, planów gruntów przewidywanych do wywłaszczenia oraz wykazu właścicieli, których miało ono dotyczyć, na okres od 19 sierpnia do 2 września. Po tym czasie zaplanowano spotkania stosownych komisji[25]. Dla terenu powiatu rybnickiego miały się one odbyć w Żorach

10 września od godziny 9.30. Punkt zborny przewidziano na skrzyżowaniu kolei do Pawłowic z drogą do Orzesza. Druga komisja dotyczyć miała terenu gminy Kleszczów, a jej obrady miały się toczyć 11 i 12 września od godziny 9:30. Za punkt zborny przyjęto tym razem miejsce projektowanego przecięcia przez linię kolejową granicy między gminami[26]. Podobne komisje omawiały przebieg trasy z Rybnika do Żor.

W pierwszym roku budowy odcinka do Pszczyny preliminowano dla niego jedynie 80 tys. zł. Kolejne dwa okresy przewidywały przeznaczenie odpowiednio 1,2 i 1,9 mln zł[27]. Ponadto w roku rozrachunkowym 1935/36 przyznano na budowę 0,5 mln zł[28]. Natomiast Żory sprzedały pod budowę kolei 4,8 ha terenu leśnego[29].

Niestety, wraz z rozbudową kolei zaczęły mnożyć się *karygodne wybryki na liniach kolejowych, powodowane przez podłożenie kamieni na szynach kolejowych, obrzucanie kamieniami jadących pociągów powodujące wybicie szyb w wagonie itp*[30].

Wybryki te spowodowały poważne w następstwa wypadki i w wysokim stopniu stały się zagrożeniem bezpieczeństwa na kolei. Stwierdzono, że dopuszczają się ich zwłaszcza dzieci i wyrostki. Starostwo w Rybniku zwróciło się wobec tego z prośbą do naczelników gmin, by pouczali ludność o ciążącej na rodzicach odpowiedzialności za tego rodzaju karygodne wybryki ze strony dzieci, jak również porozumieli się z duchowieństwem i *nauczycielstwem*, by zwracało uwagę ludności na niedopuszczalność niszczenia mienia publicznego, które stanowią urządzenia kolei, i narażania w sposób karygodny i lekkomyślny życia podróżujących kolejami.

Nie miało to oczywiście wpływu na szybko postępujące naprzód prace przy budowie kolei Żory-Pszczyna. W styczniu 1938 r. została ukończona większa część nasypu i kierownictwo budowy przystąpiło do układania toru. Również na wykończeniu były stacje kolejowe wzdłuż nowej linii. Na rozbudowę czekała jeszcze końcowa stacja w Pszczynie.

W czerwcu 1938 r., celem przyspieszenia robót przy budowie linii kolejowej Żory-Pszczyna, pracowało około 1000 ludzi[31] nad położeniem szyn w kierunku od Żor i Pszczyny, aby połączyć się w Czarkowie (stale pracowało tu 600 robotników).

Na trasie wybudowano 2 przystanki kolejowe, a to w Rudziczce i Radostowicach oraz stację kolejową w Suszcu. Jednocześnie uległy znacznej rozbudowie dworce kolejowe w Żorach i Pszczynie. Linia otrzymała nowoczesne urządzenia zabezpieczające ruch pociągów, a szyny przystosowano do najcięższych typów parowozów. Liczono, wedle wszelkiego prawdopodobieństwa, że całkowite ukończenie robót zapoczątkowanych przed dwoma laty nastąpi w końcu września. Natomiast otwarcie linii planowano na dzień 1 października tego roku.

Jednak konieczność dokończenia budowy mostu na rzece Pszczynce spowodowała opóźnienie w otwarciu linii kolejowej dla normalnego ruchu. Roboty przy moście musiały ulec pewnej przerwie ze względu na wezbrane wody rzeki po deszczach, które spadły w ostatnim okresie budowy. W każdym razie zaplanowano otwarcie nowej linii jeszcze w 1938 roku.

Przy tej okazji prasa podkreślała, że *nowa arteria komunikacyjna ma wielkie znaczenie gospodarcze ze względu na to, że poważnie skraca drogę z powiatu rybnickiego do Bielska, Żywca i Krakowa, omijając obciążony węzeł katowicki*[32].

W tym czasie, bo od 2 października, wszedł w życie nowy, kolejowy rozkład jazdy, w którym uwzględniono także kursowanie czterech par pociągów z i do Pszczyny[33]. Oczywiście, dopiero po otwarciu linii Żory-Pszczyna.

Również w tym samym miesiącu zdarzyła się katastrofa kolejowa na linii Rybnik-Żory[34]. Dnia 19 października 1938 r. o godzinie 8.48 przy wjeździe na stację Żory wykoleił się pociąg osobowy nr 4123, kursujący na linii Rybnik-Żory. Wskutek wykolejenia przewrócił się parowóz w poprzek toru oraz pierwszy wagon za parowozem. Poza tym jeden sygnał został wywrócony i zniszczony. Ofiar w ludziach na szczęście nie było. Komisja badała na miejscu przyczynę katastrofy, której nie zdołano ustalić. Ruch kolejowy nie doznał wskutek katastrofy żadnych przeszkód.

Natomiast na początku listopada władze kolejowe poinformowały, że otwarcie nowej linii kolejowej Żory-Pszczyna nastąpi w dniu 19 listopada. Termin ten jednak mógł zostać dotrzymany tylko wtedy, jeżeli nic nadzwyczajnego nie stanie na przeszkodzie. Dla Żor dzień ten miał być wielkim wydarzeniem i dlatego od razu rozpoczęto przygotowania do uroczystego otwarcia tej linii. Jednocześnie wiele sobie obiecywano po nowej kolei. Mieszkańcy Żor uważali bowiem, że niewątpliwie przyniesie ona korzyści dla miasta, gdyż jeszcze więcej zbliży zaplecze rolnicze do Żor.

Ostatecznie budowę zakończono i linię udostępniono pasażerom w poniedziałek 21 listopada. Koszt budowy tego 22-kilometrowego odcinka wyniósł ogółem około 4 miliony złotych. Tym samym dobiegła końca budowa wspaniałego dzieła, które stanowiła linia kolejowa Rybnik-Żory-Pszczyna. Otwarcie tej nowej linii kolejowej równało się jednocześnie bezpośredniemu połączeniu Rybnika przez Żory z Pszczyną. W ten sposób połączono ze sobą dwa sąsiednie powiaty, dając tym samym ich życiu gospodarczemu możność rozwoju. Jednocześnie realizacji uległy długoletnie marzenia lokalnych przemysłowców i działaczy politycznych. Otwarcie tej linii stworzyło też pod względem gospodarczym nowe możliwości dla Żor. Jednak – jak pisała miejscowa gazeta – będą one *zależne od inicjatywy miarodajnych czynników i sfer gospodarczych naszego miasta, czy będą one dodatnie czy ujemne. Nowa linia kolejowa, która, jak każde*

udogodnienie komunikacyjne, jest dobrodziejstwem, powinna być również i dobrodziejstwem dla naszego życia gospodarczego. Zależeć to będzie w pierwszym rzędzie od nas samych i od naszej pod tym względem inicjatywy[35].

Budowę linii z Żor do Pszczyny, która powstała kosztem skarbu śląskiego, zawdzięczano – jak informowała ówczesna prasa – w pierwszym rzędzie wojewodzie śląskiemu dr. Michałowi Grażyńskiemu i Sejmowi Śląskiemu, który uchwalił potrzebne sumy na jej budowę.

Wypada przy tej okazji kilka słów powiedzieć pod adresem kierownictwa budowy kolei, które podczas budowy tej linii starało się, by jak najwięcej z niej zyskało społeczeństwo miejscowe. Starano się w miarę możliwości zatrudnić jak największą ilość robotników względnie bezrobotnych z miejscowości przyległych do linii, dając im poza tym możność przepracowania czasu ustawowego, by mogli ewentualnie korzystać z zasiłków dla bezrobotnych. Chociaż praca przy budowie posuwała się w tempie iście rekordowym, to przyznać trzeba z drugiej strony, że odbywało się to bez uszczerbku dla pracowników i bez najmniejszych tarć pomiędzy kierownictwem a pracownikami. Również pertraktacje z właścicielami gruntów i przedstawicielami gmin, przez które poprowadzono nową linię kolejową, odbyły się w atmosferze zgody i harmonii. Przyznawali to wszyscy zainteresowani, bez wyjątku.

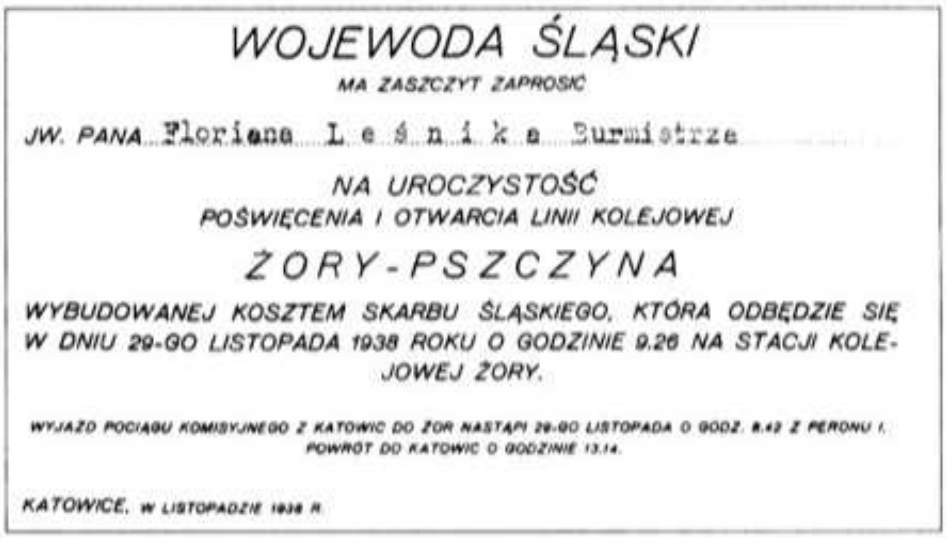
W maju 1938 r. powzięło kierownictwo i cała załoga zatrudniona przy budowie uchwałę, aby przyczynić się drobnymi ofiarami do ufundowania armii polskiej odpowiedniego daru. Duszą tej akcji byli kierownik budowy inż. Stefan Giel i jego współpracownik Tyc, którzy starali się wszelkimi siłami uchwałę urzeczywistnić, co im się w *zupełności* udało. Ażeby robotnikom przy tym nie uszczuplić zarobku niezbędnego na utrzymanie rodziny, przepracowano tygodniowo po kilka nadgodzin, które ofiarowano w całości na ten cel. Również kierownictwo budowy, które z ofiarnymi robotnikami te nadgodziny przepracowało, potem ze swoich miesięcznych pensji dołożyło swoją część do ufundowania daru. Zebrano w ten sposób 4.500 zł. Po zebraniu tej sumy zawiązał się komitet celem przekazania daru dowództwu Obrony Narodowej, w dniu uroczystego poświęcenia nowej linii kolejowej. Na czele tego komitetu stanął radca Popper z Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego[36].

Kilkanaście dni przed otwarciem dokonano jeszcze krajowo-policyjnego i kolejowo-technicznego odbioru zbudowanej kolei poprzez trzy komisje. Pierwsza z nich dotyczyła części trasy przebiegającej przez Żory, Kleszczów i Rudziczkę i odbyła się 8 listopada. Zbiórkę jej członków przewidziano w poczekalni II klasy na stacji w Żorach o godzinie 9.00. Kolejna, która weryfikowała budowę na terytorium Suszca i Kryr, zebrała się następnego dnia, przy czym zbiórkę przewidziano na godzinę 9.15 na granicy pomiędzy Rudziczką

a Suszcem. Z kolei 10 listopada poddano kontroli odcinek wiodący przez Czarków, Starą Wieś i Pszczynę. Członkowie tej komisji mieli się stawić o 9.30 na granicy Suszca i Czarkowa. Na podstawie przebadanego materiału źródłowego nie jest możliwe ustalenie kompletnego składu tych komisji. Analiza prowadzonej korespondencji oraz zachowanych protokółów z odbioru linii Rybnik-Żory wskazuje na udział m. in. przedstawicieli Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, Oddziału Budowy Kolei, Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego oraz władz lokalnych i powiatowych.

Na nowej linii Żory-Pszczyna przewidziano kursowanie 4 par pociągów pasażerskich, a mianowicie: pociąg nr 4151: Żory odjazd 5.09, Pszczyna przyjazd 5.55; pociąg nr 4121: Żory odjazd 6.57, Pszczyna przyjazd 7.25; pociąg nr 4155: Żory odjazd 13.43, Pszczyna przyjazd 14.22; pociąg nr 4131: Żory odjazd 16.51, Pszczyna przyjazd 17.26; pociąg nr 4122: Pszczyna odjazd 6.12, Żory przyjazd 6:43; pociąg nr 4126: Pszczyna odjazd 13:12, Żory przyjazd 13.42; pociąg nr 4152: Pszczyna odjazd 15.48, Żory przyjazd 16.35; pociąg nr 4130: Pszczyna odjazd 19.12, Żory przyjazd 19.54.

Pociągi te zatrzymywały się na przystankach Rudziczka, Suszec i Radostowice. W związku z powyższym zmianie uległ rozkład jazdy pociągu nr 4123 i 4130 na linii Rybnik – Żory. Pociąg nr 4123 kursował odtąd pod nr 4153: Rybnik odjazd 7.45, Rybnik-Piaski odjazd 8.02, Gotartowice odjazd 8.12, Szczejkowice odjazd 8.20, Żory przyjazd 8.27. Pociąg nr 4130: Żory odjazd 19.58, Szczejkowice odjazd 20.05, Gotartowice odjazd 20.11, Rybnik-Piaski odjazd 20.17, Rybnik przyjazd 20.23[37].



WOJEWODA ŚLĄSKI

MA ZASZCZYT ZAPROSIĆ

JW. PANA Floriana Leśnika Burmistrza

NA UROCZYSTOŚĆ
POŚWIĘCENIA I OTWARCIA LINII KOLEJOWEJ

ŻORY-PSZCZYNA

WYBUDOWANEJ KOSZTEM SKARBU ŚLĄSKIEGO, KTÓRA ODBĘDZIE SIĘ W DNIU 29-GO LISTOPADA 1938 ROKU O GODZINIE 9.26 NA STACJI KOLEJOWEJ ŻORY.

WYJAZD POCIĄGU KOMISYJNEGO Z KATOWIC DO ŻOR NASTĄPI 29-GO LISTOPADA O GODZ. 8.42 Z PERONU I. POWRÓT DO KATOWIC O GODZINIE 13.14.

KATOWICE, W LISTOPADZIE 1938 R.

Zaproszenie dla burmistrza Floriana Leśnika na uroczystość otwarcia linii kolejowej Żory-Pszczyna

Frekwencja od samego początku była zadowalająca i pozwalała wnioskować, że linia będzie się mogła w przyszłości wykazać bardzo silną frekwencją, jako najkrótsze połączenie zagłębia rybnickiego z południowym wschodem państwa polskiego.

Ustalony też został termin uroczystego poświęcenia i oddania do użytku nowej kolei na wtorek 29 listopada. Do udziału zaproszono wysokich dostojników państwa i Kościoła oraz przedstawicieli władz lokalnych[38].

Wysocy dostojnicy państwa i Kościoła przybyli na uroczystość poświęcenia i oddania do użytku linii kolejowej Żory-Pszczyna.

W nastroju zbliżającej się wojny, niedługo po zajęciu Austrii i Zaolzia, wydarzenie to miało niezwykły przebieg i wyjątkową oprawę. Były to dla Żor niezapomniane chwile, tak potem opisywane:

O godz. 9.26 przybył pociąg specjalny, wiozący dostojnych gości do prastarego polskiego grodu – Żor. Na powitanie dostojnych gości zebrały się tłumy ludności miasta Żor i okolicy, władze miejscowe i delegacje sztandarowe wszystkich polskich organizacji i towarzystw.

Dostojnych gości powitał na dworcu w Żorach wicestarosta powiatu rybnickiego p. dr Łukowiecki, który pokrótce zreferował gospodarcze i polityczne znaczenie nowej linii dla gospodarki narodowej, a szczególnie dla powiatów, przez które linia biegnie, wyrażając przy tym serdeczne podziękowanie pod adresem inicjatorów tego wspaniałego dzieła: p. wojewody śląskiego dr. Grażyńskiego, Sejmu Śląskiego i Śląskiej Rady Wojewódzkiej.

W imieniu miasta Żor powitał dostojnych gości p. burmistrz Leśnik, który w swym przemówieniu naświetlił ciężkie położenie gospodarcze miasta Żor , hamujące jego rozwój, wyrażając przy tym nadzieję, że nowa linia kolejowa przyczyni się do eksploatacji bogatych złóż mineralnych, znajdujących się w najbliższej okolicy miasta, przez co życie gospodarcze Żor ruszyłoby nareszcie z martwego punktu. Dziękował szczególnie p. wojewodzie Grażyńskiemu za dotychczasową opiekę nad miastem, która znalazła najwymowniejszy wyraz przez upaństwowienie i budowę gimnazjum oraz umożliwienie innych pożytecznych urządzeń w Żorach.

Po pięknym przemówieniu ucznia gimnazjum, który dostojnym gościom, a szczególnie p. wojewodzie dr. Grażyńskiemu, w imieniu wszystkich uczniów tego instytutu za opiekę nad nim dziękował, nastąpiły deklamacje dziewcząt ze szkół powszechnych, które wręczyły dostojnym gościom wiązanki kwiatów.

Po poświęceniu nowej linii kolejowej, dokonanym przez ks. biskupa Adamskiego i symbolicznego oddania nowej linii kolejowej do użytku – przemawiali pp. wojewoda dr Grażyński i wiceminister komunikacji Piasecki. Pan wojewoda w swoim przemówieniu poruszył najważniejsze zagadnienia narodowe Polski jakimi są: koncentracja sił narodowych, budowa potęgi państwa polskiego i zagadnienie rozbudowy gospodarczych sił Rzeczypospolitej.

Walki o wolność Ojczyzny przyniosły nam niepodległość Ojczyzny, lecz przejęliśmy naszą Ojczyznę w wielkim zaniedbaniu od zaborców i zniszczoną przez czteroletnią wojnę, która się na ziemi polskiej odegrała. Dwudziestoletnia gospodarka narodu polskiego po odzyskaniu niepodległości wyraża się niezwykle cennym dorobkiem jego wysiłków, jakim w pierwszym rzędzie stanowią: budowa portu w Gdyni, amerykańskie tempo rozbudowy C.O.P. i budowa największej zapory wodnej w Europie w Rożnowie. Na ten dorobek narodu polskiego, na który cały świat z podziwem patrzy, powinniśmy patrzeć z dumą i być w wysiłkach naszych, dążących do potęgi państwa, zawsze solidarni. Zbiorowym takim wysiłkiem było w ostatnich dniach odzyskanie staropolskiej ziemi śląskiej za Olzą.

Odrabianie zaniedbań rządów zaborczych jest w Żorach szczególnie widoczne. Liche dojazdy prowadzące do Żor, przemieniły się w wspaniałe arterie asfaltowe. Rozbudowa szkolnictwa oraz nowe komunikacje kolejowe stanowią dla miasta dobre podłoże dla jego rozwoju i zaważą na dalszych jego losach. – Słowami „Szczęść Boże!" oddał p. wojewoda imieniem władz wojewódzkich nową linię do użytku.

Z kolei zabrał głos wiceminister Piasecki, wyrażając radość z faktu nowego wspaniałego dzieła narodowego, wykonanego twórczą pracą polskiego inżyniera i robotnika i łączącego bogate zagłębie rybnickie bezpośrednio ze wschodnią częścią państwa. Od czasu przyłączenia Śląska do Polski zostało na tej ziemi zbudowanych i oddanych do użytku 7 nowych linii kolejowych o łącznej długości 107 km. Nowa linia stanowi poważny krok naprzód w kierunku rozbudowy państwa i kolejnictwa polskiego. Oddając nową linię kolejową pod opiekę dyrekcji katowickiej dziękował p. minister p. wojewodzie i kierownictwu budowy za poniesione trudy, wznosząc w końcu okrzyk na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej, Pana Prezydenta Mościckiego i Naczelnego Wodza Marszałka Śmigłego-Rydza.

Po odśpiewaniu przez chór męski „Hasło" pieśni „Gaude Mater Poloniae" odbyła się druga część uroczystości w Żorach: przekazanie sprzętu wojennego, ufundowanego przez kierownictwo i załogę budowy kolei Żory-Pszczyna, którego dokonał p. radca Popper z Urzędu Wojew. Śl. w imieniu kierownictwa i załogi.

Przekazany sprzęt w postaci ciężkiego karabinu maszynowego i motocykla przejął dowódca baonu rybnickiego Obrony Narodowej p. mjr Kwiatkowski dla armii polskiej, dziękując w imieniu armii ofiarnym pracownikom polskim za cenny dar, który jest najlepszym wyrazem serdecznej łączności między społeczeństwem a armią. Przyrzeczeniem, że przekazany sprzęt będzie przez żołnierzy O.N. odpowiednio zużyty i okrzykiem na cześć Naczelnego Wodza Armii Marszałka Rydza-Śmigłego zakończył p. major Kwiatkowski swoje przemówienie. – Na tym zakończyły się równocześnie uroczystości w Żorach[39].

Następnie zaproszeni goście pociągiem udali się na objazd nowego odcinka. O godzinie 10.21 na przystanku w Rudziczce gości przywitał chór szkolny

pieśnią *Witamy Was*. Następnie, w czasie dziesięciominutowego postoju, zawiadowca stacji złożył raport służbowy ministrowi, starosta powiatu pszczyńskiego oraz naczelnik gminy wygłosili przemówienia; a minister, ks. biskup i wojewoda otrzymali bukieciki kwiatów. Poświęcenia budynku stacyjnego dokonał obecny hierarcha. Następnie chór szkolny zaśpiewał pieśni *Do czynu wraz* i *Hasło*, po czym dziatwa szkolna zespołowo deklamowała wiersz *Hej, do pracy!* Po występach dzieci kierownik miejscowej szkoły wzniósł toasty, po czym wszyscy obecni odśpiewali *My, Pierwsza Brygada*.

Uroczyste oddanie do użytku linii kolejowej Żory-Pszczyna (29.11.1938)

Podobne uroczystości odbyły się na następnych stacjach w Suszcu i Radostowicach. Szczególnie uroczysty nastrój panował w Suszcu, gdzie pociąg specjalny powitany został wygrywanymi przez orkiestrę *włościańską* śląskimi melodiami ludowymi. Po złożeniu ministrowi komunikacji raportów przez zawiadowcę stacji i dowódcę kompanii honorowej Związku Powstańców Śląskich, chór szkolny zaśpiewał *Powitanie*. Następnie przemówienia wygłosili naczelnicy gmin Suszec (p. Godziek) i Kryry, a uczennice szkolne po stosownych deklamacjach wręczyły kwiaty *Dostojnym Dygnitarzom*. Potem minister przeciął wstęgę przed budynkiem stacyjnym, symbolicznie go otwierając, a ks. biskup dokonał jego poświęcenia. W tym czasie chór szkolny śpiewał pieśń *Z Bogiem, z Bogiem*. Po kolejnym przemówieniu M. Grażyńskiego chór wyśpiewał *Do czynu!*, kierownik szkoły w Kryrach wzniósł toasty, a na zakończenie orkiestra zagrała *My, Pierwsza Brygada*. O godzinie 11.10 wszyscy uczestnicy uroczystości udali się w dalszą drogę.

Siedemnaście minut później w Radostowicach tamtejszy chór szkolny wykonał na powitanie gości pieśń *Cześć Polskiej Ziemi, cześć*. Po obowiązkowym raporcie zawiadowcy stacji gości przywitał naczelnik gminy Radostowice w towarzystwie naczelnika gminy Czarków. Następnie uczeń miejscowej szkoły wygłosił przemówienie, po czym wizytujący linię otrzymali kolejne bukiety kwiatów. Po poświęceniu obiektu przemówienie pożegnalne wygłosił naczelnik gminy Czarków. W trakcie odjazdu pociągu specjalnego chór szkolny zaśpiewał pieśń *Święta miłości*.

Na końcowej stacji w Pszczynie, dokąd pociąg przybył o 11.55, uroczystości składały się z dwóch części. Pierwszą z nich, na peronie dworca, rozpoczęły fanfary w wykonaniu uczniów Gimnazjum Państwowego oraz pieśń *My, Pierwsza Brygada* w wykonaniu orkiestry kompanii Przysposobienia Wojskowego. Potem nastąpiły raporty zawiadowcy stacji i dowódcy kompanii pszczyńskiej ON oraz przemówienie przedstawiciela miasta i deklamacja uczennicy *Szkoły Ćwiczeń*. Kolejną mowę wygłosił poseł do Sejmu Śląskiego, burmistrz miasta Mikołowa i członek Wydziału Powiatowego w Pszczynie – Jan Koj, jako reprezentant samorządu powiatowego i społeczeństwa powiatu. Następnie słowo do zgromadzonych skierował wojewoda śląski.

Druga część uroczystości odbyła się na placu przed budynkiem dworcowym, gdzie przekazano dar pracowników i robotników budowy kolei Żory-Pszczyna – sprzęt wojskowy dla pszczyńskiej kompanii Obrony Narodowej[40], w postaci karabinu maszynowego, motocykla i dwu rowerów. O godzinie 12.38 hasłem *Szczęść, Boże!* zakończono uroczystość poświęcenia nowej linii kolejowej Żory – Pszczyna[41].

Po blisko czterdziestu latach starań, zmiennych koncepcjach i licznych porażkach, doszła do skutku inwestycja, która miała ożywić południowe części województwa śląskiego. Czy rzeczywiście tak się stało, niestety, nie sposób stwierdzić. Zbyt krótki był okres jej działania w warunkach Polski niepodległej. Po II wojnie światowej wzrastało jej znaczenie dla przewozu towarów. Jednocześnie stopniowo nikło, pomimo okresowego wzrostu, związanego m. in. z budową kopalni *Krupiński* w Suszcu, jej znaczenie dla ruchu pasażerskiego. Gwałtowny w ostatnich latach rozwój komunikacji drogowej, przede wszystkim indywidualnej, oraz oddalenie linii od skupisk ludności stały się przyczyną jej powolnego upadku. Być może realizacja projektu przeprowadzenia kolei z Rybnika do Żor przez Boguszowice, tak intensywnie promowanego przez władze Żor, przyniosłaby więcej pożytku i lepsze dla tej linii perspektywy.

PRZYPISY:

1. Prezentowany tekst w zasadniczej części został opracowany na podstawie m. in. pracy Dawida Kellera – *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny*, opublikowanej w Zeszytach Rybnickich 6 pt. *Z kart historii powiatu Rybnickiego*. Praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Rybnik 2008; Akt Archiwum Państwowego w Katowicach Oddział w Raciborzu *Budowa normalnotorowej linii kolejowej Rybnik-Żory i Żory-Pszczyna 1932-1938*, Zespół: Akta miasta Żor 1505-1950, sygn. 190 (dalej: APR AM Żory) oraz ówczesnej prasy.
2. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej podawało, że projekt linii z Rybnika do Żor miał mieć długość 10,36 km, a koszt budowy miał wynieść ok. 579 tys. mk. Tymczasem odcinek Orzesze-Żory miał mieć, według OSE, długość 14,28 km i kosztować ok. 831 tys. mk. Zwraca uwagę porównanie rzeczywistych długości oddanych w kolejnych latach szlaków: odcinek Rybnik-Żory to 13,8 km (przy niekorzystnym położeniu względem centrum miasta stacji w Żorach; Okólnik czasowy nr 467 DOKP w Katowicach z 19 listopada 1936 r.; zbiory Krzysztofa Soidy), odcinek Orzesze-Żory to 13,33 km (Deutschen, s. 159).
3. Starania władz miejskich przyniosły efekt w postaci wybudowania na podstawie koncesji z 28 grudnia 1881 r. linii kolejowej z Orzesza do Żor o długości 13,33 km. *Die Deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung*, Berlin 1935, s. 157-159.
4. A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996, s. 47.
5. Por. Keller D. i in., *Koleją z Katowic do Raciborza*, Rybnik 2006; *150 lat kolei w Rybniku...*; Soida K., *Koleje towarzyszące*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku...*, s. 55.
6. „Nowiny Raciborskie" 1906, nr 43.
7. Projekt ten zatwierdzono reskryptem nr L. V-10771/16b/27 w 1927 r. W ciągu studiów uległ on jednak drobnym zmianom (APR, AM Żory, sygn. 190, s. 25).
9. APR, AM Żory, sygn. 190, s. 7.
10. Tamże, s. 11-13.
11. Tamże, s. 25 i 26.
12. Podobnych wątpliwości nie było w stosunku do linii Żory-Pszczyna.
13. Na podstawie ustaleń zebrania komisji do spraw rewizji trasy przebiegającej przez teren gmin Rybnik i Przegędza odbytego w dniu 21 września 1932 r. zdecydowano o zmianie nazwy przystanku na Rybnik-Piaski (D. Keller, *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny*, [w:] *Z kart historii powiatu rybnickiego*, red. D. Keller, Rybnik 2008, s. 224).
14. APR, AM Żory, sygn. 190, s. 26.
15. Tamże, s. 130 i 131. Dotyczył on utrudnienia poprzez przebudowę stacji dojazdu do tartaku, a co za tym idzie, i zmniejszenia dochodów zakładu (tamże, s. 137.).
16. Tamże, s. 138 i 139.
17. Tamże, s. 132-136.
18. Tamże, s. 137-140.
19. *Śląskie Wiadomości Statystyczne*, 1937, s. 91.
20. Postępowanie takie było również praktykowane ówcześnie przez PKP (por. D. Keller, *Wykaz ważniejszych linii kolejowych normalnotorowych zbudowanych w Polsce w latach 1918-1939*, Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem", t. 1 (2003), s. 141).
21. D. Keller, *Wykaz ważniejszych linii kolejowych normalnotorowych zbudowanych w Polsce w latach 1918-1939*, Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem" 2003, t. 1, s. 141.
22. APR, AM Żory, sygn. 190, s. 170 i 171.
23. D. Keller, *Wykaz ważniejszych linii...*, s. 142.
24. Dz. U.R.P. 1934, nr 86, poz. 76 i 77; Dz. U.R.P. 1928, nr 35, poz. 341.

25. Szczegółowo proces ten omawia w swym artykule D. Keller na przykładzie kolei Zebrzydowice-Moszczenica (*Działalność inwestycyjna województwa śląskiego w sferze kolei lokalnych – przyczynek do monografii*, Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem" 2004, t. 2, s. 94-98).
26. APR, AM Żory, sygn. 190, s. 142 i 143. Treść obwieszczenia: tamże, s. 144 i 145.
27. Druk Sejmu Śląskiego 15/IV, s. 75; 64/IV, s. 90; 126/IV, s. 90.
28. *Śląskie Wiadomości Statystyczne*, 1937, s. 91.
29. *Kilka cyfr z działalności administracji miejskiej miasta Żor za rok budżetowy 1937/38*, „Gazeta Żorska" nr 34 z 26.08.1938.
30. *Ochrona linii kolejowych*, „Gazeta Żorska" nr 38 z 24.09.1937.
31. *Kolej Żory-Pszczyna na ukończeniu*, „Gazeta Żorska" nr 25 z 24.06.1938.
32. *Linia kolejowa Pszczyna-Żory gotowa*, „Gazeta Żorska" nr 38 z 23.09.1938.
33. *Kolejowy rozkład jazdy ważny od 2 października 1938 r.*, „Gazeta Żorska" nr 40 z 7.10.1938.
34. *Katastrofa kolejowa na nowej linii Rybnik-Żory*, „Gazeta Żorska" nr 42 z 21.10.1938.
35. *29 listopada br. poświęcenie nowej linii kolejowej*, „Gazeta Żorska" nr 47 z 25.11.1938.
36. Tamże.
37. *21 bm. otwarcie linii kolejowej Żory-Pszczyna*, „Gazeta Żorska" nr 46 z 18.11.1938.
38. Przykładem tego może być wykaz członków Magistratu miasta Żory, których zaproszono na uroczystość (APR, AM Żory, sygn. 190, s. 271).
39. *Linia kolejowa Żory-Pszczyna otwarta*, „Gazeta Żorska" nr 48 z 2.12.1938.
40. A. Bukko, *Batalion Obrony Narodowej „Rybnik" 1937-1939*, s. 6. Maszynopis w zbiorach Muzeum Miejskiego w Żorach
41. APR, AM Żory, sygn. 190, s. 267.

III. Rozwój i upadek kolejnictwa w Żorach

Początki kolejnictwa w Żorach sięgają 1884 r., jednak związki tego miasta z koleją są dużo wcześniejsze i dotyczą tak zwanych usług pocztowych[1]. Od 1 maja 1850 roku, gdy ekspedytorem pocztowym w Żorach był Zimmermann, zaś sekretarzem pocztowym Hermann Izolda, zaczął codziennie kursować czteroosobowy dyliżans pocztowy między Raciborzem i Pszczyną, przez Rybnik i Żory.

Dyliżans, wyjeżdżając z Raciborza o godz. 20.45, odbierał pocztę z pociągu berlińskiej kolei żelaznej i do Pszczyny przyjeżdżał następnego dnia rano, między godz. 3.00 a 4.00. W drogę powrotną udawał się o północy, aby następnego dnia rano, o godzinie 7.00 zjawić się w Raciborzu. Rok później, z powodu wcześniejszego przyjeżdżania pociągu kolei berlińsko-wiedeńskiej, poczta osobowa była odprawiana w Raciborzu rano, o godzinie 7.30.

Po wybudowaniu w 1856 r. torów kolejowych łączących Rybnik z Raciborzem poczta konna funkcjonowała nadal na trasie z Pszczyny do Rybnika, z przejazdem i postojem w Żorach, do 1873 roku. Zmianie uległ tylko jej charakter – z państwowego na prywatny.

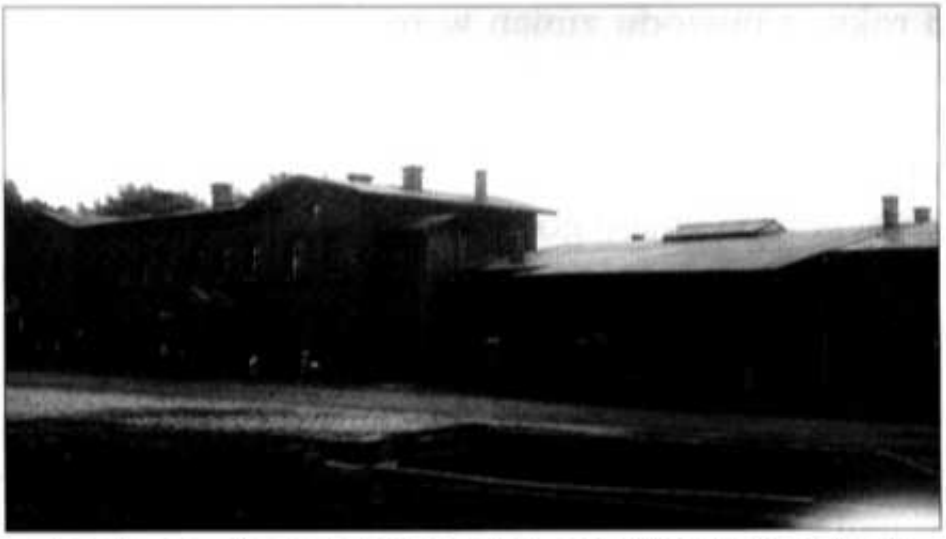
Od dnia 1 sierpnia 1868 roku, z powodu zmian w rozkładzie jazdy pociągów kolei, poczta osobowa, kursująca między Rybnikiem a Żorami, zaczęła odjeżdżać z Rybnika o godzinie 14.45, zaś z Żor o godzinie 1.00 w nocy.

W maju 1873 roku nastąpiły kolejne zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, skutkiem czego poczta z Żor była wysyłana o godzinie 3.05.

Z dniem 15 września 1884 r. wprowadzono między Żorami a Rybnikiem pocztę pospieszną, którą przewoził w południe pociąg do Rybnika (jadący z Wrocławia). Dzięki temu przesyłki przeznaczone dla Żor mogły być wydawane na miejscu o godz. 15.00.

Omawiany okres jest związany również ze staraniami podjętymi przez miejscowe elity w celu połączenia z linią wiodącą z Raciborza przez Rybnik do dzisiejszej stacji Katowice-Ligota. Już w 1871 r. zawiązano komitet, reprezentowany przez (bliżej nieznanego) posiadacza dóbr rycerskich v. Karduf-Wabnitz i dyrektora generalnego *Richter-Königshütte,* Lucae. Otrzymał on zgodę (koncesję) na wykonanie robót przedwstępnych (przygotowawczych) dotyczących linii z Orzesza do Żor. Być może niedługo później w pomysł zaangażowało się

również *Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft* (Towarzystwo Kolei Górnośląskiej), otrzymując podobną zgodę. Klimat polityczny towarzyszący ówcześnie budowie kolei faworyzował Kolej Górnośląską i to starania tego przedsiębiorstwa przyniosły efekt. Ale sukces był jedynie połowiczny. Projekty Komitetu i Kolei Górnośląskiej różniły się bowiem dość znacznie. Komitet, wyraźnie popierany przez władze Żor, przewidywał budowę linii z Wirku przez Orzesze, Żory, Jastrzębie do granicy z Austro-Węgrami (prawdopodobnie w Piotrowicach), Kolej Górnośląska była zainteresowana budową linii z Gliwic przez Orzesze, Rybnik, Wodzisław do Chałupek i Bohumina. Pierwszy projekt przewidywał zatem budowę całkowicie nowej linii kolejowej, natomiast drugi wykorzystywał linię istniejącą. Aby uspokoić natarczywe władze Żor, Kolej Górnośląska zaproponowała zatem rozwiązanie kompromisowe. Wysunięto projekt budowy równoleżnikowej linii kolejowej z Rybnika do Żor. Dzięki temu w znaczący sposób polepszyłaby się komunikacja Żor ze stolicą powiatu. Władze Żor zareagowały na to wystosowaniem do premiera i ministra robót publicznych (czyli ówcześnie odpowiedzialnego za budowę kolei) pisma, w którym zwracały uwagę na znikome korzyści płynące z projektu lansowanego przez Kolej Górnośląską. Stwierdzano, że ruch lokalny prowadzi z Żor głównie w stronę... powiatu katowickiego. Porównano również koszty transportu towaru. Szlak z Orzesza do Rybnika miał długość 22,8 km, natomiast w komunikacji bezpośredniej Żory-Rybnik planowano odległość ok. 17 km. Bezdyskusyjnie stwierdzono również, że takie skrócenie podróży z Rybnika do Żor jest niepotrzebne. Władze Żor podkreślały również, że w mieście znajdowały się: browar, cegielnie itp. Linia ta miała być również korzystnym skróceniem drogi do Austro-Węgier. Z bliżej jednak nieznanych przyczyn realizacja tej koncepcji została odłożona na kolejne kilkadziesiąt lat.



Zabudowania dworca kolejowego i ekspedycji towarowej w Żorach

W dniu 9 marca 1881 r. władze rejencji opolskiej zezwoliły na wykonanie robót przygotowawczych przy budowie linii kolejowej z Orzesza do Żor, przez Królewską Dyrekcję Górnośląskich Kolei Żelaznych. Przyniosły one efekt w postaci wybudowania, na podstawie koncesji z 28 grudnia 1881 r., kolei z Orzesza do Żor o długości 13,33 km[2]. Wybudowano też dworzec osobowy.

Pierwszy próbny przejazd pociągu odbył się 2 lipca 1884 r. Na dworcu kolejowym w Żorach pojawił się on o godzinie 17.00. Lokomotywa była odświętnie przystrojona flagami. Pociąg przywiózł urzędników i osoby towarzyszące oraz robotników zatrudnionych przy budowie kolei. Gości powitano występem kapeli miejskiej i chóru, a w sali ekspedycyjnej urządzono poczęstunek przy suto zastawionych stołach. Oficjalne otwarcie ruchu nastąpiło 1 września 1884 r., zaś na trasie kursowały dziennie 3 pociągi: pocztowy, osobowy i towarowy[3]. Dwa lata później odcinek ten został upaństwowiony.

Poprzez budowę tej linii Żory uzyskały połączenie kolejowe ze stolicą powiatu – Rybnikiem i Katowicami, a w dalszej perspektywie również z Gliwicami (po oddaniu do użytku 1 października 1888 r. przedłużenia linii z Orzesza do Gliwic). Jednocześnie starano się o przedłużenie dotychczasowej linii kolejowej w stronę Pawłowic, Jastrzębia czy też Wodzisławia.

Pomimo początkowych niepowodzeń (władze podkreślały brak funduszy na taką inwestycję), na podstawie koncesji z 29 maja 1907 r., przeprowadzono budowę kolei do Pawłowic, o długości 12,42 km, którą otwarto 15 sierpnia 1910 r.

W kronice szkoły w Baranowicach[4], która była zarazem jedyną kroniką wsi leżącej na tej trasie, można przeczytać, że pociąg dokonujący otwarcia odcinka był wspaniale przyozdobiony i na *korzystnie położony* dworzec kolejowy w Baranowicach (wzniesiony w 1909 r.[5]) wjechał o godz. 8.50 z wielką liczbą uczestników. Dzieci szkolne i ich nauczyciele powitali wjeżdżający pociąg trzykrotnym okrzykiem *hura!...*, co bardzo ucieszyło gości jadących pociągiem. Tego samego dnia zawieszono ruch pocztowy między Żorami i Golasowicami, ponieważ od tej chwili przewóz poczty i osób odbywał się przy pomocy kolei.

Połączenie Żor linią kolejową z Pawłowicami stworzyło również możliwość organizowania wycieczek np. do Strumienia czy dalej, do Austrii. Dotychczas można było tam dojechać tylko wozami lub saniami. Jak pisze w swoich wspomnieniach dr Elizabeth Nerlich, podczas tych wojaży kupowano ser wędzony, tzw. bryndzę, oraz można było kupić lub zamówić modne towary z Wiednia i przy okazji degustować austriackie czerwone wina[6].

Kilka lat później kolej z Pawłowic została wydłużona przez Jastrzębie do Wodzisławia.

Wybuch pierwszej wojny światowej w 1914 r., a potem powstania śląskie gwałtownie zahamowały rozwój kolejnictwa. Lokomotywy, wagony i personel zostały zaangażowane do działań wojennych i walk powstańczych. Udział kolei i kolejarzy z Żor w tych wydarzeniach nie doczekał się szerszych opracowań. Z fragmentarycznych informacji wiadomo na przykład, że w trzecim powstaniu Robert Sobik, najstarszy brat Nikodema, jako maszynista kolejowy obsługiwał front powstańczy nad Odrą[7].

O innym, tragicznym wydarzeniu z koleją w tle tak napisała w swoim życiorysie 80-letnia staruszka Maria Żabka (1878-1969) z Żor:

Przyszed dzień III powstania. Moi dwaj synowie: Antoni i Jan poszli prosto z ich pracy do powstania; ja natomiast pracowałam w Żorach, wykonując rozkazy władzy powstańczej.

25 maja 1921 otrzymałam wiadomość, że mój syn jest ciężko ranny, znajduje się już w Rydułtowach, w szpitalu. Pojechałam natychmiast i stwierdziłam, że ma do brzucha strzelone i nogę krziwą. Jak mię mój syn zobaczył, wołał: – Mamuśko, nie opuszczaj mie!

Co za boleść i jaki żal, tylko ten wie, kto to przechodzić musiał. Jeszcze przywozili do szpitala ciężko rannych powstańców. Lekarzy i sanitariuszów Polaków brakowało wtenczas, więc zostałam przy mojem synie i naturalnie na całej sali jako sanitariuszka do dnia 28 czerwca 1921. W tem dniu mój śp. Jan na moich rękach skonał. Na drugi dzień przywiozłam koleją syna mego w trumnie do Żor. Zgłosiłam u ówczesnych polskich, którzy przysłali kompanię, podobno byli to Włosi, którzy z dworca odprowadzili zwłoki mego syna do domu. Po pogrzebie rozchorowałam się ciężko"[8].

Dodać jeszcze trzeba, że najstarszy syn Marii Żabki zmarł, pracując na kolei w trudnych warunkach popowstaniowych.

W wyniku trzech powstań i plebiscytu część Górnego Śląska, decyzją Rady Ambasadorów mocarstw zwycięskich, została przyznana Rzeczypospolitej. Dnia 17.06.1922 r. na odzyskane ziemie wkroczyły pierwsze oddziały Wojska Polskiego i od tego momentu zaczęło funkcjonować nowe Województwo Śląskie.

Nazajutrz odbyło się uroczyste przejęcie kolei w polskiej części Górnego Śląska z rąk Międzysojuszniczej Komisji Rządzącej i Plebiscytowej. W latach międzywojennych właścicielem kolei całego Województwa Śląskiego były oczywiście Polskie Koleje Państwowe (PKP).

Kolejarze z Żor na macierzystej stacji, m. in. Józef Śmietana (1928)

Jako jeden z pierwszych, bo już w 1922 r., do służby kolejowej w PKP został przyjęty powstaniec Józef Sobik z Kleszczowa. Na terenie Żor żyło w okresie międzywojennym około 50 rodzin kolejarskich[9]. Do środowiska kolejarzy od 8 maja 1935 r. dołączył również Anto-

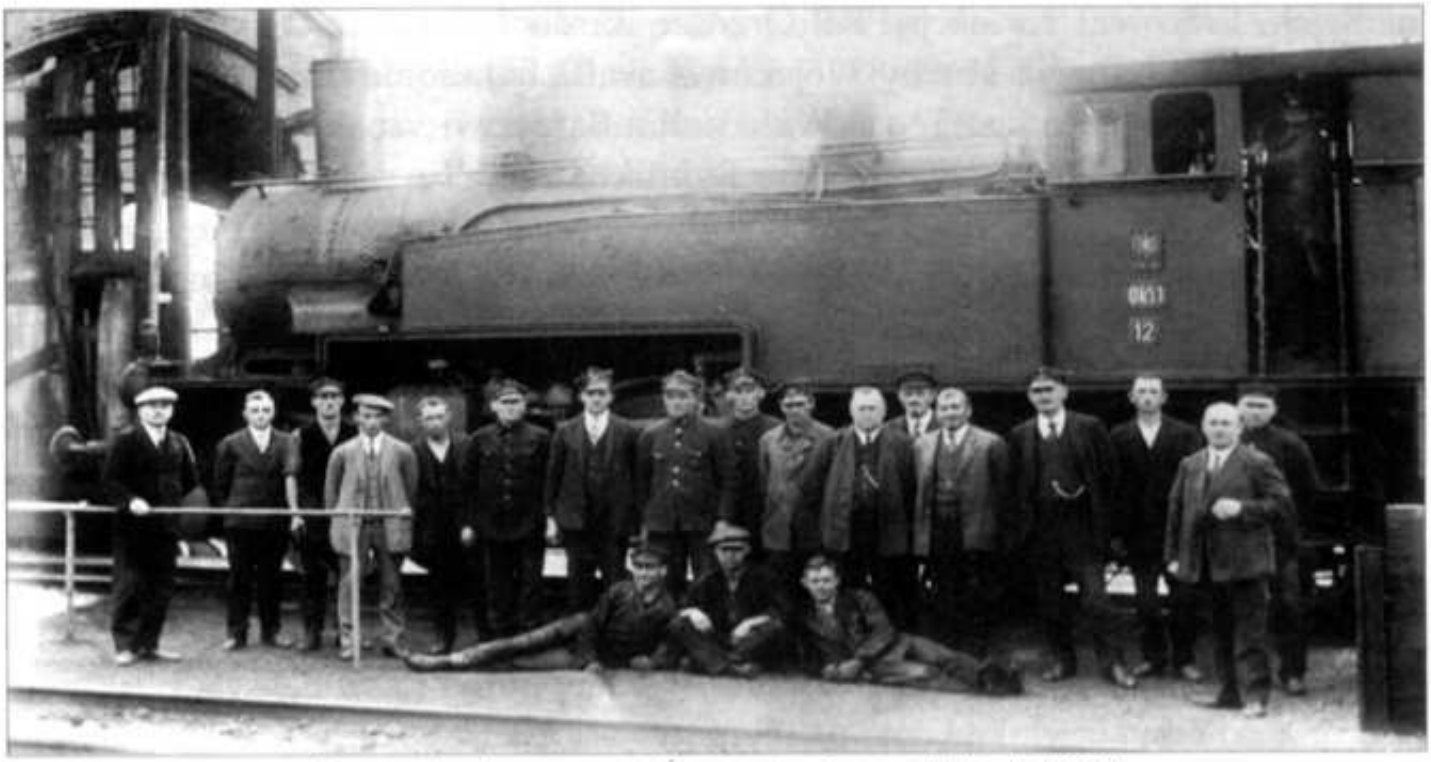
ni Rajch. Pracował na stacji PKP Orzesze aż do 1 marca 1939 r., gdy został powołany do odbycia służby wojskowej w III batalionie 75 pułku piechoty w Chorzowie. Natomiast Teofil Waleczek z Baranowic został w dniu 28 lipca tego roku strażnikiem kolejowym w Rybniku, a służbę początkowo pełnił na stacji granicznej w Suminie. Dwa tygodnie przed wybuchem wojny przeniesiono go na most kolejowy nad rzeką Wisłą, który ochraniał podczas nocnej warty, aż do chwili najazdu wojsk niemieckich na Polskę.

Środowisko kolejarzy było bardzo zżyte i solidarne. Przed wojną przy kolei działały liczne organizacje społeczne i zawodowe, w których pracownicy często spotykali się na zebraniach. Jedną z nich było Koło Rodziny Kolejowej w Żorach, które udzielało dużej pomocy VI Drużynie Harcerskiej im. ks. Ignacego Skorupki. Natomiast Wincenty Slany, kierownik ekspedycji PKP, otoczył drużynę wręcz ojcowską opieką. Rodzina Kolejowa doskonale wyekwipowała tę drużynę w sprzęt obozowy i sfinansowała jej pobyt na obozie nad jeziorem Wigry koło Suwałk, dokąd cała drużyna wyjechała 14 lipca 1937 r. Harcerze tej drużyny często wyjeżdżali też zimą w góry na narty[10].

Koło Rodziny Kolejowej zorganizowało również i wspierało bibliotekę funkcjonującą przy harcówce, mieszczącej się na I piętrze budynku stacji kolejowej. Była tam wypożyczalnia i czytelnia spełniająca także rolę świetlicy dla dzieci. Organizowano w niej imprezy okolicznościowe dla najmłodszych. Działały tu również teatrzyk dziecięcy i chór. Oprawą muzyczną zajmowali się bracia Roman i Bolesław Słupikowie. Harcerze mogli również liczyć na wsparcie finansowe, gdyż kolej hojnie dotowała bibliotekę. Do czytania książek, głównie młodzież szkolną, zachęcali opiekunowie drużyny harcerskiej im. ks. I. Skorupki, m. in. Stefania Szyndzielorz i Magdalena Kępczak, wówczas zastępowe. *Biblioteka służyła nam wszystkim bardzo dobrze* – wspominała Zofia Trybuś.

Z koleją żorską związane są również *dziwactwa* Waldemara Stampego (ok. 1880-1944), ostatniego dzierżawcy majątku księcia pszczyńskiego w Szerokiej. Często spotykał się on towarzysko z przyjaciółmi z innych dworów, z Boryni, Krzyżowic, Warszowic, a może i z dalszych. Miejscem tych spotkań był zazwyczaj nieistniejący już hotel usytuowany przy Rynku w Żorach. Podczas jednej libacji w tym hotelu Stampe założył się z nimi, prawdopodobnie o większą sumę pieniędzy, że dotrze do Orzesza wcześniej na bryczce, niż dojedzie tam pociąg oraz że zagalopuje na koniu wcześniej do Katowic, aniżeli by zajechał tam pociągiem. W Katowicach udało mu się ponoć wypić jeszcze piwo, nim zjawili się tam jadący do Katowic koleją jego koledzy, którzy przyjęli zakład.

Jeśli chodzi o jazdę bryczką do Orzesza, to niektórzy potem twierdzili, że Stampe spóźnił się na pociąg, dlatego jechał bryczką i dogonił pociąg w Orzeszu.



Pracownicy Parowozowni Żory, m. in. Emanuel Miguła (1929)

Po przebudowie urządzeń stacyjnych i znacznej rozbudowie dworca kolejowego w Żorach, w związku z budową odcinka linii kolejowej Żory-Pszczyna, okazało się, że ta węzłowa stacja kolejowa nie ma telefonu. Gdy ktoś z mieszkańców, a zwłaszcza kupców, chciał porozumieć się ze stacją, był zmuszony dzwonić do Ekspedycji Towarowej, położonej o kilkaset kroków od stacji, opodal lasu miejskiego. Stamtąd wówczas pędził goniec do stacji, nie przynosząc często żądanej wiadomości. Ówczesna prasa w związku z tym ubolewała, że *traci przez to kolej i – co ważniejsze – jej klienci dużo cennego czasu. Czas najwyższy, żeby z tego rodzaju oszczędnością na koszt klientów skończyć. Oszczędność tego rodzaju jest w XX wieku dosyć dziwaczna*[11].

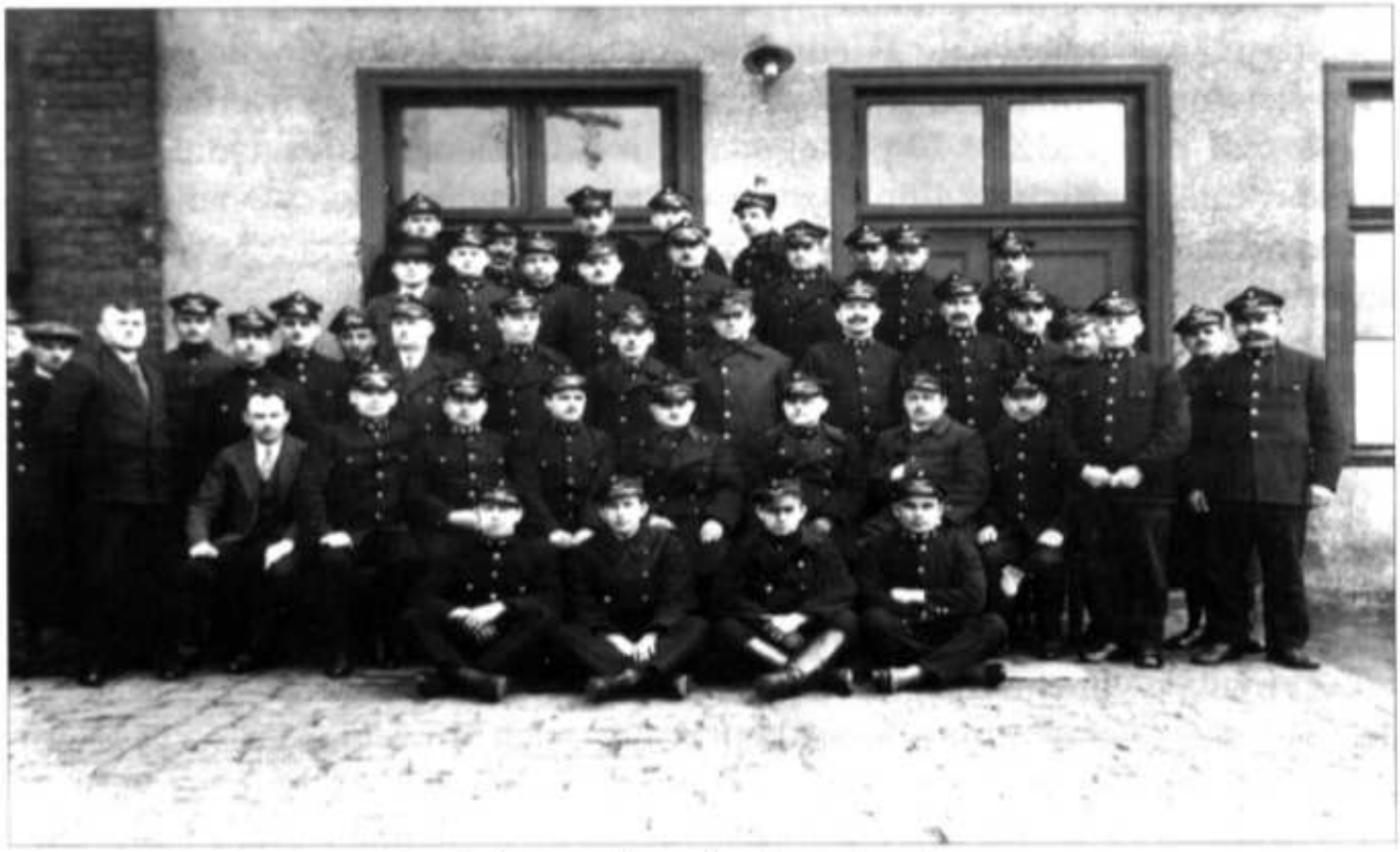
Omawiając dzieje kolei w Żorach, trzeba również zwrócić uwagę na fakt, że w niektórych środowiskach (np. wśród kupców żorskich), kolej uchodziła za jednego z trzech szkodników (obok samochodów i hurtowników), którzy przyczynili się *do upadku handlu, kupiectwa, pracy w ogólności – do zastoju i upadku dobrobytu w Żorach.*

Na łamach miejscowej gazety jej redaktor tak pisał na ten temat w *skrócie i ogólnie: Otóż nasze nawet bardzo stare miasto, leżące na głównym trakcie Wrocław-Wschód, było niegdyś miastem handlowym i przemysłowym, towary przywożono i wywożono, frachtowano końmi, wozami ciężarowymi, zwanymi frachtami. Był to mozolny przewóz, wolny, ale zawsze pewny, przywożący z sobą dobrobyt, który się powiększał i sakwy napełniał groszem. [...] No, ale z czasem się zmieniło, wybudowano kolej żelazną: co za radość, co za horoskopy na przyszłość, jaka to szybkość w ekspe-*

dycji wywozu i dowozu! Nie można zaprzeczyć: dowóz istnieje, tylko wywóz przestał funkcjonować. Auto ciężarowe, ten rywal kolei, odebrał kolei niemal całą ekspedycję, zasypując miasta i wsie towarem, mianowicie kolonialnym, łokciowym, podkopuje egzystencję kupiectwa żorskiego i miasta. Towary do wsi dowożą[12].

W kwietniu 1938 r.[13] głośna stała się sprawa nieznajomości przez kasjera na stacji obowiązującego zarządzenia władz kolejowych, według którego osobom zwiedzającym wystawę w Poznaniu udzielono zniżki przy dojazdach wynoszących ponad 20 kilometrów do stacji, skąd wyruszają pociągi *popularne*. Wyjeżdżający na wystawę pewien kupiec z Żor musiał – mimo iż zwrócił urzędnikowi przy okienku na to uwagę – zapłacić pełną taryfę za dojazd z Żor do Katowic. Gdy kupiec zwrócił kasjerowi uwagę na afisze, które o tych ulgach głosiły, ten oświadczył, że jemu o tym nic nie wiadomo. W drodze powrotnej ten sam kupiec otrzymał w Katowicach bilet zniżkowy do Żor, bez potrzeby tłumaczenia się.

W tym również czasie została zlikwidowana zapora kolejowa na szosie Żory-Pszczyna, między Żorami i Kleszczowem. Zaporę, jak również *zaporowego*, zastąpiły *najnowocześniejsze sygnały świetlno-dźwiękowe*[14]. Sygnały świetlne oznaczały: biały błysk *przejazd wolny*, czerwony błysk *stój!*. Sygnał dźwiękowy (dzwonek elektryczny) brzmiał przy zbliżaniu się pociągów do szosy na odległość 550 metrów.



Grupa kolejarzy z Żor w okresie międzywojennym

Latem *Gazeta Żorska* ostrzegła władze kolejowe *przed katastrofą na linii Żory – Palowice.* Otóż w miejscu zwanym Jesionka znajdował się most kolejowy, którego stan był w tym okresie taki, że groził lada chwila zawaleniem. Linia ta była bowiem przez kolej stale *w użyciu.* Gazeta dziwiła się więc, że władze kolejowe ten stan tolerują i nie przystępują do naprawy tego mostu. Ta krótka notatka prasowa kończyła się pytaniem: *Czy dopiero katastrofa kolejowa usunie te braki, mogące wywołać wprost nieobliczalne następstwa?*[15]. Jednocześnie gazeta zaapelowała o zbadanie tego odcinka *w interesie bezpieczeństwa publicznego.*

Także w lecie oddział żorski Katolickiego Stowarzyszenia Mężów zorganizował wspólny wyjazd parafian pociągiem popularnym na zjazd Mężów Katolickich w Chorzowie. Ażeby jak największej liczbie parafian umożliwić udział w zjeździe, cena przejazdu w obie strony wynosiła tylko 2 złote[16].

Z kolei we wrześniu Okręg Żorski Katolickiego Stowarzyszenia Młodzieży Męskiej zorganizował wyjazd pociągiem popularnym na pielgrzymkę *zlotową* do Częstochowy. Jak podawała do wiadomości ówczesna gazeta[17], *pociąg ten, przeznaczony specjalnie dla okręgu żorskiego, z którego wyjedzie aż 500 ludzi, wychodzi ze stacji kolejowej Pawłowice Śl., zaś w Żorach zatrzyma się takowy nieco dłużej, gdyż wsiądzie z tutejszych okolic aż 300 ludzi.*

Wyjazd z Żor wspomnianego pociągu popularnego nastąpi o godzinie 4.30 wczesnym rankiem, zaś w razie jakiejś zmiany zostanie każdy uczestnik powiadomiony".

W następnym miesiącu kolej wprowadziła nowy rozkład jazdy pociągów[18]. Ze stacji Żory odjeżdżały wtedy pociągi osobowe w kierunku: Pawłowice, Orzesze i do Rybnika. Razem 22 pociągi. Natomiast z tych samych miejscowości do Żor przyjeżdżało 20 pociągów. W rozkładzie tym uwzględniono także kursowanie pociągów z i do Pszczyny. Przewidywał on kursowanie czterech par pociągów. Jednak dopiero po zakończeniu budowy linii Żory-Pszczyna i udostępnieniu jej pasażerom, co nastąpiło 21 listopada.

Po wspomnianym już otwarciu linii kolejowej Żory-Pszczyna i rozbudowie stacji w Żorach, która stała się punktem węzłowym, mającym połączenie na wszystkie cztery strony świata, zapomniano o umieszczeniu na niej zegara. Już w grudniu miejscowa gazeta pisała, że *winno się nareszcie dla dogodności podróżnych w westybulu lub na zewnątrz umieścić zegar. Jest to ze względu na wzmożony ostatnio ruch koniecznością. Stacja Żory winna się przecież pod tym względem od zwykłych przystanków różnić*[19].

Z chwilą wybuchu drugiej wojny światowej kilku powstańców na stacji kolejowej w Żorach czynnie pomagało przy odprawianiu w głąb Polski pociągów z uchodźcami. Do ostatniej chwili pełnił tam służbę powstaniec Józef Bartecki. W tym czasie 1 pluton ppor. Franciszka Mosza z 3 kompanii Obrony Narodowej *Pszczyna* pod dowództwem kpt. Stanisława Urbanowskiego obsadził dworzec

Ppor. Franciszek Mosz, dowódca 1 plutonu w 3 kompanii ON „Pszczyna", obrońca stacji kolejowej w Żorach

żorski i linię kolejową w kierunku Kleszczowa, ze stanowiskami ogniowymi częściowo na peronach, a częściowo wzdłuż toru kolejowego Rybnik-Żory, na odcinku od nieukończonego schronu bojowego przy ul. Szczejkowickiej do drogi Żory-Katowice włącznie. Wylotu tej drogi broniły dwa ciężkie karabiny maszynowe *Browning wz. 30* (z daru społeczeństwa).

Natomiast 2 pluton ppor. Jerzego Matuszewicza stanął w zachodniej części Kleszczowa, zamykając drogę na Pszczynę, blisko toru kolejowego do Pszczyny, między stawem Kleszczowiok a torem kolejowym do Pszczyny.

Gdy podrzucona na samochodach piechota niemiecka, wsparta czołgami, rozwinęła się po obu stronach rybnickiej drogi, atakując miasto, z peronów dworca otworzyli na nią ogień żołnierze ppor. Mosza, wspomagani dwoma ckm *Maxim wz. 08*, usiłując odciąć posuwanie się piechoty za swoimi czołgami. Jednak kiedy zmotoryzowana piechota niemiecka znalazła się na tle cofających się z przedpola plutonów 2 kompanii ON *Żory*, prowadzenie skutecznego ognia przez 1 pluton 3 kompanii było bardzo trudne, by nie trafić swoich.

Dowódca kompanii kpt. Urbanowski rozkazał więc rozpocząć wycofywanie się w kierunku Suszca. Odskok z przedpola zapewniał wielki kompleks leśny ciągnący się za linią kolejową Rybnik-Żory-Pszczyna, od którego jednak pluton ppor. Mosza[20] dzieliła spora odległość otwartego i ostrzeliwanego terenu. Następnie wzdłuż toru kolejowego wycofany został w kierunku Suszca pluton ppor. Matuszewicza.

Ppor. rez. Zdzisław Michałowski, dowódca specjalnego pociągu minersko-niszczycielskiego w dniu 1.09.1939 r.

Podczas zaciętej walki w rejonie Kleszczowa niezwykłego czynu dokonał ppor. rez. Zdzisław Michałowski. Przed wojną pracował on w Parowozowni Rybnik na stanowisku, według dzisiejszej nomenklatury, głównego mechanika. Chociaż z wykształcenia wojskowego był artylerzystą, to po przeszkoleniu został w dniu 1 września 1939 r. dowódcą specjalnego pociągu minersko-niszczycielskiego, którego obsada składała się w połowie

z żołnierzy rezerwy, a w połowie z kolejarzy w mundurach służbowych. Również ppor. Michałowski był w mundurze kolejarskim. Zadaniem tej grupy minerskiej było wysadzenie wiaduktów, tuneli i mostów kolejowych oraz innych obiektów technicznych (parowozownie, magazyny stacyjne, wieże wodne, obrotnice) i niszczenie torów.

Po dokonaniu zniszczeń obiektów kolejowych w Rybniku, pociąg przybył do Żor i zatrzymał się na torach w kierunku Pszczyny, już za mostem nad rzekę Ruda. Ppor. Michałowki rozkazał wtedy zaminować most i założyć kleszcze do niszczenia torów. Gdy zakładał ładunki wybuchowe na stacji, nadleciał niemiecki samolot i ostrzelał przejazd oraz most. W tym momencie ktoś – do dnia dzisiejszego nie wiadomo kto – w popłochu wysadził bez jego rozkazu most kolejowy i pociąg minerski odjechał w kierunku Pszczyny, pozostawiając swego dowódcę w Żorach. Ponieważ Niemcy już z kilku stron wchodzili do miasta, przeszedł on po wraku wysadzonego mostu na drugą stronę i udał się w kierunku Pszczyny, szukając po drodze jakiegoś wojska.

Po dojściu szosą Żory-Pszczyna do Kleszczowa, w tamtejszej kolonii Dębie trafił na działo stojące pomiędzy ostatnim domem a szosą. Obok starej stodoły, pod płotem, leżało siedem pocisków półpancernych, a za budynkami w kierunku lasu stał przodek z szóstką koni. Obsługi w pierwszej chwili nie widział żadnej. Po pewnej chwili od strony Żor na zakręcie między drzewami, na wysokości szkoły w Kleszczowie, ppor. Michałowski zauważył wielką kolumnę czołgów, załadował działo i, zbytnio nie celując, odpalił. Pocisk ściął drzewo. W tym momencie do działa podbiegł kanonier, chłopak z młodszego rocznika. Ppor. Michałowski załadował nowy pocisk, wycelował między drzewami i odpalił. Na szosie czołg został trafiony, bo widoczny był dym.

Dwa następne pociski w nic nie trafiły. Gdy pozostałe czołgi zjechały z szosy w pole, aby okrążyć stanowisko działa, bohaterski kolejarz załadował, wycelował i krzyknął – Pal! Kanonier odpalił. Drugi czołg był trafiony, bo zatrzymał się i buchnął z niego ogień. W tym momencie ktoś krzyknął *Dostał sukinsyn!* Ppor. Michałowski obejrzał się i zobaczył, że około 30 metrów z tyłu stał dowódca 5 baterii 23 pal-u kapitan Józef Stranz i lornetką obserwował przedpole. Z szosy zza trafionego czołgu zaczął zjeżdżać nowy czołg. Nad głową ppor. Michałowskiego zawył pocisk, który wybuchnął za nim. Gdy obejrzał się, w miejscu, gdzie stał kapitan, był dym i kurz, a jego koń galopował w pole.

W tym momencie kanonier został trafiony i padł zabity na lawetę działa. Ppor. Michałowski poprawił celownik i odpalił – trzeci czołg stanął w płomieniach. Niemcy nie dawali jednak za wygraną. Obok trzeciego pojawił się czwarty czołg. Z. Michałowski załadował działo i już bez przyrządu celowniczego, celując tylko wzdłuż lufy, odpalił i czwarty czołg został trafiony.

Niemcy przerwali natarcie. Tylko ostrzeliwali się. Ponieważ nie było już pocisków, żeby lufę armatnią rozsadzić i nie oddać działa Niemcom, ppor. Michałowski poszedł za budynki gospodarcze poszukać któregoś z żołnierzy. W tym momencie od strony lasu przybiegł kapral, który potem przyprowadził przodek i po zaprzodkowaniu działa, ułożyli na przodek leżącego na przedpolu żołnierza ON z urwaną nogą. Ppor. Michałowski usiadł na konia dyszlowego, a kapral – ponieważ powiedział, że wie, gdzie jest wojsko i zna teren – na *szpicowego*. Przejechawszy wśród silnego ostrzału z moździerza kawał leśnej drogi w kierunku Suszca, spotkali na drodze wycofujący się batalion ON i resztę baterii, a wśród niej bardzo zmizerowanego, ale nie rannego kpt. Stranza, który, gdy oprzytomniał po wybuchu pocisku, mimo kontuzji wdrapał się na niedaleko stojącego konia i pojechał do żołnierzy.

Po latach, wspominając ten epizod wojenny, ppor. Michałowski stwierdził na koniec: *Zaznaczam, że nie byłem przemundurowany. Cały czas miałem na sobie mundur kolejarza i dlatego nie chroniła mnie konwencja genewska. Za minowanie i strzelanie z działa Niemcy mogli mnie zastrzelić jako dywersanta, a po prostu jak psa*[21].

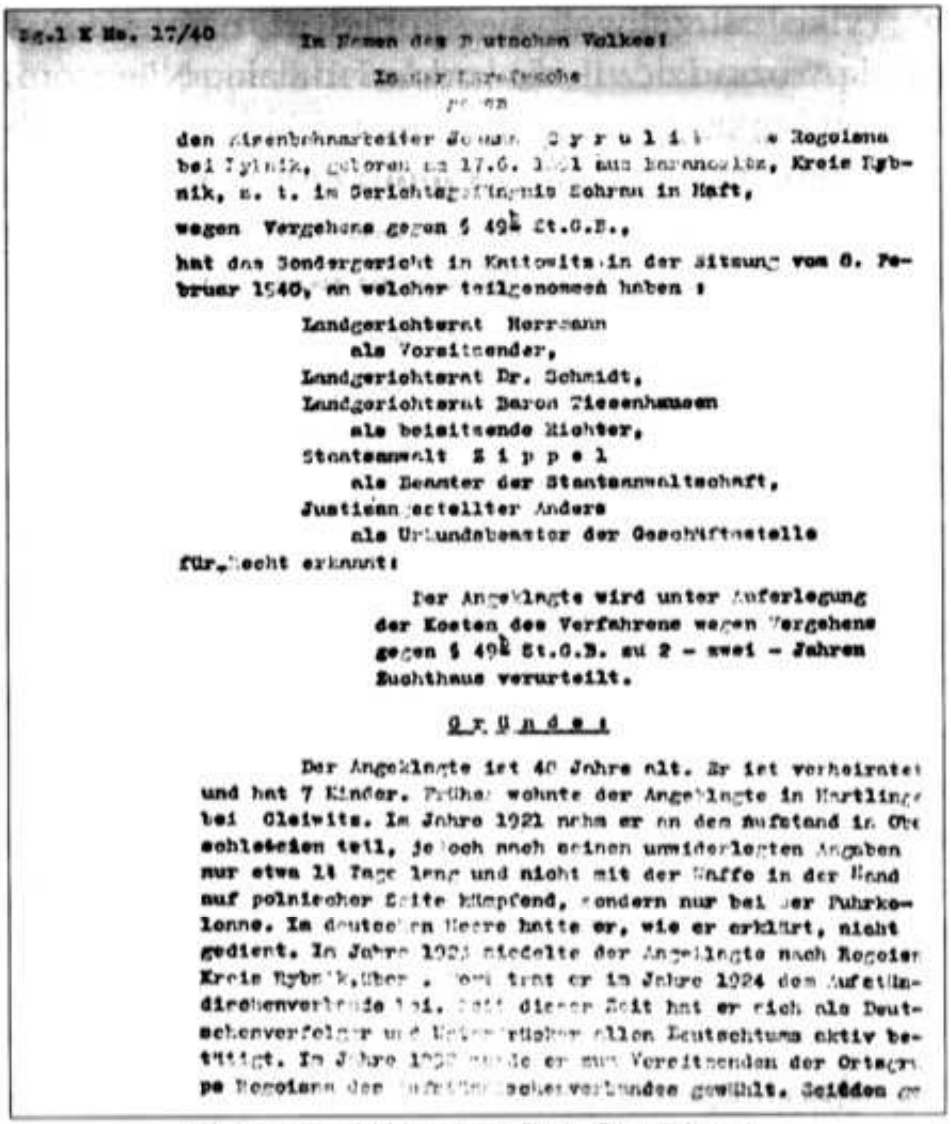
Wkraczających do miasta *wybawicieli* owacyjnie witali miejscowi Niemcy, na budynkach których zdążyły już zawisnąć wcześniej przygotowane na tę *uroczystość* flagi hitlerowskie. Pierwsza flaga ze swastyką załopotała na dworcu kolejowym powieszona przez Pawła Nowaka, a przygotowana już miesiąc przed wybuchem wojny przez jego żonę.

Niestety, nie zabrakło na służbie okupanta i takich ludzi, którzy bądź to pod wpływem strachu, bądź też za judaszowskie srebrniki zaprzedali się hitlerowcom. Część z nich została przewidziana przez gestapo do aresztowania, np. niejaki Gwóźdź, restaurator dworcowy z Żor, który w późniejszym czasie – jakkolwiek sam były powstańcem – okazał się ordynarnym sprzedawczykiem i zdrajcą....

Zdjęcie obozowe Jana Cyrulika

Bezpośrednio po zajęciu Żor miejscowi Niemcy podjęli ostrą walkę z Polakami, a szczególnie z zasłużonymi działaczami narodowymi i społecznymi, z różnych grup społecznych. Już 20 września 1939 r. został aresztowany kolejarz Jan Cyrulik z Rogoźnej[22], pozostawiając żonę Annę i siedmioro dzieci w wieku od 4 do 22 lat.

Za działalność w Związku Powstańców Śląskich Sąd Specjalny (Sondergericht) w Katowicach skazał go na karę 2 lat ciężkiego więzienia. Po odbyciu tej kary J. Cyrulik nie został jednak wypuszczony na wolność. Wobec tego w dniu 8 lutego 1942 r. żona Anna skierowała prośbę do



Sg.1 K No. 17/40 Im Namen des Deutschen Volkes!

In der Strafsache

gegen

den Eisenbahnarbeiter Johann C y r u l i k [illegible] Rogoisna bei Rybnik, geboren am 17.6. 1[illegible]1 aus Baranowitz, Kreis Rybnik, z. t. im Gerichtsgefängnis Sohrau in Haft,

wegen Vergehens gegen § 49b St.G.B.,

hat das Sondergericht in Kattowitz in der Sitzung vom 8. Februar 1940, an welcher teilgenommen haben :

Landgerichtsrat Herrmann
als Vorsitzender,
Landgerichtsrat Dr. Schmidt,
Landgerichtsrat Baron Tiesenhausen
als beisitzende Richter,
Staatsanwalt Z i p p e l
als Beamter der Staatsanwaltschaft,
Justizangestellter Anders
als Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

für Recht erkannt:

Der Angeklagte wird unter Auferlegung der Kosten des Verfahrens wegen Vergehens gegen § 49b St.G.B. zu 2 - zwei - Jahren Zuchthaus verurteilt.

G r ü n d e :

Der Angeklagte ist 40 Jahre alt. Er ist verheiratet und hat 7 Kinder. Früher wohnte der Angeklagte in Hartlinge bei Gleiwitz. Im Jahre 1921 nahm er an dem Aufstand in Oberschlesien teil, jedoch nach seinen unwiderlegten Angaben nur etwa 14 Tage lang und nicht mit der Waffe in der Hand auf polnischer Seite kämpfend, sondern nur bei der Fuhrkolonne. Im deutschen Heere hatte er, wie er erklärt, nicht gedient. Im Jahre 192[illegible] siedelte der Angeklagte nach Rogoisna Kreis Rybnik, über. [illegible] trat er im Jahre 1924 dem Aufständischenverbande bei. Seit dieser Zeit hat er sich als Deutschenverfolger und Unterdrücker allen Deutschtums aktiv betätigt. Im Jahre 19[illegible] wurde er zum Vorsitzenden der Ortsgruppe Rogoisna des Aufständischenverbandes gewählt. Seitdem [illegible]

Pierwsza strona wyroku Sądu Specjalnego, skazującego Jana Cyrulika na 2 lata więzienia

gauleitera Brachta o jego zwolnienie, gdyż, jak się dowiedziała, gestapo zamierzało osadzić go w obozie koncentracyjnym. W tym celu od 10.02.1942 r. był przetrzymywany przez gestapo katowickie. Sprawie zwolnienia nie pomogła też bardzo negatywna opinia *Kreisleitungu* NSDAP w Rybniku z dnia 21.03.1942 r., w której Cyrulik został nazwany *niebezpiecznym wrogiem* Niemiec, gdyż był założycielem i prezesem Związku Powstańców Śląskich, a od 1924 r. uciskał Niemców, gdzie tylko mógł. Jeden z jego synów (Karol – przyp. J. D.) uciekł 1.09.1939 r. i do marca 1942 r. nie wrócił. Z tych też względów – czytamy w opinii – gestapo uznało za konieczne umieszczenie go w obozie koncentracyjnym.

W innym piśmie, stanowiącym jak gdyby uzupełnienie do opinii, *Kreisleitung* dodatkowo informował, że *Sicherheitsdienst* posiada akta Jana Cyrulika, z których wynika, że w okresie od 16 sierpnia 1919 r. do 29 czerwca 1921 r. był on członkiem tajnej polskiej organizacji wojskowej (POW), brał udział we wszystkich trzech powstaniach śląskich oraz należał do Zw. Powst. Śl., pełniąc funkcję prezesa. Dalej był członkiem Ligi Morskiej, *półmilitarnej* organizacji kolejowej i partii Korfantego. Za zasługi dla Polski odznaczono go Medalem Niepodległości, Brązowym Krzyżem Zasługi, Śląskim Krzyżem Walecznych, Medalem Wojennym 1918-1922 oraz Medalem 10-lecia Polski.

Na tej podstawie, a także opinii grupy NSDAP w Rogoźnej, która określiła Cyrulika i jego rodzinę jako wybitnie polską, *Gauleitung* NSDAP w piśmie z dnia 15.04.1942 r. odpowiedział Annie Cyrulik, że jej mąż *nie może być zwolniony do domu i dalsze prośby w tej materii są bezcelowe (Zwecklos).*

Te okoliczności spowodowały jego osadzenie 24.04.1942 r.[23] w obozie koncentracyjnym KL Auschwitz, gdzie zarejestrowano go jako więźnia nr 32486. Zginął w tym obozie 6.07.1942 r.

Również tragiczne były losy Emila Orszulika, powstańca śląskiego, który walczył w II baonie Nikodema Sobika (5 kompania). Na początku okupacji pracował na kolei, ale potem musiał się ukrywać. W 1944 r. został aresztowany i wywieziony przez gestapo w niewiadomym kierunku, przypuszczalnie do obozu koncentracyjnego KL Gross Rosen, z którego nie powrócił. Zginął prawdopodobnie na początku 1945 r.

Natomiast uczestnik kampanii wrześniowej Antoni Rajch, po powrocie z niewoli niemieckiej 1.02.40 r., podjął na nowo pracę na kolei. Po miesiącu został jednak zwolniony za przynależność do organizacji polskich, m. in. Związku Strzeleckiego w okresie międzywojennym.

W czasie okupacji, tak jak w okresie międzywojennym, środowisko kolejarzy było bardzo solidarne i owa więź zdawała egzamin w tym trudnym czasie. Przykładem może tu być pomoc udzielana przez kolejarzy Florianowi Leśnikowi, przedwojennemu burmistrzowi Żor. Został on w maju 1940 r. wywieziony do obozu koncentracyjnego Dachau. Dzięki całkowitemu przypadkowi wyszedł z niego we wrześniu 1941 r. Władze niemieckie nakazały mu opuścić jednak Żory i nie pokazywać się w promieniu 100 km od miasta. Osiedlił się więc na terenie Generalnej Guberni – w Sierszy – i tam podjął pracę robotnika. Żona z córkami nadal mieszkała w Żorach.

Dzięki dobrym ludziom mógł jednak widywać się z rodziną. Jeden z jego przyjaciół z czasów wspólnej działalności w Bractwie Kurkowym – emerytowany kolejarz Tomasz Szrubarz – pomagał mu potajemnie przyjeżdżać z Sierszy do Żor. Ukrytego w węglarce Florka przywozili zaufani maszyniści. W poniedziałek wcześnie rano zabierali go z powrotem.

Kolejarze prowadzili również wyjątkowo skuteczną i dotkliwą dla okupanta działalność konspiracyjną i sabotażową, o czym świadczą liczne dokumenty i raporty władz hitlerowskich.

W rejonie Żor działała Tajna Organizacja Narodowa (TON) pod dowództwem por. Jerzego Kałki (ps. *Poraj-Olszyna*) z Folwarków. Do jej bardzo skutecznych osiągnięć należy akcja na stacji kolejowej Żory, gdzie członek NSDAP – Grzegorz Krakowczyk – gromadził skrzętnie dane personalne kolejarzy zatrudnionych w tym węźle kolejowym. Dokumenty osobiste, głównie byłych powstańców, wyłudzał pod różnymi pozorami były zawiadowca odcinka drogowego Pawłowice sprzed 1939 r. – niejaki Pordzik. Na tej podstawie miały nastąpić masowe aresztowania Polaków. Pracownik biura Odcinka Drogowego Żory – Robert Ścibik – powiadomił por. Olszynę o zamiarach żorskiej NSDAP.

W nocy z 29 na 30.04.1941 r. żołnierze TON-u otoczyli dworzec żorski. Por. Jerzy Kałka kolbą pistoletu, a potem *bykowcem* unieszkodliwił Krakowczyka. Zabrano całą walizkę dotyczących polskich kolejarzy dokumentów, które w kilka dni później im rozdano.

Na wyróżnienie zasługuje także akcja opróżniania wagonów z amunicją i żywnością na stacji w Gotartowicach.

O innych wydarzeniach w węźle kolejowym Żory tak pisała w swoich wspomnieniach Stefania Chmielewska z domu Wydra: *Moja praca na stacji kolejowej w Żorach umożliwiała mi niesienie pomocy organizacji. (Było mi całkiem obojętne, jakiej.). Było to chyba lato 1943 roku, kiedy zobaczyłam w otwartym sejfie naczelnika stacji wysoki stos druków legitymacji pracowników Deutsche Reichsbahn. Wspomniany już Bahnvorsteher miał dziwny sposób wybiegania ze swojego biura, w drodze zakładał binokle i stawał na peronie, obserwując wyjeżdżające i wjeżdżające pociągi, po czym spokojnie wracał do biura. Pomyślałam sobie, że druków legitymacji jest tak wiele, że wystarczyłoby ich, jak na potrzeby stacji, na 20 lat okupacji. Znałam niemiecką pedanterię, ale wiedziałam też, że zniknięcie kilkunastu legitymacji od spodu nie zostanie ujawnione (posiadały kolejną numerację). Już niedługo później kilkanaście osób posługiwało się legitymacjami pracowników torowych.*

Z zachowania się żołnierzy Wehrmachtu wracających do swych jednostek wojskowych, którym również wystawiałam bilety, bez trudu odróżnić można było tych, którzy wracali na Ostfront. Skierowanie na Wschód przyjmowane było jak przydział do karnej kompanii. Ostfront było słowem określającym najtragiczniejszy los żołnierza niemieckiego. Tam ginęło ich najwięcej. Niestety, w dużej mierze ginęli tam również zaciągnięci pod różnego rodzaju presjami Ślązacy-Polacy....

Już jesienią 1944 roku rozpoczęło się opuszczanie miasta przez Niemców miejscowych i tych przybyłych tu z Rzeszy (tych tak zwanych dziś wypędzonych). Nasiliło się to jeszcze po bombardowaniu Oświęcimia przez samoloty alianckie. Wyjeżdżali komfortowo, zabierając często cały zagarnięty Polakom majątek. Patrzyliśmy na rampę stacji towarowej, która była w pobliżu, porozumiewając się między sobą. W stronę Niemiec kursowały wciąż pociągi towarowe załadowane po brzegi. Kiedyś na własne oczy widziałam otwarty wagon towarowy załadowany nawet cebulą.

Kursowały również pociągi-widma, które nie zatrzymywały się na żadnej stacji. Były to pociągi osobowe starego typu (przedziały o wielkiej powierzchni, takie widziałam na własne oczy, po 2 w jednym wagonie). Załadowane do sufitu skrzyniami, na stopniach wejścia stali żołnierze pod bronią, w wagonach też byli żołnierze. Pociągi te wjeżdżały od strony Pszczyny, miały pierwszeństwo przejazdu. Jak mówili śp. Emil Kuźnik i Konrad Kuś, były to pociągi przewożące majątek pomordowanych w Oświęcimiu. Jeśli dobrze pamiętam, kilkakrotnie była mowa na stacji o tego typu pociągach, zdążających przez Rybnik-Nędzę na Koźle[24].

W nocy z 3 na 4 sierpnia 1944 r. patrol dywersyjny z oddziału AK działającego w okolicach Żor pod dowództwem podchorążego Antoniego Stajera podjął próbę wysadzenia pociągu, który miał transportować żołnierzy *Wehrmachtu* i sprzęt wojskowy trasą kolejową Rybnik-Żory. Akcja była planowana na tzw. *Kencyżu*, terenie położonym nad rzeką Rudą między stacjami kolejowymi Gotartowice-Szczejkowice (w odległości 2 km od Gotartowic). Zadanie polegało na wysadzeniu w powietrze torów kolejowych tuż przed nadjeżdżającym pociągiem.

Józef Klejnot, partyzant z oddziału AK działającego w okolicach Żor Zginął w nocy z 3 na 4 sierpnia 1944 r. podczas próby wysadzenia pociągu.

Gdy pociąg osobowy o godz. 1.00 minął to miejsce, wkrótce potem nastąpiła detonacja. Prawdopodobnie, gdy podkładano minę, ta eksplodowała przed czasem. W wyniku tego życie straciło dwóch partyzantów – Konrad Holesz i Józef Klejnot. Ich ciała zostały rozszarpane i Niemcom nie udało się ich zidentyfikować. W tej akcji sabotażowej brali udział również: Franciszek Rojek oraz Stefan Ogierman, którzy jednak wyszli z niej cało.

Eksplozja była tak duża, że zerwała podtorze, a 94 cm szyny zostało przerzucone przez wysoki las na odległość 120 m. Z przejeżdżającego wkrótce potem pociągu towarowego wykoleiły się 2 wagony. Ruch pociągów przerwany został do godziny 9.45. Szkody rzeczowe wyniosły około 500 marek.

Dowódca żandarmerii w Rybniku, w meldunku przesłanym przełożonemu w Rejencji Katowickiej, do której w okresie wojny należał powiat rybnicki, napisał o znalezionych szczątkach ludzkich. Wyraził też przypuszczenie, że akcji sabotażowej dokonała *grupa terrorystyczna Stajera*[25].

Pamiętnym wydarzeniem dywersyjnym było także wykolejenie pociągu pod Kleszczowem. Dywersantów nie wykryto[26].

W dniu 12 stycznia 1945 r. ruszyła znad Wisły ofensywa Armii Czerwonej i już 29 stycznia jej żołnierze dotarli do dworca kolejowego w Żorach. Tu zatrzymali się i okopali na skraju lasu. Przez blisko dwa miesiące trwały działania wojenne, które zakończyły się 24 marca 1945 r. wyzwoleniem zrujnowanego miasta.

Wskutek działania artylerii na linii frontowej znacznemu uszkodzeniu uległy też zabudowania i urządzenia ruchowe PKP. Z powodu zniszczonych torów łączność kolejowa z miastem była przerwana. Pociągi z Katowic docierały tylko do Orzesza. Nie istniała też komunikacja kolejowa na odcinku Rybnik-Żory-Pszczyna. Mieszkańcy Żor chodzili więc pieszo do Orzesza, skąd jeździli pociągami do Katowic. Linię kolejową z Żor do Katowic przez Orzesze uruchomiono 12.07.1945 r.

W materiale o zniszczeniach wojennych, opracowanym w 1946 roku przez nieznanego autora na zlecenie ówczesnego Wojewódzkiego Zarządu Architektoniczno-Budowlanego, czytamy o węźle kolejowym w Żorach, co następuje:

Miasto Żory stanowi lokalny węzeł komunikacji kolejowej, gdyż w miejscu zbiegają się cztery jednotorowe szlaki połączeń o charakterze dojazdowym do stacji węzłowych w Rybniku, Orzeszu, Pszczynie i Cieszynie. W ten sposób miasto posiada bardzo korzystne i stosunkowo nieodległe połączenia kolejowe z głównymi ośrodkami tej części województwa. Tym należy sobie tłumaczyć znaczną ilość sprzedawanych na tej stacji biletów miesięcznych. Natomiast pod względem obrotów towarowych węzeł ten jest stosunkowo słabo nasilony. Jedna bocznica obsługująca dawną fabrykę „Minerwa" jest dotychczas nieczynna na skutek zniszczenia fabryki. Natomiast urządzenia ruchowe stacji są prawie całkowicie odremontowane. Zabudowania dworcowe częściowo uszkodzone w czasie działań wojennych są odremontowane. Sam budynek dworca stanowi rezultat parokrotnych przebudowań i w zasadzie jest prymitywnie i niedostatecznie wyposażony. Należy zatem uwzględnić przyszłą ewentualność budowy nowego budynku dworcowego.

Poniżej podaje się główne dane odnośnie węzła kolejowego w Żorach: według danych z lutego 1946 r.

a. *Powierzchnia własności gruntowej PKP na obszarze gminy m. Żory wynosi ca 20 ha.*
b. *Tonaż naładowania towarowego za ostatnie 6 miesięcy 1945 r. wyniósł: 4.335 ton.*
c. *Ilość sprzedawanych biletów miesięcznych w okresie początkowym 1946 r. wyniosła 921 sztuk*[27].

Wcześniej, bo w grudniu 1945 r., Komisja Rządowa *nadała Dyplom Nadzwyczajny... za wybitnie gorliwą i sumienną pracę związaną z usprawnieniem transportu kolejowego dla dobra i rozwoju kolejnictwa polskiego w Odrodzonej Demokratycznej Rzeczypospolitej Polskiej...*[28] Zygfrydowi Kojzarowi z Rownia, który był weteranem powstań śląskich. Niepospolicie odważny, pełnił funkcję gońca i adiutanta u boku wuja Nikodema Sobika. Uczestniczył w kampanii wrześniowej, a potem do końca wojny działał w AK na Lubelszczyźnie (ps. *Konrad*), gdzie odniósł wiele ran w walkach partyzanckich[29].

Natomiast Ludwik Panek z Roju, też powstaniec z baonu Nikodema Sobika, zaraz po wyzwoleniu przystąpił do organizowania transportu kolejowego na kopalni *Chwałowice*. Potem pracował tam jako maszynista parowozu aż do przejścia na emeryturę w 1963 r.

W tym miejscu należy dodać, że stanowisko maszynisty parowozu było postrzegane w środowisku kolejarskim jako elitarne, gdyż wymagało posiadania wykształcenia zawodowego o kierunku mechanicznym oraz ukończenia wielu kursów specjalistycznych. Umiejętności maszynisty nie kończyły się bowiem na prowadzeniu pociągu – musiał on także radzić sobie z problemami mechanicznymi obsługiwanej lokomotywy w wypadku awarii na trasie.

Wspomniany już wcześniej Józef Sobik z Kleszczowa, który na PKP pracował od 1922 r., zaraz po wyzwoleniu powrócił do swojej kolejarskiej pracy, z której odszedł na zasłużoną emeryturę w 1947 r.

Zaraz po zakończeniu działań wojennych w Żorach, pracę w kolejnictwie podjął też na nowo Antoni Rajch. Od 4.04.1945 r. do 1.03.1946 r. pełnił służbę jako strażnik ochrony kolei na PKP Orzesze. Uczestniczył w zabezpieczaniu obiektów i transportów kolejowych m. in. w Żorach, Gotartowicach, Rybniku i Pawłowicach. Następnie, aż do 1.07.1947 r., był najpierw adiunktem w Oddziale PKP Rybnik i zawiadowcą odcinka sygnałowego. Pracował też w tym czasie przy uruchomieniu zniszczonych urządzeń sygnałowych na linii Rybnik-Chałupki. Z dniem 1.07.1947 r. został przeniesiony do DOKP Katowice, najpierw na stanowisko st. adiunkta, potem podreferendarza i referendarza w Wydz. Elektrotechnicznym. W czerwcu 1952 r. przeniesiono go służbowo do nowo budującej się Fabryki Sygnałów Kolejowych w Żorach.

Również do pracy w Straży Ochrony Kolei zgłosił się Antoni Wieczorek, były więzień nr 7568 KL Auschwitz. Służbę rozpoczął 15 kwietnia 1945 r. i pełnił ją na terenie ówczesnego powiatu rybnickiego. Po roku na własną prośbę został przeniesiony do kolejowych Zakładów Zabezpieczenia Ruchu i Łączności w Katowicach-Piotrowicach. Tam przez 33 lata pracował jako ślusarz-spawacz. Po nienagannej pracy odszedł na emeryturę w dniu 31.04.1977 r.

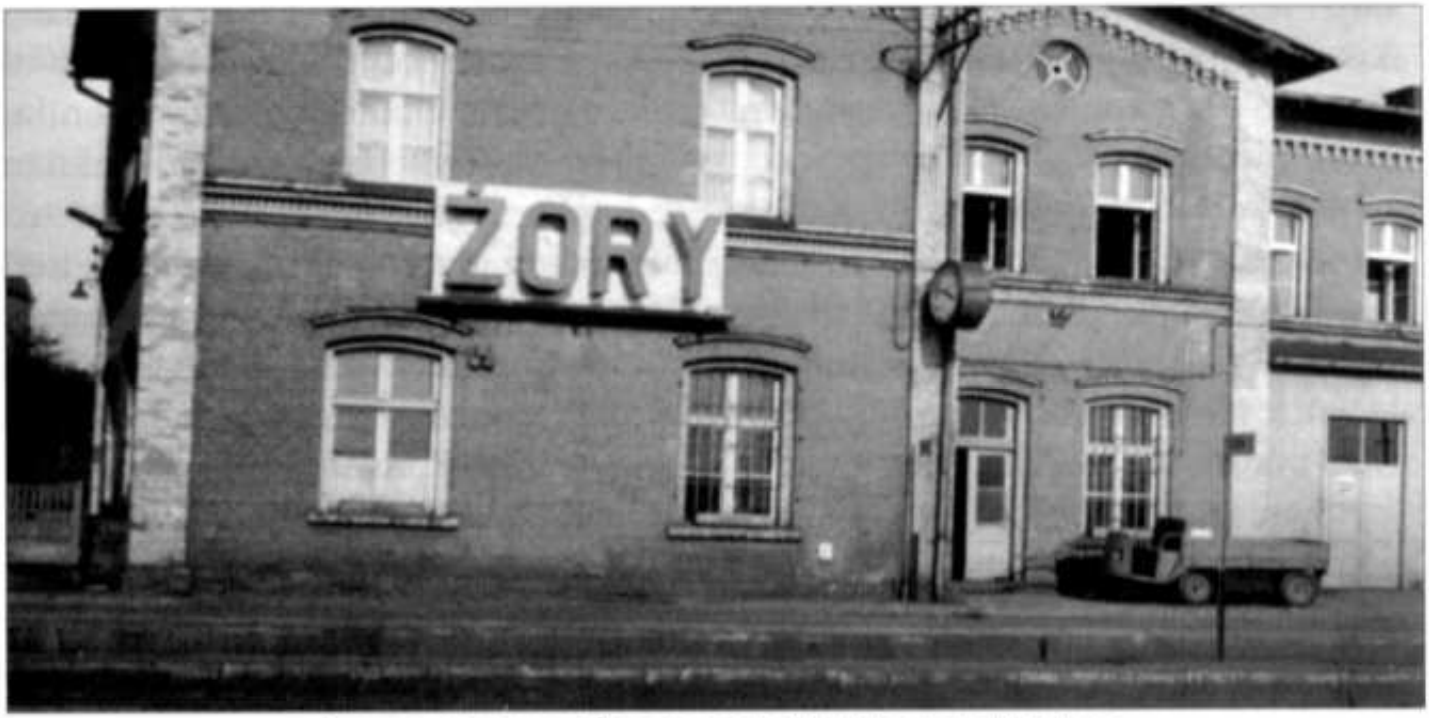
Z kolei Maksymilian Piątek pracę w PKP Oddział Rybnik rozpoczął 15.01.1946 r. po powrocie z tułaczki wojennej. Był uczestnikiem kampanii wrześniowej w szeregach 3 pułku strzelców podhalańskich, jeńcem stalagu i żołnierzem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Pracował na stanowisku mechanika samochodowego, aż do przejścia na emeryturę w 1975 r.

W kolejnictwie pracował też Emanuel Gryman z Kleszczowa. Do pracy zgłosił się 15.04.1946 r., po demobilizacji z Wojska Polskiego. Od 19.03.1944 r. walczył ochotniczo w 7 pułku piechoty 3 Dywizji jako strzelec i w listopadzie tego roku został ranny w brzuch pod Jabłonną. Był magazynierem handlowym na stacji kolejowej Żory.

W 1948 r. pracę na kolei podjął Roman Jasny z Osin. Krótko przedtem wrócił do kraju jako zdemobilizowany żołnierz Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Najpierw zatrudnił się w Katowicach-Ligocie, następnie został przeniesiony do Tychów, Żor i Warszowic, gdzie objął stanowisko zawiadowcy stacji.

Pracownikami kolei byli też powstaniec Józef Koczar i Jan Zając z Baranowic.

W dniu 22.11.1950 r., ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ówczesne Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Żorach wystąpiło za pośrednictwem Prezydium PRN – Wydział Komunikacji – w Rybniku z wnioskiem do Dyrekcji DOKP w Katowicach o zbudowanie pomostu dla pieszych na przejeździe kolejowym przy ul. Dworcowej. Pomysł ten nie został jednak zrealizowany i 24.06.1965 r. Miejski Komitet Frontu Jedności Narodu, wśród wielu postulatów wyborczych, przedstawił również ten dotyczący *budowy tunelu pod torami przy ul. Dworcowej dla ruchu pieszego w związku z projektowaną przebudową stacji kolejowej.*



Dworzec kolejowy w Żorach przed elektryfikacją linii kolejowej

Ponownie do sprawy budowy kładki dla pieszych nad torami kolejowymi przy ul. Dworcowej powrócono 11.10.1967 r. Tym razem z wnioskiem wystąpiła Komisja Budownictwa i Gospodarki Komunalnej przy MRN. Uzasadniła go *długimi zamknięciami szlabanów na tej ulicy spowodowanymi ruchem pociągów, co utrudnia ruch pieszy*. Postanowiono przekazać wniosek Dyrekcji Okręgowej PKP w Katowicach.

Jeszcze raz bezpieczeństwem ruchu drogowego na przejeździe przy ul. Dworcowej Prezydium MRN zajęło się 29.10.1970 r., gdy ponownie rozpatrywano budowę kładki dla pieszych. Po raz kolejny powrócono do tej sprawy 31.01.1975 r. W tym dniu w gabinecie naczelnika miasta spisano protokół w sprawie budowy kładki. Ze strony Urzędu Miasta Żory protokół podpisał naczelnik miasta Tadeusz Krzemiński, a ze strony PKP Edward Lewicki – główny inżynier inwestycji DOKP Katowice.

P. K. P.
Oddział Przewozów
Bielsko-Biała
Sekcja Kadr
Nr.P04b.-111/Ch-38/56

Bielsko-Biała, dnia 1 czerwca 1956 r.

Obywatel
Józef CHMIELECKI
Młodszy Technik Służby Handlowej
przez Stację II klasy
w Żorach

Z dniem 1 stycznia 1956 r. zwalniam Obywatela ze stanowiska - Kasjera Towarowego - wyznaczam na stanowisko

- KIEROWNIKA EKSPEDYCJI TOWAROWEJ II klasy -

i przyznaję miesięczne uposażenie zasadnicze w kwocie 920 zł., słownie: dziewięćset dwadzieścia złotych.

Oprócz uposażenia zasadniczego otrzymywać będzie Obywatel premię oraz świadczenia na obowiązujących zasadach.

Podstawa prawna: § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 lipca 1952 r., w sprawie uposażenia niektórych [illegible] pracowników przedsiębiorstwa "PKP" /Dz.U.R.P. [illegible] 241 i z r.1954 Nr.20, poz.75/.

Inż. K. Paździor /

Nominacja Józefa Chmieleckiego

Protokółem ustalono zadania do wykonania: DOKP wykona kładkę i wykupi teren, natomiast Urząd Miejski namówi właścicieli działek przy torach do ich odstąpienia. Konkretnej daty rozpoczęcia robót nie ustalono. Ostatecznie kładkę zbudowano dopiero wtedy, gdy przestała już być potrzebna.

Należy również dodać, że 30.11.1952 r. przydzielono pracownikom PKP teren na ogródki działkowe.

Sztandar kolejarzy żorskich ufundowany w 1956 r.

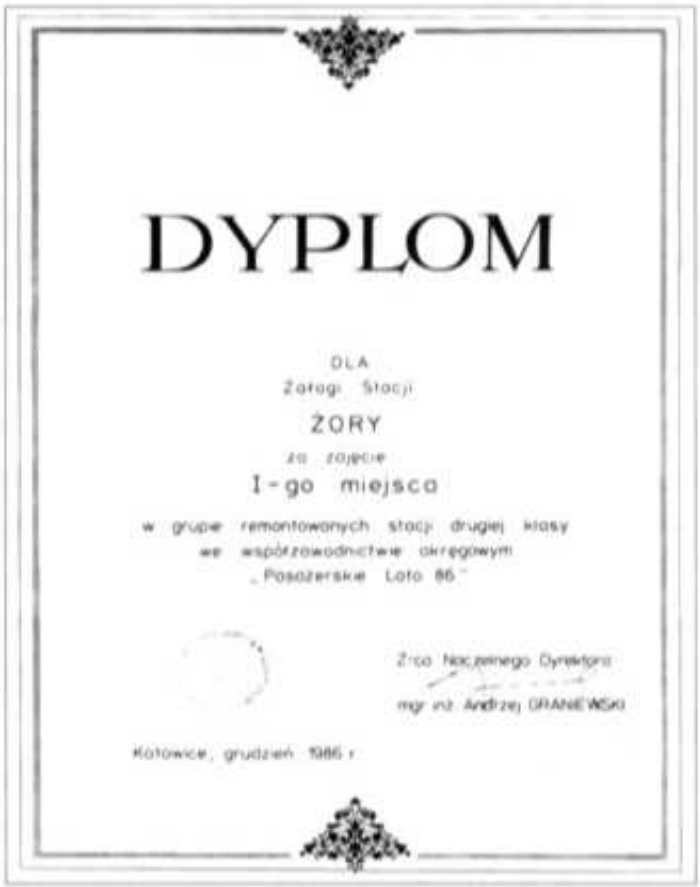
Ważnym wydarzeniem w życiu kolejarzy węzła żorskiego było też poświęcenie sztandaru, ufundowanego *ku chwale Bożej pod wezwaniem św. Katarzyny w dowód wdzięczności za opiekę nad bracią kolejarską*. Jego ojcami i matkami chrzestnymi były 132 osoby. Stało się to w 1956 r. Organizatorami uroczystości byli: Bruno Dyrda, Józef Chmielecki i Antoni Tyrtania. Natomiast aktu poświęcenia dokonali: ks. Zygfryd Wołek proboszcz parafii pod wezwaniem Świętych Apostołów Filipa i Jakuba w Żorach, ks. katecheta Ludwik Pitas i ks. wikary Basztoń.

Z kolei 29.09.1967 r. uruchomiono stały przystanek autobusowy obok dworca kolejowego.

W grudniu 1973 roku zelektryfikowano linię Rybnik-Żory-Chybie (36 km). W czasie jej elektryfikacji przebudowano układy torowe na stacjach i posterunkach, m. in. w Rybniku, Gotartowicach, Żorach, Baranowicach, Studzionce, Dębinie, Strumieniu i Chybiu[30].

Stacja kolejowa w Żorach po elektryfikacji w 1973 r.

Po tym krótkim, podstawowym zarysie rozwoju kolejnictwa w Żorach trzeba również opisać to, co działo się i dzieje z koleją żorską po przemianach ustrojowych w 1989 r.



DYPLOM

DLA
Załogi Stacji
ŻORY
za zajęcie
1-go miejsca
w grupie remontowanych stacji drugiej klasy
we współzawodnictwie okręgowym
„Pasażerskie Lato 86"

Z-ca Naczelnego Dyrektora
mgr inż. Andrzej GRANIEWSKI

Katowice, grudzień 1986 r.

Pogarszająca się w tym okresie sytuacja PKP przyczyniła się do powolnego upadku węzła żorskiego. Przykładem pogarszającej się sytuacji kolei w warunkach gospodarki rynkowej jest potraktowanie budynku dworca kolejowego w Baranowicach jako zła koniecznego.

Wzniesiony w 1909 r., był własnością Towarzystwa Kolei Górnośląskiej. W okresie międzywojennym został przebudowany (przekształcony w niewielkim stopniu). Pełnił swą funkcję do 1990 r. Potem niewykorzystany niszczał, aż wzięła go w dzierżawę prywatna spółka z Żor. Po remoncie budynku mieści się tam hurtownia materiałów budowlanych.

Na początku 1998 r. w okienkach kas biletowych dworca żorskiego PKP można było przeczytać następującą informację: *W związku z koniecznością rejestrowania wszystkich rodzajów biletów na przejazd, prosi się podróżnych korzystających z ulgi przy przejazdach koleją o okazywanie przy zakupie biletów dokumentów uprawniających do ulgi*[31].

Zalecenie powyższe zostało spowodowane nałożeniem przez Dyrekcję Generalną PKP na stacje kolejowe obowiązku rejestracji wpływów z tytułu sprzedaży biletów ulgowych. Od 1 lutego podróżni proszeni byli o przedstawianie legitymacji dających prawo do korzystania ze zniżek. Uzyskane w ten sposób dane stanowiły podstawę do ustalenia części należnej dotacji budżetowej dla PKP. Dla odróżnienia wpływów pochodzących ze sprzedaży biletów ulgowych od pozostałych wprowadzono tzw. nowe oferty (o odpowiednich symbolach liczbowych) dla określonych grup pasażerów, które odnotowywane były przez obsługujących kasy biletowe. Aby zapobiec kłopotliwej sytuacji, mogącej powstać po wprowadzeniu owych zmian, władze PKP wystosowały do poszczególnych stacji telegramy z prośbą o wygłaszanie komunikatów megafonowych i umieszczanie przy okienkach kasowych stosownych informacji oraz o nadzór i obserwację podróżnych w celu łagodzenia ewentualnych konfliktów.

Jak informowała na swoich łamach *Gazeta Żorska*[32], zdaniem pań pracujących na stacji PKP Żory, legitymowanie podróżnych odbywało się bez większych oporów z ich strony, jedynie ci bardziej niecierpliwi nie potrafili powstrzymać się od krytycznych komentarzy na temat bezsensownego – ich zdaniem – przepisu.

Natomiast 16 listopada 2001 r. przedstawiciele Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych spotkali się z władzami magistratu żorskiego, policji i Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej. Tematem spotkania byli bezdomni, którzy wraz z nadejściem zimy, nie mając się gdzie podziać, nocowali w poczekalni dworca PKP.

Wtedy pracownik PKP zamykający o godz. 23.00 poczekalnię żorskiego dworca, zmuszony był wyprosić osobę, która przyszła się ogrzać. Niestety, często bywało tak, że *spóźniony pasażer* był pijany. Jeśli nie chciał opuścić poczekalni, wzywana była policja.

Na spotkaniu ustalono, że o każdorazowej obecności bezdomnego na stacji powiadamiani będą: Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej i policjanci z Komendy Miejskiej, którzy zaproponują mu nocleg w noclegowni w Roju lub w sąsiednim pomieszczeniu – nowo powstałej wtedy świetlicy. Tam, oprócz umycia się i przespania, bezdomny mógł również zjeść ciepły posiłek i otrzymać pomoc od pracownika MOPS-u.

W dniu 21 maja 2001 r. do Zarządu Miasta wpłynęła informacja Zarządu Województwa Śląskiego o zawieszeniu od 10 czerwca wszystkich dotychczasowych kursów pociągów na linii Orzesze-Żory-Pawłowice. Do Orzesza odjeżdżało wtedy 11 pociągów. Oznaczało to praktyczną likwidację dojazdów koleją z Żor do Katowic. Mimo że rozmowy na temat nowego rozkładu jazdy toczyły się między Zarządem Województwa Śląskiego a dyrekcją PKP przez kilka miesięcy, żorskie władze zostały o tym poinformowane dopiero tak późno.

Przez ponad sto lat linia ta była najwygodniejszym sposobem na dojechanie do stolicy województwa. Przez wiele lat korzystali z niej nie tylko mieszkańcy Żor, ale również Jastrzębia Zdroju i Pawłowic. Na szczęście nikt z PKP nie wpadł na pomysł zlikwidowania połączenia Żor z Pszczyną i Rybnikiem.

Stosowne stanowisko w sprawie likwidacji połączenia Żory-Orzesze i Żory-Pawłowice Zarząd Miasta zajął 23 maja. Zostało ono poparte podjętą dzień później uchwałą Rady Miasta, .

Władze Żor skierowały też do Zarządu Województwa Śląskiego pismo następującej treści:

Z całą stanowczością protestujemy przeciwko zmianom w rozkładzie jazdy PKP, które spowodują praktyczną likwidację wszystkich połączeń kolejowych między Żorami a Orzeszem. Nasz sprzeciw budzi zarówno sam fakt likwidacji komunikacji kolejowej, jak sposób załatwienia tej sprawy przez Zarząd Województwa Śląskiego i PKP SA.

Zawieszenie wszystkich połączeń między Żorami a Orzeszem spowoduje istotne utrudnienia dla mieszkańców Żor, pragnących koleją dostać się do Katowic. Z połączeń tych, zwłaszcza w godzinach rannych i popołudniowych, korzystali przede wszystkim liczni uczniowie i studenci uczący się w Katowicach oraz ludzie dojeżdżający tam do pracy. Ucierpią na tym także mieszkańcy Orzesza i Palowic uczący się w żorskich szkołach i dojeżdżający do żorskich zakładów pracy. Uważamy zatem, że likwidacja wszystkich połączeń z racji na ich niską rentowność jest nieuzasadniona i właściwe byłoby zachowanie przynajmniej niektórych z nich.

Brak wcześniejszych konsultacji z władzami samorządowymi, informowanie o planowanych zmianach tuż przed ich wprowadzeniem, praktycznie uniemożliwiło jakąkolwiek dyskusję merytoryczną na ten temat i jest przykładem przedmiotowego traktowania samorządów gminnych i powiatowych przez, także wszak samorządowe, władze województwa[33].

Decyzje o trasie i godzinach kursów pociągów podejmują Polskie Koleje Państwowe. W przypadku połączeń regionalnych głos ma również samorząd wojewódzki, który może je dofinansować. Zarząd Wojewódzki uznał, że utrzymywanie połączenia pomiędzy Żorami a Orzeszem jest nierentowne i zgodził się z propozycją PKP, że należy je zlikwidować. Żorom zaproponowano, by wraz z ościennymi miejscowościami zorganizowały własny przewóz mieszkańców. Tymczasem autobus szynowy kosztował wtedy ok. 5 mln zł. Miasta nie było więc stać na taki zakup, nie wspominając już o kosztach utrzymania linii autobusowej.

Przedstawiciele Zarządu Miasta usiłowali negocjować z władzami samorządowymi województwa, by zachować przynajmniej niektóre połączenia kolejowe. Były też propozycje zakupu małego pojazdu szynowego na kilkanaście osób. Jednak PKP zdecydowały, że samo utrzymanie linii będzie zbyt drogie. Dlatego Zarząd Województwa i PKP nie uwzględniły próśb władz Żor.

Odbyły się również rozmowy z Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym, by w wypadku zawieszenia połączeń kolejowych uruchomić między Żorami, Palowicami i dworcem PKP w Orzeszu komunikację autobusową, by mieszkańcy mogli dalej korzystać z pociągów jadących do Katowic z Rybnika przez Orzesze.

Przystanek kolejowy w Palowicach na linii Żory-Orzesze. Stan obecny

Nowa linia autobusowa komunikacji MZK zaczęła działać od 11. czerwca. Autobusy odjeżdżały spod żorskiego dworca PKP i przez Woszczyce, Palowice, Zazdrość, Zawiść i Zawadę docierały do dworca PKP w Orzeszu, *zahaczając* o tamtejszy rynek. Godziny odjazdów wyznaczono tak, by pasażerowie bez problemu zdążyli przesiąść się na dworcu orzeskim, do pociągów kursujących na trasie Rybnik-Katowice. Linia ta funkcjonowała jako linia zastępcza. Istniała szansa, że, po dokładnym zanalizowaniu sytuacji przez Urząd Marszałkowski, pociągi wrócą na tory, ale już jako autobusy szynowe.

Ustalono dziewięć kursów do Orzesza i tyle samo w kierunku Żor. Jednak już 1 października Międzygminny Związek Komunikacyjny zawiesił kursowanie autobusów na tej linii. Uruchomiona na trzy miesiące linia autobusowa, oprócz umożliwienia dojazdu do Orzesza, miała też sprawdzić rzeczywiste napełnienie linii. W lipcu i wrześniu przeprowadzono badania, z których wynikało, że autobusami tymi jeździło od 4 do 9 osób, ale zdarzały się również przejazdy zupełnie puste. Okazało się, że większość pasażerów, po likwidacji połączenia kolejowego, zaczęła korzystać z bezpośrednich połączeń autobusowych z Katowicami.

W nocy 7 sierpnia 2001 r. na trasie tymczasowo zawieszonej linii kolejowej Żory-Orzesze skradziono 1272 metry linii nośnej, 925 metrów przewodu jezdnego, 154 metry wieszaków przelotowych i 11 uchwytów odległościowych na szkodę PKP. Straty wyniosły prawie 60 tys. złotych.

Kolejny odcinek był zdemontowany i przygotowany do wywiezienia przez złodziei. Pracownicy kolei zabezpieczyli zagrożoną linię, podejrzewając jednak, że kolejnym łupem złodziei mogą stać się szyny i podkłady kolejowe.

Zdarzały się również sporadyczne wypadki okradania wagonów ze złomem, ale największą popularnością cieszyły się aluminium i miedź. Za kilogram miedzi w skupie można było wtedy otrzymać około pięciu złotych. Wszystko zależało od jej gatunku.

Jak zatem uchronić się przed kolejnymi kradzieżami? – zadawano sobie wtedy po raz kolejny pytanie. Czy stale patrolować poszczególne odcinki, co *przecież fizycznie było niemożliwe. Czy lepszym sposobem, żeby uchronić kolej* przed następnymi kradzieżami, byłby demontaż wyłączonych z ruchu linii. Ale to dodatkowe koszty, na które kolej nie mogła sobie pozwolić. Wypadało więc tylko czekać – do następnej kradzieży.

W końcu PKP postanowiły torowisko rozebrać. Jednak zanim kolejarze zabrali się do roboty, połowę torów zdążyli rozkraść złodzieje złomu[34].

W 2006 r. miasto postanowiło przejąć *oszpecony i śmierdzący* budynek dworca kolejowego i zrobić z niego prawdziwą wizytówkę miasta. Wspomnieć więc należy w tym miejscu, że został on wybudowany w drugiej połowie XIX wieku. Jest to obiekt dwukondygnacyjny, jedenastoosiowy, asymetryczny, podzielony ramowo pasami ceglanymi. Nad oknami i wejściami widnieją łukowe gzymsy ceglane. Po obydwu stronach budynku głównego znajdują się przybudówki zwieńczone trójkątnie, a w ich szczytowych punktach wmurowane są trójkątne okna.

Z lewej strony budynku wzniesiona została przybudówka z przeznaczeniem na cele administracyjne i ekspediujące pociągi. Charakter architektoniczny przybudówki jest podobny jak części głównej[35].

Czasy, kiedy dworzec tętnił życiem i był prawdziwą wizytówką miasta, minęły wraz z przemianami gospodarczymi. Od tamtej pory było coraz mniej połączeń kolejowych. W latach 90-ych dwudziestego wieku, wraz z likwidacją kolejnych kursów, dworzec kolejowy obumierał, a budynek zaczął popadać w ruinę. Coraz mniejsza ilość połączeń kolejowych i likwidacja linii do Orzesza, najkrótszej drogi do Katowic, skutecznie zniechęciła część podróżnych do korzystania z kolei. Zaraz po tym z dworca zniknął bar i kiosk z gazetami.

Budynek został pozbawiony wody i ogrzewania. Zamknięto toalety oraz świetlicę, którą później wynajęto pod sklep z artykułami dla wędkarzy – mimo wszystko nie jest to chyba rzecz najbardziej przydatna podróżnym. Została zaledwie jedna kasa biletowa, czynna tylko w dni robocze od godziny 6.00 do 14.00 i poczekalnia dla podróżnych przy holu kasowym. Później wszystkiego doglądają właściciele sklepu wędkarskiego. W maleńkich pomieszczeniach na terenie dworca pracowała przez jakiś czas ostatnia garstka kolejarzy – pracowników administracji, którzy w końcu zostali przeniesieni do Rybnika.

Budynek popadał w coraz większą ruinę. Odpadający tynk i ściany *popaćkane sprejem* przez grafficiarzy. Tak wyglądał (i niestety nadal wygląda) dworzec

kolejowy w kraju Unii Europejskiej. Żorski dworzec stał się stacją zapomnianą przez władze PKP i miasto. Ówczesna prasa[36] opisywała go słowami *brud, smród i ubóstwo* oraz *obraz nędzy i rozpaczy*.

Urzędnicy z Urzędu Miasta w końcu zaproponowali kolejarzom rozmowy o przejęciu dworca przez władze samorządowe, bez jakichkolwiek opłat. Na początku nikt z PKP nawet nie chciał słyszeć o oddaniu dworca miastu. Natomiast zgadzano się na wydzierżawienie budynku, co z kolei było niekorzystne dla Żor. Ponadto podczas negocjacji okazało się, że PKP nie posiada dokumentów na to, że jest właścicielem całego terenu, na którym stoją budynki dworcowe, i rozmowy trzeba było zawiesić. Gdy PKP wszystkie sprawy własnościowe uporządkowały, wrócono do rozmów.

Minęło kilka miesięcy i, według urzędników z obu stron, wszystko było na dobrej drodze i rozmowy w sprawie przejęcia dworca były rzekomo już na ukończeniu. Pozostały jeszcze tylko kwestie organizacyjne i spisanie umowy. Przewidywano, że jeszcze w 2006 r. dworzec będzie należał do miasta.

Po przejęciu budynku od PKP miasto zamierzało wyremontować gmach i uporządkować jego otoczenie. Na dworcu miała być zachowana kasa biletowa i zrobiona poczekalnia dla podróżnych.

Część pomieszczeń planowano wynająć firmom, a piętro chciano zaadaptować na mieszkania komunalne.

W magistracie zastanawiano się także, czy przejąć byłe szalety. To ciąg małych, potwornie zniszczonych budynków. Swoją szpetotą wyrabiają Żorom niezasłużenie złą opinię. Również wygląd budki dróżnika denerwuje mieszkańców. PKP zamurowały bowiem część okien i nie odnowiły elewacji.

Dodajmy, że na dworcu w dalszym ciągu zatrzymują się wszystkie kursujące pociągi pasażerskie (w tym pośpieszne). Z Żor można dojechać do Wrocławia, Bielska, a w sezonie letnim do Świnoujścia i Kołobrzegu. Wśród podróżnych nie brakuje również turystów zagranicznych! Mimo to budynek jest omijany przez podróżnych szerokim łukiem.

Magistrat przejmie także ulice przy byłych blokach kolejowych w osiedlach Księcia Władysława i Pawlikowskiego. Obecnie budynki należą do wspólnot mieszkaniowych. Póki co, miasto nie remontuje rzeczonych ulic, bo samorządy nie mogą inwestować w nie swoje nieruchomości. Sytuacja zmieni się, gdy właścicielem ulic zostanie gmina.

Pieniądze na modernizację dworca kolejowego, aby przywrócić go do dawnej świetności, zostały już nawet wpisane jako propozycja do projektu uchwały budżetowej na 2007 r. Wstępnie z kasy miejskiej przeznaczono ponad milion zł. Prawdopodobnie taka suma jednak nie wystarczy i miasto na pewno będzie musiało zabiegać o konkretne wsparcie finansowe ze środków Unii Europejskiej.

Jednak w kwietniu 2008 r. władze Żor porozumiały się z Polskimi Kolejami Państwowymi i po pięciu latach *przepychanek* dworzec kolejowy wreszcie trafi pod skrzydła miasta. Zgodnie z umową, teren zostanie przejęty w zamian za umorzenie kolejom należności z tytułu podatku od nieruchomości. Dług PKP wobec miasta osiągnął kwotę 100 tysięcy złotych.

Zanim jednak dojdzie do przejęcia budynku przy ul. Dworcowej, geodeci zajmą się najpierw wydzieleniem obiektu z ogromnej działki, przez którą przebiegają tory. Później minister infrastruktury musi podjąć decyzję w tej sprawie. Jeżeli wyrazi na to zgodę, dworzec będzie należał do miasta.

Na stacji znajdują się tory nr 1, 3, 5, 9, 11, 13 i 15 oraz trzy perony. Peron I bezpośrednio przy budynku dworcowym (tor nr 1), peron II przy torach nr 1 i 3 (dojście do peronu II z peronu I dwoma przejściami na poziomie szyn). Z peronu I na peron III droga dojścia prowadzi kładką nad torami, którą można też przejść na drugą stronę torów.

Stacja pierwotnie miała tylko cztery tory (1, 3, 5 i 7). W związku z obsługą ZWUS (Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych) został uruchomiony tor 9, a w miejscu toru nr 7 wybudowano peron III (po torze nr 7 pozostały dwa tory zakończone kozłem oporowym nr 7 i 7a). W związku z oddaniem do użytku bocznicy *FADOM* oddano do użytku tor nr 11. Tory nr 13 i 15 powstały także *przy okazji*, konkretnie przy budowie bocznicy Zakładów Tworzyw Sztucznych *ERG*.

Ze stacji Żory obsługuje się w tej chwili praktycznie jedną bocznicę zlikwidowanych Zakładów Tworzyw Sztucznych *ERG*. W latach 80-90-ych obsługiwano też bocznicę nieistniejącej już Fabryki Domów *FADOM* oraz Przedsiębiorstwa *PEBEROW*. Tor bocznicowy prowadzący do tych zakładów został rozebrany.

Stacja jest wyposażona w urządzenia mechaniczne sterowania ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną, a nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego czuwa obsługa nastawni dysponującej *Żo*, z której obsługiwany jest także przejazd kolejowy na ul. Dworcowej oraz nastawni wykonawczej *Żo1*.

Obok węzła kolejowego PKP w Żorach, tuż w jego sąsiedztwie, istniał przez 41 lat zakład, który zajmował się produkcją m. in. urządzeń mających wpływ na zabezpieczenie ruchu pociągów na kolei. W 1965 r. zatrudniał on 1147 pracowników.

Decyzja o budowie zakładu w Żorach, jako filii Gotartowickiej Fabryki Sygnałów Kolejowych, została podjęta w 1948 r. Była ona konsekwencją rosnących potrzeb PKP na urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów i braku możliwości ich zaspokojenia przez zakład macierzysty w Gotartowicach.

Zdolności produkcyjne fabryki, mimo uruchomienia dodatkowej blacharni, nie pozwalały na realizację zamówień PKP, dlatego ówczesny dyrektor mgr inż. Ignacy Jędrychowski wnioskował w jednostce nadrzędnej – Zjednoczeniu

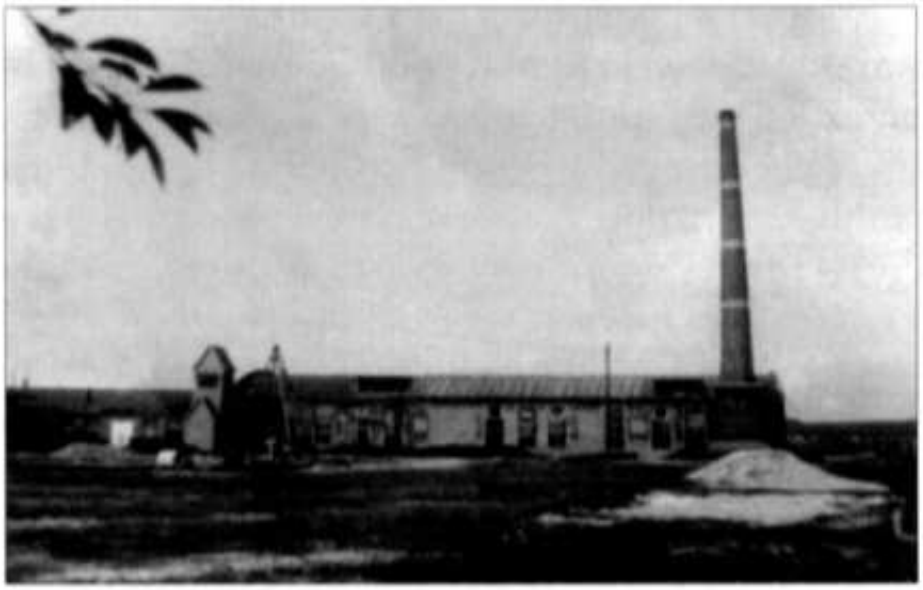
Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego w Poznaniu (TASKO) – rozbudowę zakładu.

Polityka gospodarcza władz związana z planowaną na lata 1950-1955 szybką industrializacją kraju miała bezpośredni wpływ na dalsze losy fabryki gotartowickiej. W 1949 r. nastąpiło zwiększenie zapotrzebowania kolei na urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, co było związane z rozpoczęciem procesu rozbudowy sieci kolejowej, szczególnie na Dolnym i Górnym Śląsku, niemogącej podołać rosnącym potrzebom. W okresie realizacji planu sześcioletniego (1950-1955) przewozy pasażerskie wzrosły o 72%, a towarowe o 59%[37].

Władze Zjednoczenia, ze względu na trudności terenowe w Gotartowicach, zdecydowały o budowie filii w Żorach, na terenie zniszczonej działaniami wojennymi byłej fabryki prywatnej łożysk tocznych *Minerwa* oraz przylegających do niej terenów stanowiących prywatną własność okolicznych rolników.

Wcześniej, bo już w połowie 1945 r., zezwolono Janowi Kuczmierczykowi na uruchomienie fabryki papy dachowej na miejscu dawnej *Minerwy*. Zaś w 1946 r. Zarząd Miasta wystąpił do Wojewódzkiej Komisji ds. Upaństwowienia Przedsiębiorstw z propozycją przekazania na własność miasta dawnego Zakładu *Minerwa*. Z późniejszych wydarzeń wiadomo, że do przejęcia tego zakładu przez miasto nie doszło. Ostatecznie 10.06.1949 r. zlokalizowano na terenie *Minerwy* filię Fabryki Sygnałów Kolejowych w Żorach.

Lokalizacja filii w sześciotysięcznym, prawie całkowicie zniszczonym działaniami wojennymi mieście, wymagała rozwiązania wielu problemów, związanych między innymi z brakiem należytej kadry fachowców i niezbędnej ilości specjalistów zwerbowanych z innych rejonów Polski, gdyż Żory nie były w stanie zapewnić ich dopływu ani też nie dysponowały odpowiednią ilością mieszkań dla nich.



Zabudowania fabryki „Minerwa"

Budowę zakładu w Żorach, którego inwestorem była fabryka gotartowicka, rozpoczęto w 1950 r. od wykupienia gruntów oraz rozbiórki usytuowanych na wytyczonym 3,5 hektarowym terenie budynków mieszkalnych i gospodarczych. Rozbiórce poddano również pozostałe fragmenty budowli fabryki *Minerwa*.

Po dokonaniu częściowego uzbrojenia terenu wznoszenie obiektów ruszyło bardzo szerokim frontem. Budową kierował wtedy główny mechanik Maksymilian Marciniak, zaś pierwszym dyrektorem został mianowany mgr inż. Ignacy Jędrychowski, który prowadził zakład do końca 1960 r.

Prawie równolegle rozwinięto budownictwo mieszkaniowe. Już 1.04.1950 r. dla pracowników Fabryki Sygnałów Kolejowych w Żorach zbudowano pierwsze budynki mieszkalne.

W styczniu 1951 r. Ministerstwo Przemysłu Maszynowego przekazało fabrykę w Gotartowicach i budowaną filię w Żorach Ministerstwu Kolei, które podporządkowało je Centralnemu Zarządowi Kolejowych Zakładów Produkcyjnych z siedzibą w Warszawie. Jednocześnie zapadła decyzja o przejęciu przez zakład w Żorach całości produkcji urządzeń sygnalizacji kolejowej fabryk sygnałowych w Krakowie i Bydgoszczy, które Ministerstwo Przemysłu przeznaczyło do produkcji zbrojeniowej.

W dniu 27 sierpnia 1951 r. wybudowana w Żorach filia zakładu gotartowickiego została decyzją władz przemysłowych wydzielona w samodzielne przedsiębiorstwo o nazwie *Zakłady Wytwórcze Części Wagonowych i Hamulcowych w budowie*. Równocześnie nastąpił podział produkcji między tymi zakładami. Macierzysty zakład przekazał do Żor produkcję wewnętrznych urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów, takich jak: nastawnice mechaniczne oraz dźwignie nastawowe, wraz z dokumentacją i pomocami warsztatowymi.

Nowy zakład, w celu uruchomienia produkcji, potrzebował fachowców, dlatego też do Żor przeniesiono z Gotartowic 80 pracowników, w tym 20 umysłowych, którzy stanowili kadrę i zaczątek załogi zakładu[38].

W dniu 26.04.1952 r. władze miasta, na wniosek Zakładów Wytwórczych Części Wagonowych i Hamulcowych, postanowiły przydzielić 6 poniemieckich działek budowlanych przy ul. Szpitalnej (obecnie Moniuszki), Gen. Zawadzkiego (obecnie B. Bałdyka), Koszarowej i Rynku pod budownictwo wielorodzinne, do zrealizowania przez ten zakład dla stale zwiększającej się załogi. Natomiast 5 września tego roku Miejska Rada Narodowa wyraziła zgodę na zabudowę wielorodzinnym budynkiem mieszkalnym parceli narożnej przy ulicach Dworcowej i Powstańców. Inwestorem tego obiektu też były Zakłady Wytwórcze Części Wagonowych i Hamulcowych.

Na tych parcelach w latach 50-ych ubiegłego wieku powstało 6 budynków mieszkalnych dla pracowników Zakładu, co nadal nie zaspokajało potrzeb w tym zakresie.

W maju 1952 r. przedsiębiorstwo przyjęło nazwę *Fabryka Sygnałów Kolejowych*, a jesienią zostały wyprodukowane pierwsze wyroby. Produkcję rozpoczęto montażem nastawnic mechanicznych i bloków elektromechanicz-

nych z części przejętych z fabryki w Bydgoszczy i Krakowa, a uzupełnionych produkcją własną. Przy rozruchu urządzeń produkcyjnych szczególnie wyróżnili się Alojzy Spendel, Antoni Janos i Alfons Majewski oraz pionierzy produkcji Teodor Gajdzik, Feliks Śmietana, Alfred Klejnot i Karol Witt.

Warunki produkcyjne w tym czasie były bardzo uciążliwe, teren zakładu był rozkopany i pozbawiony dróg dojazdowych. Część załogi pochodzącej z dalej położonych miejscowości mieszkała w baraku stanowiącym namiastkę hotelu robotniczego, a część ulokowano w odbudowanych budynkach jednopiętrowych przy ulicach Garncarskiej i Szeptyckiego.

Na przestrzeni następnych lat produkcja stale wzrastała, osiągając do roku 1956 ilościowo kilkaset pozycji cennikowych. Podkreślić należy, że w Żorach uruchomiono produkcję niektórych urządzeń blokady elektromechanicznej, nieprodukowanej w Polsce po II wojnie światowej.

Nowe założenia produkcyjne i inwestycyjne, wynikające z rosnących potrzeb polskiego kolejnictwa na urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, znacznie wykraczały poza zamierzenia pierwotne. Przewidziano zajęcie 10,5 ha terenu pod dalszą rozbudowę zakładu. Na terenie tym miały stanąć, poza nowymi halami produkcyjnymi, również kuźnia i odlewnia oraz budynki mieszczące biura techniczne, laboratoria i urządzenia socjalne.

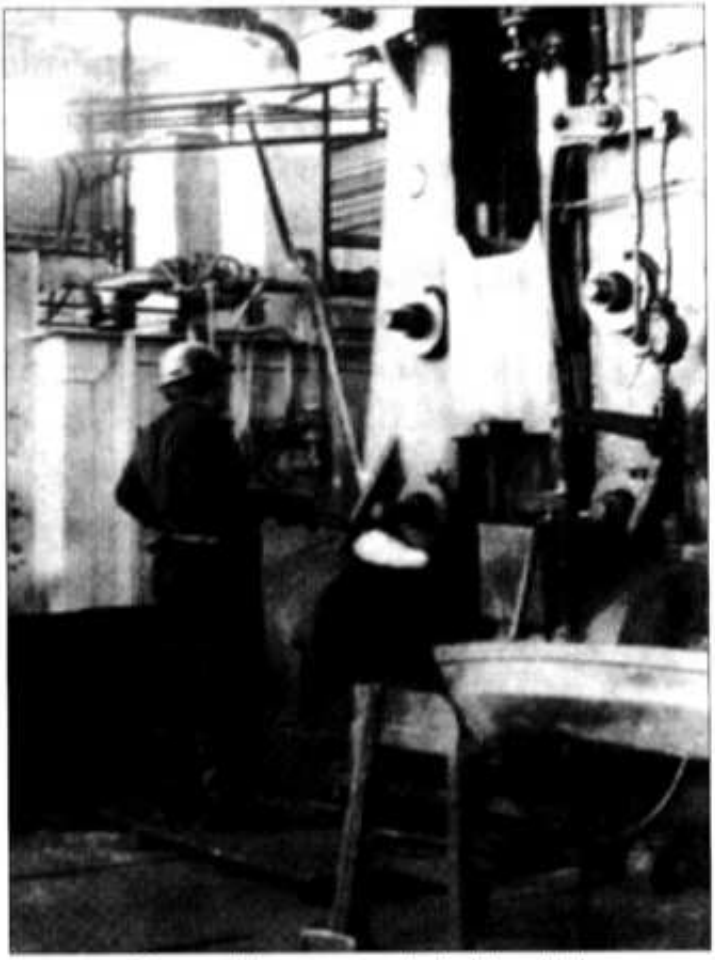
W wyniku rewizji założeń inwestycyjnych skreślono z planu odlewnię i pozostałe budynki pomocniczo-socjalne, jakkolwiek założenia produkcyjne nie uległy zmianie.

Panorama Zakładu w Żorach, lata 70. ubiegłego wieku

W międzyczasie zakład z gestii Zjednoczenia Sprzętu i Taboru Kolejowego, został przejęty przez Centralny Zarząd Kolejowych Zakładów Produkcyjnych w Ministerstwie Kolei, w wyniku czego zostały zmienione pierwotne założenia produkcyjne, a więc i założenia inwestycyjne. Rozpoczęła się druga faza budowy zakładu.

W 1958 r. oddano do użytku pierwszą inwestycję tego etapu, tj. kuźnię matrycową wraz z budynkiem socjalnym, kompresornią i podstacją energetyczną oraz szereg innych obiektów i urządzeń, takich jak: kotłownię, dalsze drogi i bocznice kolejowe, sześciokilometrową magistralę gazową wraz z własną *reduktornią* gazu do opalania pieców w kuźni i zasilania budującego się osiedla zakładowego, magistralę wodną oraz wybudowany w głównej mierze czynem społecznym klub fabryczny. Szeroko zakrojone inwestycje z jednej strony pozwoliły na lepszą organizację produkcji, z drugiej – na stopniowe poszerzenie listy produkowanego asortymentu, czego efektem był stały wzrost produkcji.

Doskonały przykład może stanowić kuźnia, której wytwórczość początkowo stanowiły jedynie odkuwki, niezbędne do zaspokojenia wewnętrznych potrzeb zakładu. W następnych latach kuźnia rozpoczęła produkcję na potrzeby przemysłu górniczego oraz przemysłu urządzeń elektrycznych. (W 1965 r. 85% jej produkcji przeznaczonej było na zbyt, a pozostałe 15% zabezpieczały własne potrzeby w 90%.)[39].



Stanowisko pracy w kuźni żorskiej

Równolegle z organizacją produkcji kuźniczej zorganizowano w zakładzie produkcję własnych matryc i narzędziownię. Pierwszym kierownikiem kuźni był inż. Stanisław Busz. Wielki wkład pracy w uruchomienie produkcji narzędzi i matryc włożyli kierownik Bernard Bober i mistrz Stanisław Borkała.

Lata pięćdziesiąte warte są podkreślenia w historii fabryki w Żorach, gdyż jest to w zasadzie okres budowy nowych obiektów i uruchamiania nowych produkcji, obejmujących ponad półtora tysiąca różnych wyrobów, z których część była przeniesiona z zakładów w Gotartowicach, Krakowie i Bydgoszczy. Na szczególne wyróżnienie zasługują następujące urządzenia:

- elektryczne nastawnice suwakowe typu VES – wyprodukowane po raz pierwszy w kraju w 1955 r.,
- nastawnice mechaniczne,
- mechaniczne napędy zwrotnicowe i wykolejeniowe,
- naprężacze,
- zapory drogowe i tarcze,
- szafy FSK do samoczynnego nastawiania rozjazdów na górkach rozrządowych,
- stojaki przekaźnikowe AT 60 do samoczynnego nastawiania rozjazdów na górkach rozrządowych,
- nastawnice posterunków blokowych dwu-, cztero- i ośmiodźwigowych i
- pomosty hamulców torowych.

Wielkość i dynamika produkcji w poszczególnych latach przedziałowych planów wieloletnich przedstawiała się następująco:

Lp.		1953	1955	1960	1965
1.	Wartość produkcji w mln zł cen porównywalnych z dnia 1.07.1960 r.	17,1	23,1	64,9	168,1
2.	Dynamika w %	100	135	379	983

Źródło: Kronika XX-lecia ZWUS, s. 54-58. Maszynopis.

Rok 1953 przyjęto za wyjściowy dla wykazania dynamiki wzrostu podstawowych wskaźników techniczno-ekonomicznych z racji wybitnie rozruchowego charakteru produkcji w roku 1952. Wartość produkcji w tym pierwszym roku wyniosła zaledwie 5,2 mln zł.

Tylko w ciągu pierwszych ośmiu lat istnienia zakład uzyskał prawie czterokrotny wzrost produkcji przy wzroście zatrudnienia o 67%. Przyczyną tego zjawiska była wyższa wydajność pracy spowodowana m. in. lepszymi warunkami pracy, sprawniejszą organizacją produkcji, postępem technicznym i stale podnoszonymi kwalifikacjami pracowników, co dodatkowo potwierdza poniższe zestawienie.

Lp.		1953	1955	1960	1965
1.	Zatrudnienie ogółem	463	545	775	1147
	Tempo w %	100,0	118,0	167,0	247
2.	Wydajność na 1 zatrudnionego z produkcji glob. w tys. zł	36,9	42,4	83,7	146,7
	Tempo w %	100,0	115,0	227,0	397

Źródło: Kronika XX-lecia ZWUS, s. 54-58. Maszynopis.

Stały wzrost produkcji powodował zagęszczenie jej na bardzo jeszcze skromnej powierzchni roboczej, a nawet konieczność usytuowania szeregu stanowisk montażowych i spawalniczych na wolnym powietrzu, m. in. na rampach i bocznych drogach dojazdowych. Budowa nowej hali produkcyjnej, ze względu na niekorzystną strukturę geologiczną terenu, posuwała się zbyt wolno jak na potrzeby tak gwałtownie rozwijającego produkcję zakładu.

Wreszcie w roku 1961 oddano do użytku 5-cionawową halę produkcyjną o powierzchni około 11 tys. m^2 wraz z przylegającym do niej budynkiem socjalnym, mieszczącym również lokale biurowe zaplecza technicznego produkcji. Przed oddaniem tego obiektu zorganizowano nieodzowne dla prawidłowego biegu produkcji działy konstrukcyjny i technologiczny, stanowiące zaplecze myśli technicznej zakładu. Organizatorami tych działów byli mgr inż. Stanisław Paczocha, mgr inż. Józef Kowal i inni pracownicy. Niewątpliwą zasługą tych działów było opracowanie wielu konstrukcji, w tym narzędzi i pomocy warsztatowych dla uruchamianej rokrocznie nowej produkcji.

Dzięki pracom przygotowawczym kierowanym przez inż. Władysława Abramowicza i Ryszarda Wrzosoka już w trakcie oddawania nowej hali dokonywano instalowania w niej nowych obrabiarek i przerzutu maszyn ze starej hali produkcyjnej. Pozwoliło to na bardzo sprawne zagospodarowanie nowego obiektu bez zaniżenia zadań planowych i w pełnym ruchu.

Z dniem 1 stycznia 1961 r., na podstawie zarządzenia nr 362 ministra komunikacji, nastąpiło połączenie fabryk w Katowicach, Żorach i Gotartowicach w jedno przedsiębiorstwo.

Przed połączeniem każdy z wymienionych zakładów był jednostką samodzielną, działającą według zasad pełnego rozrachunku gospodarczego. Po połączeniu osobowość prawną i pełny rozrachunek gospodarczy uzyskało przedsiębiorstwo pod nazwą Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Katowicach, a w zakładach wprowadzono wewnętrzny rozrachunek gospodarczy. Jednostką nadrzędną z chwilą połączenia trzech zakładów był i do 31 grudnia 1961 r. pozostał Centralny Zarząd Zabezpieczenia Ruchu i Łączności w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie. Z dniem 1 stycznia 1962 r. przedsiębiorstwo ZWUS zostało podporządkowane bezpośrednio ministrowi komunikacji na mocy zarządzenia nr 353 ministra komunikacji z dnia 18 grudnia 1961 r. w sprawie zmiany podporządkowania przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Katowicach-Wełnowcu.

Po połączeniu zakładów w jedno przedsiębiorstwo nastąpiło wzmożenie rozpoczętych już wcześniej zamierzeń idących w kierunku specjalizacji produkcji między połączonymi zakładami. Z zakładu w Katowicach została

przeniesiona do Żor produkcja armatury kablowej, stojaków przekaźnikowych, linek połączeniowych, sygnalizacji ulicznej, zaś z zakładu w Gotartowicach – zapór drogowych oraz tarcz ostrzegawczych i manewrowych.

Ponadto Zakład Produkcyjny w Żorach, który posiadał własną bocznicę kolejową, dźwigi i suwnice o dużym udźwigu, produkował urządzenia i aparaturę o dużym ciężarze, jak: nastawnice mechaniczne, napędy elektryczne dla zwrotnic, semafory świetlne, urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, urządzenia napędowo-sterujące (maszynownie) do torowych hamulców szczękowych oraz hamulce torowe.

W efekcie przeprowadzonej specjalizacji uzyskano wzrost produkcji i wydajności pracy, poprawę w zaspokajaniu potrzeb odbiorców, a także znaczną poprawę warunków pracy załogi, co znalazło swój wyraz w likwidacji do 1965 r. pracy pod gołym niebem.

Niezależnie od dokonywanej specjalizacji między połączonymi zakładami przekazano produkcję szeregu wyrobów, głównie mechanicznych, do Kolejowych Zakładów Zabezpieczenia Ruchu i Łączności. Z zakładu w Żorach przekazano produkcję mechanicznej zapory drogowej, naprężaczy mechanicznych i grupowych, wskaźników torowych, mechanicznych napędów zwrotnicowych i *wykolejnicowych* rygli mechanicznych, stojaków przekaźnikowych AT 20 i 70, umocowań napędów, garnków rozdzielczych JVF, zastawek elektrycznych wszystkich typów, tarcz manewrowych, zaporowych, ostrzegawczych i rozrządowych, fundamentów i koziołków semaforowych. Produkcja przekazanych urządzeń nie wymagała od pracowników większych kwalifikacji, a zamówienia na nie wykazywały tendencję spadkową. Bardziej opłacalną dla zakładu i odpowiadająca zwiększonym wymogom PKP była w owym czasie produkcja nowych urządzeń grupy elektrycznych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego.

Również w tym czasie przeprowadzono uzupełnienia natury inwestycyjnej. Skutkiem zainstalowania dwóch dalszych kompresorów wzrósł dwukrotnie potencjał produkcyjny kuźni. Zaś w 1962 r. wybudowano nową kotłownię centralnego ogrzewania. W następnym roku oddano do użytku budynek działu konstrukcyjnego, służby transportowej i portierni. W roku 1965 przekazano do eksploatacji magazyn artykułów chemicznych i oleju oraz tlenu i acetylenu. W okresie lat 1966-70 wybudowano magazyn artykułów elektrotechnicznych i śrubowych, malarnię, warsztat remontu samochodów, ładownię wózków akumulatorowych wraz z wiatą i garażami samochodowymi oraz magazyn stali wraz z krajalnią.

Oprócz działalności produkcyjnej zakład, jako jednostka wyspecjalizowana przy remoncie i montażu urządzeń ciężkich, prowadził również montaż urządzeń

zrk własnej produkcji oraz torowych hamulców szczękowych. W historii swego istnienia zakład wyremontował i zabudował 140 torowe hamulce szczękowe.

Precyzja i skomplikowana produkcja zakładów wytwarzających urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów od początku istnienia wymuszała na kadrze pracowniczej stałe podnoszenie kwalifikacji. W latach sześćdziesiątych, kiedy postęp technicznych spowodował odejście od produkcji wyrobów mechanicznych i zastąpienie jej produkcją urządzeń elektronicznych i automatycznych, załoga była dość dobrze przygotowana. W 1965 r. struktura zatrudnienia w zakładzie w Żorach przedstawiała się następująco: 21 pracowników z wykształceniem wyższym, 109 ze średnim, 462 z zasadniczym zawodowym, 527 z wykształceniem podstawowym i 28 z niepełnym podstawowym[40].

Na dodatkowe stałe podnoszenie kwalifikacji pozwalały załodze wewnątrzzakładowe oraz organizowane poza zakładem szkolenia i kursy o różnorodnych specjalnościach zawodowych. Większość pracowników tytuły inżynierskie, magisterskie oraz dyplomy techników uzyskiwała na studiach wieczorowych lub zaocznych i w szkołach średnich.

Odzwierciedleniem poziomu umiejętności i wykształcenia kadry pracowniczej była niewątpliwie liczba 382 wniosków racjonalizatorskich zgłoszonych w latach 1960-1965 przez pracowników fabryki w Żorach. Wyróżniającymi się racjonalizatorami byli: mgr inż. Jerzy Błaszczyk, Stanisław Borkała, Jerzy Juraszczyk, Ludwik Krasucki, Piotr Krząkała, Stanisław Piech, Bogusław Rubiś i Augustyn Szklany.

Oprócz produkcji dla kraju, zakład w dotychczasowej swojej historii wytworzył również jako jedyny zakład na terenie Żor wyroby na eksport, które wysłano do NRD, Czechosłowacji, ZSRR, Kuby, Hiszpanii, Grecji, Szwecji i Indii. W ramach produkcji antyimportowej w 1964 roku wykonano pierwszy raz w zakładzie i w kraju prototypowy spawany torowy hamulec szczękowy typu *I*, a w 1967 r. prototyp urządzenia napędowo-sterującego.

W latach siedemdziesiątych kontynuowano w przedsiębiorstwie ZWUS proces specjalizacji Zakładów Produkcyjnych, który dotyczył również produkcji eksportowej. Przykładowo – w 1974 r. z ogólnej wartości sprzedawanych na rynki zagraniczne wyrobów 10% przypadało Zakładowi w Żorach. Obsługiwał on m. in. dostawy urządzeń mechanicznych i elektromechanicznych zabezpieczenia kolejowego, przede wszystkim do NRD.

Wydarzenia sierpniowe odbiły się szerokim echem wśród załóg wszystkich jednostek organizacyjnych ZWUS. W połowie października 1980 r. w Żorach powstał komitet założycielski NSZZ *Solidarność*. Na początku września zaczął działać komitet założycielski w Zakładzie Produkcyjnym w Żorach. Pod koniec tego miesiąca Związek *Solidarność* przy ZP w Żorach liczył 834 członków.

Z ŻOR DLA PORTU PÓŁNOCNEGO

Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Żorach specjalizują się w produkcji sprzętu, przeznaczonego do zabezpieczenia ruchu kolejowego. Są to przede wszystkim urządzenia sygnalizacyjne i sterownicze. W krótszym niż zakładano terminie przygotowano tu m. in. urządzenia napędowo-sterownicze przeznaczone dla Portu Północnego.

Na zdjęciu: Montaż napędów elektrycznych do półautomatycznej sygnalizacji.

Foto: St. Jakubowski

„Trybuna Robotnicza" z 1.04.1974 r.

Spośród załogi ZWUS 13 grudnia 1981 r. zostało internowanych dwóch pracowników Zakładu Produkcyjnego w Żorach – Józef Kula[41] i Robert Greń.

W 1985 r. zmarł Bolesław Nogowczyk[42], długoletni dyrektor żorskiego ZWUS-u. Jego pogrzeb odbył się 24 września na cmentarzu ewangelickim w Wiśle, przy udziale licznych delegacji pracowników i dyrekcji ZWUS, Miejskiej Rady Narodowej i Urzędu Miasta w Żorach oraz przyjaciół i mieszkańców Żor.

Po nim dyrektorem Zakładu został inż. Czesław Kasperski (1985-1991), dotychczasowy z-ca dyrektora d/s technicznych.

Sytuacja przedsiębiorstwa zmieniła się w 1986 r., kiedy ZWUS zostały połączone z przedsiębiorstwem państwowym *Polskie Koleje Państwowe*. W ten sposób ZWUS stał się jednostką organizacyjną (zakładem) PKP, działającą według zasad pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego, podporządkowaną ministrowi komunikacji przez Dyrekcję Generalną PKP.

Znamienną cechą okresu realnego socjalizmu było równoległe z działalnością produkcyjną dbanie o stałą poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz polepszenie spraw socjalno-bytowych i kulturalnych. Usługi socjalne były świadczone zarówno dla pracowników i ich rodzin, jak i dla emerytów oraz rencistów.

Najważniejszym i najtrudniejszym zadaniem w zakładzie żorskim było budownictwo mieszkaniowe. W latach 1952-1968 zakład wybudował i oddał do użytku 28 budynków mieszkalnych o łącznej liczbie 260 mieszkań, a w 1977 roku oddano dalszy budynek wybudowany systemem wielkopłytowym, w którym urządzono hotel robotniczy z 34 miejscami zakwaterowania zbiorowego i 28 mieszkaniami dla pracowników. Bezkolizyjne rozstrzyganie spraw mieszkaniowych, często nacechowanych zniecierpliwieniem, zawdzięczano Antoniemu Lebudzie, długoletniemu przewodniczącemu Komisji Mieszkaniowej przy Radzie Zakładowej. Setki wniosków mieszkaniowych analizowano i rozpatrywano każdorazowo po dokonaniu wizji lokalnej. Nowoczesne mieszkania otrzymywali w kolejności pracownicy mieszkający w najgorszych pomieszczeniach, często suterenach, strychach i ruinach. Przeniesiono w ten sposób wszystkich pracowników z pomieszczeń nie nadających się do zamieszkania.

Spośród budynków mieszkalnych wyróżniało się dobrze urządzone osiedle przyzakładowe przy ulicy Brzozowej, w skład którego wchodziło 14 budynków. W 1981 r. osiedle to uzyskało wyróżnienie i 300 tys. zł nagrody w ogłoszonym przez Wojewódzkie Zjednoczenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Katowicach konkursie na najlepiej zagospodarowane w czynie społecznym osiedle mieszkaniowe, kwalifikując się tym samym do grupy najlepiej zagospodarowanych osiedli w województwie katowickim[43].

Budownictwo zakładowe w znacznym stopniu zaspokoiło potrzeby mieszkaniowe załogi i przyczyniło się również w wydatny sposób do odbudowy i rozbudowy miasta.

W 1966 r. przekazano również jeden budynek mieszkalny na urządzenie przedszkola, do którego w większości uczęszczały dzieci pracowników.

W celu zabezpieczenia pracownikom zakładu odpowiedniego wypoczynku po pracy, jak również w dni wolne od pracy, urządzono na terenie 3,5 ha przy ul. Brzozowej pracowniczy ogród działkowy. Pracownicy w dużej mierze w ramach czynu społecznego na terenie ogrodu wybudowali piękną świetlicę z zapleczem gospodarczym oraz dokonali zagospodarowania całego terenu.

Wychodząc naprzeciw pracującym w zakładzie kobietom, jak i rodzinom pracowników, wybudowano obok zakładu stołówkę z przepustowością na 550 obiadów, którą oddano do użytku pod koniec 1979 r. Korzystano z niej na zasadzie odpłatności tylko za bazę surowcową. Należy również wskazać na roz-

budowaną opiekę lekarską świadczoną załodze bezpłatnie (gabinety lekarskie, stomatologiczne, laboratoria analityczne i punkty apteczne).

Kolejnym przedmiotem starań dyrekcji ZWUS były wielorakie sposoby organizowania wypoczynku dla pracowników zakładu. Dział Socjalny – wspomagany przez wielu pracowników-pasjonatów – organizował dla załogi w ramach wypoczynku niedzielno-świątecznego wycieczki autokarowe, seanse filmowe, zawody sportowe (zimowe i letnie spartakiady, zawody wędkarskie, turnieje skatowe, spływy kajakowe, rajdy narciarskie, turnieje piłkarskie, siatkowe i tenisowe, liczne imprezy okolicznościowe), a także kursy szkoleniowe dla grotołazów, alpinistów, narciarzy, przewodników górskich i wychowawców. Organizowano zawody sportowe międzywydziałowe, a następnie międzyzakładowe (Gotartowice-Katowice-Żory).

Od chwili powstania zakład urządzał też systematycznie wycieczki do różnych miast Polski, w ramach upowszechniania wiedzy o Polsce.

Przyjemny zapach ogniska pobudzał apetyty („Kaplicówka" w Skoczowie 1971 r.)

Najpowszechniejsze stało się wykorzystywanie wczasów pracowniczych, głównie we własnych ośrodkach (campingowy ośrodek wczasowy), a w latach 1975-1980 i 1983-1985 umożliwiono pracownikom wyjazdy do NRD.

Rozwinięto również formy wypoczynku wakacyjnego dla dzieci pracowników poprzez organizowanie obozów w bazach stałych (Nysa, Lewin Kłodzki, Jelenia Góra i Ośrodek w Mokoszewie) oraz w innych miejscowościach w ramach wymiany kolonijnej, a także poprzez obozy wędrowne dla młodzieży.

Na podkreślenie zasługuje działalność turystyczna i sportowa prowadzona początkowo przez Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej, a następnie przez aktywne w rozwijaniu i organizowaniu różnorodnych form turystyki i wypoczynku przyzakładowe koło PTTK. Z *Kroniki PTTK przy ZWUS w Żorach* prowadzonej w latach 1964-1973 dowiadujemy się, że liczące na początku 42 członków, Koło PTTK organizowało dla rodzin pracowników i drużyn zakładowych wiele imprez turystycznych. Na przykład *w złazie* na Szoszowie Wielkim w Beskidach (3 i 4 lipca 1965 r.) uczestniczyło 200 osób. Z kolei w spotkaniu turystyczno-wypoczynkowym, zorganizowanym 15 i 16 lipca 1966 r. na Hali Boraczej w Beskidzie Żywieckim, wzięło udział 150 osób zakwaterowanych w schronisku i namiotach.

Spartakiada Międzyzakładowa w 1975 r.

Zarząd Koła był też współorganizatorem (razem z Radą Zakładową) wycieczek zakładowych. Z ważniejszych, które odbyły się w 1969 r. autokarem, należy wymienić wyjazdy na Ziemię Sądecką, do Krakowa i Wieliczki, do Zakopanego i w Beskid Śląski oraz do kopalni *Chwałowice*, zaś specjalnym pociągiem pracownicy pojechali do Trójmiasta. Odbyło się także wiele niedzielnych wycieczek w Beskidy.

Wielokrotnie drużyny zakładowe zajmowały też różne miejsca w rajdach górskich, podczas których zdobyto szereg odznak turystyki kwalifikowanej różnych stopni, oraz spartakiadach. W jednej z nich, Spartakiadzie Zimowej ZZK, która odbyła się 13 i 14 marca 1971 r. w Zwardoniu, zawodnicy startujący w biegu zjazdowym wywalczyli 8. i 9. miejsce oraz 9. w slalomie gigancie.

W ramach kursów ratowniczych przeszkolono jednego ratownika górskiego GOPR i jednego ratownika wodnego WOPR.

Pełnym inwencji w aktywnym rozwijaniu i organizowaniu różnorodnych form turystyki i wypoczynku był Bogusław Rubiś[44], pierwszy przewodniczący Koła PTTK. Ponadto najbardziej w organizowaniu imprez turystycznych i sportowych, szczególnie narciarskich, wyróżniali się również Józef Polczyk, Robert Greń i rodzina Kulosów.

Łódź żaglowa Sari-2 wybudowana społecznie przez członków sekcji żeglarskiej Koła PTTK przy ZWUS (1980)

Przy zakładzie istniała też nieźle zaopatrzona wypożyczalnia sprzętu turystyczno-sportowego. Na swoim wyposażeniu zakład posiadał m. in. żaglówki, kajaki składaki, namioty oraz rowery.

Wspomnieć należy także o działalności przyfabrycznego klubu kulturalno-oświatowego. Oddany do użytku w 1958 r. Klub Fabryczny mieścił świetlicę wyposażoną w scenę, salę wykładową, kawiarenkę i bibliotekę. Nowocześnie urządzone wnętrze sprzyjało rozwojowi życia świetlicowego. W świetlicy odbywały się seanse filmowe, odczyty i spotkania, organizowano gry i zabawy towarzyskie.

W pomieszczeniach klubowych wygodne warunki do rozwijania swojej działalności znalazł istniejący od 1953 r. amatorski zespół estradowy. W okresie od 1953 do 1965 r. zespół występował 360 razy dla załogi oraz ludności miasta. Bardzo wiele występów odbyło się poza Żorami, w różnych miejscowościach województwa katowickiego i kraju oraz w miastach takich jak: Warszawa, Poznań, Katowice i Gliwice.

Kilkakrotnie zespół zakładowy uczestniczył także w imprezach zlotowych w Rucianem. Dużym sukcesem były występy w radiu, telewizji oraz w Czechosłowacji. Program artystyczny zespołu przedstawiany był również licznym wizytującym zakład delegacjom zagranicznym i miał nawet bardzo przychylną notatkę w związkowej prasie francuskiej. Organizatorem i wieloletnim opiekunem zespołu była Helena Ciszkowa. Godną podkreślenia jest również działalność Mieczysława Marciniaka, wieloletniego instruktora i kierownika muzycznego zespołu estradowego.

Na osobną uwagę zasługuje działalność założonej już w 1953 r. biblioteki zakładowej, która w chwili powstania liczyła 220 tomów i 28 czytelników. Zarówno stan ilościowy książek, jak i ilość czytelników stale i systematycznie

wzrastały. W roku 1958 biblioteka została przeniesiona z prowizorycznego pomieszczenia do klubu. W tym czasie liczyła już 1100 tomów. W roku 1965 posiadała 2800 książek, z których skorzystało 240 czytelników. Rocznie notowała około 2000 wypożyczających. W 1980 ilość tomów liczyła 3500.

Biblioteka rokrocznie organizowała wystawy książki i prasy, konkursy czytelnicze i wieczory literackie. Pracownikom uzupełniającym wykształcenie udostępniano obowiązkowe lektury szkolne i pomoce naukowe. Niezależnie od tego organizowano w klubie fabrycznym odczyty i pogadanki wygłaszane przez prelegentów Towarzystwa Wiedzy Powszechnej oraz projekcje filmowe.

Pierwszym organizatorem biblioteki i życia kulturalno-oświatowego była Helena Ciszkowa prowadząca tę działalność przez wiele, wiele lat.

Obrady *okrągłego stołu*, wolne wybory w czerwcu 1989 r., a także powstanie tzw. drugiej *Solidarności* wzmocniły oczekiwanie zmian, wyzwoliły więcej śmiałości, spotęgowały dyskusje i różnorakie działania pracowników, które dały początek stopniowej reorganizacji ZWUS.

Dyrekcja ZWUS już pod koniec lat 80., kiedy pojawiły się pierwsze symptomy zbliżającej się zapaści PKP, rozpoczęła starania o pozyskanie zagranicznego inwestora strategicznego.

Największe zainteresowanie inwestycją w ZWUS przejawiała sztokholmska firma EB Signal AB, wchodząca w skład korporacji Asea Brown Boveri (ABB). Wieloletnia współpraca, osobiste zaangażowanie kierownictwa ZWUS oraz atuty PKP, w tym główny, polegający na możliwości zapewnienia dostępu do rynku polskiego, zaowocowały podpisaniem listu intencyjnego w grudniu 1989 r.

Następnym krokiem było, kończące kilkunastomiesięczne negocjacje pomiędzy PKP i ABB, zawarcie 19 grudnia 1991 r. umowy wspólników oraz umowy o zawiązaniu spółki joint venture ABB ZWUS Signal Sp. z o. o.

PKP wniosły do Spółki jako wkład na pokrycie udziałów majątek m. in. Zakładu w Żorach[45].

Utworzenie spółki joint venture przyniosło wymierne korzyści każdej ze stron. Korzyści ZWUS to m. in. środki na inwestycje (udzielenia im wsparcia przez Bank Światowy).

Przyznanie ABB Zwus Signal znacznej sumy kredytu przez Bank Światowy umożliwiło modernizację parku maszynowego. Środki te pozwoliły również na zakup znacznej ilości nowoczesnych komputerów i niewielką ilość osprzętu. Silną jednostkę centralną dla Żor – oraz jako jej wyposażenie – komputery PC, terminale, drukarki laserowe i mozaikowe, a także sprzęt komputerowy do zastosowań inżynieryjnych i obsługi nowych licencji technologicznych.

Względy ekonomiczne wymagały przeniesienia montażu strategicznych dla firmy wyrobów z Żor do Katowic. Po zmianach organizacyjnych Zakład

w Żorach stanowił część Zakładu Urządzeń Przytorowych W, w którym produkowano detale i podzespoły do montowanych w Katowicach wyrobów finalnych. Mimo poważnego ograniczenia zakresu produkcji i w tym zakładzie gruntownie zmodernizowano halę, malarnię, biura, zakupiono maszyny numeryczne, a także zorganizowano nowoczesne magazyny[46].

Zmodernizowana hala M 2 (1995)

Kolejny etap w dziejach ABB Zwus Signal zwiazany był z zawartą w marcu 1995 r. umową między dwoma korporacjami: szwajcarsko-szwedzką Asea Brown Boveri oraz niemiecką Daimler-Benz, dotyczącą połączenia sektorów transportu na zasadzie spółki joint venture. Zatwierdzenie umowy przez odpowiednie władze Unii Europejskiej pozwoliło nowo powstałej spółce rozpocząć działalność z dniem 1.01.1996 r. Powstała firma przyjęła nazwę ABB Daimler-Benz Transportation oraz skrót Adtranz.

Znaczne zmniejszenie zamówień PKP na napędy zwrotnicowe, rogatkowe, latarnie sygnałowe i hamulce torowe oraz wprowadzenie do produkcji nowych wyrobów składających się z mniejszej ilości mniej pracochłonnych detali wpłynęło na podjęcie w pierwszych miesiącach 2000 r. decyzji o zamknięciu zakładu w Żorach i stopniowym przeniesieniu – od kilku lat ograniczanej – produkcji do Katowic. Dodatkową przyczyną były ogromne koszty utrzymania rosnącej ilości niezagospodarowanych powierzchni w Żorach, jak i w Katowicach. Pracownicy zajmujący się utrzymaniem maszyn w Zakładzie Usług Wewnętrznych, we współpracy z personelem służb pokrewnych (automatyki, łączności

i transportu) dokonali przeniesienia, ponownego montażu i uruchomienia ok. 24 – w większości nowoczesnych, drogich i często ciężkich – maszyn i urządzeń (ciężar niektórych obrabiarek dochodził do 15 t). Około 40 maszyn nie zostało przeniesionych. W dalszej kolejności przemieszczono izbę pomiarów, wypożyczalnie narzędzi, ostrzarnię, magazyny, spawalnię i na końcu stosunkowo nowoczesną malarnię, wzbogaconą o zakupione dwie suszarki i całą centralę nawiewną, którą umieszczono w zaadaptowanych do tego celu pomieszczeniach przeniesionego dokąd indziej magazynu. Następny etap wiązał się z koniecznością sprzedaży lub dzierżawy niepotrzebnych Spółce nieruchomości i obiektów produkcyjnych. O ile nie było większych problemów ze znalezieniem kupca lub dzierżawcy hali M1 (prawie 4000 m^2) i hali M2 (10000 m^2), to niełatwe okazało się zbycie sieci wodnej, kanalizacyjnej, energetycznej, kanalizacji deszczowej czy kotłowni obsługujących nie tylko teren zakładu, ale i pobliskie osiedle mieszkaniowe, będące do momentu prywatyzacji osiedlem przyzakładowym ZWUS.

Pożegnanie z Żorami nie oznaczało utraty miejsc pracy ludzi dotąd tam pracujących, gdyż większość z nich wyraziła zgodę na przeniesienie (często wraz ze stanowiskiem pracy) do Katowic. Pozostałym pracownikom, którzy zdecydowali się odejść na świadczenia przedemerytalne lub zasiłek dla bezrobotnych, Spółka wypłaciła dodatkowe rekompensaty na zasadach uzgodnionych ze związkami zawodowymi.

Ostateczna likwidacja Zakładu Produkcyjnego w Żorach, który przez lata stanowił równoprawną i bardzo ważną część całego przedsiębiorstwa, nastąpiła po 41 latach od wejścia byłej Fabryki Sygnałów Kolejowych w skład ZWUS[47].

W roku 1935[48], liczne w tym czasie środowisko kolejarskie w Żorach, doprowadziło do utworzenia 28 sierpnia klubu sportowego pod nazwą *Kolejowe Przysposobienie Wojskowe* z pierwszym prezesem Janem Tomasem. Klub ten był jednym z dwóch (obok Klubu Sportowego *Strzelec*) działających wtedy w Żorach.

Jednym ze współzałożycieli klubu *Kolejowego Przysposobienia Wojskowego* był Antoni Rajch. W roku 1936 założył on sekcję narciarską. Rok później, na Mistrzostwach Śląska Kolejarzy, żorska drużyna w biegu na 12 km zdobyła 5. miejsce, a Antoni Rajch i Chudała zostali wytypowani do udziału w Mistrzostwach Polski Kolejarzy w Zakopanem. W mistrzostwach tych A. Rajch zdobył czwarte miejsce. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w zawodach brał udział na nartach przez siebie wykonanych.

Obok sekcji narciarskiej klub posiadał wówczas jeszcze sekcję piłki nożnej i tenisa stołowego. W okresie II wojny światowej przyjął on nazwę *Reichsbahnsportgemeinschaft*, prowadząc działalność tylko w jednej sekcji – piłki nożnej.

Po wyzwoleniu miasta działacze sportowi z Żor reaktywowali 28.08.1945 r. klub pod nazwą Kolejowy Klub Sportowy Związku Zawodowego Kolejarzy, a członkami Zarządu zostali: Dębowicz, Chmielewski, Urbanek, Murek i Rajch, który znów dał się poznać jako aktywny działacz tego klubu. Piastował w nim różne stanowiska: kierownika sportu, sekretarza i prezesa klubu w latach 1948-57. Warto dodać, że zebrania klubu odbywały się w jego prywatnym mieszkaniu[49].

W latach 1946 i 1947 w *Kolejarzu* działały silne drużyny siatkówki i koszykówki.

W 1949 r. drużyna piłki nożnej zdobyła mistrzostwo klasy A powiatu rybnickiego i bez większego powodzenia brała udział w rozgrywkach o wejście do II ligi państwowej. W następnym roku piłkarze zdobyli okazały puchar za I miejsce w rozgrywkach piłkarskich drużyn kolejowych województwa katowickiego. Z dniem 24.03.1951 r. oddano KS *Kolejarz*, w bezpłatne użytkowanie na 10 lat, tylną część *Strzelnicy* byłego Bractwa Kurkowego. Urządzono tam świetlicę sportową i szatnię klubową. Natomiast 24.01.1952 r. władze miasta wydzierżawiły na dziesięć lat boisko sportowe dla *Kolejarza*.

W latach 1952-58 dominowała w klubie sekcja gimnastyczna, której zawodnicy osiągali znaczące wyniki nie tylko na Śląsku, ale i na arenach całego kraju. Kierownikiem sekcji był Edward Bartniczek[50], który zorganizował w Żorach 14 września 1952 r. pokazy gimnastyczne z udziałem olimpijczyków: Korzonka, Jerzego Jokla i Nowaka oraz przy udziale 13 zawodników z Żor i 10 z Gliwic. Zawody odbyły się w sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej nr 1.

POLSKI ZWIĄZEK GIMNASTYCZNY

LEGITYMACJA INSTRUKTORSKO-TRENERSKA

Nr 82

Podpis właściciela

Ob. Bartniczek Edward

urodzony (a) dnia 14.5. 1901 r.

w Łabzu

JEST

~~INSTRUKTOREM~~ – TRENEREM*)

POLSKIEGO ZWIĄZKU GIMNASTYCZNEGO

od dnia 8. 2. 1951 r.

Kierownik Komisji Szkoleniowej PZG

Prezes PZG

Warszawa, dnia 30 XI 1961 r.

*) Niepotrzebne skreślić

Pokazy poprzedziło krótkie przemówienie kierownika sekcji Edwarda Bartniczka, w którym nadmienił, że impreza miała na celu popularyzowanie w mieście gimnastyki, zarówno wśród młodzieży i starszych wiekiem mieszkańców. Po przywitaniu zawodników i gości przystąpiono do realizowania bardzo bogatego programu imprezy, na który złożyły się:

Ćwiczenia kobiet na równoważni; ćwiczenia mężczyzn na drążku; ćwiczenia wolne kobiet; ćwiczenia mężczyzn na poręczach; ćwiczenia kobiet na poręczach; ćwiczenia wolne mężczyzn; ćwiczenia kobiet na kółkach; ćwiczenia mężczyzn na kółkach; wzorzec gimnastyczny wg taktu muzyki; ćwiczenia wolne dowolne, wykonane przez najmłodszego zawodnika sekcji Hanuska i piramidy wspólne kobiet z mężczyznami. Na zakończenie zawodnik Jokel pokazał swoje ćwiczenia dowolne wykonane na olimpiadzie, za które otrzymał srebrny medal.

Impreza wypadła nadspodziewanie dobrze, przy udziale około 350 widzów. Miała ona na celu zachęcenie młodzieży do wstąpienia do sekcji oraz przekonanie młodzieży, że sport daje każdemu człowiekowi zdrowie i tężyznę fizyczną.

O tej wielkiej imprezie gimnastycznej, a także następnych do końca 1955 r., wiemy z *Kroniki Sekcji Gimnastycznej przy KS „Kolejarz" w Żorach*, którą, pisaną ręcznie i dokumentowaną zdjęciami, prowadził Bolesław Dyrda.

W 1953 roku, na zawodach gimnastycznych o mistrzostwo Śląska (w dniu 21 czerwca) w Katowicach, żorska drużyna gimnastyczna wywalczyła I miejsce wśród 23 startujących drużyn.

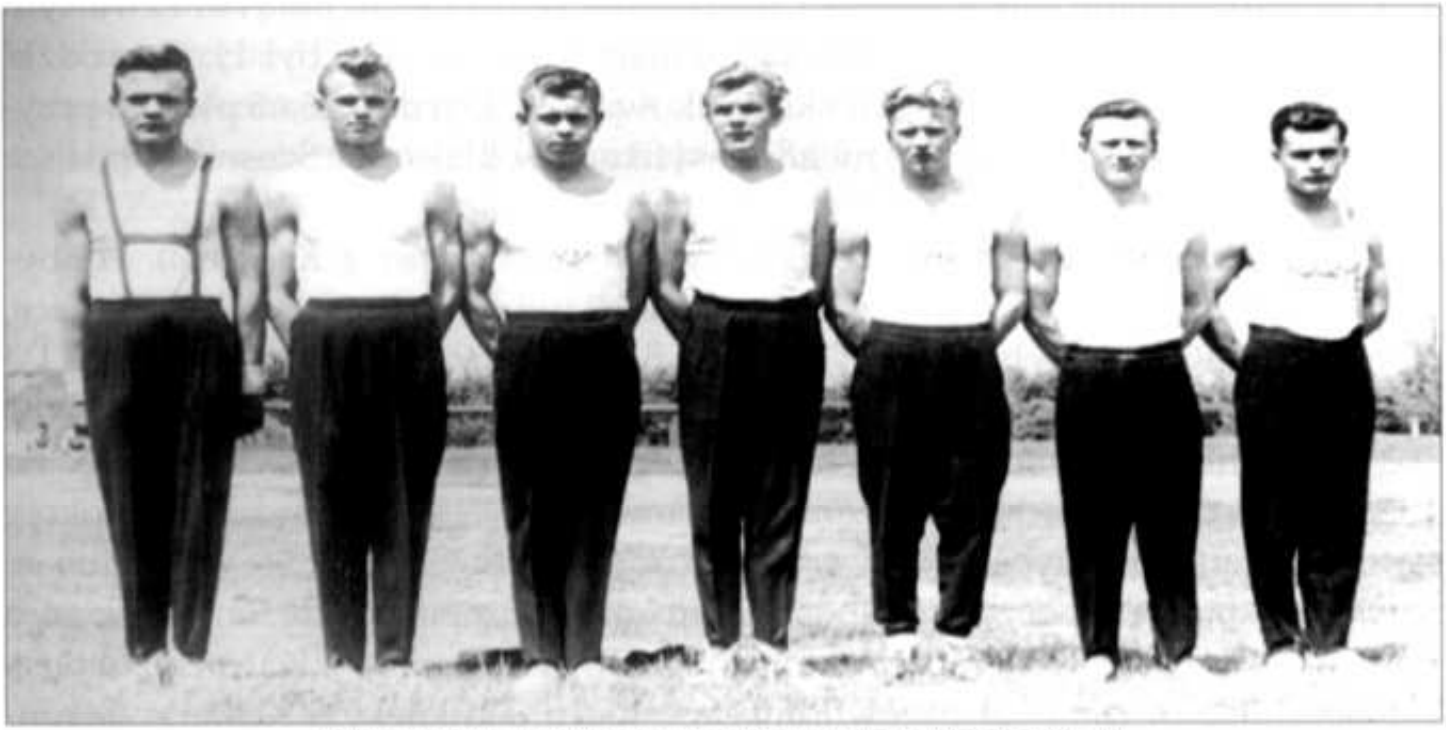
W roku 1954 zarząd sekcji gimnastycznej przy Kole Sportowym był następujący: Kapinus (przewodniczący sekcji), Gerard Melich (zastępca przewodniczącego), Bolesław Dyrda (sekretarz), Wanda Zając (skarbniczka), Edward Bartniczek (trener) i Jan Dyrda (kronikarz).

W dniu 4 kwietnia tego roku na terenie miasta odbyły się zawody pod nazwą *Pierwszy krok gimnastyczny*. Uczestniczyły w nich następujące drużyny: LZS Orzesze, *Zryw* Żory i *Kolejarz* Żory. Na starcie stanęło 54 zawodników, w tym 8 dziewcząt, a 16 zawodników było z *Kolejarza*.

Na pierwszym miejscu uplasował się zawodnik *Kolejarza* Henryk Smołka, uzyskując 37,20 punktów na 40 możliwych. Drugie miejsce zdobył Antoni Dulemba, też z *Kolejarza* – 36,05 pkt. Trzecie miejsce Tadeusz Ćmok ze *Zrywu*, punktów 35,40. Czwarte Józef Gerc z *Kolejarza* – 35,15 pkt.; Piąte Joachim Bartniczek – 34,85; 6. Paweł Wałach – 34,65; 7. Eugeniusz Zagrodzki – 34,40. Wszyscy z *Kolejarza*. Na wyróżnienie zasłużyli Smołka i Dulemba, którzy zaprezentowali ćwiczenia na miarę ekstraklasy.

Na kolejne zawody sekcja w składzie dwu drużyn wyjechała 22 maja do Orzesza, aby rozegrać tam zawody towarzyskie z miejscowym LZS-em.

W skład drużyny pierwszej, tzn. pierwszego kroku gimnastycznego, weszli następujący zawodnicy: H. Smołka, E. Zegrodzki, J. Kucz i J. Bartniczek. Drużyna ta zwyciężyła w stosunku 142,1 : 131,9. Najlepszym zawodnikiem w tej drużynie okazał się E. Zegrodzki, który uzyskał na 40 możliwych punktów – 35,9. Drugie miejsce zdobył Smołka – 35,7 pkt. Trzecie Bartniczek – 35,4 pkt. Czwarte Kucz – 35,1 pkt. Następne miejsca zajęli zawodnicy LZS-u, z różnicą minus 0,8 pkt. do ostatniego zawodnika z *Kolejarza*.



Drużyna klasy III podczas zawodów w Orzeszu (maj 1954 r.)

Skład drużyny klasy III przedstawiał się następująco: Paweł Skrobol, Herbert Zegrodzki, Jan Foks, Bolesław Dyrda, Bronisław Hanusek, Artur i Jan Dyrdowie. Artur Jędrszczok ćwiczył ćwiczenia klasy II. Zwycięstwo znowu odnieśli zawodnicy *Kolejarza* w stosunku 215,6 : 209,3. Pierwszym miejscem podzielili się dwaj zawodnicy: Hanusek z *Kolejarza* i Helbik z LZS-u, ktorzy uzyskali jednakową ilość punktów: 54,1 na 60 możliwych. Drugie miejsce zajął Jan Foks (*Kolejarz*) – 52,8 pkt. Na trzecim miejscu byli Jan Dyrda i Paweł Skrobol (*Kolejarz*) – 52,3 pkt. 4. Herbert Zegrodzki i Artur Jędrszczok (obaj z *Kolejarza*) – 51,4 pkt. Reszta zawodników LZS-u uplasowała się na dalszych miejscach.

Dnia 30 maja odbyły się w Żorach Okręgowe Zawody Gimnastyczne Zrzeszenia Sportowego *Kolejarz* (któremu podlegało KS *Kolejarz* w Żorach). W zawodach tych brały udział zawodniczki i zawodnicy z Kół Sportowych ZS *Kolejarz* w Gliwicach, Żorach, Sosnowcu, Czechowicach i Tworogu. Barw *Kolejarza* Żory bronili: kobiety – Elżbieta Gerc, Maria Wierzchołek i Urszula Major oraz mężczyźni – P. Skrobol, H. Zegrodzki, B. Dyrda, J. Foks, Br. Hanusek, A. Jędrszczok i J. Dyrda.

Najlepiej z żorskich zawodniczek spisała się E. Gerc, która zajęła drugie miejsce w klasyfikacji indywidualnej kobiet, zdobywając 52,85 pkt. na 60 możliwych. Piąta zaś była M. Wierzchołek z wynikiem 52,30 pkt., a ósma U. Major z wynikiem 51,50.

Wśród mężczyzn bezkonkurencyjnym okazał się młody zawodnik Bronisław Hanusek z *Kolejarza*, który wyprzedził swego klubowego kolegę J. Dyrdę o 3,70 pkt., zdobywając 55,65 pkt na 60 możliwych. Był to jego życiowy rekord w klasie III. Drugie miejsce zajął J. Dyrda uzyskując 51,95 pkt. Na czwartym miejscu uplasował się P. Skrobol, uzyskując 50,90. Siódmy był H. Zegrodzki z wynikiem 49,85. Na 11 miejscu sklasyfikowano B. Dyrdę – 46,65 pkt., co przyczyniło się do zdobycia przez niego klasyfikacji w klasie III. Szesnaste miejsce zajął J. Foks z 41,90 pkt.

W klasie II pierwsze miejsce zajął A. Jędrszczok (też z *Kolejarza*), zdobywając 49 pkt. Klasyfikacja drużynowa przedstawiała się następująco: Gliwice, Żory, Sosnowiec, Czechowice i Tworóg.

W dniach 26-30 czerwca, po eliminacjach okręgowych, 4 zawodników i 2 zawodniczki z sekcji żorskiego *Kolejarza* wyjechało do Szczecina na I Centralną Spartakiadę Zrzeszenia Sportowego *Kolejarz*, reprezentując okręg katowicki w gimnastyce.

Spartakiada rozpoczęła się pochodem ulicami miasta i złożeniem wieńca na grobie Bohaterów Pomorza, którzy zginęli w II wojnie światowej. Otwarcia Spartakiady dokonał przewodniczący Rady Głównej ZS *Kolejarz*, Cyrankiewicz. W spartakiadzie tej brało udział siedem okręgów, spośród których najlepszym okazał się okręg Warszawa, a następnie: Katowice, Poznań, Bydgoszcz, Gdańsk, Przemyśl i Opole.

Miejsca zawodników z *Kolejarza* były następujące: 4. Bronisław Hanusek – 52,6 pkt.; 9. J. Dyrda – 51,4 pkt.; 25. H. Zegrodzki – 48,3 pkt.; 28. P. Skrobol – 47,7 pkt. Zaś wśród kobiet poszczególne miejsca zajęły: 2. Maria Wierzchołek – 53,3 pkt.; 7. Elżbieta Gerc – 51,5 pkt. Ogółem w klasie III startowało 46 zawodników. W klasyfikacji drużynowej Katowice zajęły drugie miejsce z 1102,45 pkt.

Natomiast 30 sierpnia, z okazji X-lecia Polski Ludowej i II Ogólnopolskiej Spartakiady, Centralna Rada Związków Zawodowych zorganizowała masowy pokaz gimnastyczny. Został on poprzedzony obozem przygotowawczym w Warszawie. Na obóz ten, który trwał od 29 czerwca do 27 lipca, wyjechało z sekcji żorskiej 17 zawodników. Obóz ten polegał na wyćwiczeniu masowego pokazu gimnastycznego (emblematu CRZZ oraz trzypiętrowej piramidy). Całość pokazu odbywała się w rytmie muzyki i po raz pierwszy była konkurencją punktowaną w czasie spartakiady.

Z kolei 19 września, zgodnie z kalendarzem imprez, przeprowadzono zawody *korespondencyjne* w gimnastyce. Stanęło do nich ogółem 27 zawodników, w tym 9 kobiet. W klasie młodzieżowej żeńskiej – 4 zawodniczki, w klasie męskiej 9 zawodników. W klasie III żeńskiej – 5 zawodniczek, w męskiej 7 zawodników. Jedynie Artur Jędrszczok startował w klasie II. Punktacja pierwszych trzech miejsc przedstawiała się następująco:

- młodzież: 1. Henryk Smołka – 37,59 pkt. na 40 możliwych; 2. Antoni Dulemba – 36,55 pkt.; 3. Józef Gerc – 36,45 pkt.; 4. Joachim Bartniczek – 36,10 pkt.
- dziewczęta: 1. Aleksandra Kubiak – 33,95 pkt.; 2. Zmarzła i Piecyk po 33,30 pkt.; 3. Anna Budniok – 32,20 pkt.
- klasa III chłopcy: 1. B. Hanusek – 53,85 punktów na 60 możliwych; 2. H. Zegrodzki – 53,35 pkt.; 3. Jan Dyrda – 52,50 pkt.
- dziewczęta: 1. Elżbieta Gerc i Maria Wierzchołek po 54,85 pkt; 2. Amalia Foks – 50,80 pkt.
- klasa II: Artur Jędrszczok – 51,15 pkt.

Wszyscy startujący zdobyli wymaganą normę 75% do uzyskania klasyfikacji.

Zawodnicy z żorskiego Koła Sportowego brali też udział w I Ogólnopolskich Gimnastycznych Mistrzostwach Juniorów ZS *Kolejarz* w Warszawie, które odbywały się w dniach 23 i 24 października. W zawodach tych uczestniczyło 5 juniorów: Smołka, Dulemba, Ogieński, Gerc i Dyrda oraz dwie dziewczyny: Kubiak i Zmarzła.

Po zaciętej walce tytuł mistrza juniorów ZS *Kolejarz* w kategorii od 14 do 16 lat zdobył utalentowany młody zawodnik Henryk Smołka z *Kolejarza*, uzyskując 45,0 pkt. na 50 możliwych. Pozostali zawodnicy uplasowali się na dalszych miejscach. Na tych zawodach startowało ogółem 110 zawodników z okręgów: Warszawa, Poznań, Bydgoszcz, Katowice, Opole, Rzeszów, Kraków i Gdańsk.

Drużynowo zwyciężyły Katowice, zdobywając 131,10 pkt., przed Warszawą – 128,15 pkt. Zawodnicy z Żor walnie przyczynili się do zdobycia I miejsca, albowiem 4 młodzików spośród nich startowało w drużynie. Byli to: Smołka, Ogieński, Dulemba i Gerc, z pozostałych dwóch zawodników był Orawiec z Czechowic i Szendzielorz z Tworoga.

Będąc w Warszawie, młodzież wykorzystała wolne chwile do zwiedzenia Starego Miasta, MDM, Pałacu Kultury i Sztuki oraz różnych innych miejsc.

Ostatnimi zawodami, w których uczestniczyli zawodnicy z Żor w 1954 r., były Mistrzostwa Śląska wszystkich klas. Odbyły się one w dniach 6 i 7 listopada. Udział w nich z Koła żorskiego wzięli: Bronisław Hanusek, Elżbieta Gerc i Maria Wierzchołek. Reszta zawodników nie stanęła do mistrzostw *ani też nie raczyła usprawiedliwić swojej absencji*. Nie startował również Artur Jędrszczok (klasa II), który na ten czas nie został urlopowany przez Zrzeszenie Sportowe *Kolejarz*.

W zawodach tych B. Hanusek wywalczył wicemistrzostwo Śląska, zdobywając 54,5 pkt. Z kobiet najlepiej spisała się Elżbieta Gerc, która też została wicemistrzem z wynikiem 53,6 pkt. Zaś M. Wierzchołek uplasowała się w pierwszej dziesiątce, uzyskując 52,1 pkt. Dla żorskiego Koła Sportowego był to duży sukces, gdyż w zawodach startowało 100 zawodników.

Na początku 1955 r. w Zarządzie Sekcji Gimnastycznej byli: Gerard Melich (kierownik sekcji), B. Dyrda (sekretarz, później zastąpił go B. Hanysek), Wanda Zając (skarbniczka) i Edward Bartniczek (trener).

Gdy skończył się 1954 r., zawodnicy klasy drugiej i trzeciej od razu przystąpili do nowych układów ćwiczeń, jednak w bardzo osłabionym składzie, gdyż zawodnicy: Jan Dyrda, Paweł Skrobol i Jan Foks zostali powołani do służby wojskowej. Tak więc barwy KS *Kolejarz* reprezentowali wtedy:
klasa II – Bronisław Hanusek i Artur Jędrszczok,
klasa III – Herbert Zegrodzki i Bolesław Dyrda.

Osłabiona także została drużyna kobiet, gdyż Elżbieta Gerc, Maria Wierzchołek, Elżbieta Zmarzła, a później Irena Bartniczek i Urszula Major przestały *chodzić* na ćwiczenia. Pozostały jeszcze Aleksandra Kubiak i Anna Piecyk. Były one dość mocno zaawansowane w ćwiczeniach i planowano, że w 1956 r. będą startować w klasie III.

Jedynie klasa młodzieżowa chłopców, jako zespół, mogła poszczycić się dobrymi wynikami. Na każdych ćwiczeniach ilość chłopców wahała się w granicach 10-15. Na wyróżnienie zasługiwali: dwukrotny mistrz Polski (rok 1954 i 1955) Henryk Smołka i jego rywale: Tadeusz Ogieński, Józef Gerc, Antoni Dulemba, Marian Dyrda oraz *wybijający* się zawodnicy: Henryk Koczar, Paweł Gąsior, Joachim Bartniczek, Engelbert Zegrodzki i inni.

W *Kronice...* opisano także poszczególne zawody wszystkich klas, w których startowali zawodnicy z Żor. Napisano w niej tylko *zawodnicy*, gdyż kobiety w tym roku nie stanęły do żadnych zawodów mistrzowskich. Jedynie trzy zawodniczki: Juta Bartniczek, Irena Bartniczek i Urszula Major pojechały na obóz przedfestiwalowy.

Już w kwietniu na Mistrzostwa Śląska w gimnastyce (klasa młodzieżowa) do Chorzowa pojechali: Henryk Smołka, Antoni Dulemba, Józef Gerc, Marian Dyrda, Paweł Gąsior, Henryk Koczar, Tadeusz Ogieński, Joachim Bartniczek i E. Zegrodzki. Najlepszym okazał się H. Smołka, który zajął pierwsze miejsce z wynikiem 46,05 pkt. na 50 możliwych. Tym samym zdobył tytuł mistrza Śląska na rok 1955. Pozostali zawodnicy uzyskali następującą ilość punktów: Józef Gerc – 44,15; A. Dulemba – 43,15; T. Ogieński – 42,95 i H. Koczar – 40,30. Zaś w trójboju wyniki były następujące: M. Dyrda – 21,65 pkt.; P. Gąsior – 18,85 pkt.; E. Zegrodzki – 16,45 pkt.; J. Bartniczek – 12,00 pkt.

341 młodych gimnastyczek i gimnastyków, startujących na mistrzostwach — to naprawdę rekord. Najlepsze przygotowanie wykazała klasa młodzieżowa. Zastęp dziewcząt Warszawa - Miasto (I miejsce) był szczególnie wyrównany. Wyróżniły się tu Sylwia Polubiec (I m. w indywidualnym 5-boju), która otrzymała najwyższą notę mistrzostw — 9,8 pkt. za ćwiczenia na równoważni. Burzliwe brawa zbierał 14-letni Henryk Smółka (zeszłoroczny mistrz Polski juniorów w grupie młodszych), najlepszy wśród chłopców w klasie młodzieżowej. Smółka — to wielka nadzieja Śląska. Jego nota w 5-boju — 47,6 pkt. świadczy o mocnym i bardzo wyrównanym opanowaniu wszystkich przyrządów (przeciętnie 9,5).

Najmłodsza i największa gimnastyczna nadzieja Śląska: 14-letni Henryk Smółka, zwycięzca w klasie młodzieżowej (47,6 pkt.), w czasie skoku dowolnego.

Wycinek prasowy z bliżej nieznanej gazety, informujący o wynikach zawodników osiągniętych podczas Mistrzostw Polski Juniorów w Gimnastyce, które odbyły się w Lublinie (maj 1955 r.). Henryk Smołka z Żor zdobył na nich po raz drugi tytuł Mistrza Polski.

Drużynowo gimnastycy z Żor zajęli drugie miejsce, dając się wyprzedzić jedynie przez gospodarzy – Ruch Chorzów. Tak więc spisali się bardzo dobrze, gdyż zajęcie drugiego miejsca równało się wicemistrzostwu Śląska na rok 1955. Trzecie miejsce zajęła drużyna Włókniarza z Częstochowy.

W maju odbyły się w Świętochłowicach Mistrzostwa Śląska w gimnastyce. Wzięło w nich udział tylko dwóch zawodników żorskich w klasie III: Herbert Zegrodzki i Bolesław Dyrda. Obaj uplasowali się na dalszych miejscach, gdyż z powodu krótkiego terminu przygotowań nie opanowali dobrze układu ćwiczeń. Natomiast startujący w klasie II tylko jeden zawodnik – Bronisław Hanusek zajął po *ciężkiej* walce 4 miejsce. W mistrzostwach nie startował Jędrszczok, z powodu braku urlopowania.

Po mistrzostwach nastąpiła krótka przerwa w zawodach. Starsi zawodnicy pilnie przygotowywali się do dalszych startów. Zaś ci z klasy młodzieżowej już *szlifowali* swoje ćwiczenia, by na Mistrzostwach Polski wypaść jak najlepiej. W czasie jednej z rozmów faworyta do tytułu Mistrza Polski Henryka Smołki z trenerem Bartniczkiem padła taka oto odpowiedź: – *Będę się starał, aby nadal utrzymać tytuł mistrza Polski.* Jak się później okazało, Smołka słowa dotrzymał.

Stało się to 8 maja w Lublinie, podczas Mistrzostw Polski Juniorów w gimnastyce. Z najlepszymi chęciami pojechali tam najmłodsi zawodnicy: Henryk Smołka, Tadeusz Ogieński, Józef Gerc, Antoni Dulemba, Henryk Koczar oraz Marian Dyrda. Towarzyszył im trener Edward Bartniczek.

Rewelacją mistrzostw było zdobycie po raz drugi tytułu mistrza Polski w gimnastyce przez Henryka Smołkę. Zajął on pierwsze

miejsce z wynikiem 47,6 punktu, jednocześnie ustanawiając swój rekord życiowy. Pozostali zawodnicy: Tadeusz Ogieński, Józef Gerc, Antoni Dulemba, Henryk Koczar i Marian Dyrda zajęli dalsze miejsca. *Po powrocie z Lublina na sali gimnastycznej było wesoło i gwarno. Gratulacjom i śpiewom przez wszystkich „Sto lat!...", nie było końca.*

W czerwcu odbyły się Mistrzostwa Okręgowe ZS *Kolejarz*. Ich gospodarzem były Gliwice. Jak co roku Mistrzostwa te były przede wszystkim sprawdzianem działalności poszczególnych sekcji, ale na nich dokonywano również wyboru zawodników do reprezentacji Okręgu na Mistrzostwa Rady Głównej ZS *Kolejarz*.

Żorskie koło reprezentowali: Urszula Major i Aleksandra Kubiak w klasie III kobiet oraz Bolesław Dyrda i Herbert Zegrodzki w klasie III mężczyzn, a także Bronisław Hanusek i Artur Jędrszczok w klasie II mężczyzn.

Kobiety ostatecznie nie stanęły do zawodów. Przyczyny nie są znane. Natomiast mężczyźni w klasie III zajęli miejsca: 1. Herbert Zegrodzki i 2. Bronisław Dyrda. Nieznane są miejsca, które wywalczyli w II klasie Hanusek i Artur Jędrszczok. Jednak wszyscy zawodnicy z Żor znaleźli się w reprezentacji śląskiego ZS *Kolejarz* na Mistrzostwa Rady Głównej.

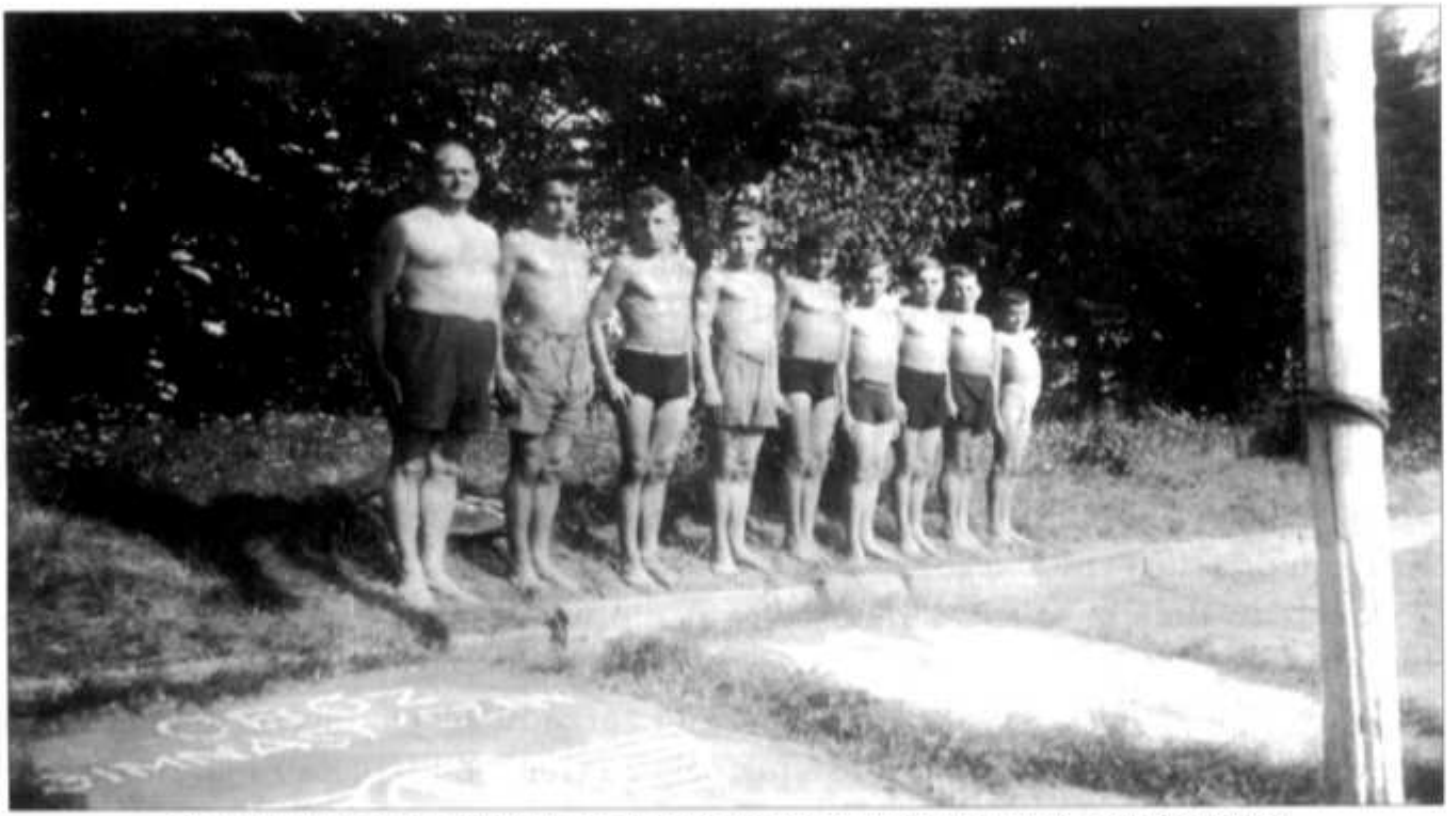
Zawody, w których brały udział drużyny ZS *Kolejarz* Gliwice, Żory i Czechowice, stały na dobrym poziomie, a gimnastycy żorscy przystąpili do nich należycie przygotowani, co było zasługą trenera Edwarda Bartniczka.

W czerwcu zawodnicy z sekcji gimnastycznej dostali dokładny opis ćwiczeń na pokazy gimnastyczne, które miały się odbyć w dniu otwarcia II Międzynarodowych Igrzysk Sportowych Młodzieży w Warszawie. Wiedząc już wcześniej o wyjeździe i eliminacjach przed nim, już od dłuższego czasu odpowiednio się przygotowali, ćwicząc energicznie ruchy ramion, nóg, różne skłony, skoki itd. Prawie każdy dzień byli na sali.

Aby pokaz w wykonaniu 2 tys. młodzieży odpowiednio przygotować, jego uczestników zebrano na obozie w dniach od 1 lipca do 8 sierpnia. Do Warszawy wyjechali: H. Zegrodzki, B. Dyrda, Juta Bartniczek, Irena Bartniczek i Urszula Major (ćwiczyli układ *Budujemy*), a Hanusek ćwiczył w grupie *przyrządowej*. Żorzanie zamieszkali na Bielanach w AWF. Powstało tam miasteczko namiotowe. Organizatorzy na jego terenie uruchomili kioski z artykułami codziennego użytku, sportowymi, uruchomiono punkty usługowe: krawiecki, szewski, fryzjerski, *właściwie wszystko co potrzebne, było na miejscu*. Na miejscu również, w stołówce studenckiej jedzono posiłki. Ćwiczono na 4 boiskach AWF, a w czasie wolnym zwiedzano Warszawę. 22 lipca *obozowicze* brali udział w defiladzie sportowców.

Wreszcie nadszedł dzień 31 lipca – otwarcie V Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów oraz II Międzynarodowych Igrzysk Sportowych Młodzieży. Masowy pokaz gimnastyczny na płycie Stadionu Dziesięciolecia w wykonaniu 2 tys. młodzieży został potem opisany w wielu gazetach. Ich wycinki oraz zdjęcia znajdują się również w *Kronice...* .

Po powrocie z Warszawy starsi zawodnicy zabrali się do normalnych ćwiczeń, przygotowując się do Mistrzostw Polski ZS *Kolejarz*. Zaś klasa młodzieżowa wyjechała do Pucka, na obóz gimnastyczny zorganizowany w dniach od 10 do 23 sierpnia przez ZS *Kolejarz*. Jako kierownik drużyny pojechał trener Edward Bartniczek oraz zawodnicy: Marian Dyrda, Józef Gerc, T. Ogieński, Antoni Dulemba, Paweł Gąsior, Henryk Koczar, Henryk Smołka oraz Joachim Bartniczek.



Zawodnicy klasy młodzieżowej na obozie gimnastycznym w Pucku (sierpień 1955 r.)
Pierwszy od lewej trener E. Bartniczek

We wrześniu odbyły się w Sosnowcu Mistrzostwa Rady Głównej ZS *Kolejarz*. Z sekcji żorskiej startowali jako reprezentanci Okręgu: Artur Jędrszczok i Bronisław Hanusek w klasie II oraz Herbert Zegrodzki i Bolesław Dyrda w klasie III. Po zaciętej walce B. Dyrda z wynikiem 50,6 punktu zajął 5. miejsce, a Herbert Zegrodzki był ósmy z wynikiem 50,2 punktu. Miejsca Bronisława Hanuska i Jędrszczoka nie są znane.

Drużynowo zwyciężył Okręg Katowice przed Warszawą, Poznaniem, Krakowem, Gdańskiem i Przemyślem.

Godnym odnotowania w tym miejscu jest fakt zdobycia tytułu mistrza Polski w gimnastyce grupy młodzików, przez zawodnika Sekcji Gimnastycznej Klubu Sportowego *Kolejarz* – Henryka Smołkę. Stało się to 27 listopada, lecz nie wiadomo, podczas jakich zawodów.

Od połowy października zawodnicy rozpoczęli ćwiczenia *układów* na 1956 r. Jednak dziewczyny coraz częściej opuszczały treningi. Chłopcy też się ociągali. Trener Bartniczek starał się, jak mógł, żeby przyciągnąć nową młodzież na ćwiczenia. W tym celu zwołał zebranie sekcji gimnastycznej. Po zebraniu życie w sekcji nabrało rumieńców. Treningi odbywały się systematycznie. Trener Bartniczek żył nadzieją, że powracający w tym roku z wojska zawodnicy: Jan Dyrda i Paweł Skrobol zasilą drużynę. Niestety, przyszli z wojska na salę i to było wszystko. Sekcja straciła dobrych zawodników. W krótkim czasie Paweł Skrobol stanął na ślubnym kobiercu. I tak w *Kronice...* odnotowano pierwszy ślub. W grudniu sekcję opuścił Bolesław Dyrda. Został powołany do wojska.

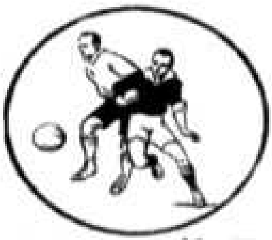
Na tym Bolesław Dyrda zakończył *Kronikę....* Na koniec napisał jeszcze, że prowadził ją *być może nie najlepiej, ale tak jak mnie było na to stać. Oddaję Kronikę... na ręce trenera Bartniczka i życzę przyszłemu kronikarzowi, aby jeszcze lepiej ją prowadził. W taki sposób, że gdy będziemy starsi, z przyjemnością powspominamy młode lata.*

W tym czasie zmieniła się też kilka razy nazwa klubu. Z zachowanych kilku plakatów informujących o różnych imprezach sportowych dowiadujemy się, że najpierw z Koła Sportowego przeistoczył się w Klub Sportowy, potem zmienił swoją nazwę na Terenowe Koło Sportowe, by ostatecznie stać się Terenowym Klubem Sportowym *Kolejarz*.

Co było dalej z sekcją gimnastyczną, nie wiadomo, gdyż *Kronika...* na ten temat milczy. Z krótkiej notatki spisanej w 1958 r. (bez bliższej daty) dowiadujemy się jedynie o składzie ówczesnego zarządu sekcji. Jego członkami byli wtedy: Edward Bartniczek (kierownik sekcji i trener), Elżbieta Zmarzła (skarbniczka) i Bolesław Dyrda (kronikarz).

Zaś z jednego protokółu dowiadujemy się jeszcze o walnym zebraniu reaktywowanej sekcji gimnastycznej, które odbyło się w dniu 10.09.1966 r. Podczas tego zebrania dokonano wyboru zarządu sekcji w następującym składzie: Edward Bartniczek (przewodniczący), Eugeniusz Papierok (sekretarz-kronikarz), Ludwik Witoszek (skarbnik) i Jerzy Krais (gospodarz). Brak jednak jakichkolwiek informacji o działalności sekcji gimnastycznej. Natomiast z ostatniego zachowanego protokółu (nie dokończonego) wynika, że dnia 1.03.1970 r. w świetlicy Powiatowego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego w Żorach odbyło się kolejne walne zebranie sekcji gimnastycznej. I to wszystko.

Ale Klub Sportowy *Kolejarz* działał. Czego potwierdzeniem jest udział w 1956 r. członka sekcji moto-rajdowej, inżyniera Joachima Muszalika, w mię-

Uwaga Sportowcy  Uwaga sympatycy sportu

Zrzeszenie Sportowe „Kolejarz" Koło Sportowe w Żorach

W celu zmobilizowania wielkiej ilości sportowców do współzawodnictwa w roku 1956 K. S. „Kolejarz" organizuje

Wielki Konkurs - Plebiscyt

na dziesięciu najlepszych sportowców miasta i okolicy Żor za okres od 1945 do 1955 roku

WARUNKI KONKURSU

W konkursie może brać udział każdy sportowiec, działacz, kibic i miłośnik sportu z terenu Żor i okolicy.

2) Każdy uczestnik może wypełnić najwyżej 5 kuponów, które w cenie 1,– złotego za jeden kupon, można nabyć w każdym kiosku w Żorach.

3) Przy wytypowaniu dziesięciu najlepszych sportowców należy brać pod uwagę, nie tylko ich wyniki sportowe ale również stosunek do młodszych kolegów – aktywnych sportowców, nadto ich ambicje walki i wolę zwycięstwa.

4) Czytelnie wypełnione kupony konkursowe należy wrzucić do specjalnych puszek w kioskach „Ruchu" w Żorach w nieprzekraczalnym terminie **do dnia 15-go lutego 1956 r.**

Konkurs zostanie rozwiązany w sposób następujący:

Za pierwsze miejsce na każdym kuponie proponowany kandydat do najlepszej dziesiątki otrzymuje po 10 punktów, za drugie miejsce 9 punktów, za trzecie miejsce 8 punktów i tak aż do 10 miejsca.
Suma punktów, którą otrzymują poszczególni kandydaci rozstrzygnie o tym kto i w jakiej kolejności znajdzie się w dziesiątce najlepszych sportowców.

Oprócz nagród dla 10 najlepszych sportowców Komisja Konkursowa przeznacza 50% ogólnego dochodu z konkursu na nagrody dla biorących udział w kunkursie sportowców i miłośników sportu, których treść kuponów będzie indentyczna, lub też najbardziej zbliżona do właściwej i ostatecznej tabeli dziesięciu najlepszych sportowców.

Komisja Konkursowa pragnie tylko przypomnieć nazwiska niektórych sportowców, którzy mają poważne osiągnięcia sportowe w ostatnim dziesięcioleciu, jednak nie chce czegokolwiek sugerować, gdyż każdy ma prawo wytypować innych kandydatów nawet nie wymienionych w poniższym wykazie nazwisk (w kolejności alfabetycznej):

1. Bonk Bernard, Żory, lekkoatleta, najszybszy człowiek miasta.
2. Dasiyk Bolesław, Żory, wszechstronny sportowiec, doskonały piłkarz.
3. Dzida Ambroży, Rogoźna, zdobywca złotego kasku w wyścigu motocyklowym.
4. Dziura Paweł, Osiny, czołowy żużlowiec Polski.
5. Fojcik Stefan, Żory, motocyklista – jeden z najlepszych rajdowców.
6. Gebel Edmund, Żory, najlepszy działacz i organizator sportu motorowego.
7. Jabłonka Eryk, Żory, piłkarz, który grał 400 razy w I drużynie.
8. Jenszczok Artur, Żory, mistrz Śląska klasy II w gimnastyce.
9. Kotarczyk Józef, Folwarki, wszechstronny sportowiec młodej generacji.
10. Marciniak Tadeusz, Żory, świetny piłkarz, były gracz II ligi.
11. Marciniak Mieczysław, Żory, wszechstronny sportowiec.
12. Muras Kazimierz, Żory najlepszy siatkarz Żor.
13. Podkowik Robert, Żory, piłkarz, długoletni filar I drużyny piłkarskiej.
14. Rojek Jerzy, Żory, doskonały szachista i gracz w koszykówkę
15. Rojek Wilhelm, Żory, piłkarz, jeden z najlepszych obrońców KS. „Kolejarz"
16. Smolka Józef, Żory, piłkarz – długoletnia podpora I drużyny piłkarskiej.
17. Smolka Henryk, Żory, młody utalentowany gimnastyk, mistrz Polski.
18. Wiosazek Stanisław, Żory, świetny piłkarz, gracz I ligi
19. Wyżgoł Józef, Wygoda, mistrz powiatu rybnickiego w szachach.
20. Zając Eryk, Rogoźna, doskonały i wszechstronny sportowiec.
21. Zegrodzka-Lipinowa Róża, doskonała gimnastyczka i lekkoatletka.

dzynarodowym Rajdzie Tatrzańskim. Niestety, na skutek uszkodzenia *teleskopu* w motorze zmuszony był wycofać się z rajdu.

W 1960 r. z okazji 100-lecia sportu w Żorach oraz 25-lecia Terenowego Klubu Sportowego *Kolejarz* zorganizowano olbrzymią ilość imprez sportowych dla uczczenia tych jubileuszów. Na szczególne wyróżnienie zasługują następujące imprezy: zawody kolarskie z udziałem 105 kolarzy z terenu Śląska, mityng lekkoatletyczny, międzywojewódzkie zawody w piłce palantowej, międzynarodowy turniej piłki rowerowej, pokaz w jeździe figurowej na rowerze wykonany przez jednego z najlepszych specjalistów w tej dziedzinie, zawodnika Heesz z NRD.

Kolejnych kilka wiadomości o TKS *Kolejarz* znajdujemy w *Kronice Urzędu Miasta Żory 1945-1990*[51]. Czytamy w niej, że w 1962 r. Terenowe Koło Sportowe *Kolejarz* zrzeszało 210 sportowców z sekcjami gimnastyczną i rajdowo-szosową. W następnym roku zaś, 11 maja odbyło się spotkanie władz miasta z przedstawicielem TKS *Kolejarz* – Antonim Rajchem. Tematem był planowany przebieg drogi szybkiego ruchu przez boisko sportowe przy ul. Wolności. Podczas spotkania zarówno przedstawiciel Klubu jak i członkowie Prezydium MRN sprzeciwili się temu projektowi, gdyż w tym czasie boisko to było jedynym na terenie miasta i taką też odpowiedź postanowiono przesłać do Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Katowicach.

Natomiast w dniu 25.10.1966 r. sprawy sportu, w tym działalność Terenowego Klubu Sportowego *Kolejarz*, były przedmiotem obrad Miejskiej Rady Narodowej. Podczas sesji stwierdzono, że życie sportowe w mieście upada na skutek słabego zainteresowania sportem młodzieży w szkołach. W dyskusji zabrał głos zasłużony działacz sportu Edward Bartniczek, który ostro skrytykował ten stan, przywołując z pamięci sukcesy sportowców miasta sprzed wojny i w pierwszych latach powojennych, gdy zdobywali oni najwyższe lokaty w swoich dyscyplinach: lekkoatletyce, kolarstwie, gimnastyce i piłce nożnej.

Po wyborze w dniu 19.11.1968 r. Brunona Przeliorza[52] na nowego prezesa TKS *Kolejarz*, nastąpiło ożywienie działalności sportowej tego klubu. Aktywną pracę na terenie miasta wykazywały 4 sekcje: gimnastyczna, która liczyła 25 zawodników; piłki nożnej (walczyła w C klasie); moto-rajdowa – organizowała zawody o puchar Polski (imprezy takie odbyły się w Żorach dwukrotnie z udziałem 18 zawodników) i tenisa stołowego (walczyła w klasie A). Klub liczył 98 członków.

Ciągle jednak brak było narybku, którego, zdaniem działaczy sportowych, nie przygotowywano w szkołach. Aby temu w jakiś sposób zaradzić, władze miasta powołały pod koniec 1968 r. Miejski Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki. W jego skład weszło 12 członków. Komitet objął swą działalnością Klub Sportowy *Kolejarz* oraz sekcje przy szkołach i zakładach pracy.

W 1972 r. Terenowy Klub Sportowy *Kolejarz*, po wcześniejszej reorganizacji, został przejęty przez resort górnictwa i zmienił swoją nazwę.

Pisząc o kolejnictwie w Żorach, trzeba również przynajmniej wspomnieć o Spółdzielni Spożywców *Kolejarz*. Działała ona w mieście przez kilka lat powojennych. W dniu 16.10.1949 r. jej sklepy przejęła Powszechna Spółdzielnia Spożywców.

Na terenie miasta działała także, zlokalizowana na terenie ZWUS, dobrze wyposażona, kolejowa przychodnia zdrowia, która obejmowała swą opieką pracowników ZWUS w Żorach oraz stację PKP. Początek jej dało przyzakładowe ambulatorium lekarskie, otwarte, dzięki usilnym staraniom, w 1953 r.

Natomiast w roku 1963 oddano do użytku nowoczesne ambulatorium lekarskie z gabinetem stomatologicznym, fizykoterapii i punktem aptecznym. Do swojej dyspozycji ambulatorium miało karetkę pogotowia ratunkowego oraz gabinety lekarskie. W połowie1965 r. zorganizowano jeszcze laboratorium analityczne.

Do 1972 r. w tej placówce służby zdrowia pracował jako emeryt dr Stefan Łytkowski[53], ratując zdrowie i życie pracowników oraz ich rodzin. Z kolei w latach 1972-1977 w Obwodzie Lecznictwa Kolejowego Rybnik pracowała Hildegarda Jabłonka.

PRZYPISY:

1. Alojzy Waler, *Zarys historii poczty miasta Żory*, „Kalendarz Żorski 1998", Żory 1997, s. 56 i 57.
2. Na początku XX wieku (za czasów burmistrza Franza Nerlicha), gdy zbudowano wodociąg żeliwny i założono kanalizację, kolej przyłączyła się do sieci i korzystała z wody miejskiej. J. Delowicz, *Z dziejów wodociągów i kanalizacji w Żorach*. Żory 2007, s. 43 i 44.
3. A. Welztel, *Historia miasta Żory na Górnym Śląsku*. Żory 1997, s. 338 i 339.
4. *Kronika Gminy Baranowice, pow. rybnicki, woj. opolskiego oraz szkoły założonej w 1863 r. prowadzonej przez ówczesnego nauczyciela, Cieślika, a następnie przez jego nastepcę nauczyciela Zajadacza*. Maszynopis w zbiorah Towarzystwa Miłośników Miasta Żory. (Tłumaczenie: P. Lokaj).
5. Budynek dworca kolejowego w Żorach-Baranowicach został w okresie międzywojennym przebudowany (przekształcony w niewielkim stopniu). Pełnił swą funkcję do roku 1990. Obecnie zamieniony na hurtownię. Opr. M. Konior-Opiłka, *Miasto Żory (zabytki, ich ochrona)*, 1997 r. Maszynopis w zbiorach Muzeum Miejskiego w Żorach.
6. E. Nerlich, *Aus der Geschichte der Stadt Sohrau O/S*, Dortmund 1971, s. 103.
7. I. Libura, *Z dziejów domowych powiatu. Gawęda o ziemi rybnickiej*, Opole 1984, s. 259.
8. Tamże, s. 334 i 335.
9. *Miejska Biblioteka Publiczna w Żorach 1946-2006*. Praca zbiorowa pod red. U. Krzyk, Żory 2006, s. 15.
10. M. Ucherek, *Z historii hufca harcerzy w Żorach*. [w:] „Kroniki Rybnickie". Numer pierwszy. Rybnik 1983, s. 217.
11. *Węzłowa stacja kolejowa bez telefonu*, „Gazeta Żorska" nr 1 z 7.01.1938.

12. *O poprawę bytu gospodarczego kupiectwa, przemysłu, rzemiosła i ludności miasta Żor*, „Gazeta Żorska" nr 7 z 19.02.1938.
13. *Niedociągnięcia na stacji*, „Gazeta Żorska" nr 18 z 6.05.1938.
14. *Sygnały świetlno-dźwiękowe zamiast zapory kolejowej*, „Gazeta Żorska" nr 2 z 27.05.1938.
15. *Pod adresem władz kolejowych*, „Gazeta Żorska" nr 31 z 5 sierpnia 1938.
16. *Pociąg popularny z Żor na zjazd Katolickich Mężów w Chorzowie*, „Gazeta Żorska" nr 33 z 19 sierpnia 1938.
17. *Pielgrzymka do Częstochowy*, „Gazeta Żorska" nr 37 z 16 września 1938.
18. *Kolejowy rozkład jazdy ważny od 2 października 1938*, „Gazeta Żorska" nr 40 z 7.10.1938.
19. *O zegar na zewnątrz dworca*, „Gazeta Żorska" nr 50 z 16.12.1938.
20. W opinii b. dowódcy 3 kompanii ON kpt. w st. spocz. Stanisława Urbanowskiego, napisanej w dniu 20.09.1970 r. o czynach żołnierskich ppor. Franciszka Mosza w Wojnie Obronnej 1939 r., czytamy m.in.: *Ppor. rez. Mosz Franciszek jako dowódca plutonu i zastępca d-cy kompanii pełnił wówczas służbę w 3 kompanii Obrony Narodowej w Pszczynie, Batalion ON Rybnik. Już w okresie poprzedzającym wybuch wojny dał się poznać w służbie jako nadzwyczaj karny, subtelny, nastrojony patriotycznie oficer, zdolny do najwyższej rangi poświęceń. Walory tego dzielnego oficera uwydatniły się już pierwszego dnia napaści na Polskę, kiedy to 3 kompania ON w składzie 203 pp rez. 55 DP Armii Kraków została zaatakowana czołgami na słabo umocnionej pozycji w rejonie m. Żory. Pod skutecznym ogniem nadjeżdżających czołgów ppor. Franciszek Mosz swoją bezprzykładną odwagą godną poświęcenia się nie tylko utrzymał na stanowiskach swój pluton, lecz ogarniętych paniką żołnierzy z innych plutonów zawracał z powrotem na opuszczone stanowiska ogniowe będąc już okrążonym. Na skutek rozkazu wycofania się z walki, wyprowadza z zaciskającego się pierścienia około 2 plutonów we wzorowym porządku i melduje się na drugiej linii obronnej w m. Kobiór*. Kserokopia opinii w posiadaniu autora.
21. List mgr. inż. Zdzisława Michałowskiego do autora z dnia 10.03.1981.
22. Notatka z badania akt numer 19205 i 20257 dotyczących Jana Cyrulika, znajdujących się w Archiwum Państwowym w Opolu, Zespół byłej NSDAP O/S. Kserokopia w posiadaniu autora.
23. J. Klistała, *Martyrologium mieszkańców ziemi rybnickiej, Wodzisławia Śląskiego, Żor, Raciborza w latach 1939-1945 – słownik biograficzny*, Bielsko-Biała 2006, s. 60.
24. S. Chmielewska, *Cena wolności*, „Tak i Nie" nr 24 z dnia 13.06.1986.
25. B. Kobuszewski, *Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943-1944). Wybór dokumentów*, Katowice 1972, s. 78.
26. A. Kowalczyk, Z. Laskowski, *Żorski Region w akcji ruchu oporu podczas II wojny światowej*, „Informator Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego", październik 1971.
27. *Żory, studium wstępne do programu ogólnego planu zabudowania miasta*. Materiał opracowany przez nieznanego autora w 1946 roku na zlecenie Prezydium WRN w Katowicach – Woj. Zarząd Architektoniczno-Budowlany. Maszynopis w posiadaniu autora.
28. J. Musioł, *Mój dobry dowódca*, „Poglądy" nr 17 z 1-14 września 1977.
29. Zygfryd Kojzar czuł się żołnierzem i powstańcem śląskim do końca życia: mundur i rogatywka zawsze w pobliżu, bo nuż zostanie wezwany do służby, by poświadczyć powstańczą prawdę, stanąć pod sztandarem w honorowej warcie... W mundurze jakby nie utykał; stąpał tak, że nie dał poznać, jak bardzo kuleje. Wymarzył sobie godny zasług pogrzeb śląskiego powstańca. I tego nie doczekał. Zmarł pod wrażeniem nastania stanu wojennego 20 grudnia 1981 roku. Ten wstrząs go zadusił i zabił. Pogrzebany został w milczeniu na niemal pustym, zaśnieżonym cmentarzu. Ani jeden sztandar nie pochylił się nad jego trumną w żałobie. T. Kijonka – *Pokolenie wiecznej warty*. Miesięcznik społeczno-kulturalny *Śląsk* nr 5 z 1996.
30. M. Krzempek, *Historia kolei w Chybiu*. Maszynopis w zbiorach autora.
31. l.k: *Nowe zarządzenie PKP*, „Gazeta Żorska" nr 4 z 18.02.1998.

32. Tamże.
33. Bz: *Którędy do Katowic*, „Gazeta Żorska" nr 11 z 13.06.2001.
34. T. Siemieniec, *Sto lat tradycji*, „Dziennik Zachodni". Tygodnik Miejski Żory nr 7 z 15.02.2008.
35. M. Utrata, M. Rubiś, *Architektoniczne zabytki miasta Żory*, Praca dyplomowa 1994. Maszynopis w posiadaniu autora.
36. T. Siemieniec, *Koniec wstydu*, „Dziennik Zachodni. Tygodnik Miejski Żory", nr 3 z 2006.
37. W. Roszkowski, *Najnowsza historia Polski 1945-1980*, Warszawa 2003, s. 276; M. Jerczyński, S. Kozielski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole 1992.
38. Pracownicy gotartowickiej fabryki przeniesieni do Żor: Henryk Bober, Bogusław Brachman, Maksymilian Dyrda, Teodor Gaidzik, Antoni Janas, Franciszek Juraszczyk, Stefan Kapinus, Alfred Klejnot, Emil Kłosek, Maksymilian Marciniak, Antoni Mrówka, Metody Mura, Ernest Petentko, Józef Piecha, Ryszard Pierzchała, Edward Semaf, Jadwiga Siemianowska, Alojzy Spendel, Irena Susz, Eugeniusz Szyja, Feliks Śmietana, Karol Wit, Oskar Zając, Zdzisław Zbigniew. W późniejszym terminie przeszli m.in.: Jan Huchalski, Karol Kotwicz, B. Molenda, Bronisław Skrobol, Stanisław Staroń, Jan Woltal, Ryszard Wrzosok. *Monografia: Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Katowicach*, Katowice 2005, s. 58.
39. *Kronika 20-lecia ZWUS*, 1965, s. 52. Maszynopis w zbiorach autora.
40. B. Molenda, op. cit., s. 54.
41. Świadectwem wydarzeń okresu stanu wojennego widzianych oczami internowanego działacza NSZZ *Solidarność* są *Zapiski internowanego* autorstwa Józefa Kuli wydane w Katowicach w 1996 r. nakładem Księgarni św. Jacka.
42. Bolesław Nogowczyk urodził się 20 sierpnia 1933 r. w Wiśle. Ukończył studia na Wydziale Metalurgicznym Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Z Żorami związał się w 1959 r. pracą w ZWUS, gdzie przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej, w tym dwukrotnie zajmował stanowisko dyrektora Zakładu. Pierwszy raz w latach 1963 i 1964 oraz 1974-1985. Był wyjątkowym przykładem osoby łączącej dbałość o intensywny rozwój zakładu pracy, którym kierował, z realizacją licznych potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego Żor. Pełnił wiele różnorodnych funkcji społecznych w mieście. Był przez wiele lat radnym miejskim, w tym przez prawie dwie kadencje przed nagłą śmiercią przewodniczącym Rady Miasta i radnym WRN. Jako bardzo aktywny działacz społeczny włączył się także w organizację TMMŻ i na pierwszym walnym zebraniu został wybrany II wiceprezesem Zarządu. Zmarł 11 września 1985 r. w Jastrzębiu Zdroju. E. Burcek, L. Koper, G. Utrata, *Sylwetki założycieli Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego w 1967 roku*, Informator TMMŻ luty 1992.
43. E. Burcek, *Kronika Urzędu Miasta Żory 1945-1990*, Żory 1999, s. 131. Maszynopis w zbiorach autora.
44. Bogusław Rubiś urodził się 12 stycznia 1925 roku w Poznaniu. W czasie okupacji działał w ruchu oporu jako żołnierz AK w rejonie nowosądeckim. Po wojnie aresztowany i skazany na dożywocie, przebywał w więzieniu na Montelupich w Krakowie, a następnie we Wronkach. Zrehabilitowany i zwolniony z więzienia w październiku 1956 roku, przyjechał do Żor i zatrudnił się w ZWUS na stanowisku mistrza, gdzie pracował do czasu przejścia na emeryturę w 1981 r. Jeden z bardzo cenionych pracowników tego zakładu. Angażował się w działalność społeczną na odcinku organizatora szeroko pojętej turystyki i strażnika ochrony przyrody. Założył zakładowe koło PTTK, do którego przyciągnął młodzież. Długoletni członek władz tej organizacji. Był także jednym z tych, którzy stanowili grupę inicjatywną założenia TMMŻ i w jego pierwszym Zarządzie pełnił funkcję członka sądu koleżeńskiego. Zginął w wypadku samochodowym w Kobielicach dnia 19.02.1983 r. E. Burcek, L. Koper, G. Utrata, *Sylwetki założycieli Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego w 1967 roku*, „Informator TMMŻ" luty 1992.

45. Zakład w Gotartowicach ze względu na przewidywany profil działalności przyszłej spółki postanowił usamodzielnić się i nie podpisywać w przyszłości umowy akcesyjnej. Beata Molenda, op. cit., s. 144.
46. W. Filarski, *Żory będą nowoczesne*, „Sygnał", gazeta wewnętrzna ABB Zwus Signal LTD, nr 5, 10.1994, s. 4 i 5.
47. *Pożegnanie z Żorami*, „Sygnał", gazeta wewnętrzna Adtranz Zwus, nr 4, 06.2000; A. Romański, *Malarnia jako ostatnia przeprowadza się do Katowic*, „Sygnał nonstop", gazeta wewnętrzna Bombardier Transportation (ZWUS) nr 2, 07.2002.
48. B. Przeliorz, *Kalendarz ważniejszych wydarzeń w historii sportu w Żorach*, „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", maj 1981. Natomiast K. Stępień, *Historia sportu w Żorach 1776-1996*, „Kalendarz Żorski 1997", Żory 1996, s. 197. podaje, że *w dniu 10.05.1936 r. w dzielnicy Kleszczówka został założony klub sportowy w Żorach pod nazwą Kolejowe Przysposobienie Wojskowe Żory, był to drugi klub sportowy na terenie Żor. Pierwszym prezesem tego klubu został Tomasz Jan.*
49. P. Lokaj, *Przedwojenne złoto Antka Rajcha*, „Kalendarz Żorski 2006", Żory 2006.
50. Edward (Eberhard) Bartniczek urodził się 14.03.1901 r. w Zaborzu. Tam ukończył również szkołę powszechną. Już w latach szkolnych zainteresował się gimnastyka sportową. Po I wojnie światowej, gdy w Zaborzu zostało założone polskie Towarzystwo Gimnastyczne *Sokół*, od razu do niego wstąpił i rozpoczął treningi. Po podziale Górnego Śląska rodzina Bartniczków osiedliła się w Orzeszu. W miejscowym *Sokole* był czynnym zawodnikiem i trenerem (naczelnikiem). Już w 1924 r. na zawodach gimnastycznych zorganizowanych przez Dzielnicę Śląską zajął w 10-boju 1. miejsce. W 1929 r. na zawodach związkowych w Poznaniu w tej samej konkurencji wywalczył 4. miejsce. Uczestniczył też w Olimpiadzie 1928 r. w Amsterdamie, która była pierwszym występem polskich gimnastyków na takiej imprezie.
    Obok gimnastyki, jego drugą pasją była lekkoatletyka. W 1927 r. na mistrzostwach Górnośląskiego Okręgowego Związku LA zdobył 3. miejsce, a w dziesięcioboju LA miejsce drugie. W tym samym roku podczas zawodów zorganizowanych przez Wojewódzki Komitet Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego w Katowicach zajął 1. miejsce.
    Brał także udział w wielu innych imprezach sportowych, zarówno w kraju, jak i za granicą (Orlean 1929 r. i Praga 1932 r.). Od 1926 r. do wybuchu II wojny światowej pełnił funkcję zastępcy naczelnika w Zarządzie Dzielnicy Śląskiej *Sokoła*.
    Żonaty z Hildegardą Kuczok, przeprowadził się w 1930 r. z Orzesza do Żor. Tu pracował zawodowo, a wolny czas poświęcał sportowi. Był współzałożycielem Okręgowego Związku Gimnastycznego w Katowicach, a w latach 1950-56 pełnił funkcję przewodniczącego i jednocześnie trenera. Na forum krajowym był znany jako sędzia państwowy II klasy i członek Rady Trenerów. Za zasługi dla rozwoju kultury fizycznej i sportu został m. in. wyróżniony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, odznaką „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej" i Odznaką „100-lecia Sportu Polskiego (1867-1967)". Zmarł 11 listopada 1984 r. Opr. F. Halski. Maszynopis w zbiorach Muzeum Miejskiego w Żorach.
51. E. Burcek, op. cit., s. 76.
52. Brunon Przeliorz urodził się 26.09.1912 r. w Żorach. Był osobą bardzo znaną w mieście ze swej społecznikowskiej pasji, zwłaszcza w dziedzinie propagowania masowego ruchu sportowego. Sam był w młodości piłkarzem, lekkoatletą, pingpongistą, w których to dyscyplinach zdobywał wysokie lokaty. W późniejszym czasie był sekretarzem miejscowego klubu sportowego *Pogoń*, a po wojnie prezesem klubu, który nosił wtedy nazwę *Kolejarz*. Szczególnie dużo czasu poświęcał młodzieży, jej wszechstronnemu rozwojowi fizycznemu poprzez sport. Swoje zamiłowanie skierował do gry w piłkę palantową (baseball), dla której opracował przepisy gry dla młodzieży. Pełnił przez wiele lat funkcję prezesa Zarządu Polskiego Związku Baseballa i Piłki Palantowej.

Przejawiał wielorakie zainteresowania społecznikowskie, które m. in. doprowadziły go do grupy inicjatorów utworzenia TMMŻ. Wspólnie z Zygmuntem Laskowskim opracował projekt Statutu Towarzystwa, który został przyjęty na pierwszym walnym zebraniu. W pierwszym Zarządzie pełnił funkcję przewodniczącego komisji historyczno-wydawniczej, zaś w 1976 r. wybrano go wiceprezesem. Należał do grona najaktywniejszych członków Zarządu. Był współredaktorem Informatorów TMMŻ. Zmarł w Żorach 18 grudnia 1982 r. E. Burcek, L. Koper, G. Utrata, *Sylwetki założycieli Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego w 1967 roku*, „Informator TMMŻ" luty 1992.

53. Stefan Łytkowski urodził się 13.07.1899 r. w Czastarach (dawny powiat wieluński). Po zdaniu matury studiował medycynę na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie i po jej ukończeniu w 1928 r. rozpoczął pracę lekarską jako asystent w szpitalu w Rudzie Śląskiej. Już po roku przyjeżdża do Żor, podejmując pracę lekarza w miejscowym szpitalu i łącząc to równocześnie z funkcją lekarza okręgowego. Po kilku latach został dyrektorem szpitala żorskiego i wielkim społecznikiem, lecz od 1939 roku zmuszony był ukrywać się przed hitlerowcami u swojej rodziny pod Warszawą. Pracował wtedy w polskim szpitalu polowym na Lesznie, a później w kilku innych szpitalach warszawskich. Uczestniczył w Powstaniu Warszawskim jako lekarz-chirurg w szpitalu powstańczym na Żoliborzu. Po upadku powstania w 1944 roku przebywał krótko w podsochaczewskiej wsi, a później w Radomsku. Wrócił na Śląsk po jego wyzwoleniu i został dyrektorem szpitala katowickiego. W 1947 r., kierując się zrozumieniem potrzeb zrujnowanych Żor, zrezygnował z eksponowanego stanowiska w stolicy województwa i w Żorach został ponownie dyrektorem szpitala, leżącego w gruzach i praktycznie nieistniejącego. Odbudowuje go, wyposaża i kieruje nim do przejścia na emeryturę w 1964 r., doprowadzając poziom organizacyjno-medyczny tej placówki do chluby całego regionu rybnickiego. Był wychowawcą młodego pokolenia lekarzy żorskich, wielu wysokiej klasy specjalistów.
Godną naśladowania, ofiarną pracę lekarza i dyrektora łączył przez całe życie z pasją wielkiego społecznika. Jeszcze w przedwojennym okresie swojej pracy był organizatorem ogródka jordanowskiego, ogródków działkowych i kortów tenisowych. Po wojnie w czasie długoletniego dyrektorowania oraz na emeryturze był krzewicielem oświaty zdrowotnej, higieny i profilaktyki medycznej dla szerokich kręgów społecznych. Długoletni radny MRN, współzałożyciel Towarzystwa Miłośników Miasta Żory, autor wielu artykułów w „Informatorze TMMŻ". Zmarł w Żorach 12 października 1983 r. E. Burcek, L. Koper, G. Utrata, *Sylwetki założycieli Towarzystwa Miłośników Regionu w 1967 roku*, „Informator TMMŻ", luty 1992.

IV. Rzeczywistość i perspektywy kolei w regionie

Pogarszająca się od 1985 r. sytuacja w PKP była już w 1991 r. dramatyczna. Głównymi przyczynami, dla których koleje polskie stały się największym dłużnikiem kraju (w 1993 r. dług równał się 1/8 założonego na ten rok deficytu budżetowego) były: spadek popytu na usługi PKP wywołany recesją gospodarczą (w latach 1990-1994 przewozy osób spadły o 14%, a ładunków – o 23%), drastyczne ograniczenie dotacji budżetowych, nieregularne wpływy za krajowe i tranzytowe przewozy transportowe wojsk byłego ZSRR, obciążenia od wynagrodzeń ponadnormatywnych (popiwku) i wysokie czynsze dzierżawne za grunty, na których usytuowana była infrastruktura kolejowa[1].

Trudności PKP potęgowały koszty utrzymania ogromnego majątku, zaliczanego do sfery socjalnej (kolej była właścicielem 114 tys. mieszkań, 32 hoteli robotniczych, 9 całorocznych domów wczasowych, 6 ośrodków sezonowych, 10 kempingów wagonowych, 18 szpitali i Centrum Naukowo-Badawczego) oraz nadmiernie rozbudowana struktura, do której poza jednostkami organizacyjnymi zajmującymi się transportem wchodziły również jednostki tzw. zaplecza przemysłowego, produkujące urządzenia (np. ZWUS) oraz wykonujące usługi remontowo-budowlane.

Spadek popytu na usługi transportu kolejowego wystąpił również w krajach zachodnioeuropejskich (w ciągu ostatnich 35 lat udział kolejowych przewozów pasażerskich w stosunku do ogółu przewozów spadł z 10 do 6%, a przewozu ładunków z 21 do 8%). Bogate państwa Europy Zachodniej, których koleje posiadały status przedsiębiorstw państwowych (w większości krajów utrzymały go do chwili obecnej), podchodziły do kwestii restrukturyzacji, wymuszonej trudną sytuacją finansową kolei, niezwykle ostrożnie. Chcąc uczynić z nich przedsiębiorstwa rentowne, konkurencyjne wobec innych przewoźników, mimo obowiązku pełnienia służby publicznej wynikającego z obronności kraju oraz z polityki społecznej, uzgodniono w ramach Unii Europejskiej oraz innych organizacji wspierających reformy kolei zachodnioeuropejskich wspólną strategię długofalową[3].

Reforma branży w skali kontynentu została zapoczątkowana Dyrektywą 91/440, która, wzorując się na modelu funkcjonującym od 1988 r. w Szwecji, wprowadziła rozdzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonywania przewozów. Miało to umożliwić prowadzenie przewozów przez wielu przewoźników, dzięki czemu możliwa stałaby się konkurencja na torach ze wszystkimi jej konsekwencjami, w tym z najbardziej pożądaną – obniżeniem kosztów transportu kolejowego.

Nowa formuła kolei bardzo długo nabierała kształtu, by wreszcie z początkiem XXI wieku zacząć funkcjonować. Jakkolwiek nowa kolej znajduje się w bardzo wczesnej fazie rozwoju, bez ryzyka pomyłki można stwierdzić, że sprawdziły się wszystkie założenia jej twórców: konkurencja wymusza efektywność, jakość usług poprawia się, a ceny spadają – rynek działa!

Beneficjentem rewolucji na kolei są jej klienci – dostają lepsze usługi za mniejsze pieniądze.

Rząd polski mógł wzorować się na różnorodnych, aktualnie stosowanych przez państwa Europy Zachodniej rozwiązaniach, jednak specyfika sytuacji kraju czyniła to zadanie szczególnie trudnym. Przyjęte przez Sejm RP ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PKP (1995) i o transporcie kolejowym (1997) tworzyły podstawy prawne dostosowania transportu kolejowego do wymogów gospodarki rynkowej zgodnie z dyrektywami i rozporządzeniami Unii Europejskiej[4].

We wrześniu 2000 r. Sejm przyjął ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. W jej wyniku z przedsiębiorstwa państwowego *Polskie Koleje Państwowe* powstała w 2001 r. PKP SA, czyli jednoosobowa spółka Skarbu Państwa. Nastąpiło też oddzielenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzono samodzielne podmioty prawa handlowego, mogące świadczyć usługi nie tylko na rynku kolejowym. W wyniku tych przemian powstały trzy wielkie spółki: Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PLK SA) – dla prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, PKP SA – dla prowadzenia działalności w zakresie przewozów pasażerskich i Cargo PKP SA – dla przewozu ładunków. Powstało również wiele mniejszych spółek realizujących zadania pomocnicze. Uregulowano status majątkowy użytkowanych przez PKP gruntów i ich infrastruktury, rozpoczęto proces zbywania mieszkań, zmniejszono zatrudnienie, jednocześnie zawieszono ruch kolei na najbardziej deficytowych liniach, co oznaczało ich redukcję o 1/4, a liczby pasażerów o 46%.

Mimo to kondycja ekonomiczna PKP ulegała ciągłemu pogorszeniu. Pod koniec 1999 r. dług kolei wynosił 5 mld zł, a pod koniec 2002 r. przekroczył

8 mld zł. Trudna sytuacja finansowa PKP w latach dziewięćdziesiątych pozwalała jedynie na kontynuowanie modernizacji dwóch ważnych linii kolejowych: E-20 (Granica Państwa-Poznań-Warszawa-Terespol) oraz Centralnej Magistrali Kolejowej (E-65). Kondycję pozostałych linii podtrzymywano ograniczonymi naprawami bieżącymi i konserwacyjnymi. Przyczyny tego stanu tkwiły przede wszystkim w dalszym spadku przewozu ładunków (w 1989 r. kolej przewiozła 400 mln ton, w 1997 r. – 227 mln ton, w 1999 r. – 200 mln ton, w 2002 r. – 150 mln ton) i utrzymującym się deficycie przewozów pasażerskich oraz w niewywiązywaniu się Skarbu Państwa z zobowiązań wynikających z kolejnych ustaw budżetowych. Nie udało się w pełni zrealizować zamierzeń przewidzianych ustawą z 2000 roku[5].

Trudności finansowe PKP doprowadziły w połowie lipca 2003 r. do kolejnej likwidacji wielu nieopłacalnych połączeń. Z rozkładów jazdy zniknęło 51 połączeń, a w 13 przypadkach trasa została skrócona[6]. Likwidacja tych połączeń była rozważana przez Polskie Koleje Państwowe od dawna. Planowana była już w marcu, jednak pod naciskiem związków zawodowych PKP, jak również radnych z gmin, przez które przebiegała trasa mających ulec zawieszeniu pociągów, na jakiś czas wstrzymano się z realizacją pomysłu. Niestety, powiedzenie: *co się odwlecze, to nie uciecze,* miało zastosowanie w tym przypadku. Nie pomogły protesty związków, nie pomogły zabiegi radnych, choć trzeba przyznać, że PKP poszło na ugodę i wspólnie z przedstawicielami niezadowolonych stron ułożyły nowy rozkład jazdy. Zlikwidowano połączenia lub skrócono trasę na niektórych odcinkach, m. in. między Rybnikiem i Pszczyną, Pawłowicami i Skoczowem, Zebrzydowicami i Bielskiem oraz Rybnikiem i Chałupkami. Nowy rozkład jazdy zaczął obowiązywać 15 lipca.

Jak już wspomniano, PKP Polskie Linie Kolejowe SA należy do grupy PKP i zarządza infrastrukturą kolejową. Została powołana do odpłatnego udostępniana linii kolejowych licencjonowanym przewoźnikom i prowadzenia ruchu pociągów. Jedną z ośmiu jednostek organizacyjnych tej Spółki jest Oddział Regionalny w Katowicach, który działa na terenie czterech województw: śląskiego, (87,42% długości linii), łódzkiego (5,73% długości linii), opolskiego (6,80% długości linii) i małopolskiego (0,05% długości linii)[7].

W 2006 r. zarządzał on i utrzymywał ogółem 2102,891 km linii kolejowych oraz 1736,541 km torów stacyjnych, w których leżały łącznie 7883 szt. rozjazdów[8]. Na obszarze działania Oddziału znajdowało się 3335 obiektów inżynieryjnych, 1447 szt. przejazdów kolejowych w poziomie szyn. Pracę eksploatacyjną prowadzono z 497 posterunków ruchu. Całą tę infrastrukturę obsługiwało 6470 pracowników w pionach technicznych i eksploatacyjnych, zgrupowanych w czterech Zakładach Linii Kolejowych w Katowicach,

Gliwicach, Częstochowie i Tarnowskich Górach[9]. Powyższy potencjał pozwalał na realizację najwyższych, w porównaniu z pozostałymi siedmioma Oddziałami Regionalnymi, przewozów masy towarowej.

Przewoźnikiem strategicznym, wykonującym przewozy kolejowe towarów na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach, jest spółka PKP CARGO SA, obejmująca strukturalnie w obszarze Oddziału cztery Zakłady Przewozów Towarowych: w Czechowicach-Dziedzicach, Jaworznie-Szczakowej, Rybniku i Tarnowskich Górach, przy czym obszar obsługi eksploatacyjnej tych zakładów nie pokrywa się (wykracza) z obszarem zarządzania Oddziału Regionalnego w Katowicach.

Ponadto na liniach kolejowych Oddziału przewozy towarowe prowadzą koncesjonowani przewoźnicy spoza grupy spółek PKP, m. in. Kopalnia Piasku *Kuźnica Warężyńska* SA, Kopalnia Piasku *Szczakowa* SA, PTKiGK Zabrze, PTKiGK Rybnik[10], CTL *Maczki-Bór*, Chem-Trans Logistic, ZEC TRANS Wrocław i zmiennie inni, na podstawie umów i regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych.

Praca eksploatacyjna w zakresie przewozu ładunków prowadzona jest w oparciu o:

- 2 stacje rozrządowe Tarnowskie Góry i Zabrzeg-Czarnolesie,
- 16 stacji manewrowych,
- 164 stacji pośrednich ładunkowych i handlowych i
- 217 bocznic przemysłowych.

Przewozy ładunków stanowią ponad 50% przewozów sieciowych. Operatorami przewozów pasażerskich na terenie Oddziału są spółki grupy PKP:

- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o. o.,
- PKP INTERCITY Sp. z o. o.

Przewozy pasażerskie stanowią ok. 16% przewozów krajowych. W 2005 r. na terenie obecnego Oddziału kursowało 360654 pociągów pasażerskich (sieć 2256369 poc.)[11].

Sieć kolejowa województwa śląskiego uczestniczy w międzynarodowej wymianie osób i ładunków przez kolejowe przejścia graniczne Zebrzydowice-Petrovice, Chałupki-Bohumin i Cieszyn-Czeski Cieszyn na koleje czeskie, oraz Zwardoń-Skalite na koleje słowackie.

Wspomniana spółka PKP Przewozy Regionalne jest największym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce. Każdego dnia, wykonując przewozy pasażerskie o charakterze publicznym, ułatwia swoim klientom dojazd do pracy, szkoły, na konferencje, urlopy i spotkania rodzinne. Kursuje na 15 tysiącach linii kolejowych w Polsce, z czego 8%, tj. 1192 km na 47 liniach, stanowią drogi żelazne w naszym województwie[12].

Bilety spółki PKP Przewozy Regionalne i Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych można kupić w ponad 2400 punktach sprzedaży w kraju. W województwie śląskim odprawa podróżnych prowadzona jest na 65 stacjach i 22 przystankach osobowych. W okręgu rybnickim najważniejsze z nich to: Chałupki, Racibórz, Krzyżanowice, Nędza, Wodzisław Śląski, Rybnik, Rybnik-Niedobczyce, Chybie i Żory[13].

Tabela

Oferta przewozowa w latach 2005-2006						
	Polska		woj. śląskie		udział %	
	2005	**2006**	**2005**	**2006**	**2005**	**2006**
pociągi regionalne	2611	2669	406	425	16	16
pociągi	267	339	339	25	25	7
pociągi międzynarodowe	183	183	17	17	9	9
ogółem pociągi	3061	3191	449	467	15	15

Źródło: Ryszard Filipowicz, *Przewozy Regionalne na Śląsku*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, pod. red. B. Klocha, A. Grabiec i D. Kellera, Rybnik 2007, s. 89.

W okręgu rybnickim, w rozkładzie jazdy pociągów ważnym od grudnia 2005 r. do grudnia 2006 r., oferowano tylko 3 bezpośrednie połączenia międzywojewódzkie: do Warszawy, Wrocławia i Opola. Ponadto kursowało 68 pociągów regionalnych[14].

Poprawa atrakcyjności oferty przewozowej będzie jednak możliwa dopiero po przywróceniu właściwych parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych w rejonie rybnickim. Tymczasem średnia prędkość handlowa na niektórych odcinkach linii oscyluje w granicach 30 km/h. Długi czas przejazdu wpływa na małą konkurencyjność przewozów kolejowych w stosunku do przewoźników autobusowych.

W 2005 roku w podróż z Przewozami Regionalnymi w Polsce wybrało się 164 mln pasażerów, z czego 13%, czyli 12,8 mln, stanowili podróżni na Śląsku. Należy tutaj podkreślić, że w 2006 r. po raz pierwszy od kilkunastu lat została zahamowana tendencja spadkowa liczby przewiezionych pasażerów zarówno w grupie PKP, jak i w spółce PKP Przewozy Regionalne. Na przykład liczba przewiezionych przez spółkę pasażerów przez pierwsze 7 miesięcy 2006 r. była porównywalna z 2005 rokiem i wyniosła 94 070 000 osób. W tym okresie Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, jeden z 15 takich zakładów w kraju, przewiózł z nich najwięcej pasażerów, bo 13 709 000, tj. o 3% więcej niż w analogicznym okresie 2005 roku.

Do realizacji tych przewozów spółka PKP Przewozy Regionalne posiadała w tym czasie: 3417 wagonów, 1055 elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej: ezt) i 12 autobusów szynowych oraz użytkowała 68 autobusów szynowych będących własnością samorządów. Natomiast Śląski Zakład Przewozów Regionalnych posiadał na utrzymaniu 199 ezt – w tym 9 zmodernizowanych, 1 samorządowy autobus szynowy i 356 wagonów. Średni wiek ezt wynosił 28 lat, a wagonów 22 lata[15]. Tabor przyporządkowany był do stacji macierzystych w Katowicach, Częstochowie, Gliwicach, Bielsku-Białej i Raciborzu.

Realizacja oferty przewozowej przy pomocy wyeksploatowanego taboru stwarzała wiele trudności, dlatego w 2002 r. rozpoczęto jego modernizację. Do 2006 r. zmodernizowano 1/3 całego posiadanego taboru. W Polsce kursowało wtedy już 25 gruntownie zmodernizowanych ezt, w tym 5 na Śląsku. Również w 2006 r., po raz pierwszy w historii kolei polskiej, pozyskano z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego środki na modernizację taboru.

To właśnie przystąpienie Polski do Unii Europejskiej pozwala mieć nadzieję na uzdrowienie rodzimej kolei, chociaż tworzy zagrożenie wyeliminowania z rynku przewoźnika polskiego przez konkurencję zachodnią. Wymogło też dostosowanie działań do celów polityki transportowej Unii Europejskiej ujętej w Białej Księdze i traktatach akcesyjnych. Europejska polityka transportowa kładzie nacisk na zrównoważony rozwój transportu, poprawę bezpieczeństwa przewozów, prawa pasażerów, zastosowanie nowoczesnych technologii informatycznych w sektorze kolejowym i wykorzystanie wszystkich środków, które doprowadzą do rewitalizacji transportu kolejowego na całym obszarze Unii Europejskiej.

W traktacie akcesyjnym zapisano wydatkowanie środków na inwestycje drogowe i kolejowe w proporcji 60:40, tymczasem w Polsce w latach 2002-2004 wynosiły one odpowiednio 92:8[16].

Natomiast podstawowym dokumentem określającym kierunki polityki transportowej dla przewozów regionalnych w Polsce jest opublikowana w maju 2006 r. *Strategia dla transportu kolejowego*. Dokument ten proponuje usamorządowienie przewozów regionalnych i racjonalizację istniejącego systemu. Ponadto w *Strategii* proponuje się powołanie przewoźników makroregionalnych i kampanii kolejowych, obejmujących swym działaniem po kilka województw sąsiednich. Podmioty te będą zobowiązane do jednolitego systemu taryfowego i koordynacji rozkładów jazdy. Ponieważ nie będą one podlegać prywatyzacji, zostanie zachowany narodowy charakter kolejowych przewoźników pasażerskich.

Zarządzanie wspomnianymi wyżej śląskimi drogami żelaznymi niesie ze sobą również problemy. Koncentracja przewozów, dwukrotnie wyższa niż na sieci PLK, powoduje znacznie szybsze zużywanie eksploatacyjne składników linii, głównie

nawierzchni kolejowej, przy niedostatecznych środkach na działalność bieżącą i odtworzeniową oraz wieloletnich zaległościach remontowych z tego tytułu.

Stan techniczny nawierzchni kolejowej ulega dalszej degradacji, gdyż procent odtworzenia nawierzchni torów głównych linii kolejowych kształtuje się na poziomie od 0,1 do 1,3% ogólnej ilości torów, przy potrzebach rocznych wynikających z cykli remontowych – około 200 km (5,5% ogólnej ilości torów głównych) rocznie, bez uwzględnienia zaległości i znacznym *zaawansowaniu* wiekowym nawierzchni kolejowej. Zaledwie ok. 400 km linii odpowiada standardowi europejskiemu średniej szybkości V=120 km/h. Minimalny standard szybkości ruchu pociągów pasażerskich V=160 km/h osiąga się na 21,6 km linii (CMK). W 2006 r. eksploatowane były 642 obiekty wybudowane w XIX wieku, a 1745 obiektów inżynieryjnych zostało wybudowanych w pierwszej połowie XX wieku[17]. Przy średniej projektowanej żywotności obiektu około 70 lat, prawie 60% eksploatowanych obiektów przekroczyło swój wiek techniczny.

Również niektóre urządzenia sterowania ruchem kolejowym, eksploatowane na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach, były zabudowane w końcówce XIX i na początku XX wieku. Bardziej nowoczesne urządzenia przekaźnikowe były budowane w latach 70. i 80. XX wieku. Wszystkie te urządzenia już dawno przekroczyły wiek 20 lat uważany za okres ich żywotności. Stąd ocena stanu technicznego w prawie 90% jest dostateczna. Stan dostateczny tych urządzeń utrzymuje się tylko dzięki ofiarności i zaangażowaniu utrzymujących te urządzenia pracowników automatyki.

W latach 1998-2006 zmodernizowano (wymieniono na komputerowe) urządzenia srk (sterowania ruchem kolejowym) zaledwie na 4 stacjach (mniej niż 1% ogółu okręgów nastawczych)[18].

Urządzenia automatyki rozrządu od początku zabudowy (lata 1986 i 1987) nie były poddawane naprawie głównej. Są bardzo mocno wyeksploatowane, a ich stan w każdej chwili grozi wstrzymaniem rozrządu. Pilnej naprawy wymaga infrastruktura eksploatowana z ograniczoną prędkością:

a) 474 km torów linii kolejowych,
b) 1229 szt. rozjazdów i
c) 80 obiektów inżynierskich.

Likwidacja tylko tych zagrożeń wymaga nakładów w wysokości około 600 mln zł. Przyznawane środki pokrywają około 3% potrzeb[19].

Do ważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych zrealizowanych przez PKP na terenie PKP PLK SA Oddziału Regionalnego w Katowicach należą m. in.:

- I etap modernizacji ciągu E-65 na odcinku posterunku odgałęźnego Ochodza-Zebrzydowice, mający na celu przygotowanie linii do osiągnięcia prędkości 160 km/h (lata realizacji 1995-2002),

- Przebudowa torów Chorzów-Batory-Chorzów Miasto w związku z budową Drogowej Trasy Średnicowej (lata realizacji 1997-2002),
- Likwidacja skutków powodzi z lat 1997-2000: odbudowa ponad 200 obiektów inżynieryjnych, podtorza, energetyki i automatyki (lata realizacji 1997-2003) i
- Modernizacja linii nr 139 Katowice-Zwardoń na odcinku Bielsko-Biała-Żywiec-Zwardoń – w tym budowa komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym firmy Siemens (lata realizacji 1997-2007).

W roku 2005 w ramach robót inwestycyjnych wykonano roboty na łączną kwotę 75,9 mln zł. Nakłady średnioroczne na inwestycje z lat 2002-2006 wyniosły 100,9 tys. zł na 1 km linii kolejowej eksploatowanej na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach, podczas gdy minimalne, wymagane nakłady na remont kapitalny 1 km toru linii pierwszorzędnej w poziomie cen 2006 r. wynosiły około 1,5 mln zł[20].

Jak wynika z dwóch wieków historii linii kolejowych na Śląsku, odegrały one i nadal odgrywają znaczącą rolę w dziejach Europy. Dokonane po 1989 r. zmiany w systemie politycznym i gospodarczym w części Europy wskazują na dalszy ich rozwój i znaczenie.

W dniu 1 lutego 1991 r. w Genewie została uzgodniona i podpisana Europejska Umowa o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących (AGTC). Podpisując umowę, strony zobowiązały się do przeprowadzenia modernizacji wytypowanych linii kolejowych mających znaczenie dla rozwoju gospodarczego i integracji Europy.

I znowu, to tu, na Śląsku (szczególnie w rejonie katowickim, rybnickim i bielskim), następuje największe skupisko i krzyżowanie się wytypowanych i historycznie ukształtowanych korytarzy kolejowych mających najwyższe priorytetowe znaczenie dla rozwoju transportu europejskiego. Priorytet ten został zapisany w marcu 1994 r. podczas drugiej Paneuropejskiej Konferencji Transportowej, która odbyła się na Krecie.

Przed Oddziałem Regionalnym w Katowicach stanęło poważne wyzwanie przygotowania się do przeprowadzenia sprawnej realizacji powyżej przedstawionych decyzji związanych z modernizacją europejskich korytarzy transportowych.

Oprócz tych rozwiązań, oczekują problemy techniczne i organizacyjne, jak na przykład:

- Modernizacja linii kolejowej na odcinku Opole-Katowice-Kraków z dostosowaniem do prędkości 160 km/h,
- Modernizacja linii kolejowej na odcinku: CMK-Zawiercie-Katowice-Zebrzydowice i Czechowice-Zwardoń i

- Rewitalizacja ruchu pasażerskiego w ramach opracowywanych przez samorządy Regionalnych Programów Operacyjnych. Propozycje w tym zakresie zostały przez PKP PLK SA Oddział Regionalny w Katowicach przedstawione na spotkaniu w dniu 9 marca 2006 r. w Urzędzie Marszałkowskim w Katowicach.

Natomiast już w przyszłym roku ruszy przebudowa dworca PKP w Zabrzu w nowoczesne centrum przesiadkowe. Władze miasta podpisały w tej sprawie list intencyjny z PKP.

Nowy dworzec będzie miał dwa perony, przejście podziemne i zadaszenie. Budynek zostanie wyremontowany, powstaną nowe parkingi i drogi dojazdowe[21]. A wszystko za sprawą modernizacji linii kolejowej E-30 Opole-Zabrze i Euro 2012.

Wspólne przedsięwzięcie gminy i PKP to ogromna szansa na poprawę fatalnego wyglądu zabrzańskiego dworca. W jednym miejscu i na jednym poziomie będą tu dworzec PKP, dworzec autobusów miejskich i międzynarodowych, mikrobusów, postój taksówek, a także parkingi. Będzie też wielopoziomowy parking dla samochodów. Powstanie wiadukt nad torami. Niewykluczona jest przebudowa linii tramwajowej. Samo centrum przesiadkowe powstanie za torami w rejonie ul. Śląskiej.

Zmiana układu ruchu, czyli cała infrastruktura drogowa i parkingi – to zostanie wykonane przez miasto. PKP zagospodaruje i przebuduje dworzec.

Opracowano już koncepcję programowo-przestrzenną budowy centrum. Zakłada ona rozwiązania nowoczesne, w wyniku których zostanie stworzony obiekt pełniący funkcje: komunikacyjną, handlową, usługową oraz rozrywkową.

Na realizację części komunikacyjnej inwestycji władze miasta zamierzają pozyskać dofinansowanie z funduszy zewnętrznych. Jest duża szansa, aby miasto otrzymało nawet 85 proc. potrzebnych środków.

Całość będzie kosztowała ok. 60 mln złotych. Nowy dworzec ma być gotowy do 2011 r.

Z kolei od 1 marca 2008 r. weszły w życie nowe ceny biletów kolejowych spółki Polskie Koleje Państwowe Przewozy Regionalne. Główne zmiany to niewielkie podwyżki w pociągach osobowych na trasach średniej długości i wyraźnie większe obniżki w pociągach pospiesznych na trasach krótszych. Jak zapewniali w prasie[22] przedstawiciele spółki PKP PR, *ceny biletów zostały tak skorygowane, by odpowiadały możliwościom i oczekiwaniom podróżnych.*

Prawdopodobnie najbardziej ucieszyli się z nich dojeżdżający pociągami pospiesznymi do szkół czy pracy z Gliwic do Katowic, gdyż zamiast 10 zł, jak do tej pory, muszą wydać 8 zł za przejazd w jedną stronę. Jeszcze większą

obniżkę przygotowano dla pasażerów jeżdżących do Bielska-Białej (przejazd jest tańszy o 4 zł) i do Krakowa. Cena tego biletu spadła z 20 do 16 zł. Bilety na składy pospieszne obsługujące dłuższe trasy wzrosły średnio o niespełna 5%.

Nie zmieniono cen za bilety jednorazowe na przejazdy pociągami osobowymi na trasach nie dłuższych niż 120 km. Z Katowic do Krakowa (78 km) wciąż można dojechać za 13 zł. Ale już za podróż ze stolicy naszego województwa do Radomska (126 km) trzeba wydać o 50 groszy, czyli o 2,7 proc. więcej (18,50 zł). Minimalnie (o 1,84 proc.) wzrosły również ceny biletów miesięcznych. Tyle samo co do tej pory trzeba wydać na bilety ważne przez dwa tygodnie.

Jednocześnie trwała modernizacja traktów kolejowych. Jednym z nich jest torowisko na szlaku Rybnik-Sumina-Racibórz-Kędzierzyn. Maszyniści musieli tam ograniczać prędkość do 30 km na godzinę. Po zakończeniu robót będą mogli jeździć cztery razy szybciej. Prace związane są z wymianą toru pierwszego, biegnącego od centrum miasta. Ekipy wymieniają nie tylko szyny, ale i podkłady, wzmacniają też tzw. podtorze.

Torowisko będzie miało także odpowiednią skrajnię, by pociągi mogły przewozić ładunki wielkogabarytowe. Właśnie z tego powodu na szlaku zostanie wymienionych ok. 50 słupów trakcyjnych, które stoją teraz zbyt blisko szyn. To samo czeka też dwa obiekty inżynierskie. Już w końcu marca 2008 r. rozpoczęła się wymiana dwóch wiaduktów nad ulicami Zebrzydowicką[23] i Buhla. Po wzmocnieniu istniejących przyczółków zostaną tam zamontowane zupełnie nowe konstrukcje. Obiekty powinny być gotowe do końca czerwca.

W sierpniu z kolei będzie odnawiany wiadukt nad ul. Wodzisławską. Prace na szlaku kolejowym Rybnik-Sumina-Racibórz zakończą się w przyszłym roku. Po odnowieniu toru pierwszego rozpocznie się modernizacja drugiego. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach prowadzi inwestycję w ramach udrażniania podstawowych ciągów komunikacyjnych całego regionu.

Szlak Rybnik-Racibórz będzie w najbliższych latach obciążony dodatkowo, bo zostanie tam skierowana część pociągów, które na razie kursują szlakiem Wrocław-Kraków. Jesienią przyszłego roku ma się tam rozpocząć budowa od podstaw części transeuropejskiego szlaku Drezno-Wrocław-Kraków-Lwów. Na Śląsku nowy szlak kolejowy zostanie zbudowany po śladzie istniejącego. Na odcinku od Opola do Zabrza pociągi będą mogły w przyszłości rozwijać prędkość nawet 200 km, a na pozostałych odcinkach do 160 km na godzinę[24].

Wcześniej, bo już za cztery lata[25], pierwsza kolej szybka, czyli polski odpowiednik ekspresowych kolei francuskich TGV, powinna połączyć Warszawę z Krakowem przez Katowice. Będzie się ona poruszała na znanym już analitykom transportu planie litery *Y*, łączącej Warszawę, Łódź, Kalisz, Poznań,

Wrocław, z przedłużeniem w stronę Berlina. Z analiz wynika bowiem, że najbardziej celowa jest budowa linii łączącej te aglomeracje oraz uzupełnienie jej o linię szybkiego ruchu z Warszawy do Katowic i Krakowa, wykorzystującą trasę obecnej Centralnej Magistrali Kolejowej. Jedynej linii, która po modernizacji może służyć kolei szybkiej. Katowice i Warszawa mają więc szansę na szybką kolej jako pierwsze.

Jak zapewniają jednym chórem rząd i PKP, na obu liniach docelowa prędkość pociągów superszybkich wyniesie 300-350 km/h.

Sama myśl nie jest nowa, bo zrodziła się na początku tej dekady. W 2003 r. PKP PLK SA zamówiły w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa w Warszawie wstępne studium o budowie kolei dużych prędkości. Było ono gotowe w 2006 roku. Rok 2007 był jednak dla szybkich kolei stracony. Dopiero teraz przy Ministerstwie Infrastruktury rozpoczął działalność Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości (KDP), który musi na początek odpowiedzieć na kilka podstawowych pytań, na przykład: ile pieniędzy zyskamy z funduszy europejskich, a ile trzeba będzie wyłożyć z krajowych. Skąd też najlepiej zacząć budować – od Zgorzelca i Wrocławia, czy od Łodzi i Poznania.

Ukończenie obu zamierzeń prognozowane jest do końca drugiej dekady XXI wieku. Jednak podróż z Katowic i Krakowa do Warszawy z prędkością 200-250 km/h będzie możliwa już na piłkarskie mistrzostwa Europy w 2012 r., dzięki realizacji programu finansowanego z budżetu państwa. W budżecie zagwarantowano na ten cel gigantyczną kwotę 20 mld złotych[26]. Program budowy szybkich linii zyskał też poparcie premiera Donalda Tuska.

To zbieżność z planami Unii. Dziś główny węzeł w środku Europy to Frankfurt nad Menem. To do niego biegną wszystkie główne linie Starego Kontynentu. Największy ruch panuje na trasie z Frankfurtu do Paryża, Brukseli i Wiednia, ale może być olbrzymi także na odcinku do Warszawy przez Zgorzelec i Wrocław.

Komisja Europejska pod koniec 2004 r. ustaliła priorytety w budowie osi transportowych, łączących główne trakty transeuropejskie z rejonami sąsiednimi. Badania przewidują, że do 2020 roku ruch na nich wzrośnie o ponad 100 procent.

Polska znajduje się na trasie głównych *osi*: trasy łączącej Bałtyk, Atlantyk, Morze Śródziemne i Morze Czarne, osi północ-wschód, centralnej, południe-wschód i południe-zachód. Mieszczą się w nich aż dwie polskie linie kolejowe: połączenie z Berlina przez Warszawę do Mińska, a także przez Zgorzelec, Wrocław, Katowice – do Kijowa.

To daje nadzieję, że na polskim odcinku szybka kolej będzie rentowna. Wszyscy boją się bowiem przypadku Hiszpanii, gdzie superszybkie połączenie

Madryt-Sewilla okazało się rozwiązaniem wspaniałym, tyle że nierentownym. Tymczasem cała infrastruktura kolejowa i pociągi pochłonęły do 10 mld euro, co wystarczyłoby na zmodernizowanie wszystkich tras kolejowych Hiszpanii. Gdyby jednak w Polsce tym razem udało się uruchomić kolej szybką – cichą, wygodną, energooszczędną – życie Polaków byłoby naprawdę piękne. Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa wyliczyło, że czas przejazdu dla maksymalnej prędkości 300 km/h z Warszawy do Łodzi to 40 minut, do Wrocławia 1 godzina i 40 minut, a do Poznania 1 godzina i 35 minut. Dzisiejsza podróż z Katowic do Warszawy skróciłaby się więc do 1 godziny z kwadransem.

Kiedy takie pociągi będą zatrzymywały się w Katowicach?

Ale czy aby na pewno dane nam będzie doczekać takiej jazdy? Przez lata mamiono nas świetlaną wizją rozwoju kolei, a jak jest, każdy widzi. Brudne dworce i wagony, plaga kieszonkowców, uszkodzone torowiska. Szybki pociąg Pendolino, który nam obiecywano już w latach dziewięćdziesiątych, wozi dziś Czechów. Słowa polityków to tylko słowa.

Jednak szybka kolej może nas ominąć, gdyż, jak ostatnio poinformowała prasa[27], z informacji Ministerstwa Infrastruktury wynika, że szybka kolej połączy Warszawę przez Łódź z Poznaniem oraz Wrocławiem, a dalej przez Poznań z Berlinem oraz przez Wrocław z Dreznem. Natomiast największe aglomeracje Śląska i Małopolski, w których mieszkają miliony Polaków, z tego projektu wypadły. Całkowicie pominięto Katowice jako przystanek kolei szybkiej i podobny los spotkał Kraków. Posłowie z województwa śląskiego protestują przeciwko temu i domagają się zmiany planów ministerialnych.

Jak się okazuje, o wyborze takiego a nie innego przebiegu trasy zdecydowały badania przeprowadzone przez specjalistów z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa. Wynika z tych badań, że największe obłożenie pasażerów występowałoby na tych właśnie odcinkach.

Według Ministerstwa Infrastruktury mieszkańcy województwa śląskiego powinni zadowolić się modernizacją Centralnej Magistrali Kolejowej oraz dwóch odcinków Katowice-Warszawa i Katowice-Wrocław. Wymiana taboru i remonty mają umożliwić poruszanie się na tych trasach z prędkością powyżej 160 km na godzinę, co spowoduje, że do stolicy będziemy jeździć dwie godziny. Ale mimo tych udogodnień, zdaniem fachowców konieczna jest budowa śląskiego odcinka kolei szybkiej i nie może o tym zdecydować jedna ekspertyza naukowa. Tym bardziej, że budowa szybkiej kolei południe-północ miałaby ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarki. Tak stało się w Hiszpanii, gdzie dzięki szybkim kolejom doszło do ekonomicznego boomu. Transport kolejowy zastąpił droższy transport lotniczy oraz drogowy.

Choć parlamentarzyści już kruszą kopie o kolej szybką, to tak naprawdę projekt znajduje się w powijakach. Do tej pory nie zostały wykupione grunty pod budowę polskiej TGV. A jest z tym sporo trudności. Podstawą jest, by taka trasa nie była przecięta innymi trakcjami, drogami. W przeciwnym razie muszą być budowane wiadukty. Tylko w tak dogodnych warunkach, a więc poruszając się po drodze wytyczonej niemal w linii prostej, pociągi mogłyby rozwinąć prędkość powyżej 300 km na godzinę.

A póki co Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego z Rybnika jest zainteresowane transportem zbiorowym w regionie, wykorzystując istniejące już linie kolejowe pod szynobusy. To pierwszy w kraju przewoźnik prywatny, który wykorzystuje przemysłową sieć kolejową do przewozu osób.

Ale zarząd Związku Subregionu Zachodniego postanowił, by temat najpierw przedyskutowali gospodarze poszczególnych gmin.

Niedawno w Urzędzie Stanu Cywilnego w Wodzisławiu Śląskim rozmawiali na ten temat gospodarze gmin wodzisławskich. Główna propozycja to utworzenie linii szynobusowej na trasie z Jejkowic, przez Rybnik, Boguszowice i Jastrzębie Zdrój do Pawłowic. Największą wadą takiego rozwiązania jest jednak dość długi, bo trwający około 1 godziny i 20 minut, czas przejazdu. Zbyt długa podróż nie wróży także sukcesu linii szynobusowej na trasie z Rybnika do Raciborza, przez Suminę i Rydułtowy.

Najbardziej realne wydaje się jednak uruchomienie linii szynobusowej na trasie z Wodzisławia do Rybnika, gdyż linia ta jest w dobrym stanie i przy niewielkich nakładach finansowych można ją zmodernizować tak, by czas przejazdu zajął nie więcej jak pół godziny, czyli porównywalnie do linii autobuso-

wej E-3. Mało prawdopodobne jest z kolei uruchomienie szynobusu na trasie z Wodzisławia do Jastrzębia, bo to rozwiązanie bardzo kosztowne, z uwagi na brak wiaduktu kolejowego nad budowaną autostradą A1.

W dobie rozwijającej się komunikacji samochodowej transport kolejowy jest koniecznością. Ale, niestety, wciąż jest to interes zbyt drogi. Modernizacja i budowa nowych linii kolejowych to potężne koszty, gdyż istniejące w regionie linie kolejowe pozostawiają wiele do życzenia. Wiele pieniędzy wymaga też zakup i utrzymanie szynobusów.

Spotkanie w Wodzisławiu Śl. nie przyniosło konkretnych decyzji. Gminy mają przygotować zbiorczą informację uwzględniającą problemy transportu zbiorowego na ich terenie wraz z propozycjami ich rozwiązania. Materiał ten będzie podstawą do przygotowania strategii rozwiązania komunikacji zbiorczej na terenie całego subregionu zachodniego.

PRZYPISY:

1. H. Babis, J. Engelhardt, J. Perenc, *Analiza przewozów w ruchu pasażerskim i towarowym*, „Przegląd Kolejowy", 08.1996, s. 1-4.
2. Tamże.
3. W. Rydzkowski, *Polityka funkcjonowania transportu*, [w:] W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka transportowa*, Gdańsk 2003, s. 263.
4. J. Engelhardt, *Obniżka kosztów własnych a restrukturyzacja przedsiębiorstw PKP*, „Przegląd Kolejowy", 07.1996, s. 109.
5. Bajer, *Co dalej z transportem kolejowym w Polsce*, „Przegląd Kolejowy", 08.1999, s. 35 i 36; Wywiad z K. Celińskim, dyrektorem Infrastruktury Kolejowej PKP, „Przegląd Kolejowy", 01.1999, s. 1-4; W. Rydzkowski, op. cit., s. 328.
6. B. Zniszczoł, *Kolei się nie opłaca*, „Gazeta Żorska" nr 14 z 20.07.2003.
7. B. Stankiewicz, J. Ossowski, J. Żurawicki, *Śląskie drogi żelazne – stan, problemy, wyzwania*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, pod red. B. Klocha, A. Grabiec, D. Kellera, Rybnik 2007, s. 80.
8. W 2006 r. gęstość sieci kolejowej na terenie Śląska wynosła 15 km/100 km, przy średniej krajowej 7 km/100 km. Była ona jedną z największych w Europie i kraju. B. Stankiewicz, J. Ossowski, J. Żurawicki, op. cit., s. 79.
9. Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem SA jest pierwszą prywatną firmą kolejową w Polsce powojennej, usytuowaną w Rybniku. Do jej utworzenia, pod nazwą Zakładu Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem (ZTKiGK), przystąpiono już w 1965 r. w strukturach Rybnickiego Zjednoczenia PW. Powołano go do życia 1 lutego 1966 r. na podstawie zarządzenia ministra górnictwa i energetyki z 13.12.1965 r. Zakład przejął obsługę wszystkich bocznic kopalnianych, tak głównych szybów wydobywczych, jak i podsadzkowych oraz zwałowisk. Przekształcony później w przedsiębiorstwo (PTKiGK), a następnie w spółkę akcyjną, do dzisiaj, obok Jastrzębskiej Spółki Kolejowej, zarządza infrastrukturą transportową.
   Zaczynając przed czterdziestu laty jako lokalna kolej przemysłowa, firma rozwinęła się do rangi europejskiego operatora przewozowego. Charakterystyczne logo rybnickiej firmy jest znane nie tylko w kraju – pociągi PTKiGK SA wyjechały na dalekie trasy udostępnione przez PKP PLK SA i docierają do Niemiec, Czech, na Słowację i Węgry. K. Soida, *Koleje*

towarzyszące, [w:] *150 lat kolei w Rybniku* s. 54 i 55; B. Tofilski, *Przemysł stworzył kolej – kolej zmienia przemysł*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, pod red. B. Klocha, A. Grabiec, D. Kellera, Rybnik 2007, s. 95 i 96.

10. B. Stankiewicz, J. Ossowski, J. Żurawicki , op. cit., s. 80.
11. Tamże.
12. R. Filipowicz, *Przewozy Regionalne na Śląsku*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*, pod. red. B. Klocha, A. Grabiec i D. Kellera, Rybnik 2007, s. 88.
13. Tamże, s. 90.
14. Tamże, s. 89.
15. Tamże, s. 90.
16. Tamże, s. 88.
17. B. Stankiewicz, J. Ossowski, J. Żurawicki, op. cit., s. 81.
18. Tamże.
19. Tamże, s. 82.
20. Tamże.
21. M. Olecha, *W Zabrzu powstanie nowoczesne centrum przesiadkowe*, „Dziennik Zachodni" z 26.02.2008.
22. K. P. Bąk, *Od marca nowe ceny biletów kolejowych*, „Dziennik Zachodni" z 26. 02. 2008.
23. Podczas remontu wiaduktu kolejowego na ulicy Zebrzydowickiej w Rybniku, robotnicy pracujący w jego okolicy natrafili na dwa niewybuchy. Na sygnał o pociskach na ulicę Zebrzydowicką udali się pirotechnicy policyjni z wykrywaczami metalu i odkryli tam cały arsenał: ponad 30 kilogramów trotylu, 14 pocisków moździerzowych i pięć ładunków kumulacyjnych, służących do wyburzania obiektów strategicznych. Ogromne ilości ładunków wybuchowych znajdowały się przy jednym z filarów wiaduktu. Zdaniem pirotechników, żołnierze niemieccy, wycofując się z miasta, próbowali wysadzić wiadukt. Ewakuowano ponad 20 osób mieszkających w pobliżu wiaduktu i na kilka godzin wstrzymano też ruch pociągów. To największe od wielu lat znalezisko tego typu, które odkryto na Śląsku, zostało zdetonowane na poligonie gliwickim. Alek, *Zaminowany wiadukt*, „Polska Dziennik Zachodni" z 30.04.2008.
24. W. Troszka, *Cztery razy szybciej*, „Nowiny" nr 14 z 02.04.2008.
25. B. Sypuła, *Do stolicy w godzinę?*, „Polska Dziennik Zachodni" z 10.04.2008.
26. B. Sypuła, *Pociąg jak rakieta*, „Polska Dziennik Zachodni" z 10.04.2008.
27. A. Pustułka, *Szybka kolej nas omija*, „Polska Dziennik Zachodni" z 13.05.2008.

Bibliografia

I. Źródła niepublikowane

1. ARCHIWALIA

Archiwum Państwowe w Katowicach, Oddział w Raciborzu (APR):
Zespół:
- Akta miasta Żor 1505-1950:
  Budowa normalnotorowej linii kolejowej Rybnik-Żory-Pszczyna 1932-1938, sygn. 190.

Archiwum Państwowe w Opolu (APO):
Zespół:
- Akta b. NSDAP O/S nr 19205 i nr 20257 zawierające dokumenty dotyczące Jana Cyrulika skazanego przez Sąd Specjalny (Sondergericht) w Katowicach na karę 2 lat ciężkiego więzienia za działalność w Związku Powstańców Śląskich.

Związek Bojowników o Wolność i Demokrację (przemianowany na Związek Kombatantów Rzeczypospolitej Polskiej i Byłych Więźniów Politycznych) – Koło Miejskie w Żorach.
- Deklaracje członkowskie Emanuela Grycmana, Hildegardy Jabłonki, Romana Jasnego, Józefa Koczara, Anny Orszulik, Ludwika Panka, Maksymiliana Piątka, Antoniego Rajcha, Józefa Sobika, Teofila Waleczka, Antoniego Wieczorka i Jana Zająca.

2. ZBIORY PRYWATNE

a) maszynopisy:
- Utrata M., Rubiś M.: *Architektoniczne zabytki miasta Żory*. Praca dyplomowa, 1994. Kserokopia udostępniona autorowi.
- Konior-Opiłka M.: *Miasto Żory (zabytki, ich ochrona)*. Opr. na zlecenie Miejskiego Ośrodka Kultury w Żorach, 1997. Zbiory Muzeum Miejskiego w Żorach.
- *Żory, studium wstępne do programu ogólnego planu zabudowania miasta*. Materiał opracowany przez nieznanego autora w 1946 roku na zlecenie Prezydium WRN w Katowicach – Woj. Zarząd Architektoniczno-Budowlany.
- Keller D.: *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny*. Kserokopia w posiadaniu autora.
- Bukko A.: *Batalion Obrony Narodowej „Rybnik" 1937-1939*. Kserokopia w posiadaniu autora.

- *Kronika Gminy Baranowice i Osin, pow. rybnickiego, woj. opolskiego oraz szkoły założonej w 1863, prowadzonej przez ówczesnego nauczyciela, Cieślika, a następnie przez jego następcę nauczyciela Zajadacza.* Tłumaczenie z języka niemieckiego Paweł Lokaj. Maszynopis w zbiorach Towarzystwa Miłośników Miasta Żory.
- Delowicz J.: *Stosunki polsko-niemieckie w latach 1933-1945 na terenie ziemi rybnicko-wodzisławskiej.* Maszynopis.
- *Kronika XX-lecia ZWUS.* Maszynopis udostępniony autorowi przez Bogusława Wyrobka.
- *Kronika sekcji gimnastycznej przy Kole Sportowym „Kolejarz" Żory od dnia 5.03.1954 do końca 1955 r.*

b) różne

- List mgr inż. Zdzisława Michałowskiego do autora z dnia 10.03.1981 r.
- List T. M. K. do M. Brzosta z 29.07.1993 r. Kserokopia w posiadaniu autora.
- *Opinia czynów żołnierskich w wojnie napastniczej „Wrzesień" 1939 r. b. oficera rez. ppor. Franciszka Mosza s. Franciszka, urodzonego 31.08.1907 r., zamieszkałego w Pszczynie, Plac Zwycięstwa i Wolności nr 2, woj. katowickie. B. Dowódcy 3 kompanii ON kpt. w st. spocz. Stanisława Urbanowskiego z dnia 20.09.1970 r.* Kserokopia w posiadaniu autora.

II. Publikacje zwarte i artykuły

Alek.: *Zaminowany wiadukt,* „Polska Dziennik Zachodni" z 30.04-1.05.2008.

(Amis): *Szynobus nie przyspieszy,* „Nowiny" z 30.04.2008.

Bahlcke J.: *Śląsk i Ślązacy,* Warszawa 2001.

Bąk K. P.: *Od marca nowe ceny biletów kolejowych,* „Polska Dziennik Zachodni" z 26.02.2008.

Białecka H.: *W naszej krainie,* Jastrzębie Zdrój 2002.

Binczak Z., Hebliński J.: *Dzieje Rybnickiej Fabryki Maszyn „Ryfama" 1889-1993,* Rybnik 1993.

Brożek A.: *Kapitalizm w górnośląskim przemyśle i rolnictwie,* [w:] *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816-1947.* Pod red. F. Hawranka, Opole 1981.

Brożek L., Chmarzyński G., Gładysz M.: *Region cieszyński,* [w:] *Górny Śląsk.* Pod red. K. Popiołka, Poznań 1959.

Buchalik W., Pussak E.: *Kolej na Dolnym Śląsku,* Wrocław 1992.

Burcek E.: *Kronika Urzędu Miasta Żory 1945-1990,* Żory 1999.

Burcek E., Koper L., Utrata G.: *Sylwetki założycieli Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego w 1967 roku,* „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", luty 1992.

Cebo L.: *Transport i komunikacja.* [w:] *Województwo śląskie (1922-1939). Zarys monograficzny.* Pod red. F. Serafina, Katowice 1996.

Chmarzyński G., Gładysz M., Ziemba S.: *Region bytomsko-katowicki.* [w:] *Górny Śląsk.* Pod red. K. Popiołka, Poznań 1959.

Chmielewska S.: *Cena wolności,* „Tak i Nie" z 13.06.1986.

Cimała B., Porwoł P., Wieczorek W.: *Wypisy do dziejów Rybnika i Wodzisławia Śląskiego,* Opole 1985.

Czapliński M.: *Dzieje Śląska od 1806 do 1945.* [w:] *Historia Śląska.* Pod red. M. Czaplińskiego, Wrocław 2002

Delowicz J.: *Z dziejów wodociągów i kanalizacji w Żorach,* Żory 2007.

Delowicz J., Kowalczyk L.: *Kurkowe Bractwo Strzeleckie w Żorach 1776-2006,* Żory 2006.

Delowicz J.: *Z dziejów kolei w Żorach w związku z 70. rocznicą otwarcia linii kolejowej Rybnik-Żory,* [w:] *150 lat kolei w Rybniku.* Pod red. Klocha B., Grabiec A., Kellera D., Rybnik 2007.

29 listopada br. poświęcenie nowej linii kolejowej, „Gazeta Żorska" z 25.11.1938.

21 bm. otwarcie linii kolejowej Żory-Pszczyna, „Gazeta Żorska" z 18.11.1938.

Filipowicz R.: *Przewozy Regionalne na Śląsku,* [w:] *150 lat kolei w Rybniku....*

Gliński W., Laskowski Z.: *Kronika miasta Żory od 24 marca 1945 do 31 grudnia 1970,* „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", marzec 1971.

Groborz J., Paczuska B.: *780 lat Niedobczyc,* Publikacja wydana z inicjatywy Komitetu Obchodów 780-lecia Niedobczyc, 1998.

(i.b.) .: „Gazeta Żorska" z 23.05.1994.

(i.b.) .: *Co słychać na PKP,* „Gazeta Żorska" z 23.05.1994.

Jakubczyk D.: *Skarby historii, kultury i sztuki pogranicza. Gorzyce – Dolna Lutynia,* Gorzyce 2007.

Katastrofa kolejowa na nowej linii Rybnik-Żory, „Gazeta Żorska" z 21.10.1938.

Keller D.: *Działalność inwestycyjna województwa śląskiego w sferze kolei lokalnych – przyczynek do monografii,* Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem", Lublin 2004, t. V. II.

Keller D.: *Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych na Górnym Ślasku w trakcie III powstania śląskiego – organizacja i zadania, [w:] Polskie powstania narodowe – w 85. rocznicę wybuchu III powstania śląskiego.* Pod red. M. Wrońskiego, „Zeszyty Tarnogórskie" 2006, nr 57.

Keller D.: *Wydział Kolejowy Naczelnej Rady Ludowej na Górnym Śląsku (1921-1922).* Rocznik Koła Naukowego Historyków Studentów KUL „Ibidem", Lublin 2003, t. I.

Keller D.: *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez Żory do Pszczyny*, [w:] *Z kart historii powiatu rybnickiego*. Pod red. D. Kellera, Rybnik 2008.

Kiedy nastąpi otwarcie nowej linii kolejowej Żory-Pszczyna?, „Gazeta Żorska" z 4.11.1938.

Kijonka T.: *Pokolenie wiecznej warty*, Miesięcznik społeczno-kulturalny „Śląsk" 1996, nr 5.

Kilka cyfr z działalności administracji miejskiej miasta Żor za rok budżetowy 1937/38, „Gazeta Żorska" z 26.08.1938.

Klistała J.: *Działacze rybnickiego ZWZ/AK w obozach koncentracyjnych*, Bielsko-Biała 2002.

Klistała J.: *Martyrologium mieszkańców ziemi rybnickiej, Wodzisławia Śląskiego, Żor, Raciborza w latach 1939-1945 – słownik biograficzny*, Bielsko-Biała 2006.

Kobuszewski B.: *Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943-1944). Wybór dokumentów*, Katowice 1972.

Kolej Żory-Pszczyna na ukończeniu, „Gazeta Żorska" z 23.01.1938.

Kopalnia Węgla Kamiennego „Chwałowice" 1903-1993. Oprac. Hebliński J., Budny A., Gregorczyk M., Paleczna T., Rybnik 1993.

Kowalczyk A., Laskowski Z.: *Żorski Region w akcji ruchu oporu podczas II wojny światowej*, „Informator Towarzystwa Miłośników Regionu Żorskiego", październik 1971.

(ks): *Budynek dworca PKP zmienia właściciela*, „Gazeta Żorska" z 7.03.2008.

Kubik A.: *Gospodarka*, [w:] *Ziemia rybnicko-wodzisławska*. Pod red. J. Ligęzy, Katowice 1970.

Kula M.: *Boguszowice*, Czerwionka-Leszczyny 2008.

Kurpisz E.: *14 pułk piechoty Wojsk Powstańczych w trzecim powstaniu*, [w:] *Powstania śląskie na terenie powiatu wodzisławskiego*. Oprac. A. Mrowiec, Wodzisław Śląski 1972.

Kwaśniewski S.: *Sport w Żorach. Zarys historyczny*, „Kalendarz Żorski 2007", Żory 2006.

Libura I.: *Z dziejów domowych powiatu. Gawęda o ziemi rybnickiej*, Opole 1984.

Linia kolejowa Pszczyna-Żory gotowa, „Gazeta Żorska" z 23.09.1938.

Linia kolejowa Żory-Pszczyna otwarta, „Gazeta Żorska" z 25.11.1938.

Lis M.: *Górny Śląsk. Zarys dziejów do połowy XX wieku*, Opole 2001.

(l.k.) *Nowe zarządzenie PKP*, „Gazeta Żorska" z 18.02.1998.

Lokaj P.: *Przedwojenne złoto Antka Rajcha*, „Kalendarz Żorski 2006", Żory 2005.

Matuszczyk-Kotulska A.: *Rydułtowy. Zarys dziejów*, Rydułtowy 1997.

Miejska Biblioteka Publiczna w Żorach 1946-2006. Pod red. U. Krzyk, Żory 2006.

Mierzwińska B.: *Wspomnienia. Kwiecień 55 lat temu*, „Gazeta Żorska" z 12.04.2000.

Molenda B.: *Zakłady Wytwórcze Urządzeń Sygnalizacyjnych w Katowicach. Monografia*, Katowice 2005.
Mordeja H.: *Czernica*, Rybnik 1999.
Mrowiec A.: *Zarys dziejów*. [w:] *Ziemia rybnicko-wodzisławska*. Pod red. J. Ligęzy, Katowice 1970.
Mrowiec A.: *Szkice z nowszych dziejów ziemi rybnickiej*, Katowice 1962.
Mrowiec A.: *Z dziejów okupacji hitlerowskiej w Rybnickiem*, Katowice 1958.
Musioł J.: *Mój dobry dowódca*, „Poglądy" z 1-14 września 1977.
Musioł L.: *Monografia historyczna Pszowa oraz zarys historyczny gminy i parafii* Krzyżowice, Pszów 1998.
Nadolski P.: *Z dziejów kolei raciborskiej w 150-lecie kolei w Raciborzu. Okolicznościowy folder wystawy eksponowanej w Muzeum w Raciborzu w lutym i marcu 1996.*
Nerlich E.: *Aus der Geschichte der Stadt Sohrau O/S*, Dortmund 1971.
Nie będzie pociągów do Orzesza?, „Kurier Żorski" 2001, nr 4.
Niedociągnięcia na stacji, „Gazeta Żorska" z 6.05.1938.
Ochrona linii kolejowych, „Gazeta Żorska" z 24.09.1937.
Ochrona linii kolejowych, „Gazeta Żorska" z 15.04.1938.
Olecha M.: *W Zabrzu powstanie nowoczesne centrum przesiadkowe*, „Polska Dziennik Zachodni" z 26.02.2008.
O poprawę bytu gospodarczego kupiectwa, przemysłu, rzemiosła i ludności miasta Żor, „Gazeta Żorska" z 19.02.1938.
O zegar na zewnątrz dworca, „Gazeta Żorska" z 16.12.1938.
Patriotyczny czyn kierownictwa i załogi budowy kolei Żory-Pszczyna, „Gazeta Żorska" z 18.11.1938.
Piechoczek L.: *Powiat rybnicki w czasie powstań śląskich*, Rybnik 1934.
Pielgrzymka do Częstochowy, „Gazeta Żorska" z 16.09.1938.
Pociąg popularny z Żor na zjazd Katolickich Mężów w Chorzowie, „Gazeta Żorska" z 19.08.1938.
Pociągi na nowej linii Żory-Pszczyna, „Gazeta Żorska" z 18.11.1938.
Pod adresem władz kolejowych, „Gazeta Żorska" z 5.08.1938.
Popiołek K.: *Śląskie dzieje*, Warszawa-Kraków 1976.
Popiołek K.: *Historia Śląska od pradziejów do 1945 roku*, Katowice 1979.
Porwoł P.: *Pułk wodzisławski w III powstaniu śląskim*, [w:] *Nad Odrą, Olzą i Bierawką podczas III Powstania Śląskiego*. Pod red. Z. Kapały i W. Ryżewskiego, Bytom 1995.
Probosz S.: *Bliżej ludzi Miasta i Gminy Żory*, „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", maj 1980.
Przeliorz B.: *Kalendarz ważniejszych wydarzeń w historii sportu w Żorach*, „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", maj 1981.

Pustułka A.: *Szybka kolej nas omija*, „Polska Dziennik Zachodni" z 13.05.2008.
Raudner T.: *Szybszy od ekspresu*, „Nowiny" z 14.05.2003.
Roboty publiczne w powiecie rybnickim, „Gazeta Żorska" z 11.02.1938.
Rola H.: *Rozwój gospodarczy Rybnika*, [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku*. Pod red. J. Walczaka, Katowice 1986.
Ruch oporu w Rejencji Katowickiej 1939-1945. Wybór dokumentów. Oprac. Z. Boda-Krężel, B. Kobuszewski, J. Osojca, M. Wrzosek, Warszawa 1972.
Rychłowski B.: *Województwo katowickie: Zarys geograficzno-ekonomiczny*, Warszawa 1967.
Salamon B.: *Ukradną tory?*, „Gazeta Żorska" z 29.08.2001.
Salamon B.: *Prosto do Katowic*, „Gazeta Żorska" z 12.10.2001.
Salamon B.: *Linię trakcyjną sprzedam*, „Gazeta Żorska" z 14.09.2001.
Schronić się przed zimą, „Gazeta Żorska" 24.01.2001.
Siemieniec T.: *Koniec wstydu*, „Dziennik Zachodni", Tygodnik Miejski, Żory 2006, nr 3.
Siemieniec T.: *PKP oddaje dworzec za długi*, „Polska Dziennik Zachodni" z 5.05.2008.
Soida K.: *Koleje „towarzyszące"*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*. Pod red. Klocha B., Grabiec A., Kellera D., Rybnik 2007.
Stankiewicz B., Ossowski J., Żurawicki J.: *Śląskie drogi żelazne – stan, problemy, wyzwania*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*. Pod red. Klocha B., Grabiec A., Kellera D., Rybnik 2007.
Stępień K.: *Historia sportu w Żorach 1776-1996*, „Kalendarz Żorski 1997", Żory 1996.
Stępniak A.: *Od wojen napoleońskich do I wojny światowej*, [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku*. Pod red. J. Walczaka, Katowice 1986.
100 lat Kopalni Węgla Kamiennego „Dębieńsko". Pod red. Warczok U. i Ratajczaka R., Czerwionka-Leszczyny 1998.
Sto lat tradycji, „Dziennik Zachodni", Tygodnik Miejski, Żory 2008, nr 7.
Sygnały świetlno-dźwiękowe zamiast zapory kolejowej, „Gazeta Żorska" z 27.05.1938.
Sypuła B.: *Pociąg jak rakieta*, „Polska Dziennik Zachodni" z 10.04.2008.
Sypuła B.: *Do stolicy w godzinę?*, „Polska Dziennik Zachodni" z 10.04.2008.
Szołtysek M.: *Rybnik nasze gniazdo*, Rybnik 1997.
Szymonik J.: *Para w gwizdek*, „Polska Dziennik Zachodni" z 10.04.2008.
Tofilski B.: *Przemysł stworzył kolej – kolej zmienia przemysł*, [w:] *150 lat kolei w Rybniku*. Pod red. B. Klocha, A. Grabiec, D. Kellera, Rybnik 2007.
Trunkhardt A.: *Dzieje miasta Rybnika*, Rybnik 2000.

Tylicki H.: *PKP Cargo SA,* [w:] *150 lat kolei w Rybniku.* Pod red. Klocha B., Grabiec A., Kellera D., Rybnik 2007.
Ucherek M.: *Z historii hufca harcerzy w Żorach,* „Kroniki Rybnickie", Rybnik 1983.
Uroczyste otwarcie linii kolejowej Żory-Pszczyna, „Gazeta Żorska" z 2.12.1938.
Walczak J.: *Rybnik w okresie drugiej Rzeczypospolitej 1922-1939,* [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku.* Pod red. J. Walczaka, Katowice 1986.
Waler A.: *Zarys historii poczty miasta Żory,* „Kalendarz Żorski 1998", Żory 1997.
(WaT).: *Cztery razy szybciej,* „Nowiny" z 02.04.2008.
Weltzel A.: *Historia miasta Żory na Górnym Śląsku,* Żory 1997.
Węzłowa stacja kolejowa bez telefonu, „Gazeta Żorska" z 7.01.1938.
Wyrobek B.: *Krótki rys historyczny Zakładu Wytwórczego Urządzeń Sygnalizacyjnych w Żorach,* „Informator Towarzystwa Miłośników Miasta Żory", maj 1980.
Zieleźna W.: *Leszczyny. Dzieje wsi od jej założenia do zakończenia I wojny światowej,* Czerwionka-Leszczyny 1998.
Zieliński-Przemsza J.: *Księga wrześniowej chwały pułków śląskich,* Katowice 1989, t. I.
Zniszczoł B.: *Kolei się nie opłaca,* „Gazeta Żorska" z 20.07-8.08.2003.
Zniszczoł B.: *Którędy do Katowic?,* „Gazeta Żorska" z 13.06.2001.
Zniszczoł B.: *Autobus zamiast pociągu,* „Gazeta Żorska" z 11.07.2001.
Zniszczoł B.: *Mój tata Florian,* „Gazeta Żorska" z 17.06.2005.

KSIĄŻKĘ PRZEKAZAŁ W DARZE

AUTOR