

150 LAT KOLEI W RYBNIKU

150 lat kolei w Rybniku

Pod redakcj
Bogdana Klocha, Aleksandry Grabiec i Dawida Kellera

Muzeum w Rybniku
Rybnik 2007

Zeszyty Rybnickie 5
Konferencje
150 lat kolei w Rybniku

Materiały z konferencji pt. „150 lat kolei w Rybniku” zorganizowanej w dniu 2 października 2006 r. jako element obchodów rocznicy uruchomienia połączenia kolejowego z Raciborza do Rybnika

Redakcja: Bogdan Kloch, Aleksandra Grabiec, Dawid Keller
Recenzje: prof. dr hab. Stanisław Olczak
mgr inż. Michał Jerczyński
Skład tekstu: Sławomir Studnik
Projekt okładki: Krzysztof Duplewski
Sławomir Studnik
Korekta: Justyna Czorny
Tłumaczenia streszczeń :
język niemiecki: Jan Sebastian
język angielski: Agnieszka Keller

© Muzeum w Rybniku, Rybnik 2007

ISBN 978-83-920163-6-6

Na okładce wykorzystano bilet okolicznościowy – zaproszenie na konferencję.

Książka ukazała się przy pomocy:
Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S. A. w Rybniku
BB SOFT sp. z o.o. w Rybniku

Wydawca: Muzeum w Rybniku, 44-200 Rybnik, Rynek 18
Druk: Drukarnia BATEREX 47-400 Racibórz, ul. Zakładowa 2
tel. 032 415 00 89 www.baterex.com.pl
Nakład: 500 egz.

Spis treści

Wprowadzenie	7
Historia	
<i>Bogdan Kloch</i> Rybnik – miasto powiatowe z kolej w tle (do roku 1918)	13
<i>Andrzej Adamczyk</i> Budowa tunelu kolejowego w Rydułtowach	23
<i>Dawid Keller</i> Linie Towarzystwa Kolei Wilhelma w latach 1870-1884 w wietle rocznych sprawozda statystycznych Towarzystwa Kolei Górno l skiej	27
<i>Jan Delowicz</i> Z dziejów kolei w orach – w zwi zku z 70. rocznic otwarcia linii kolejowej Rybnik- ory	39
<i>Krzysztof Soida</i> Koleje „towarzysz ce”	51
<i>Piotr Greiner, Michał M czka</i> ródla kartograficzne do dziejów kolejnictwa w rybnickiem do 1945 roku w zbiorach Archiwum Pa stwowego w Katowicach	57
<i>Grzegorz Wawoczny</i> Kolej górno l ska w depezbach „Nowin Raciborskich” z lat 1905-1906	61
<i>Jacek Kami ski</i> Czy Rybnik posiada zabytki kolejowe?	65
Współczesno	
<i>Bronisław Stankiewicz, Janusz Ossowski, Józef urawicki</i> l skie drogi elazne – stan, problemy, wyzwania.	77
<i>Ryszard Filipowicz</i> Przewozy Regionalne na l sku.	87
<i>Henryk Tylicki</i> PKP Cargo S.A.	93
<i>Bogdan Tofilski</i> Przemysł stworzył kolej – kolej zmienia przemysł ...	95
Zusammenfassung	97
Summary.	101

polskich tunelu kolejowego. Jest ono uzupełnieniem materiału zgromadzonego w publikacji *Kolej z Katowic do Raciborza*.

Nieodkryte dotychczas dzieje kolei w tej części Górnego Śląska w latach 1870-1884 przedstawił Dawid Keller, pracownik Działu Historii i Kultury Regionu Muzeum w Rybniku, który dla udokumentowania jej losów wykorzystał sprawozdania statystyczne Towarzystwa Kolei Górnośląskiej zgromadzone w Gabinetce Śląskiego Yekim Biblioteki Uniwersyteckiej we Wrocławiu.

Obchody 150-lecia kolei w Rybniku stały się okazją do przypomnienia tak o dziejach otwarcia przed 70 laty linii kolejowej z Rybnika do Moraw. Artykuł poświęcony temu zagadnieniu opracował Jan Delowicz z Muzeum Miejskiego w Morawach poszerzając swoje opracowanie o nieznany dotychczas materiał ilustracyjny.

Na Górnym Śląsku linie budowane własności zakładów przemysłowych, znajdujące się pod prywatnym zarządem czy te w skotorowe, stanowi o specyficznym klimacie tej ziemi. Obszerny materiał przedstawiający ciekawą historię tych linii przygotował Krzysztof Soida, uzupełniając go materiałem fotograficznym.

Od początku swego istnienia koleje stały się jednym z podstawowych elementów map fizycznych i topograficznych. Związane z nimi sprawy budowy linii kolejowych przyczyniła się również do powstawania samodzielnych map poświęconych wyłącznie temu zagadnieniu. Przykłady obu tych typów przygotowali i przedstawili na ostatniej konferencji Piotr Greiner i Michał Mączka z Archiwum Państwowego w Katowicach.

Tak jak przedstawianie kolei stało się obowiązkiem rzetelnych kartografów, tak ich opisywanie było i jest zajęciem dziennikarzy. O tym, w jaki sposób opisywano kolej na początku XX wieku opowiadał na konferencji, a w niniejszym tomie zaprezentował Grzegorz Wawoczny, redaktor naczelny „Nowin Raciborskich” i badacz regionalny.

Niemal każdego dnia można usłyszeć rozmowę na temat wartości budynków i obiektów inżynierskich pochodzenia kolejowego. Rzadko jednak traktuje się je jako obiekty zabytkowe, choć to o niepowtarzalnej wartości. Problem ten poruszył w swoim wystąpieniu Jacek Kamiński, architekt z Rybnika, który przygotował również obszerny materiał fotograficzny ilustrujący to zagadnienie.

Kolejne referaty i prezentacje poruszają współczesne problemy kolei na Górnym Śląsku. Bogdan Tofilski z PTKiGK w Rybniku przybliżył związki kolei z przemysłem, Henryk Tylicki z PKP Cargo przedstawił zadania jakie realizuje najwięcej w Polsce (pod względem wielkości przewozów) Zakład Przewozów Towarowych; Ryszard Filipowicz opisał perspektywy stojące przed spółką PKP Przewozy Regionalne, natomiast pracownicy PKP Polskie Linie Kolejowe – Bronisław Stankiewicz, Józef Murawicki i Jerzy Ossowski zwrócili uwagę na katastrofalny stan infrastruktury kolejowej w Polsce i na perspektywy jej rekonstrukcji.

Na wydawnictwo składają się: teksty oraz dołączona płyta CD, zawierająca materiał fotograficzny, prezentacje multimedialne oraz materiały reklamowe.

Tekst został podzielony na dwie części. Artykuły o treści historycznej opatrzone są aparatem naukowym, z którego w części współczesnej na prośbę autorów – przedstawicieli przedsiębiorstw – zrezygnowano.

Drugą część stanowi dołączona do wydawnictwa płyta CD, zawierająca materiał fotograficzny, prezentacje multimedialne oraz materiały reklamowe.

Ze względu na charakter niektórych prezentacji, oraz mając na celu jak najlepsze odzwierciedlenie wygłoszonych podczas sesji referatów, zdecydowaliśmy się na przygotowanie pierwszego w dziejach Muzeum wydawnictwa zawierającego również materiał multimedialny.

Konferencja nie mogłaby dojść do skutku bez wsparcia i zaangażowania przede wszystkim władz samorządowych Rybnika, Grupy PKP oraz sponsorów: Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. z Rybnika, Banku BPH oraz Fabryki Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych „Sygnały” z Rybnika, którym w tym miejscu składamy serdeczne podziękowania.

Bogdan Kloch, Aleksandra Grabiec, Dawid Keller

HISTORIA

Bogdan Kloch*

Rybnik – miasto powiatowe z kolej w tle (do roku 1918)

Znaczny wpływ na korzystny rozwój nowo ytnych o rodków osadniczych miało utworzenie na ich obszarze zwierzchnich władz administracyjnych lub te bardzo dogodne warunki sprzyjaj ce szybkiemu wzrostowi gospodarczemu. Rybnik zdaje si spełnił oba te warunki. Jednak e jego sytuacja prawna i gospodarcza w drugiej połowie XVIII wieku nie wró yła zbyt optymistycznej przyszło ci. Miasto, poł czone z obszarem zamkowym prawnymi zale no ciami od wła cicieli dóbr tzw. pa stwa rybnickiego¹, ci gle zmagalo si z brakiem mo liwo ci swobodnej działalno ci gospodarczej². Ograniczenia wynikły z praw feudalnych redniowiecza, które okre lały sposób korzystania z dobrodziejstw natury znajduj cych si w gestii władzy feudalów – tereny le ne, ł ki, pastwiska, nurty rzek i wi kszych potoków. Opór hra biów W gierskich, którzy przez około sto lat władali dobrami rybnickimi³, stwarzał wiele problemów w rozwoju miasta, co jest znacz cym dowodem na pogł biał cy si zastój gospodarczy, z którym trudno było walczy .

Mimo pomocy władz cesarskich i pojednawczych gestów na linii miasto – hra biowie W gierscy (ugoda z 1775 r.), ponoszone straty (niszczenie miejskich urz dze gospodarczych⁴, wysokie podatki, kontrybucje, zakaz sprzeda y towarów na obszarze zamkowym), uwidaczniały skal problemu, którego nie sposób było rozwi za bezradykalnym zmian.

Dane statystyczne dotycz ce Rybnika dla XVIII wieku mimo wzrostu liczby mieszka ców stawiaj miasto na dalekiej pozycji w ród o rodków miejskich na terenie Górnego ł ska, a jeszcze bardziej odległe miejsce w skali całego ł ska. Miało to bezpo redni wpływ m. in. na populacj miejsk . Dla przykładu warto przytoczy , e w roku 1725 miasto zamieszkiwało 680 mieszka ców, a w 1781 r. liczba ta wzrosła do 789⁵. Po trzech latach, w 1784 r., widzimy przyrost tylko o szesnastu mieszka ców⁶. Stan ten utrzymywał si a do pocz tków XIX wieku gdy było w mie cie nieco ponad 800 mieszka ców, zamieszkuj cych 141 domów⁷.

Za danymi statystycznymi warto odnie si do ikonografii miasta. Weduta Rybnika powstała u schyłku XVIII wieku ukazuje małe miasteczko usadowione pomi dzy dwiema dominantami – ko ciołem parafialnym oraz zamkiem⁸. Były to nie tylko architektoniczne dominanty, ale równie symbole odzwierciedlaj ce ich faktyczn pozycj w mie cie i okolicy. Plan urz dowy miasta sporz dzony w pierwszym dziesi cioleciu XIX wieku jakby ywcem przypomina o pozostawaniu miasta jeszcze w redniowiecznym, ju mocno ciasnym gorsecie⁹. Układ ulic czy rozmieszczenie nielicznych obiektów gospodarczych nie odbiega zbyt wiele od stanu

* Autor jest historykiem, dyrektorem Muzeum w Rybniku.

z przed kilku stuleci. Stan ten mo na skwitowa , nie popełniaj c przy tym nadu ycia, tre ci zapisu dokumentu lennego z 1327 r. który okre la Rybnik mianem zamku z miastem – miasteczkiem¹⁰. I mimo prób zmian stanu rzeczy (wiek XVI i pierwsza połowa XVII) decyduj ce przemiany nie zaszły a po koniec XVIII wieku.

Konsekwencje podboju l ska przez monarchi prusk dało si odczu bardzo szybko. Zapotrzebowanie na wyroby hutnicze, dla rodz cej si nowoczesnej gospodarki przemysłowej i rolnictwa, a przede wszystkim dla celów zbrojeniowych (materiał do produkcji elementów broni palnej, luf armatnich, amunicji, broni białej i oporz dzenia wojskowego) przyczyniło si do powzi cia przez wł a ciele miasta zamysłu budowy zakładu hutniczego, czego dokonano ju w 1753 r.¹¹ na terenie Paruszowca, w rejonie dogodnym do budowy tego typu zakładu. Decyzja o lokalizacji miała równie i inne uzasadnienie. Zało enie ku nicy było dziełem Emanuela, hrabiego W gierskiego. W ten sposób wł a ciele dóbr rybnickich pocz li inwestowa w rozwój kolebki rybnickiego przemysłu, staj c si konkurencj dla działają ci pobliskich ku nic cystersów rudzkich¹². Działania te ze wszech miar popierane były przez władze pruskie, widz ce w gospodarczym rozwoju przyszło l ska, a szczególnie jej południowej – górnol skiej cz ci.

Sprzeda dóbr rybnickich przez Antoniego, hrabiego W gierskiego (1788 r.) pruskiemu skarbowi królewskiemu była inwestycj w przyszło regionu¹³. Antoni W gierski najwyra niej nie dostrzegął dla siebie korzy ci w podtrzymywaniu dawnego stanu, w którym rozwój był ograniczony brakiem wi kszego kapitału, jak równie słab kondycj mieszcza stwa miasta Rybnika. By mo e hrabiemu brakowało czego wi cej – uporu i wizjonerskiego dostrzegania tego co nieuchronnie nadchodziło. Szybkie działania monarchy pruskiego (ogłoszenie miasta jako zale nego bezpo rednio od króla) nieco polepszyły sytuacj , ale dopiero zmiany po 1808 r. – wraz z ogłoszeniem edyktu pa dziernikowego uruchomiły proces szybkich przemian.

Dwa dziesiolecia nie były czasem zmarnowanym. Podj to inicjatyw wydobycia w okolicach miasta nowego paliwa w postaci w gła kamiennego daj c szybki impuls pod rozwój nowoczesnego hutnictwa i coraz cz stsze wykorzystywanie maszyn parowych¹⁴.

Dla samego miasta okres od zmian przynale no ci pa stwowej w 1742 r. a po zako nienie wojny siedmioletniej – trzeciej wojny l skiej, okazał si , krótkim etapem wyczekiwania na inwestycje w mie cie. Impulsem było zało enie w 1766 r. zakładu przerabiaj cego skóry, który stał si zacz tkiem pr nego przedsi biorstwa znanego w sto lat pó niej jako garbarnia rodziny Haase¹⁵. Wyroby tego typu wytwórni, jak i produkcja hutnicza znajdowały coraz to wi cej odbiorców. U schyłku pierwszej połowy XIX wieku miasto znajdowało si na szlakach wiod cych z Raciborza do Pszczyny oraz do Gliwic¹⁶. Ten drugi był zapewne efektem zapotrzebowania nowego szlaku pomi dzy o rodkami przemysłu w Rybniku i Gliwicach¹⁷. Ten stan rzeczy prawdopodobnie poszerzał ofert kontaktów zewn trznych, gdy jeszcze w 1746 r. miasto posiadało stałe połączenie pocztowe tylko za pomoc kurierów konnych oraz go ców¹⁸. Niezbyt liczne szlaki, oparte o dawne redniowieczne drogi, nie były ju wystarczaj ce. Stan ten z czasem uległ szybkim zmianom.

Nowy podział administracyjny l ska dokonany u ko ca burzliwej epoki napoleo skiej, dla obszaru okolic Rybnika z pocz tku nie wniósł praktycznie adnych, istotnych zmian. Szybko zdano sobie spraw , jak wielkim problemem stało si nie do ko ca szcz liwe rozplanowanie sieci nowych powiatów. Zale ne bezpo rednio od monarchii dobra rybnickie wchodziły w skład rozległego powiatu raciborskiego¹⁹. Post puje ca industrializacja pocz ła wnosi własne podziały i specyficzne gał zie

przemysłowe. I tak przemysł górniczy i hutniczy zdominował okolice Rybnika, a te galeńzie praktycznie nie zaistniały w życiu gospodarczym Raciborza. Wnikliwa ocena sytuacji podziałła niezwykle szybko na berlińskie gremia rzemieślnicze i dworskie, ponaglone przez władze w Opolu i Wrocławiu. Już w 1817 r. zdecydowano o wydzieleniu nowego powiatu z siedzibą w Rybniku²⁰. Do czasu powstania powiatu, administracyjnie Rybnik nie mógł porównywać się z innymi miastami, ponieważ tylko Królewski Urząd Hutniczy w Paruszowcu i urzędy związane z zarządem dobrami państwa rybnickiego były jedynymi o zasięgu wykraczającym poza ramy miasta²¹.

Opublikowane kilkanaście lat po powstaniu powiatu (1830-1832) dane statystyczne wskazują, że administracja powiatowa zadomowiła się już wtedy w mieście. Powstały urzędy podatkowe: powiatowy i niższe urzędy podległe zwierzchniemu urzędowi w Raciborzu²². Również placówka pocztowa w postaci Urzędu Ekspedycyjnego (był zależny od placówki zwierzchniej w Raciborzu) dowodził, że i w tej dziedzinie miasto poczyniło spełniać nowe funkcje²³. Osadzenie Rybnika w realiach dóbr królewskich wskazywało na znaczny udział obszaru zamkowego w funkcjonowaniu struktur urzędniczych. Obok urzędów zarządzających zasobami leśnymi, budowlanymi, a także kontrolującymi produkcję browarniczą, działał zwierzchni Królewski Urząd Dominialny, z którym powiązany był Królewski Krajowy i Miejski Sąd, od schyłku 1828 r. działający jako Sąd Miejski i Królewski Dominialny Urząd Wymiaru Sprawiedliwości²⁴. Z racji funkcjonowania Domu Inwalidów Wojskowych z terenów miasta powołano do życia Królewski Dominialny Urząd Szpitali Wojskowych²⁵.

Nagromadzenie tak licznych struktur urzędniczych wiązało się z traktowaniem dóbr zamkowych jako obszaru ożywionej gospodarki (wytwórnia papieru, dwa młyny wodne, gorzelnia i browar, leśnicy już na terenie obszaru miejskiego) i centrum dyspozycyjnego całego dóbr rybnickich²⁶.

Funkcjonowanie gospodarcze miasta nadal opierało się, mimo postępujących zmian w zakresie uprzemysłowienia, o rzemiosło i handel lokalny. Około 1830 r. podstawą gospodarczą miasta było sześć kupców, a także 43 kramarzy i drobnych handlowców²⁷. Należy przy tym mieć świadomość, że dawne formy gospodarowania były dość silnie podtrzymywane, co potwierdzają dane z 1822 r. Wynika z nich, że społeczność miejska, to nadal w znacznym procencie właściciele gospodarstw rolnych i drobni rzemieślnicy²⁸. Około roku 1845 stan liczebny aktywnej ekonomicznie grupy mieszkańców uległ znaczącej przemianie. W mieście prym wiodło 15 kupców i już tylko 34 kramarzy i drobnych handlowców²⁹. Dostrzec można na wzmocnienie bogatszej grupy poróżnionych mieszczan Rybnika.

Do końca pierwszej połowy XIX wieku podjęto jeszcze dwa ważne kroki, których konsekwencją będzie rozwój kilku dziedzin życia. Z jednej strony było to powołanie Sądu Powiatowego w roku 1849, na którego siedzibę wybrano opustoszały w czasy zamek – Dom Inwalidów Wojennych³⁰. Z drugiej strony zainicjowano rozwój nowoczesnego szpitalnictwa, zakładając szpital dla robotników kopalni i zakładów hutniczych z całej okolicy³¹. Rozwój tego typu instytucji w sposób nieunikniony prowadził do wykształcenia nowoczesnej inteligencji miejskiej – urzędników sądowych, kadry lekarskiej, z czasem mocno zaangażowanej w różne dziedziny życia społecznego i politycznego.

Społeczność miasta rosła dość szybko. Jeszcze w roku 1830 liczyła nieco ponad 2 tysiące wraz z obwodem zamkowym³². Z kolei w 1845 r. liczba ta wzrosła do blisko 2700 mieszkańców³³. Populacja miejska utrzymywała tendencję wzrostową. W 1855 r. miasto liczyło 3424 mieszkańców i stan ten z niewielkimi wahaniem potwierdza się dla roku 1861³⁴, w którym Rybnik był miastem o niezłej infrastrukturze, sprzyjającej roz-

wojowi liczby mieszkańców. Dowodzi tego wykazy zgonów i urodzin. Zmarło wówczas 69 osób, a urodziło się 99³⁵.

Postępujące skupienie znacznej liczby mieszkańców, począwszy od rzemieślników i handlu, a coraz częściej zatrudnianych jako kadra urzędnicza różnego stopnia, pozwalało na rozwój instytucji propagujących idee oszczędzania i udzielania pomocy, w efekcie czego od roku 1859 rozpoczęła funkcjonowanie Powiatowa Komunalna Kasa Oszczędnościowa³⁶. Jest to jeden z przejawów tworzenia zaplecza pod korzystny wizerunek Rybnika, skłaniający do traktowania go jako miasta z dużym przyszłości.

W drugiej połowie XIX wieku zaczyna się ugruntowywać rosnące bogactwo miasta. Wpływa na to łatwe wprowadzanie w obieg nowych przedsięwzięć, które przynosić zaczęły zyski przyciągając kapitał a przede wszystkim ludzi. Zapewne ich liczba rosła w szybkim tempie. Dla ich obsługi, a także jako miejsce pracy powstawały kolejne obiekty: starostwo, poczta, komunalne kasy i pierwsze banki, budynki szkolne i opiekuńcze³⁷, w tym a także trzy szpitale: Szpital Spółki Brackiej (Knappschaftslazarett) istniejący od 1857 r., Szpital Juliusza (St. Julius-Krankenhaus) działający od 1869 r., oraz Szpital dla Nerwowo Chorych działający od 1886 r.³⁸

Szkolnictwo, choć jeszcze w pierwszej połowie XIX wieku ograniczało się do podstawowego nauczania odrębnego dla katolików, ewangelików i dzieci żydowskich, w drugiej połowie XIX wieku ulegało powolnej rozbudowie. Swoistym *novum* było założenie szkoły dla dziewcząt, która według stanu na rok 1898 działała pod kierunkiem pani Klotz³⁹. Do początków XX wieku rozpoczęły działalność: prywatna szkoła dla chłopców, państwowe gimnazjum męskie oraz szkoła zawodowa⁴⁰. W trzydzieści lat wzniesiono odpowiednie obiekty i stworzono podstawy wykształcenia młodego pokolenia i jego funkcjonowania w społeczeństwie, w jego życiu publicznym oraz zawodowym (kadry urzędnicze i wykwalifikowane służby techniczne dla zakładów przemysłowych). Szybki rozwój edukacji można tłumaczyć znacznym popytem na wiedzę, zapotrzebowaniem nowoczesnego społeczeństwa oraz postępującymi przemianami w mentalności społecznej miasta i jego okolic.

Szkolnictwo to pochodną potężnych zmian w mieście w drugiej połowie XIX w. Wprawdzie to siednieńcy z ponad 4 tysiącami mieszkańców były najwęższym skupiskiem, a dopiero Rybnik z nieco ponad 3500 mieszkańców na drugim miejscu⁴¹, to jednak wiele czynników wskazywało na szybszy rozwój Rybnika.

Symboliczna data 1 października 1856 r., otwierająca kolejowy rozdział w dziejach miasta nie od razu wpłynęła na chociażby szybki wzrost liczby osób przemierzających się do Rybnika za pomocą nowego rodzaju lokomocji. Publikowane sprawozdania statystyczne towarzystw kolejowych dowodzą, że początkowo ruch pasażerski w Rybniku był mniejszy aniżeli w Raciborzu, czy też Mikołowie. Przytoczmy dane za rok 1877⁴². Według nich w Raciborzu przewóz pasażerów wyniósł ponad 337 tysięcy (przyjeżdżających i odjeżdżających), Mikołowie blisko 106 tysięcy, a w Rybniku tylko nieco ponad 63 tysiące. Zupełnie bezkonkurencyjne pozostawały Katowice z ponad pół milionem pasażerów. Jednakże w tym przypadku składało się na to wiele innych czynników (potężne inwestycje, przygraniczny charakter miasta).

Kolej w Rybniku dwadzieścia lat po rozpoczęciu ruchu kolejowego wyraźnie nie była jeszcze nastawiona na przewóz pasażerski, co sugeruje bardziej towarowe oblicze ruchu komunikacyjnego. Ale warto się w tym miejscu zastanowić, czy kolej miała w rzeczywistości bezpośrednio oddziaływanie na miasto? Czy miała wpływ na rozwój i jego zaplanowanie?

Zwróćmy uwagę na położenie dworca kolejowego. Usytuowany na wzniesieniu, wyraźnie dominuje nad siedzimi budynkami. Komunikacja miasta z dworcem odby-

wała się najpierw poprzez jeden, następnie dwa a w końcu trzy cięgi komunikacyjne. Główny, prowadzący do cisłego centrum, a po współczesny Urząd Miasta nosił nazwę Bahnhofstrasse (ul. Dworcowa)⁴³. Zatem oś komunikacji między centrum miasta a dworcem były dzisiejsze ulice Józefa Piłsudskiego oraz Miejska.

Sprzyjało to usytuowaniu obecnej siedziby władz miasta w nowym punkcie miasta – u początku dawnej ulicy Dworcowej. Wzniesienie w 1905 r. nowego budynku poczty w Rybniku dowodziło, że miejsce to jest jak najbardziej dogodne. Gwoli uzupełnienia należy dodać, że dawna placówka pocztowa znajdowała się przy ul. Raciborskiej, co potwierdza dawne znaczenie tego szlaku komunikacyjnego dla okresu przed wprowadzeniem do użytku kolei żelaznych⁴⁴.

Z podobnego założenia jak władze miasta czy też Poczta Pruska wychodził zapewne drukarz Bartels, który kupił kamienicę na obecnej ulicy Zamkowej, gdzie powstała znana później drukarnia (1870 r.)⁴⁵. Z dużym łatwością można było stąd (drukarnia znajdowała się u wylotu ulicy Dworcowej) rozprowadzać drukowane tu prace, korzystając z usług transportowych kolei żelaznych.

Wspomniane instytucje usadowiły się tak, iż z jednej strony miały rynek i przestrzeń dominacji handlu, z drugiej drogę wiodącą ku oknu miasta na wiat, czyli do dworca kolejowego. Położenie dworca z placówką pocztową miało spore znaczenie dla tej ostatniej. W 1876 r. placówka rybnicka miała status Administracji Pocztovej (Post-Verwaltungen) co w połączeniu ze stacją telegraficzną czyniło z tego obiektu ważny punkt w mieście. Poczta rybnicka z czasem uzyskiwała wyższy status w hierarchii placówek poczty. Już na początku XX wieku działał tu Urząd Pocztowy 1 klasy (Postamt 1. Klasse)⁴⁶, któremu, jak już wspomniano, przekazano okazały nowy budynek.

Przestrzeń pomiędzy rynkiem starego miasta, a powstałą stacją kolejową bardzo różnie zagospodarowano. Ta część miasta wyraźnie nabrała nowego znaczenia, bo w pierwszej połowie XIX wieku można ją uznać za jeszcze nie w pełni rozwinięte. Ujęcie gospodarstwa koncentrowało się wzdłuż kanału młyńskiego.

Dawna zabudowa miasta i główne źródło energii – rzeka i kanał młyński stanowiły o dobrobycie miasta. Jeszcze na mapach miasta Rybnika z początku XX wieku dostrzec można charakterystyczne obiekty: obok dawnej XVIII-wiecznej garbarni, później należącej do rodziny Haase, farbiarni Pragera, młyn braci Fuks, młyn zamkowy, browar zamkowy, garbarni Urba czyka i farbiarni Kollara, a także rzemieślnicze⁴⁷. Ich życiodajnym źródłem była rzeka i kanał młyński. Od osi rzeki były odsunięte dwa potężne młyny: Müllera i Mandowskiego⁴⁸, dysponujące nowoczesnymi maszynami i własnymi ujęciami wody.

Na wschód od linii dawnej ulicy Dworcowej ukształtował się trakt znany jako Promenaden Strasse, dziś ulica 3 Maja⁴⁹. Tu przy niej założono miejscę gazowni, jak również zakład gospodarujący ujęciami wody, w tym miejscu obfitymi, z których jak wspomniano czerpały browary.

Nie można w tym miejscu pominąć faktu, iż rejon pomiędzy dzisiejszymi ulicami 3 Maja a granicą wyznaczoną przez rzekę Nacyn stanowił zagłębienie piwnego miasta. Nie wglądając się w szczególności na wspomniane, że lata 1875-1880 należały chyba do szczytowego okresu produkcji piwnej. Działało wówczas pięć browarów (Hermann Müller, Isidor Müller, Parowy Młyn L. Müller oraz małe browary S. Schleier i Siedel & Brauerei Müller). Później zostały siły browary rodziny Mandowsky, Hermann Müller i Schloßbrauerei Rybnik AG⁵⁰.

Przemysłowy obraz miasta w rejonie ul. 3 Maja, wraz z oddaleniem się od centrum ewoluował w kierunku przestrzeni zagospodarowanej na zupełnie inne cele. Bliżej dworca kolejowego usytuowano szpital Juliusza, wznoszony już po uruchomieniu kolei⁵¹, co pozwalałoby sądzić, że nie pozostało to bez wpływu na jego lokalizację.

W jego pobliżu powstał skwer miejski, może najstarsza przestrzeń ukształtowana przez człowieka ze swoim głównym celem dawania schronienia przechodniom. Tu obok gmina izraelicka wykupiła teren na cmentarz w Rybniku⁵². Najbliżej dworca usytuowano monumentalny obiekt starostwa i Powiatowej Kasy Oszczędności oraz komendę garnizonu rybnickiego, gdy według danych z 1876 r. stacjonował tu 1. batalion 1. górnośląskiego regimentu Landwehry nr 22⁵³.

Powysze obiekty związane z funkcjonowaniem struktur administracyjnych powiatu wskazują, że pobliskie połączenie kolejowe pozwalało się szybko przemieszczać w sprawach urzędowych tak różnorodnym służbom administracyjnym, jak i ewentualnym petentom. Wygodne to również było w sprawach militarnych, gdy rybnickie dowództwo wojskowe (Bezirkskommando) miało stać dogodny punkt poboru rekrutów i organizacji rezerwistów oraz ich dalszego ekspediowania do jednostek wojskowych⁵⁴.

Koniec XIX i początki XX wieku obfitowały w znaczne inwestycje – nowe kompleksy budynków szpitala Spółki Brackiej i Szpitala Psychiatrycznego, a także kościół św. Antoniego, które były znacznie oddalone od dworca i linii kolejowej. Jednak i tak jak w przypadku poczty, którą z kolei była ulica Dworcowa, tak i w przypadku kościoła św. Antoniego zaczęła powstawać nowa arteria komunikacyjna. Neogotycki w tym rejonem dworca połączyła nowo zaprojektowana i powoli realizowana ulica, dziś znana jako ul. Kościuszki (ówcześnie Kaiser Wilhelm Straße)⁵⁵. Nowa ulica swymi krańcami opierała się jak o sacrum i profanum – kościół i dworzec. Na odcinku pomiędzy oboma obiektami rozpoczął się proces zabudowywania pustych działek, trwałcy wiele dziesięcioleci. Niewątpliwie nowe gimnazjum publiczne powstało tu przed I wojną światową wzniesiono m. in. ze względu na korzystne położenie⁵⁶. Spoglądając perspektywnie, ulica ta pozwalała dotrzeć do budynku szkolnego młodzieży dojeżdżającej spoza centrum miasta. Jednak nie reprezentacyjny obiekt gimnazjum stanowi element krajobrazu miasta związany bezpośrednio z faktem istnienia tu linii kolejowej.

Tuż za wspomnianą szkołą, niewiele lat wcześniej, wzniesiono kompleks przemysłowy zakładu zwanego ówczesnym Rybniker Hütte – późniejszą Rybnicką Fabryką Maszyn⁵⁷. Dzięki staraniom Karola Strzody począwszy od 1888 r. powstawało nowoczesne przedsiębiorstwo vyrabiające już przed I wojną światową liczne wyroby elazne – odlewy i inne, niezwykle przydatne w przemyśle górniczym a także mające spore wartości dla kaiserowskich Niemiec, stawiających na ekspansywną politykę militarną z aspiracjami kolonialnymi (wyroby przeznaczone dla armii i marynarki wojennej). Możliwość połączenia się z linią kolejową to wyraźny dowód, jak postrzegano budowę huty – jako logistycznie dobrze dopracowane przedsiębiorstwo przemysłowe.

Postępująca zabudowa miasta skoncentrowała się w początkach XX wieku na obszarze pomiędzy starym centrum a linią kolejową i dworcem. Ta stanowiła na pewien czas przestrzeń intensywnej zabudowy przemysłowej i municypalnej. Jak można zauważyć, w sposób kreatywny wykorzystano powyższą przestrzeń. Okres pomiędzy rokiem 1856 a 1918, można uznać za szczególnie dogodny dla rozwoju miasta. Przede wszystkim miasto dostrzegło w kolejności szansę na szybszy rozwój. Owo otwarcie jest niewątpliwie jednym z doniosłych momentów w rozwoju Rybnika, w jego dziejach na przestrzeni ostatnich dwóch stuleci.

Przypisy:

¹ Państwo rybnickie – twór o charakterze rozległego majątku ziemskiego utworzony w pierwszej połowie XVI w. na bazie posiadłości zamku oraz terenów miejskich, pozwalający na pozyskanie dochodów tak dla właściciela państwa jak i skarbcza królewskiego w Pradze. Nie posiadał statusu prawnego to samego państwami stanowymi, gdy wchodził w skład księstwa raciborskiego. Początkowo państwo egzystowało jako zastawa a następnie jako własność prywatna (od 1607 r.).

² Działania hrabiów Wągierskich w mieście miały wyrządzić wiele szkód, które podcinały rozwój gospodarczy miasta. Z przerwami stan ten trwał ponad pół wieku. Zob.: F. Idzikowski, *Geschichte der Stadt und ehemaligen Herrschaft Rybnik in Oberschlesien*, Breslau 1861, s. 120-143.

³ Tamże, s. 120–150.

⁴ Tamże.

⁵ Tamże, s. 147; U. Zgorzelska, *W czasach nowożytnych*, [w:] *Rybnik. Zarys dziejów miasta od czasów najdawniejszych do 1980 roku*, red. J. Walczak, Katowice 1986, s. 83.

⁶ F. Idzikowski, dz. cyt., s. 147.

⁷ *Krótki opis Rybnika wraz z rycinami*, „Breslauerische Erzähler”, R. 3, nr 5, 30 stycznia 1802.

⁸ B. Kloch, *Rola Rybnika jako ośrodka parafialnego, administracyjnego i gospodarczego w redniowieczu (przyczynek do badań nad miastami górnośląskimi)*, [w:] *Etnografia jako przedmiot zainteresowania muzealnictwa polskiego*, red. G. Grabowska, A. Starwarz, Warszawa-Rybnik 2002, s. 39-46.

⁹ P. Krawczyk, *Plany i widoki Rybnika do 1945 roku*, praca magisterska w zbiorach Muzeum w Rybniku, sygn. MRy/ADH/1488 s. 59-60. Por. również materiał ilustracyjny do artykułu P. Greinera i M. Mączki w niniejszym tomie.

¹⁰ B. Kloch, *Rybnik w redniowieczu. Z dziejów miasta i okolic do pierwszej połowy XIV wieku*, Rybnik 2002, s. 129-130.

¹¹ A. Mrowiec, *Początki hutnictwa w Rybnickiem*, [w:] *Huta „Silesia” 1753-1978*, red. H. Rechowicz, Katowice 1977, s. 16-17.

¹² A. Barciak, *Klasztor cystersów w Rudach. Zarys dziejów* [w:] *Opactwo cysterskie w Rudach na Górnym Śląsku*, red. L. Kajzer, Katowice 2001, s. 34-35.

¹³ F. Idzikowski, dz. cyt., s. 150.

¹⁴ Początki eksploatacji złota w górnym Śląsku schyłku XVIII wieku: por. M.Z. Smółka, *Dzieje Kopalni „Ignacy” („Hoym”) 1792-2001*, Katowice 2001, s. 33.

¹⁵ *Lederfabrik F. Hasse 1766-1916*, opr. E. Zieviel, Berlin (b.d.w.), s. 11.

¹⁶ A. Hornig, *Komunikacja na Górnym Śląsku*, „Górnośląskie Prace i Materiały Geograficzne” 2, Katowice 1963, s. 37, plan nr 7.

¹⁷ R. Wytyczak, *Śląsk w dawnej kartografii*, Wrocław 1998, s. 126-127.

¹⁸ A. Hornig, dz. cyt., s. 36 (tab. 6).

¹⁹ Podzielono Śląsk na cztery okręgi rządowe tzw. rejencje. Górnośląska rejencja liczyła 14 powiatów (w 1816 r.), por.: B. Reiner, *Polityczno-administracyjne podziały Górnośląska w XIX i XX wieku*, „Studia Śląskie”, t. XXI, 1972, s. 44-45.

²⁰ W. Dziewulski, *Dzieje Górnośląska w latach 1816-1847*, [w:] *Dzieje Górnośląska w latach 1816-1947*, red. F. Hawranek, Opole 1981, s. 43; B. Reiner, dz. cyt., s. 45.

²¹ *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dörfer, Flecken, Stadt und anderen Orte der königl. Preuss. Provinz Schlesien, mit Einschluss des ganzen jetzt zur Provinz gehörenden Markgrafthum Ober- und der Grafschaft Glatz, nebst beigefügter Nachweisung von der Eintheilung des Landes nach den verschiedenen Zweigen der Civil-Verwaltung mit drei besondern Tabellen*, opr. J. G. Knie, Breslau 1830, s. 1010.

²² Tamże.

²³ Tamże.

²⁴ Tamże.

²⁵ *Kurze geographische Beschreibung von Preussisch-Schlesien, der Grafschaft Glatz und der gesammten Provinz Preussisch-Schlesien*, opr. J. G. Knie, Bd. 2, Breslau 1832, s. 296.

²⁶ Tamże; *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dörfer, Flecken,*

Stadt und anderen Orte der königl. Preuss. Provinz Schlesien, nebst beigefugter Nachweisung von der Eintheilung des Landes nach den Bezirken der drei königlichen Regierungen, den darin enthaltenen Fürstenthümern und Kreisen, mit Angabe des Flächeninhaltes, der mittlern Erhebung über die Meeresfläche, der Bewohner, Gebäude, des Viehstandes, opr. J. G. Knie, Breslau 1845, s. 914.

27 *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dorfer, Flecken, Stadt und anderen Orte der königl. Preuss...* (1830), s. 1010.

28 *Neueste geographisch-statistisch-technisch-topographische Beschreibung des Preussischen Schlesiens*, opr. J. Görlitz, Glogau 1822, s. 231.

29 *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dorfer, Flecken, Stadt und anderen Orte der königl. Preuss...* (1845), s. 914.

30 *Topographisches Handbuch von Oberschlesien*, 2. Teil., [w:] „Beiträge zur Geschichte und Landeskunde Oberschlesiens”, opr. F. Triest, Bd. 1, opr. Josef J. Menzel, Sigmaringen 1984, s. 745

31 *Dzieje miasta Rybnika i dawniejszego państwa rybnickiego na Górnym Śląsku na podstawie wydanej w 1861 r. Kroniki Franciszka Idzikowskiego. Nowo wydanej w języku polskim i niemieckim z dodatkami przez Artura Trunkhardt’a*, Rybnik (b. d. w.), s. 151.

32 *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dorfer, Flecken, Stadt und anderen Orte der königl. Preuss...* (1830), s. 1010-1011.

33 *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht aller Dorfer, Flecken, Stadt und anderen Orte der königl. Preuss...* (1845), s. 913-914.

34 *Topographisches Handbuch von Oberschlesien...*, s. 736.

35 Tamże, s. 743.

36 Tamże, s. 745.

37 Por.: B. Kloch, *Uwagi o współczesnym znaczeniu zabytkowej substancji architektonicznej miasta Rybnika*, [w:] *To samo społeczno-kulturowe miasta postindustrialnego w Europie środkowej*, red. B. Kloch, A. Stawarz, Rybnik-Warszawa 2005, s. 161-179.

38 R. Jokiel, *Rybnik 1740 bis 1945. Der Übergang zu Preußen, die Entwicklung des Landkreises und der Großindustrie*, [w:] *Chronik von Rybnik O/S*, praca zbiorowa, (b. d. i m. w.), s. 67-68.

39 *Handbuch für die Provinz Schlesien*, Breslau 1898, s. 108.

40 *Dzieje miasta Rybnika i dawniejszego państwa rybnickiego na Górnym Śląsku...*, s. 148; A. Dudek, *Das Schulwesen im Kreise Rybnik*, [w:] *Chronik...*, s. 112; Z. Bińczak, J. Hebliński, *Rybnicka Fabryka Maszyn 1889-1993*, Rybnik 1993, s. 210.

41 Według danych na 1 grudnia 1875 r. w mieście mieszkało 4 043 mieszkańców a w Rybniku 3 664. Zob.: *Handbuch für die Provinz Schlesien (1875)*, Breslau 1876, s. 163.

42 *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1876*, Breslau 1877, s. 38.

43 *Situations Plan eines Teiles der Stadtgemeinde Rybnik*, (1:1000), 1904, Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Raciborzu (dalej cyt.: AP Rac.), Zespół Akt Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Rybniku (dalej cyt.: MPGK Ryb.), sygn. 313.

44 Na planie miasta z roku 1887 dostrzec można budynek pocztowy u wylotu ulicy raciborskiej z rynku miejskiego, Plan miasta Rybnika z 1887 roku, Muz. Ryb., DHKR. sygn. MRy/ADH/1688.

45 E. Długajczyk, *Oblicze polityczne i własnościowe prasy polskiej w województwie śląskim 1922-1939*, Katowice 1990, s. 64.

46 *Oberschlesisches Adress-Handbuch*, Kattowitz 1903, s. 165.

47 AP Rac., MPGK Ryb. sygn. 313.

48 Tamże.

49 Tamże.

50 Źródło: <http://www.schlesien-bonn.de/produkte/brauereiverzor.htm>

51 *Handbuch des Vereins der Schlesischen Malteser-Ritter*, Breslau 1908, s. XVIII-XIX.

52 Cmentarz żydowski istniał już w roku 1860 i jest widoczny na planie miasta wydanym w 1861 roku jako załącznik do opracowania dziejów miasta Rybnika: F. Idzikowski, dz. cyt.

53 *Handbuch für die Provinz...*, s. 33.

54 *Oberschlesisches Adress-Handbuch (1903)*..., s. 165

55 A. Dudek, dz. cyt., s. 112.

56 Tam e.

57 Z. Bi czak, J. Hebli ski, dz. cyt., s. 11-16.

Andrzej Adamczyk*

Budowa tunelu kolejowego w Rydułtowach

Wiek XIX to okres burzliwego rozwoju transportu kolejowego. Pierwsza linia kolejowa użytku publicznego powstała w Anglii w 1825 r. Już w 1835 r. uruchomiono sześciokilometrowy odcinek kolei na terenie Niemiec w Bawarii. W 1842 r. ruszył pierwszy pociąg na ląd, na 27. kilometrowym odcinku z Wrocławia do Oławy. Po roku linia przedłużyła się do Opola. W 1844 r. rozpoczęto budowę trasy z Opola przez Kołobrzeg, a właściwie przez Leśnica po drugiej stronie Odry do wiosk Kłodzka (stacja nosiła nazwę Cosel) do Gliwic. Ukończono ją pod koniec 1845 r., a w następnym roku kolej przez wiatraków i Katowice dotarła do Mysłowic.

Już od początku tych prac, przedsięwzięcia obywatela Raciborza starali się przekonać budowniczych tej linii – Towarzystwo Kolei Górnośląskiej *Oberschlesische Eisenbahn A.G.* o poprowadzeniu odgałęzienia z Kłodzka przez Racibórz do Oderberg (obecnie Bohumin). Jednak nie spotkało się to z zainteresowaniem tego przedsięwzięcia. Dlatego w 1841 r. utworzono komitet towarzystwa budowy kolei Kołobrzeg – Bohumin *Komitee der Cosel – Oderberger Eisenbahngesellschaft*. Na jego czele stanęli między innymi: ksiądz Feliks Lichnowski z Krzyżanowic – jako prezydent, Wiktor von Hohenlohe Waldenburg Schillingsfürst – tytułarny ksiądz raciborski, burmistrz Raciborza Schwarz i starosta raciborski Wichura. Zebranie odpowiedniego kapitału trwało dość długo. Dopiero uzyskanie poparcia króla Fryderyka Wilhelma IV pozwoliło na rozpoczęcie działalności. Na cześć króla, towarzystwo zmieniło nazwę na Kolej Wilhelma Spółka Akcyjna *Wilhelmsbahn A.G.* i otrzymało koncesję 10 maja 1844 r. Od tej pory energicznie ruszyły prace przy budowie linii. Prowadzono je równocześnie w kilku miejscach. Do Raciborza kolej dotarła 1 stycznia 1846 r., a 1 maja 1847 r. do Annaberg (Chałupki). Po zbudowaniu mostu na Odrze, co nastąpiło 1 września 1848 r. kolej dotarła do Bohumina. Do tej miejscowości docierała austriacka kolej cesarska *Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*, co pozwoliło na kierowanie transportu eksportu do tego kraju.

1. Budowa odcinka Nędza – Czernica.

W rejonie Rybnika na przełomie XVIII i XIX wieku powstały pierwsze kopalnie węgla. W kolejnych latach przybierały nowe, w połowie XIX wieku liczba ich wzrosła do ośmiu. Były to kopalnie małe, z niewielkim wydobyciem. Ich rozwój hamował ograniczony rynek zbytu, szczególnie w najbliższych miastach i dworach ziemskich, gdy stan dróg nie pozwalał na dalszy transport węgla. Nawet warunki atmosferyczne

* Autor jest badaczem regionalnym, specjalizuje się w historii górnictwa węgla w powiecie rybnickim.

decydowały o wielko ci wydobywania. Mo na si o tym dowiedzie ze sprawozda kopal za 1847 rok: „Charlotte” – zbyt w gla był mały na skutek bardzo mokrego roku; „Hoym” – nieustannie deszczowa pogoda uczyniła drogi nieprzejezdne, co zmniejszyło zbyt w porównaniu z wcze niejszymi latami.

Sytuacj tych kopal mógł poprawi sprawny transport, który w tym okresie mogła zapewni jedynie kolej. O to zabiegał prof. dr Karol Kuh z Wojnowic – wła ciciel najwi kszej w rejonie kopalni „Charlotte” w Czernicy, równocze nie udziałowiec spółki *Wilhelmsbahn*. Nawet wyst pił z projektem zbudowania odnogi kolei do tych kopal .

Po przeprowadzeniu znacznych korekt, projekt został zatwierdzony przez spółk i 9 sierpnia 1853 r. ruszyła budowa nowej linii. Prowadziła od stacji N dza na wschód do Czernicy i Rydułtów. Pod koniec 1854 r. linia dotarła do Czernicy w s siedztwo szybu „Erbreich” kopalni „Charlotte”. Oficjalne otwarcie odcinka N dza – Czernica nast - piło 1 stycznia 1855 r. Przy ko cu trasy postawiono budynek stacyjny oraz zało ono bocznic kopalnian , z której korzystał równie s siedni gipsolom. Wła ciciel kopalni Karol Kuh osi gn ł swój cel – jego zakład otrzymał poł czenie „ze wiatem”.

2. Budowa tunelu.

Dalsz drog zagrażało wzniesienie, przez które musiano przebi tunel. Prace ziemne przy jego budowie rozpocz to ju pod koniec 1854 r. Dla usprawnienia pracy i mo liwo ci budowy dalszej trasy, poprowadzono przez wzgórze robocz lini obejciow . Tunel miał konstrukcj murowan . Jego przekrój i grubo murów były zróżnicowane. ciany boczne stawiano z ciosów piaskowca wyłożonych od rodka płytami granitowymi. Ich grubo w miejscu poł czenia ze sklepieniem wynosiła 1,1 – 1,4 m i rozszerzała si w kierunku fundamentów. Piaskowiec pozyskiwano z kamieniołomu znajduj cego si przy wschodnim ko cu trasy obejciowej. Sklepienie wykonano z cegły klinkierowej, jego grubo wzałe no ci od ci nienia górotworu wynosiła 0,7 – 1 m. Cegł klinkierow produkowano w zało onych na miejscu cegielniach. W samym tylko 1855 r. wypalono jej około 7 milionów. Wysoko wewn trzna tunelu, mierzona od poziomu torowiska wynosiła 7,1 – 7,5 m, a szeroko od 8,5 do 8,7 m. Był on przystosowany do przeprowadzenia linii dwutorowej.

Początkowo prace prowadzono metod odkrywkw . W wykopach murowano ciany boczne i sklepienie tunelu, a następnie zasypywano. Tym sposobem wykonano około 200 m. Reszt , ponad 500 m prowadzono metod górnicz . Dr enie wyrobiska o tak znacznych rozmiarach nie było spraw prost , ale znano ju wtedy ró - ne metody prowadzenia takich prac. Przy budowie tego tunelu zastosowano system zwany niemieckim. Polegał on na tym e robot rozpoczynano od dr enia dwóch sztolni (wyrobisk korytarzowych), usytuowanych w miejscach gdzie miano postawi ciany tunelu. Długo sztolni, zale nie od ci nienia górotworu mie ciła si w granicach od 6 do 9 m. Sztolnie zabezpieczano obudow drewnian . Po ich uko czeniu, murowano cian boczne tunelu. Na gotowym murze i cz ciowo na drewnianej obudowie dr onono nast pnie sztolni . Równocze nie prowadzono dalszy post p sztolni dolnej. Prace te wykonywano, jak ju wspomniano, po obu stronach tunelu. Gdy roboty murarskie dobiegały ko ca, przyst powano do dr enia sztolni stropowej, któr z kolei poszerzano a do odkrycia całego stropu tunelu. Tymczasowa obudowa drewniana opierała si głównie na nienaruszonym rdzeniu. Po wymurowaniu sklepienia przyst powano do usuwania rdzenia. Prace były tak zorganizowane, e wszystkie etapy budowy, a było ich osiem, prowadzono z wyprzedzeniem i równocze nie pracowano na wszystkich odcinkach.

W pierwszej fazie drążenie przebiegało bez specjalnych zakłóceń. Przebijano się przez ropy gipsowe, piasek i gips. Następnie natrafiono na tzw. „kurzawkę”. Był to drobny piasek zmieszany z wodą o konsystencji szlamu. Kilka razy zdarzyło się, że ciśnienie mas skalnych powodowało nagłe wyrzucenie rdzenia. Oparta na nim drewniana obudowa ulegała zniszczeniu powodując zawalenie sklepienia. W związku z trudnościami, które występowały przy budowie, w 1856 r. sprowadzono z Austrii młodego, zdolnego inżyniera Franza Rziha (po czesku Ržiha), uznanego eksperta od budowy tuneli.

Urodził się on 18 marca 1831 r. w miejscowości Lipová w północnych Czechach. W roku 1851 ukończył politechnikę w Pradze. Po studiach praktykował przy budowie kolei i wyróżnił się przy drążeniu trudnych tuneli (na liniach *Karstbahn* i *Semmeringbahn* w Alpach Wysokich). Następnie budował koleje w Prusach, Brunszwiku i Austrii. Za zasługi przy budowie kolei otrzymał tytuł szlachecki. Odtąd nazywał się Franz Ritter von Rziha. W 1878 r. został profesorem budownictwa kolejowego i tunelowego w Wyższej Szkole Technicznej w Wiedniu. Zmarł 22 czerwca 1897 r., pochowany został na cmentarzu w Semmering (Dolna Austria).

On to zastosował inny metodę budowy, zwaną austriacką. W tunelu rydułtowskim pierwszy raz użyto tej metody na terenie państwa pruskiego. Polegała ona na tym, że otwierano cały przekrój tunelu i po jego omurowaniu, przystępowano do drążenia następnego odcinka. Kolejną pracą przy tej metodzie przedstawiała się następująco. Rozpoczynano od drążenia w środku przekroju tunelu sztolni kierunkowej spodniej (dolnej). Następnie u szczytu tunelu wykonywano sztolnię roboczą stropową. Te dwie sztolnie łączono szybkami dla opuszczania urobku. Sztolnię stropową poszerzano zgodnie z profilem tunelu. Następnie wybierano warstwy skały zalegającej ponad stropem sztolni spodniej. Z kolei wykonywano silną obudowę sztolni spodniej, tak zwaną podwaliną, na której opierała się cała reszta obudowy podtrzymującej strop. Wtedy można było rozpocząć wybieranie skały po bokach sztolni. Po oczyszczeniu całego przekroju wyrobiska, podejmowano roboty murarskie. Zaczynano je od założenia sklepienia spodniego, następnie stawiano ciany i strop. Metoda ta wymagała dużego ilości drewna do obudowy tymczasowej. Cały przekrój wyrobiska musiał być wypełniony gęstą siecią coraz dłuższych stojaków, gdy prace posuwały się z góry na dół. Jak już wspomniano, rodkowa czarna tunelu wymagała dodatkowej bardzo silnej obudowy, na której wspierały się stropnice zabezpieczające wyrobisko, musiała zapewnić przestrzeń na odstaw urobku a także dostaw materiałów do budowy. W rydułtowskim tunelu dodatkowo musiano uszczelnić przodek i spód, gdy w niektórych miejscach kurzawka była tak płynna, że nie można jej było ładować łopatami lecz wiadrami, a gdy spadła lampa na spód gto zanurzała się jak w wodzie. Tak brzmiała relacja budowniczego tunelu inżyniera Franza Rziha.

Nieprzewidziane trudnościami przy budowie opóźniły ukończenie tunelu. By wywiżyć się z umowy koncesyjnej, 1 października 1856 r. oddano do ruchu odcinek z Czernicy, przez Rydułtowy i Rybnik do Orzesza. Pociągi z Czernicy do Rydułtów omijały niedokończony tunel odcinkiem kolei tymczasowej *Interimsbahn*. Była to przystosowana do regularnej eksploatacji dawna trasa obwodowa. Ruch na tym odcinku był kłopotliwy, gdyż do pokonania wzniesienia potrzebne były dwie lokomotywy. Również przed ukończeniem tunelu, 29 grudnia dotarło do Mikołowa.

Ostatecznie tunel oddano do ruchu na początku stycznia 1857 r. Było to, jak na

owe czasy wielkie osi gni cie techniczne. Długo tunelu wynosiła 727 m, przebiegał na głą boko ci 28 m pod najwy szym punktem wzniesienia.

Z takim trudem budowany tunel nie wytrzymał nacisku zawadzonego górotworu. Po zaledwie pi ciu miesi cach eksploatacji doszło do katastrofy. W przeci gu krótkiego czasu, mi dzy 3 a 10 maja 1857 r. nast piło zgniecenie tunelu na długo ci około 100 m. W niektórych miejscach fundamenty cian bocznych przesun ły si do ródka o dwa metry. Nast piło równie wypi trzenie sp gu. Tylko szybka interwencja górników z s siednich kopal , którzy zabezpieczyli tunel obudow drewnian , uratowała go od całkowitego zawalenia.

Katastrofa ta zaci yła na kondycji finansowej spółki, która stan ła na skraju bankructwa. Jednak interwencja pa stwa i pomoc finansowa górnictwa pozwoliły na odbudow tunelu. Zadanie powierzono temu samemu in ynierowi, który prowadził budow . By utrzyma ruch na linii, ponownie udost pniono odcinek kolei tymczasowej. Odbudow rozpoc to od zało enia sklepienia dolnego, które zapobiegło dalszemu schodzeniu si cian bocznych. Nast pnie pop kane ciany wzmocniono poprzez dodatkowy mur od wewn trz oraz zało enie nowego sklepienia. W miejscach w których zniszczenia były najwi ksze, likwidowano stare omurowanie zast puj cje nowym. Na skutek tak przeprowadzonej odbudowy, tunel miał zmniejszony przekrój i nadawał si do zało enia jednego toru. Tunel był gotowy 20 grudnia 1858 r.

Tego samego dnia oddano do ruchu odcinek Mikołów – Idaweiche (Katowice Ligota). Stacja ta ju od 1852 r. miała poł czenie z Katowicami. Z tym dniem linia kolejowa Racibórz – N dza – Katowice została uko czona.

Literatura

- Baron J. i in., *125 lat kolei elaznych 1856-1981*, Rybnik 1981.
 Baron J. i zespól, *Rybnicka kolej wczoraj i dzi* , Rybnik 1986.
 Bufo S., *Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen*, Darmstadt 1974.
 Brawa ski R. i in., *Naprawa metod górnich tunelu kolejowego w Rydułtowach na linii Katowice-Ligota – N dza*, „Przeł d Górniczy”, nr 3/1991.
 Gergowicz Z., *Tunele kolejowe i drogowe*, Wrocław 1958.
 Kornaczewski R., *Jahrbuch für den Oberschlesischen Industriebezirk*, Katowice 1902.
 Matuszczyk-Kotulska A., *Rydułtowy. Zarys dziejów*, Rydułtowy 1997.
 Preidl W., *Tunel w Rydułtowach – najstarszy tunel kolejowy w Polsce*, „Budownictwo Górnicze i Tunelowe”, nr 3/2005.
 Soida K., *Dzieje katowickiego okr gu kolejowego*, Katowice 1997.

ródła

- Archiwum Pa stwowe we Wrocławiu, zesp. 157/II(OBB), sygn. 1196.
 Archiwum Pa stwowe w Katowicach, zesp. OBB II, sygn. 254.
Jahres-Bericht über die Betriebs-Verwaltung der Wilhelms-Bahn im Jahre 1857, Racibórz 1858.
 Mapy i materiały własne autora.

Dawid Keller*

Linie Towarzystwa Kolei Wilhelma w latach 1870-1884 w świetle rocznych sprawozdań statystycznych Towarzystwa Kolei Górnośląskiej

W latach 50. XIX wieku, dzięki inwestycjom poczynionym przez Towarzystwo Kolei Wilhelma (dalej: WB), północna część powiatu rybnickiego uzyskała połączenie kolejowe ze stolicą powiatu jak również z innymi miastami w Niemczech i w Europie. Trudno było jednak Towarzystwu napotkać przy budowie tunelu w rejonie Rydułtów, które przedstawił A. Adamczyk, przyczyniły się do stopniowej utraty samodzielności tej spółki. Utworzenie w 1857 r. w Raciborzu Królewskiej Dyrekcji Kolei Wilhelma stało się pierwszym znakiem uzyskanych państwowych gwarancji finansowych dla kolei. To jednak nie uratowało jej samodzielnego bytu. Była ona zbyt słaba i zbyt mała by przetrwać na coraz trudniejszym rynku. Należy pamiętać, że WB operowała jedynie na trzech odcinkach linii, będących dodatkowo w dużym stopniu zależnych od sąsiednich linii należących (na terenie Śląska) do Towarzystwa Kolei Górnośląskiej (dalej: OSE). Przejście WB przez OSE (będące już od 1857 r. pod zarządem państwowym poprzez Królewską Dyrekcję Kolei Górnośląskiej) w roku 1870 jest zatem terminem *ante quem*. Czternaście lat później nastąpiło całkowite upaństwowienie OSE i jest to zatem termin *post quem*. Należy w tym miejscu zauważyć, iż zagadnienie nacjonalizacji kolei jest niezmiernie interesujące i posiada bogatą literaturę. W tym miejscu należy jedynie wskazać na najważniejsze czynniki warunkujące ten proces. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na postępujący spadek dochodów płynących z eksploatacji linii kolejowych. Za tym szedł również spadek zainteresowania nowymi koncesjami (ze względu na ograniczone środki inwestycyjne). Jednocześnie, co można zauważyć na przykładzie OSE, towarzystwa narzucały swoim kontrahentom wysokie taryfy przewozowe i były zainteresowane wyłącznie swoimi zyskami. W tym samym czasie państwo zaczęło coraz mocniej dostrzegać znaczenie kolei (m.in. po doświadczeniach wojen 1866 i 1870/1871 r.). Ponadto dostrzeżono możliwość korzyści płynących z ujednoczenia stosowanego taboru czy też bezpieczeństwa ruchu pociągów¹.

W artykule zdecydowanie najwięcej uwagi poświęcono linii kolejowej z Nędzy do Katowic, ze względu na przypadający w 2006 r. jubileusz 150-lecia jej istnienia. Artykuł niniejszy może stanowić uzupełnienie monografii historycznej *Kolej z Katowic do Raciborza*, gdzie okresowi temu poświęcono niewiele miejsca. Źródło dla artykułu stanowiły niemal wyłącznie roczne sprawozdania statystyczne Towarzystwa Kolei Górnośląskiej².

* Autor jest pracownikiem Działu Historii i Kultury Regionu Muzeum w Rybniku. Zajmuje się historią kolei na Górnym Śląsku.

Rok 1869 był ostatnim rokiem istnienia Towarzystwa Kolei Wilhelma. Na podstawie porozumienia opublikowanego w Dzienniku Urzędowym³ majątek kolei przejął Towarzystwo Kolei Górnośląskiej. Dla właściwego przebiegu przebudowania kolejnych linii, należało sporządzić swoisty bilans otwarcia.

W dniu 1 stycznia 1870 r. OSE dysponowało następującymi odcinkami linii należącymi wcześniej do WB: Kędzierzyn – Bohumin, Racibórz – Głubczyce, Nędza – Katowice Ligota (ówcześnie Idaweiche), Katowice Ligota – Katowice Murcki (ówcześnie Emmanuelwesen), Orzesze Janów (ówcześnie Friedrichsgrube) – Kopalnia Waleśka oraz odcinkiem prowadzonym do Kanału Kłodnickiego⁵. Ruch na nich był prowadzony przez 33 parowozy różnych producentów. Dawna WB (choć takie określenie pojawia się w materiale źródłowym dopiero w 1880 r.) dysponowała również 33 wagonami pasażerskimi, 15 bagażowymi, 214 towarowymi zamkniętymi oraz 863 towarowymi otwartymi (głównie w glarkami). We wspomnianych wagonach pasażerskich dysponowała 58 miejscami w klasie I, 216 w klasie II, 920 w klasie III i 492 w klasie IV⁶. Należy w tym miejscu zauważyć, że liczby te w kolejnych latach nie ulegały większym zmianom (za kierowane do kasacji wagony zawsze dokonywano zakupu nowych). Na wspomnianych liniach znajdowało się (odpowiednio): 54 telegrafy optyczne, 39, 81, 8 i 7 telegrafów. Ponadto dla celów telekomunikacyjnych na dawnych liniach WB znajdowało się 10 aparatów systemu Kramera, 11 aparatów systemu Siemens oraz 46 aparatów Morse’a⁷. W Raciborzu znajdowały się warsztaty naprawcze (poprzednik nieistniejącego już Kolzam-u)⁸. Pod koniec 1870 r. (choć aktualność tych danych rozciąga się również na okres wcześniejszy na tych liniach znajdowały się wymienione w tabeli 1 stacje, przystanki osobowe, bocznice i ładownie⁹).

W ostatnim roku samodzielnego istnienia (1869) WB przewiozło 472 407 pasażerów, z czego najwięcej bo 300 280 osób w klasie IV – najtańszej¹⁰. Zdecydowanie większą kursującymi pociągami stanowiły pociągi towarowe, głównie w relacjach pomiędzy stacjami w pobliżu kopalni, a Nędzą czy Katowicami, gdzie zestawiano składki w stronę centrum Niemiec. Należy zauważyć, iż na linii „główniej” (mowa tu o posiadającej duże znaczenie tranzytowe linii z Kędzierzyna do Bohumina) kursowały również pociągi pospieszne i „kuriery”. Pozostałe kursy obsługiwane były pociągami mieszanymi. Dopiero w 1870 r. uruchomiono pierwszy pociąg pasażerski w relacji Głubczyce – Katowice – Głubczyce.

Wspomniane wcześniej parowozy stanowiły konglomerat różnych typów, producentów i dostaw. Nie sposób wskazać wiodącego producenta, choć może na uwagę zasługuje, że w latach 50. najwęższym dostawcą był Borsig a wcześniej i później Wohlert. Kolekcję uzupełniały zakupione pod koniec lat 60. parowozy Sigla oraz dwa (z przełomu lat 50. i 60. XIX wieku) stanowiące warsztatowe (!) przeróbki fabrycznych parowozów Wohlerta. Istotną zmianą nie ulegał w tym czasie w analizowanym okresie. Należy jedynie wspomnieć o kasacjach 6 parowozów w latach 1871, 1873, 1876, 1878, 1879 (z tego jeden został „kotłem stałym” na dworcu we Wrocławiu) oraz o zakupie w 1871 r. w *Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft vorm. L. Schwartzkopff* dwóch parowozów o numerach fabrycznych 217 i 218¹¹. Do roku 1880 zachowano (bardzo) jedynie wykorzystywano w celach sprawozdawczych, choć ta wersja jest mniej prawdopodobna) dotychczasowe oznaczenie cyfrowe WB. Wtedy jednak, w związku z wchłonięciem WB przez OSE dokonano przenieumerowania wszystkich parowozów należących do dotychczasowych niezależnych spółek. Niestety sposób jego dokonania zapisany w sprawozdaniach statystycznych uniemożliwia identyfikację dalszych losów poszczególnych parowozów WB (w tabeli nie podano numerów fabrycznych, jeden numer był przydzielony kilku parowozom)¹².

Tabela 1. Wykaz punktów handlowych dawnego Towarzystwa Kolei Wilhelma na koniec 1870 r.

Odcinek linii kolejowej (nazwa obowiązuje w roku 1870)	Stacje	Przystanki	Ładownie	Bocznice	Inne
Kosel – Oderberg	Kosel; Hammer; Nendza;	Birawa; Tworkau		Hoffnungshütte; Wiktorgrube; Zuckerfabrik;	Punkt zerowy Koseler Chaussee
Ratibor – Leobschutz	Ratibor; Woinowitz; Peterwitz;	Stollmütz; Wernersdorf;			Punkt zerowy Sandstrasse
Nendza – Idahütte	Czernitz; Rybnik; Friedrichsgrube; Orzesche; Nikolai;	Czerwionka; Bradegrube; Idaweiche;		Charlottengrube; Leogrube; Hoymgrube; Beatensglückgrube; Paruschowitzer Walzwerk; Mariengrube; Marienhütte; Bradegrube (Augustens-Freude), Burghardgrube (St. Adalbert Schacht), Bradegrube (Vinentschacht), Napoleongrube, Mokrauer Kalkofen, Mokraugrube;	Punkt zerowy Wiktorgrube
Idahütte – Emanuelwesen	Idahütte [?]	Idaweiche	Ochojetzweiche; Emanuelwesen	Ochojetzer Kalkofen	
Friedrichsgrube – Waleskagrube	Friedrichsgrube		Gott mit uns Grube		

We władzach pozbawionej samodzielności Kolei Wilhelma zasiadali (do roku 1880, choć rok wcześniej skład tej Rady ograniczono do trzech osób): radca Klapper, ksiądz Raciborski oraz G. Friedländer – jako członkowie oraz von Wiese (dyrektor generalny) i Tarlau (kupiec) – jako zastępcy¹³. W organizacji Towarzystwa Kolei Górnośląskiej wzięli udział wszyscy od 1873 r. zmiany. Utworzono bowiem (jako jednostki wykonawcze) Królewskie Komisje Kolei Elaznej: 1 stycznia 1873 r. w Głogowie, 15 lipca 1873 r. w Katowicach, 1 sierpnia 1873 r. w Poznaniu, 1 września 1873 r. w Raciborzu, 1 września 1874 r. we Wrocławiu oraz 1 sierpnia 1876 r. w Żabkowicach i Łaskach¹⁴ (przeniesiona od 1 lipca 1877 r. do Nysy¹⁵). Komisje te począwszy od 1 kwietnia 1880 r. zastąpił Urząd Ruchu¹⁶. W sprawie kwestii organizacyjnych należało jeszcze zauważyć emisję 28 marca 1870 r. 5 % obligacji o wartości 18,9 mln marek przeznaczonych prawdopodobnie na cele inwestycyjne kolei OSE¹⁷.

Omawiany okres nie przeszedł do historii jako czas wielkich inwestycji na miarę budowy tunelu, czy tej samej linii kolejowej z Nysy do Huty Ida. Zdecydowana większość podejmowanych przez OSE prac na sieci dawnego WB miała charakter roz-

budowy układu torowego, wydlu enia, poszerzenia ramp, poprawy komfortu podró nych (monta zegarów peronowych w Raciborzu, Katowicach Ligocie, Rybniku; budowa ust pów) oraz warunków ycia pracowników kolei (liczne przebudowy budynków na mieszkania, pomieszczenia noclegowe na przykład na dworcu w N dzy), rozbudowy instalacji wodoci gowych, obrotnic, warsztatów w Raciborzu. W ród jedynych znacz cych inwestycji nale y wymieni budow drugiego toru szlakowego pomi dzy N dz a Krzy anowicami, prowadzon w latach 1871-1877¹⁸, niemal calkowit przebudow samej stacji w N dzy (rozmach tych prac widoczny jest w kolejnych sprawozdaniach, gdzie podkre la si dzialania na tej stacji), oraz budow (ju w ramach samej OSE) linii kolejowej z Rybnika do Chałupek (oddana do u ytku w roku 1882)¹⁹. Nale y jednak zauwa y , i oddanie pierwszego odcinka do Wodzisławia zwi zane było jedynie z funkcjonowaniem stacji ko cowych²⁰?

W ród prowadzonych modyfikacji w układzie stacji wymieni jeszcze nale y otwarcie dla ruchu pasa erskiego w roku 1875 przystanku w Suminie²¹; od dnia 1 lipca 1879 r. przystanku Mokrau (dzisiaj Łaziska Górne)²², podniesienie (czyli rozbudow) dotychczasowego przystanku Czerwionka do rangi dworców (1880)²³, jak równie zmiany w układzie bocznic. Do omówionej wy ej rzeczywisto ci lat 1869-1870 w 1871 r. doł czyła bocznic Gipsołomu Barona Rotlische `a (koło dawnego szybu kopalni Charlotte)²⁴, w kolejnym roku uruchomiono ładownie do kopalni Bujakow Grube, Wernersdorf i Martha-Waleska-Grube²⁵, z których ta pierwsza ju w 1874 r. została rozebrana²⁶. W tym samym czasie rozpocz to budow bocznic do kopalni Johann-Jacob. W 1875 r. przybyły kolejne bocznic do cukrowni (od 1879 r. browaru)²⁷, fabryki cementu i cegielni parowej w Baborowie oraz do kopalni Honorata w Ja kowicach²⁸. W 1877 r. zbudowano bocznic do szybu południowego kopalni Charlotte²⁹.

Kolej to równie jej pracownicy. Dysponujemy dokładnymi danymi na temat zatrudnienia i zajmowanych stanowisk. Zostan one przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2. Wykaz etatów na wybranych punktach handlowych linii N dza – Ligota w roku 1878³⁰

Punkt handlowy	Wykaz etatów
Stacja Nikolai	zawiadowca, asystent zawiadowcy, pracownik ekspedycji towarów, wagowy, telegrafista, 7 zwrotniczych, stró , tragarz oraz 10 pracowników pomocniczych
Przystanek Bradegrube	dozorca stacji, portier, 4 2/3 etatu zwrotniczego, stró i pracownik pomocniczy
Stacja Orzesche	dozorca stacji, asystent dozorczy, 2 zwrotniczych, stró i 4 pracowników pomocniczych
Stacja Friedrichsgrube	asystent dozorczy, 2 1 zwrotniczego; stró i 2 pracowników pomocniczych
Przystanek Czerwionka	dozorca stacji, portier, 2 zwrotniczych; stró i pracownik pomocniczy
Stacja Rybnik	zawiadowca stacji; asystent zawiadowcy; pracownik ekspedycji towarów; wagowy; 3 1/3 etatu zwrotniczego; stró ; tragarz oraz 7 pracowników pomocniczych
Stacja Czernitz	zawiadowca; asystent zawiadowcy; portier; 4 1/3 etatu zwrotniczego; stró oraz 4 pracowników pomocniczych

Wspomniani pracownicy zarabiali w skali roku następujące sumy (w markach, wybrane postaci): robotnik – mechanik: 579; palacz – 1502; maszynista – 2556,98; telegrafista – 1242; dróznik przejazdowy – 718; zwrotniczy – 979; zawiadowca – 1813,34³¹.

Warto zwrócić uwagę na owe wspomniane wyżej drobne inwestycje na poszczególnych stacjach. Słone widowym wiadectwem z jednej strony ciągłego wzrostu liczby przewożonych pasażerów i towarów (o czym nie mówimy) jak i jednocześnie znacznej inwestycji we wcześniejszym okresie, co przyczyniło się do niewielkich (choć nie wszędzie) zmian (tylko dla naszej linii). W roku 1870 oddano zatem do użytku na stacji w Rybniku nową nastawnię, w Jańkowicach m.in. kotłownię, w Mikołowie w trakcie rozbudowy układu torowego starej parowozowni, przebudowano ją w nową, wielokrotną (wachlarzową, 4 stanowiskową, z oświetleniem gazowym), obok przebudowano również stację wodną oraz obrotnicę³². W kolejnym roku w Chałupkach, Czernicy, Rybniku, Jańkowicach oraz Orzeszu zbudowano perony wyspowe otwarte wiatrem. Ponadto w Orzeszu dokonano przebudowy partierowego budynku stacyjnego, m.in. przenosząc biura i remontując poczekalnię. W Bradzie zakończono tynkowanie tamtejszego budynku stacyjnego³³. Z kolei w 1872 r. zamontowano oświetlenie naftowe w Nędzy i Kuźni Raciborskiej, dach dworca w Krzyżanowicach pokryto blachą cynkową, w Czernicy zbudowano drewniano-ziemną rampę ładunkową, w Rybniku budk strażniczą, w Jańkowicach rozbudowano instalację wodną, natomiast w Ligocie ustawiono drewnianą poczekalnię³⁴. W następnym roku (wprowadzono wtedy system metryczny) na stacji w Nędzy w parowozowni oddano do użytku pomieszczenia noclegowe, jak również biura w budynku dworca; ponadto w pobliżu nastawni postawiono kolejne mury mieszkalne dla pracowników. W Raciborzu ustawiono zegar peronowy. W Czernicy i Mikołowie wzmocniono okna w magazynach towarowych poprzez zabezpieczenie ich żelaznymi sztabami (czy by istniało zagrożenie kradzieżami?), w Jańkowicach prowadzono prace przy nastawni, w Orzeszu i Bradzie oddano do użytku drewniane budynki drózników, a w Ligocie rozbudowano układ stacji³⁵. W kolejnym roku (1874) po raz kolejny rozbudowano stację w Nędzy, w Raciborzu na dworcu zbudowano Westybul, oraz rozbudowano poczekalnię i pomieszczenia biurowe, w Rybniku przykryto budynek dworcowy dachówkami oraz zbudowano drewnianą rampę. W Jańkowicach ustawiono zegar peronowy; w Orzeszu, Bradzie i Mikołowie podobnie jak w Rybniku budynki dworcowe przykryto dachówkami, a w Bradzie i Mikołowie trwały ponadto prace przy zabudowaniach gospodarczych³⁶. Kolejny rok przyniósł prace ziemne przed rozbudową północnej części stacji w Nędzy, rozbudowę układu torowego w Raciborzu oraz Jańkowicach a także prace przy nastawni i budynkach gospodarczych w Mikołowie³⁷. Rok 1876 przyniósł przebudowę parowozowni w Raciborzu oraz powiększenie ilości torów bocznych. W Suminie w trakcie rozbudowy istniejącego od roku przystanku zamontowano m.in. 3 zwrotnice, natomiast w Czernicy powiększono magazyny towarów³⁸. Kolejny rok przyniósł w Jańkowicach dalsze prace przy budowie nowej nastawni, w Orzeszu i Bradzie – magazynów towarowych, a w Ligocie ekspedycji towarów³⁹. W 1878 r. w Nędzy pojawił się kolejny budynek dla pracowników, w Raciborzu rozpoczęto prace przy rozbudowie warsztatów wagonów, w Czernicy magazyny depozytów, w Ligocie *Retirade* (ustęp?), a w Rybniku wybrukowano drogę do magazynu towarowego⁴⁰. Rok później jedynie w Nędzy prowadzono prace przy sieci wodociągowej⁴¹. Kolejny rok przyniósł jednak spore ożywienie poprzez prace na stacji w Raciborzu, uzupełnienie obwałowań w Czernicy, wybrukowanie placu przed budynkiem przyjęcia ładunków i na drodze dojazdowej

do magazynów oraz wybudowanie *Retirade* w Rybniku. Ponadto w Ja kowicach powstała studnia gospodarcza⁴². Rok 1881 to kanalizacja na stacji w Raciborzu, rozbudowa tamtejszej ekspedycji, a w Rybniku budowa 1600 m wodociągu o naturalnym spadku⁴³. Wreszcie w 1882 r. (ostatni, z którego zachowały się sprawozdania statystyczne) w N dzy prowadzono prace przy parowozowni, a w nowo zakupionym domu urządzono mieszkania dla pracowników. Ponownie zwi kszo równie przepustowość stacji w Raciborzu. W Mikołowie m.in. wybrukowano drog dojazdową do dworca oraz uruchomiono wst pń wersję „blokady liniowej”⁴⁴. Ostatnie dwa lata stanowi dla nas niestety niemal pust kart .

W tym miejscu nale y dokona krótkiej syntezy wymienionych wy ej prac. Jak się wydaje nadrz dny przy wiec c tym inwestycjom, było polepszenie przepustowości szlaków (budowa lub rozbudowa nastawni, rozbudowa układów torowych na stacjach i przystankach, „blokady liniowa”). Szczególnie wymowa ma tutaj rozbudowa przystanku w Suminie, której dokonano niedługo po jego otwarciu. Drugim kierunkiem działań Towarzystwa była rozbudowa całej infrastruktury zwi zanej z taborem. Dotyczy to zarówno przebudowy lub rozbudowy parowozowni (jak w Mikołowie), rozbudowy instalacji wodociągowych (w Ja kowicach czy Raciborzu) jak i warsztatów wagonów w Raciborzu. Kolejny szereg działań dotyczył poprawy warunków podró owania oraz pracy na liniach dawnej WB. Budowa peronów wyspowych, pojawiające się zegary peronowe, tymczasowe poczekalnie, utwardzanie placów przed ważniejszymi dworcami, powstawanie nowych pomieszczeń dla personelu oraz budowa i rozbudowa magazynów, sprzyjały wzrostowi ilości zarówno przewiezionych pasażerów jak i nadanych towarów. Zdecydowanie największą inwestycją była jednak rozbudowa stacji w N dzy, która stanowiła największą w tym rejonie stację rozrządową. Tymczasem jej infrastruktura zdecydowanie nie odpowiadała stawianym przed nią zadaniom. Przebudowa tej stacji wiązała się również z zatrudnianiem nowych pracowników, którym OSE zapewniała miejsce zamieszkania. Podobny proces (choć jak się wydaje na zdecydowanie mniejszą skalę) dotknął stację w Ligocie (Idaweiche). Ponadto prowadzone prace nad zwi kszaniem bezpieczeństwa poarowego (pokrywanie budynków dworcowych dachówkami czy te blachcynkow). Domy dla siebie nale y, e owe inwestycje bezpo rednio zwi zane były z wielkimi przewozami.

Kolejną poza infrastrukturą to również przewozy. Nale y przyznać, e liczba pasażerów jak i przewiezionych towarów w omawianym okresie stale wzrastała. Działo się tak m.in. z powodu stałego wzrostu liczby uruchamianych połączeń. Dotyczyło to wszystkich dawnych linii Kolei Wilhelma. W rozkładzie jazdy obowiązującym od 1 lipca 1869 r. na odcinku N dza – Katowice do stałego kursowania przewidziano 34 pociągów w skali doby. Już cztery lata później liczba ta się gwałtownie zwiększyła (choć była sezonowymi). Nale y podkreślić, e pociągi pasażerskie i mieszane stanowiły mniejszą część w ogólnej liczbie uruchamianych. W 1872 r. na liniach dawnej WB w ciągu roku uruchomiono 732 pociągów kurierskie (1 para dziennie), tyle samo pospiesznych i osobowych, 4758 mieszanych (6,5 pary dziennie) oraz 10980 towarowych (15 par dziennie)⁴⁵. Z kolei w 1879 r. liczby te wynosiły odpowiednio: 1460 pociągów pospiesznych i osobowych (2 pary dziennie), 6667 mieszanych (18 1/3 pary dziennie) i 10525 towarowych (prawie 29 par dziennie)⁴⁶. Warto zwrócić uwagę, e zaprzestano prowadzenia pociągów kurierskich. Tendencja ta zbiegła się z daniem do wycofania również pociągów pospiesznych. W skali całego Towarzystwa Kolei Górnośląskiej najdłużej te dwa typy utrzymały się na sieci samej OSE i dawnej WB. Jak można się domyślić były to pociągi tranzytowe relacji Berlin-Wiedeń-Berlin.

Jednocześnie nie wzrastała liczba pociągów pasażerskich i mieszanych, co wiązało się z wzrastającą liczbą podróży (stąd wartość w przeliczeniu wzajemnie zależne). Pociągi na liniach dawnej Kolei Wilhelma przewiozły bowiem w roku 1870 480 363⁴⁷ oraz 170 984 411 ton towarów (1 ton = ok. 50 kg)⁴⁸. W tym roku z przewozu pasażerów osiągnięto przychód w wysokości 133 352 talarów 28 srebrnych groszy i 6 fenigów⁴⁹, natomiast z przewozu towarów 828 247 talarów⁵⁰.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na ówczesne taryfy. I tak w przewozie pasażerów stosowano na liniach dawnej Kolei Wilhelma następujące stawki (wprowadzone 1 czerwca 1867 r. - czyli jeszcze w okresie samodzielności Towarzystwa): w pociągach pospiesznych: w klasie I – 65 Mpf za osobę za 7,5 km; w klasie II – 50 Mpf; w klasie III – 35,025 Mpf; w pociągach osobowych i mieszanych: w klasie I – 60 Mpf; w klasie II – 45 Mpf; w klasie III – 30 Mpf; w klasie IV – 15 Mpf; bilety powrotne wycenione były w fenigach z talara i wynosiły: w klasie I – 54 tpf; w klasie II – 30 tpf; w klasie III – 24 tpf⁵¹. Ówczesna taryfa na przewóz towarów przewidywała zasadniczo stawki za 1 ton przewieziony na odległość 1 mili w wysokości 2,27 feniga oraz liczne taryfy preferencyjne. Wśród nich warto wymienić stawki dla: cementu – 2,03; węgla – 2,01; materiałów budowlanych – 0,87 czy też dla towarów w tranzycie – 1,87 feniga⁵². Szczególnie godną uwagi jest obniżona stawka dla materiałów budowlanych, która mogła ułatwić rozwój powiatu rybnickiego.

Taryfa ta w zasadzie przez większość omawianego okresu nie ulegała zmianom (poza ujednoczeniem stawek do fenigów z marki). Dopiero w 1882 r. wprowadzono następujące nowe ceny: w pociągach osobowych opłata za 1 osobę i 1 kilometr wynosiła: w klasie I – 8 fenigów, w klasie II – 6 fenigów; w klasie III – 4 fenigi; w klasie IV – 2 fenigi. Ponadto zachowano bilety powrotne oraz bilety abonamentowe. Taryfa towarowa wprowadzała wówczas podział na grupy towarów. Dla zobrazowania zastosowanych w niej reguł można wskazać ceny dla grupy A1, gdzie przewiezienie 100 kg towaru na odległość do 10 km kosztowało 10 pf, a z każdym kolejnym przedziałem 10 km cena wzrastała o 1 pf; czy dla grupy A2 (100 kg towaru na odległość do 50 km – 6 pf, 51-100 km – 12 pf, itd.)⁵³.

Zdecydowanie zatem najwięcej podróży wybierało najtańsze klasę IV, która charakteryzowała się najmniejszym komfortem, ale za niewielkie cenę umożliwiała sprawne przemieszczanie się. W 1871 r. w poszczególnych klasach przewieziono: w klasie I – 4401 osób; w klasie II – 53 741 osób; w klasie III – 168 632 osoby; w klasie IV – 327 227 osób⁵⁴. W niektórych latach dodatkowo wzrastała liczba przewiezionych według osobnych taryf osób wojskowych (1869 – 13 233; 1870 – 30 429⁵⁵; 1871 – 42 368)⁵⁶. Nie wymaga komentarza wzrost wartości w roku 1870, choć zastanawia tak duża wartość roku później (demobilizacja?). Liczba przewożonych pasażerów i towarów stale wzrastała. Należy jednak podkreślić, że wśród towarów największe znaczenie miał węgiel kamienny, którego ilość w niektórych latach sięgała połowy łącznej przewiezionej masy towarowej. W roku 1875 masa węgla stanowiła 186 224,9 ton; koks – 2629,9 ton; wapna – 17 938,8 ton⁵⁷. Dla porównania w roku 1875 przewieziono łącznie 897 440 pasażerów i 1 313 742 ton towarów⁵⁸; w 1879 r. – 628 617 osób i 1 061 258,2 ton towarów⁵⁹, natomiast w 1882 r. (dane dla całej OSE) było to 285 150 509 pasażerów i 10 005 987 ton towarów⁶⁰.

Warto również prześledzić ruch podróży na poszczególnych stacjach. W tym zestawieniu (wśród stacji dawnej Kolei Wilhelma) zdecydowanie przodują Katowice (choć zawdzięcza swój prymat głównie linii OSE – 513 352 osoby) oraz Racibórz (w 1878 r. – 337 014 osób)⁶¹.

Tabela 3. Liczba podróży odprawionych na największych stacjach dawnej Kolei Wilhelma (za wyjątkiem Katowic)

Stacja	1878	1879
Racibórz	337 014	326 602
Mikołów	105 852	106 131
Rybnik	63 270	54 415
<i>Toru</i>	73 009	68 063

Mikołów odprawił wówczas znacznie mniej (105 852 osoby) a powiatowy przeciętnie Rybnik jedynie 63 270 osób. Tymczasem w Nędzie było to 51 306 osób, a w odległym Toruniu – 73 009 osób⁶². Rok później proporcje te przedstawiały się podobnie, choć liczba pasażerów odprawionych w Rybniku znacząco spadła (spadek ten był procentowo większy niż dla innych analizowanych stacji). Dla Raciborza było to 326 602 osoby, dla Mikołowa 106 131 osób, dla Rybnika 54 415 a dla Torunia – 68 063 osób⁶³. Dla porównania warto przytoczyć szczegółowe dane o ilości odprawionych podróży w 1880 r. dla wszystkich stacji i przystanków linii Nędza – Katowice i wybranych stacji również na innych liniach dawnej Kolei Wilhelma (Tabela 4.).

W omawianym okresie linie Towarzystwa Kolei Wilhelma uległy szeregowi zmian. Pomimo braku większych inwestycji liczba przewiezionych pasażerów i towarów wykazywała tendencję wzrostową. Niestety w roku 1880 doszło do zakończenia procesu przejmowania majątku dawnej Kolei Wilhelma przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, czego skutkiem jest trudność w wyodrębnieniu informacji na temat WB. Do tego czasu stopniowo rozbudowywano stacje, pojawiały się nowe urządzenia dla wygody pasażerów i pracowników, uproszczono taryfy pasażerskie i uatrakcyjniono towarowe oraz wzrosła liczba połączeń. Ostatnie cztery lata to zakończenie budowy linii do Wodzisławia oraz (jak można się domyślać) wiadomo nieuchronnego upadku.

Tabela 4. Wykaz odprawionych pasażerów w roku 1880 r. dla wybranych stacji i przystanków⁶⁴

Punkt handlowy	Liczba odprawionych pasażerów (przybywający/odjeżdżający)
Nensa	26 972/25 487
Summin	2 054/2 529
Ratibor	165 806/167 253
Tworkau	10 381/8 995
Annaberg	15 268/15 094
Idaweiche	6 079/5 997
Nikolai	59 589/58 035
Mokrau	3 934/5 786
Bradegrube	1 356/1 376
Orzesche	16 407/15 539
Friedrichsgrube	3 420/4 018
Czerwionka	4 795/5 635
Rybnik	29 525/29 010
Hoymgrube	287/262
Czernitz	10 029/10749
Leobschutz	29 132/27 405

Przypisy:

¹ Por. J. Gołaszewski, *Zarys dziejów w zła kolejowego we Wrocławiu na tle rozwoju sieci kolejowej na l sku*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, pr. zbior. pod red. M. Zwierz, Wrocław 2006, s. 79-80. Szerzej na temat pogl dów pa stwa niemieckiego na nacjonalizacj kolei (m.in.): Leyen A., *Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck*, Berlin 1914; Moritz M., *Die Frage von Reichs-Eisenbahnen: mit einem Hefte von statistischen Uebersichten*, Stuttgart 1876; Ziegler D., *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Der Deutschen Staaten im Vergleich*, Stuttgart 1996.

² *Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für [1870-1882]* (dalej cyt: JB oraz data roczna), Breslau [1871-1883]. Komplet sprawozda statystycznych Towarzystwa Kolei Górno l skiej znajduje si w zbiorach Gabinetu l sko-Łuzyckiego Biblioteki Uniwersytetu Wrocławskiego. Do tej pory nie były one praktycznie wykorzystywane w badaniach nad histori kolei. Pierwsz prób podj to w artykułach zamieszczonych w pracy *Wrocławskie dworce kolejowe*. Podobne sprawozdania Towarzystwa Kolei Wilhelma stały si cennym ródlem dla uporz dkwania wiedzy dotycz cej budowy tunelu w Rydułtowach oraz dla przygotowania publikacji *Kolej z Katowic do Raciborza* (D. Keller i in., Rybnik 2006). Ju jednak kilkana cie lat temu A. Pi tkowski na szerok skal wykorzystał takie sprawozdania Kolei Wschodniej i Kolei Tyl ycko-Wystruckiej m.in. w publikacji *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim* (Olsztyn 1996). Sprawozdania statystyczne s jednak materiałem trudnym w analizie historycznej. U yte w nich specyficzne słownictwo wymaga dobrej orientacji w rzeczywisto ci XIX wieku. Ponadto materiały te przygotowywane przez towarzystwa na potrzeby pa stwa mog by (cho przecie nie musz) zawiera informacje prezentuj ce jedynie pozytywny wizerunek przedsi biorstwa. Jak ka de ródlo historyczne wymagaj zatem one dokładnej (na ile jest to oczywi cie mo liwe) konfrontacji z innymi materiałami.

³ Umowa z 18/19 grudnia 1869 roku (Gesetz-Sammlung 1870, nr 4760, s. 301-308 i nr 7462, s. 310-321).

⁴ O ile nie zapisano inaczej, w artykule zastosowano obecne nazwy stacji i przystanków kolejowych.

⁵ JB 1870, Anlage 1E.

⁶ Tam e, s. 52.

⁷ Tam e, s. 44.

⁸ Tam e.

⁹ JB 1870, Anlage 1E.

¹⁰ Tam e, s. 83.

¹¹ JB 1871, Anlage 3A.

¹² JB 1870, Anlage 3A oraz informacje w kolejnych sprawozdaniach statystycznych. Pomoc mog tutaj słu y materiały dotycz ce poszczególnych zakładów produkcji lokomotyw (por. D. Keller, *Parowozy Towarzystwa Kolei Wilhelma (1846-1870)*, tekst wyst pienia wygłoszonego w ramach konferencji zorganizowanej przez Muzeum w Rybniku i Sekcj Rybnick Studenckiego Koła Naukowego Historyków Studentów U w dniu 26 pa dziernika 2006 roku).

¹³ JB 1874.

¹⁴ JB 1876, s. 21.

¹⁵ JB 1877, s. 30.

¹⁶ JB 1880, s. 35.

¹⁷ JB 1877, s. 27.

¹⁸ JB 1871, s. 50; JB 1872, s. 40; JB 1874, s. 36; JB 1877, Anlage A.

¹⁹ K. Soida i in., *Dzieje katowickiego okr gu kolejowego*, Katowice 1997, s. 225.

²⁰ *Schlesisches Güter-Adressbuch*, Breslau 1886, s. 490.

²¹ JB 1875, Anlage 1F.

²² JB 1879, s. 47.

²³ JB 1880, s. 14.

²⁴ JB 1871, Anlage 1B.

- 25 JB 1872, Anlage 1D.
- 26 JB 1874, s. 37.
- 27 Tam e.
- 28 JB 1875, Anlage III.
- 29 JB 1877, Anlage III.
- 30 JB 1878, Anlage X.
- 31 JB 1879, Anlage III. Wyliczenia arytmetyczne autora.
- 32 JB 1870, s. 46.
- 33 JB 1871, s. 50.
- 34 JB 1872, s. 44-45.
- 35 JB 1873, s. 44-45.
- 36 JB 1874, s. 35-36.
- 37 JB 1875, s. 32-33.
- 38 JB 1876, s. 9.
- 39 JB 1877, s. 13.
- 40 JB 1878, s. 10.
- 41 JB 1879, s. 10.

42 JB 1880, s. 14. W wietle tych danych wydaje si , e podana w opracowaniu *Kolej z Katowic do Raciborza* (s. 38) data budowy budynku stacyjnego w Orzeszu – rok 1880, jest bł dna. Porównanie architektury budynków dworcowych w Rydułtowach, Rybniku, Czerwionce, Orzeszu i dawnego w Mikołowie wskazuje na podobny czas powstania. Jednocze nie jednak brak ródel – a wła ciwie ich „milczenie” (a ci lej istnienie jednego zapisu w rocznym sprawozdaniu statystycznym Towarzystwa Kolei Wilhelma za rok 1861, informuj cego o oddaniu do u ytku budynku dworca w Czernicy – czyli Rydułtowach – tam e, s. 47) z lat 1857-1862 i 1868-1869 (odnalezione sprawozdania statystyczne Towarzystwa Kolei Wilhelma), wskazuje na powstanie budynków stacyjnych w Rybniku, Orzeszu i Mikołowie prawdopodobnie w latach 1863-1867.

- 43 JB 1881, s. 3.
- 44 JB 1882, s. 3.
- 45 JB 1872, s. 69. Wyliczenia arytmetyczne autora (podobnie ni ej).
- 46 JB 1879, s. 35. Wyniki ułamkowe wynikaj z kursowania poci gów sezonowych.
- 47 JB 1870, s. 83.
- 48 Tam e, s. 99.
- 49 Tam e, s. 83.
- 50 Tam e, s. 99.
- 51 JB 1877, s. 37-38.
- 52 JB 1870, s. 99.
- 53 JB 1882, s. 30, 32.
- 54 JB 1871, s. 87.
- 55 JB 1870, s. 83.
- 56 JB 1871, s. 87.
- 57 JB 1875, Anlage Xd.
- 58 JB 1875, s. 82, 89.
- 59 JB 1879, s. 49, 55.
- 60 JB 1882, s. 31, 36.
- 61 JB 1878, s. 38.
- 62 Tam e.
- 63 JB 1879, s. 40-41.
- 64 JB 1880, Anlage 22.

Jan Delowicz*

Z dziejów kolei w orach – w związku z 70. rocznicą otwarcia linii kolejowej Rybnik-ory

Początki kolei w orach sięgają 1884 r. i związane są ze staraniami podjętymi przez lokalne władze oraz tamtejszych przedsiębiorców, w celu połączenia z linią Kolei Górno Śląskiej, prowadzącą z Raciborza przez Rybnik do dzisiejszej stacji Katowice Ligota. W dniu 9 marca 1881 r. władze rejencji opolskiej zezwoliły na wykonanie robót przygotowawczych przy budowie drugorzędnej kolei żelaznej z Orzesza do or przez Królewską Dyрекcję Górno Śląskich Kolei żelaznych. Przyniosły one efekt w postaci wybudowania na podstawie koncesji z 28 grudnia 1881 r. linii kolejowej z Orzesza do or o długości 13,33 km.

Pierwszy próbny przejazd pociągu odbył się 2 lipca 1884 r. Na dworcu kolejowym w orach pojawił się on o godzinie 5 po południu. Lokomotywa była odświętnie przystrojona flagami. Pociąg przywiózł urzędników i osoby towarzyszące oraz robotników zatrudnionych przy budowie kolei. Gości powitano występem kapeli miejskiej i chóru, w sali ekspedycyjnej urządzono poczęstunek przy zastawionych stołach, a także przy muzyce i śpiewie. Oficjalne otwarcie ruchu miało miejsce 1 września 1884 r., zaś na trasie kursowały dziennie 3 pociągi: pocztowy, osobowy i towarowy.

Poprzez budowę tej linii, ory uzyskały połączenie kolejowe ze stolicami 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). Jednak linia ta, nie ograniczyła w znaczącym stopniu czasu przejazdu do Rybnika. Podróż przez Orzesze była w dalszym ciągu stosunkowo długa. Wydaje się zatem, że już wtedy miejscowe elity zainteresowały się budową skróconego połączenia tych miast, które planowano wówczas skierować przez Gotartowice. Jednocześnie nie jednak starano się także o przedłużenie dotychczasowej linii kolejowej w stronę Pawłowic, Jastrzębia czy też Wodzisławia.

Pomimo początkowych niepowodzeń (władze podkreślały brak funduszy na tak inwestycyjne) na podstawie koncesji z 29 maja 1907 r. przeprowadzono budowę kolei do Pawłowic, o długości 12,42 km, którą otwarto 15 sierpnia 1910 r. Jak podkreślano, jej znaczenie, ze względu na biegnącą w pobliżu granic z Austro-Węgrami, było wybitnie polityczne i militarne.

Ale nie tylko. Po wydłużeniu toru kolejowego z or do Pawłowic została stworzona również możliwość organizowania wycieczek np. do Strumienia, czy dalej do Austrii. Dotychczas można było tam dojechać tylko wozami lub saniami. Teraz

* Autor jest pracownikiem Działu Historii Muzeum Miejskiego w orach. Zajmuje się badaniem przeszłości naszego regionu.

mieszka cy or jechali poci giem do Pawłowic i tam przesiadali si w poci g *górski*. Jak pisze w swoich wspomnieniach dr Elizabeth Nerlich, podczas tych woja y kupowano ser w dzony tzw. bryndz oraz mo na bylo kupi lub zamówi modne towary z Wiednia i przy okazji degustowa austriackie czerwone wina¹.

Kilka lat pó niej kolej z Pawłowic została wydłu ona przez Jastrz bie² do Wodzisławia³.

Jak ju wy ej wspomniano, istniej ce pol czenie or z siedzib władz powiatu w Rybniku, nie było wystarczaj ce. Prawdopodobnie pod koniec XIX wieku wysuni to i przedstawiono władzom pa stwa i kolei pierwszy formalny projekt budowy owej linii. Niestety brak jest dokładnych informacji na ten temat. Znacznie wi cej mo na powiedzie o kolejnej próbie podj tej na pocz tku XX wieku, w któr zaangowali si : *Bau-Abteilung Breslau G.m.b.H. Lenz & Co. Berlin*, wła ciciel gotartowickiej emalierni oraz władze powiatów pszczy skiego i rybnickiego. Ju w 1902 r. firma *Lenz & Co* starała si u władz owych powiatów o budow kolei Rybnik – Sohrau – Pless. Ówczce nie zamkni to t spraw z powodu obaw o rentowno linii i zwrot poniesionych nakładów. Ostatecznie postanowiono powróci do tego projektu w pó niejszym terminie.

Dalsze informacje na temat losów tej linii, znajduj si w li cie Konstantina Gruschki, adwokata zamieszkałego w Berlinie, do Maxa Kaspara, wła ciciela Emailierwerk. K. Gruschka relacjonował w nim przebieg prowadzonych rozmów i szanse na realizacj projektu. Wszelkie podejmowane próby uzyskania w stolicy koncesji na budow tej kolei, ko czyły si jednak jednoznacznie negatywnymi odpowiedziami. Władze zwracały uwag na planowany przebieg tej linii, który nie gwarantowałby jej wystarczaj cej dochodowo ci, a nawet wprost przeciwnie, powodował jej chroniczn nieopłacalno . Jako namiastk prawdziwej kolei proponowano wi c budow tej linii jako *Kleinbahn* (kolejka), z powodu ni szych kosztów budowy i eksploatacji. Na skutek ustawy o kolejach lokalnych z 1 VII 1892 r. w ówczesnych Niemczech istniał bowiem wyj tkowo korzystny klimat prawny dla tego typu inwestycji. Ponadto ustawa ta nie nakładała na pa stwo obowi zku placenia za budow , przerzucaj c t przykr koniecznie na władze lokalne, samorz dowe oraz prywatnych inwestorów. *Kleinbahn* jednak nie zadowalała inwestorów.

K. Gruschka s dził ponadto, e pa stwo nie wyda zgody na realizacj tej inwestycji, dopóki zainteresowani nie wespr jej oraz nie zjednocz swoich sił w d eniu do celu. Chciał bowiem zawi za spółk , do której weszliby lokalni przedsi biorcy oraz władze powiatów rybnickiego i pszczy skiego, a której podstaw miało by jego pismo z 27 stycznia 1910 r. oraz petycja do Ministra Kolei. Planowano wi c tak budow tej linii, aby jej standard był jak najbardziej zbli ony do przewidzianego dla „normalnej” kolei, co, po zaistnieniu korzystniejszych warunków, umo liwiłoby szybki i tani jej przebudow . Naley tak e zaznaczy , i pojawiła si również my l, aby projektowana linia była kolejk elektryczn (w tej sprawie prowadzono ju nawet rozmowy). Podkre lano, e kolej elektryczna byłaby szybsza, bardziej ekonomiczna, a tak e nie istniałoby ryzyko po aru.

Zachowana dokumentacja nie precyzuje trasy jak miałyby prowadzi planowana kolej. Ze wzgl du na interesy fabryki w Gotartowicach, z pewno ci przebiegałaby w niedu ej odległo ci od tych zakładów. Koniecznie prowadzenia linii przez t miejscowo oraz fakt, i korzystnie byłoby doprowadzi projektowan kolej do stacji ory od strony zachodniej, w pobli u linii z Orzesza, wraz z istniej c wówczas lini Rybnik – Katowice z torem przebiegaj cym przez współczesn dzielnic Piaski, mog stanowi kolejne wyznaczniki planowanego przebiegu tej linii.

Pomimo zapewne o woli prowadzenia inwestycji, na początku maja 1910 r. władze powiatowe raportowały do Naczelnego Prezesa Rejencji w Opolu, że należało wykonać projekt budowy kolei Rybnik – Pszczyna odłożony na korzystniejszy czas. Równocześnie jednak podkreślano wadliwość planowanej kolei dla powiatów przez które miała przebiegać. Równie interesująca jest odpowiedź Naczelnego Prezesa, zwracająca uwagę na projekt linii Pawłowice – Pszczyna, który miał jakoby nie dojść do skutku ze względu na oczekiwane połączenie Ory – Pszczyna. Naczelnym Prezesem podkreślano także pewną życzliwość Ministra Kolei tego dla pomysłu.

Kilka miesięcy później Starostwo Powiatowe w Rybniku otrzymało pismo od *Bahnindustrie A.G.* w Hanoverze. Firma ta wyraziła 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 jakkolwiek jej realizację. Kolejne etapy budowy przypadły więc dopiero na lata po pierwszej wojnie światowej.

W maju 1927 r., w związku z powstawaniem wspomnianego projektu budowy linii Rybnik – Pszczyna⁴, przygotowano petycję w sprawie przebiegu kolei z Rybnika do Ory, której adresatem miałby ówczesny wojewoda Iłski, 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 Ory – Antoni Rostek oraz prezes Rady Miejskiej – Jadwiga Bałdykowa. Sygnatariusze petycji prosili o uwzględnienie korekty proponowanej trasy nowej linii kolejowej. Wysuwano propozycję przeprowadzenia jej przez Chwałowice, Boguszowice (kopalnia „Blücher”), Kłokocin i Folwarki. Oceniano, że różnica w poniesionych nakładach byłaby niewielka, a społeczne skutki tej decyzji byłyby niezwykle korzystne. Władze Ory 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 możliwość wywozu produktów do miast i miejscowości przemysłowych. Projektowany przebieg miałby i to zaletę, że nie wchodziłby w grę wykup nieruchomości prywatnych, ponieważ znaczna większość przeznaczonych pod tę inwestycję terenów stanowiła własność skarbu państwa i tereny leśne. Wnioskodawcy zwracali również uwagę na istnienie wspomnianej już kopalni „Blücher” oraz perspektywy dalszego rozwoju górnictwa w całym na tym terenie, co w dalszym istnieniu linii, również byłoby korzystne. Pod pismem powyższym znalazł się podpis Rady Miejskiej, burmistrza Ory, jak i szeregu przedstawicieli grup społecznych, bezpośrednio zainteresowanych tą budową. Warto zwrócić uwagę, że taki przebieg spowodowałby zapewne konieczność budowy nowej stacji w Ory, prawdopodobnie w mniejszej odległości od centrum niż dotychczasowa.

Do sprawy planowanego przebiegu odcinka z Rybnika do Ory powrócono w lutym 1930 r. Burmistrz Ory w swym piśmie do Wydziału Komunikacji i Robót Publicznych Iłskiego Urzędu Wojewódzkiego wysunął wówczas dodatkowe argumenty. Przypomniał o planowanej przebudowie stacji w Ory oraz o budowie drogi Katowice – Mikołów – Woszycy – Ory – 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.

Ponownie zwrócono się z petycją w tej sprawie do wojewody M. Grajskiego w trakcie posiedzenia Magistratu w dniu 27 marca 1930 r. Nie udało się jednak w petycji przekonać stosownych władz, skoro, jak donosiła przekazana przez Kierownictwo Budowy Kolei Rybnik – w dniu 23 maja 1931 r. dla Starostwa Powiatowego w Rybniku informacja: *w wyniku przeprowadzonych zdjęć polowych projektowanej kolei ustalono, iż będzie ona bieżąca z Rybnika zaniechanym wałem kolejowym w Paruszowcu następnie za Rudą przecina lasy Państwowe przez Hutę Ligocką, Gotartowice, Nową Wsią za wioską wchodzi w lasy Gminy Orzypoczem w końcu do Stacji Orzypoczek*?. Jak informował kierownik budowy A. Popper, wobec istnienia nielicznych prywatnych wskutek możliwości innego poprowadzenia linii (czyli przez Boguszowice), oraz ze względu na przewidywany tranzytowy charakter linii, ograniczenie ilości luków oraz ich złagodzenie, zdecydowano się na taki przebieg projektowanej kolei, przedstawiając ograniczenie kosztów nad celami społecznymi. Projektowany odcinek⁵ o długości 13,826 km w tym 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 ówczesnie nie budować przystanku Kuźnia Ligocka⁶ w km 3,193 oraz stacji Gotartowice w km 6,013.

Dodatkowo 26 października 1934 r. w orzeczeniach przedstawiono projekt przebudowy stacji wspólnej dla obu odcinków, jednocześnie nie 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. A. Popper i inż. Stefan Giel – kierownik budowy), Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, Starostwa w Rybniku, Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Katowicach, tamtejszej Izby Handlowej, Magistratu miasta Orzypoczek oraz właścicieli odpowiednich posesji. Projekt ten został już wcześniej (24 sierpnia) zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji (reskrypt 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 Orzypoczek w dniach 6-23 października. Jedynym pisemnym protestem zgłosiła spółka jawna „Paweł Szczepan” *spadkobiercy tartak parowy w Orzypoczku*⁷. W czasie wspomnianego spotkania, strony zobowiązane były do wyrażenia swojej opinii. W tym czasie uwagi właścicieli były drobnej natury i zasadniczo nie sprzeciwiali się oni budowie, domagając się jedynie stosownych odszkodowań (m.in. za możliwe szkody lub za wykup gruntów), uregulowania kwestii przepustów czy teoretycznych odcinków dróg. Warto zauważyć, iż w bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajdowały się co najmniej dwa stawy rybne, których właścicielami byli A. Hudala i dr Krygier. Miasto Orzypoczek zobowiązało się jednocześnie do utrzymywania odcinka drogi położonej po prawej stronie linii kolejowej, domagając się jednocześnie wysypania jej ułożeniem. Przedstawiciele DOKP zagwarantowali dostarczenie 600 m³ żużla 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 w Orzypoczku wobec dr. Krygiera o przełożenie części drogi Orzypoczek – Palowice. Ten ostatni próbował motywować groźbę zasypania bieżącej jego własności stawu rybnego. Wobec jednak wyraźnego sprzeciwu tak do przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego, zezwolił na wykup gruntów, za cenę przeprowadzenia na koszt państwa odpowiedniego poszerzenia stawu. Ostatecznie ministerstwo w dniu 7 maja 1935 r. zatwierdziło projekt i ustalenia ze spotkania 24 października 1934 r.

W grudniu 1933 r. w programie obrad Sejmu Śląskiego znalazł się projekt budowy równoległej linii kolejowej z Rybnika przez Ory, Suszec do Pszczyny. Śląska Rada Wojewódzka już 8 maja tr. przedstawiła go pod dyskusję. Znalazł się on tak wcześnie na posiedzeniu Sejmu w dniu 19 czerwca 1933 r. Poseł Czesław Chmielewski oceniając go, zwracał uwagę na potencjalnie deficytowe tej linii (podobnie jak poprzednio zbudowanych ze środków Skarbu Śląskiego). Komisja Budetowo-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; Ory – Pszczyna – dotychczas 47 km, teraz 22 km), zyskami z tranzytu pomiędzy Rzeszą i Czechosłowacją a Ukrainą i potencjalnymi możliwościami funkcjonowania tej linii jako alternatywy linii Rybnik – Gieraltowice / Mikołów – Katowice – Jaworzno – Kraków.

W czasie dyskusji nad projektem w grudniu 1933 r. posłowie zgłosili rezolucję, aby *przed ukończeniem* [linii Rybnik – Pszczyna] *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 Strzelców i Powstańców co budziło niezadowolone społeczne. Projekt ustawy został jednogłośnie przyjęty 12 grudnia 1933 r.

Prace przy budowie wspomnianej linii podzielono na dwa odcinki: do Ory (budowany od kwietnia 1932 r., a badania prowadzonych badań wstępnych znajdujemy już w roku rozrachunkowym 1927/28 i później w latach 1930-1933⁸) oraz z Ory do Pszczyny (prace od marca 1935 r., a od poprzedniego roku rozrachunkowego badania wstępne). Właściwe wykonanie robót nadzorował, powołany Oddział Budowy Kolei⁹, na którego czele stał inż. A. Popper. 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. Odcinek ten otwarto 21 listopada 1936 r.

Na uroczystość z Katowic przybyła Komisja, której zadaniem było odebranie robót. O godzinie 9:34 na stacji 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 Ory. Po godzinie i jedenastu minutach przybył do stacji kowowej. W czasie podróży przewidziano 10-minutowe postoje przeznaczone na zwiedzanie wybudowanych przystanków Rybnik Piaski i Szczekowice oraz 20 minut na stacji Gotartowice. Po dotarciu do Ory pasażerowie zwiedzili tamtejszy dworzec oraz przebudowane w związku z tą inwestycją stacje. O 12:04 delegacja odjechała pociągiem do Katowic. Niestety nie zachowały się szczegółowe informacje na temat przebiegu tych uroczystości. Wydaje się jednak, że ograniczono się jedynie do poświęcenia, a następnie zwiedzania obiektów.

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, *przekroczenie wzdłuż dni korekcyj dróg i wód publicznych i prywatnych oraz trwale wyłączenie praw własności gruntów*. W związku z tym na mocy stosownych przepisów prawa, przewidywano wyłączenie w każdej gminie odpowiednich planów sytuacyjnych, planów gruntów przewidywanych do wyłączenia oraz wykazu właścicieli, których miało ono dotyczyć, na okres od 19 sierpnia do 2 września. Po tym czasie zapla-

nowano spotkania stosownych komisji. W orach posiedzenie komisji miało si odby 10 wrze nia od godziny 9:30. Punkt zborny przewidziano na skrzy owaniu kolei do Pawłowic z drog do Orzesza. Druga komisja dotyczy miała terenu gminy Kleszczów, a jej obrady miały si toczy 11 i 12 wrze nia od godziny 9:30. Za punkt zborny przyj to miejsce projektowanego przeci cia przez lini kolejow granicy mi - dzy gminami. Podobne komisje omawiały przebieg trasy z Rybnika do or.

W pierwszym roku budowy odcinka do Pszczyny preliminowano dla niego jedynie 80 tys. zł. Na kolejne dwa okresy przewidywano ju przeznaczenie odpowiednio 1,2 i 1,9 mln zł¹⁰. Natomiast ory sprzedaly pod budow kolei 4,8 ha terenu le nego¹¹.

Niestety wraz z rozbudow kolei zacz ymno y si *karygodne wybryki na liniach kolejowych, powodowane przez podło enie kamieni na szynach kolejowych, obrzucanie kamieniami jad cych poci gów powoduj c wybite szyb w wagonie itp.*¹²

Wybryki te spowodowały powa ne w nast pstwa wypadki i w wysokim stopniu stały si zagro niem bezpiecze stwa na kolei. Stwierdzono, e dopuszczaj si ich zwłaszcza dzieci i wyrostki. Starostwo w Rybniku zwróciło si wobec tego z pro b do Naczelników Gmin, by pouczali ludno o ci cej na rodzicach odpowiedzialno ci za tego rodzaju karygodne wybryki ze strony dzieci, jak równie porozumieli si z duchowie stwem i nauczycielami, by zwracali uwag ludno ci na niedopuszczalne niszczenie mienia publicznego, jakie stanowi urz dzenia kolejowe i nara nie ycia podró nych.

Po oddaniu pierwszego odcinka linii kolejowej Rybnik – Pszczyna i przebudowie w zwi zku z t inwestycj urz dze stacyjnych w orach, okazało si , e ta w złowa stacja kolejowa nie ma telefonu. Gdy kto z mieszka ców, a zwłaszcza kupców, chciał porozumie si ze stacj kolejow , był zmuszony dzwoni do Ekspedycji Towarowej, polo onej o kilkaset kroków od stacji, opodal lasu miejskiego. Stamt d goniec biegł na stacj , nie przynosz c cz sto danej wiadomo ci. Ówczesna prasa w zwi zku z tym ubolewała, e *traci przez to kolej i – co wa niejsze – jej klienci du o cennego czasu. Czas najwy szy, eby z tego rodzaju oszcz dno ci na koszt klientów sko - czy . Oszcz dno tego rodzaju jest w XX wieku dosy dziwaczna*¹³.

Nie miało to oczywi cie wpływu na szybko post puj ce naprzód prace przy budowie kolei ory – Pszczyna. W styczniu 1938 r. uko czona została wi ksza cz nasypu i kierownictwo budowy przyst piło do układania toru. Równie na uko czeniu były stacje kolejowe wzdłu nowej linii. Na rozbudow czekała jeszcze ko cowa stacja w Pszczynie.

W tym miejscu nale y wspomnie , e budowa kolei ory – Pszczyna i rozbudowa stacji w Rybniku oraz orach prowadzona była w ramach robót publicznych organizowanych w województwie l skim, z których cz przypadala na powiat rybnicki.

Omawiaj c dzieje kolei w orach trzeba równie zwróci uwag na fakt, e w niektórych rodowiskach (np. w ród orskich kupców), kolej uchodziła za jednego z trzech szkodników (obok samochodów i hurtowników), którzy przyczynili si *do upadku handlu, kupiectwa, pracy w ogólno ci – do zastoju i upadku dobrobytu w orach.*

Na łamach miejscowej gazety Józef Kwaniewski tak pisał na ten temat w *skrótce i ogólnie*:

Otó nasze nawet bardzo stare miasto, le ce na głównym trakcie Wrocław – Wschód, było niegdymiastem handlowym i przemysłowym, towary przywo ono i wywo ono, frachtowano ko mi, wozami ci arowymi, zwanymi frachtami. Był to mozolny przewóz, wolny, ale zawsze pewny, przywo cy z sob dobrobyt, który si powi kszał i sakwy napelniał groszem. [...] No, ale z czasem si zmieniło, wy-

budowano kolej elazn : co za rado , co za horoskopy na przyszlo , jaka to szybko w ekspedycji wywozu i dowozu! Nie mo na zaprzeczy : dowóz istnieje, tylko wywóz przestał funkcjonowa . Auto ci arowe, ten rywal kolei, odebrał kolei niemal cała ekspedycj , zasypuj c miasta i wsie towarem, mianowicie kolonialnym, lokciowym, podkopuje egzystencj kupiectwa orskiego i miasta¹⁴.

W kwietniu 1938 r. gło na stała si sprawa nieznamo ci przez kasjera na stacji w orach, obowi zuj cego zarz dzenia władz kolejowych, wedlug którego osobom zwiedzaj cym wystaw w Poznaniu, udzielono zni ki przy dojazdach wynosz cych ponad 20 kilometrów do stacji, sk d wyruszały *poci gi popularne*. Wyje d aj cy na wystaw pewien kupiec z or musiał – mimo i zwrócił urz dnikowi przy okienku na to uwag – zapłaci pełn taryf za dojazd z or do Katowic. Gdy kupiec zwrócił kasjerowi uwag na afisze, które o tych ulgach glosiły, o wiadczył ten, e jemu o tym nic nie wiadomo. W drodze powrotnej otrzymał ten sam kupiec w Katowicach bilet zni ko wy do or bez potrzeby tłumaczenia si .

W tym równie czasie zlikwidowana została zapor kolejowa na szosie ory – Pszczyna mi dzy orami i Kleszczowem. Zapor jak równie *zaporowego* zast piły *najnowocze niejsze sygnały wietlno-d wi kowe*. Sygnały wietlne oznaczały: biały błysk „przejazd wolny”, czerwony błysk „stój!”. Sygnał d wi kowy (dzwonek elektryczny) rozlegał si przy zbli aniu si poci gów do szosy na odległo 550 metrów.

Jednocze nie przez cały czas trwały prace przy budowie linii kolejowej ory – Pszczyna. Celem przyspieszenia robót pracowało tu w czerwcu 1938 r. około 1000 ludzi, nad polo eniem szyn w kierunku od or i Pszczyny, aby poł czy si w Czarkowie. Budynki stacyjne w Suszcu i Czarkowie [?] były ju gotowe. Liczono, e uko czenie robót nast pi w ko cu wrze nia. Natomiast otwarcie linii planowano na dzie 1 pa dziernika tego roku.

Latem miejscowa prasa ostrzegła władze kolejowe przed gro c katastrof na linii ory – Palowice. Otó w miejscu zwanym Jesionka znajdował si most kolejowy, którego stan był w tym okresie taki, e groził lada chwila zawaleniem. Linia ta była bowiem przez kolej stale u ywana. Gazeta dziwiła si wi c, e władze kolejowe toleruj ten stan i nie przystuj do naprawy mostu. Ta krótka notatka prasowa ko - czyła si pytaniem: *Czy dopiero katastrofa kolejowa usunie te braki, mog ce wywoła wprost nieobliczalne nast pstwa?* Jednocze nie gazeta zaapelowała o zbada nie tego odcinka ze wzgl dów bezpiecze stwa.

Tak e w lecie orski oddział Katolickiego Stowarzyszenia M ów zorganizował wspólny wyjazd parafian *poci giem popularnym* z or na zjazd Katolickich M ów w Chorzowie. A eby jak najwi kszej liczbie parafian umo liwi udział w zje dzie, cena przejazdu w obie strony wynosiła tylko 2 złote.

Z kolei we wrze niu Okr g orski Katolickiego Stowarzyszenia Młodzie y M skiej, zorganizował pielgrzymk zlotow poci giem do Cz stochowy. Poci g ten, przeznaczony specjalnie dla okr gu orskiego – z którego wyjechało a 500 ludzi – od je d ał ze stacji kolejowej Pawłowice l., za w orach zatrzymał si nieco dłu ej, gdy wsiadało do niego z miasta i okolicy a 300 ludzi. Wyjazd z or wspomnianego poci gu nast pił o godzinie 4:30 wczesnym rankiem.

Równie we wrze niu całkowicie uko czono – zapocz tkowan przed dwoma laty – budow linii kolejowej ory – Pszczyna. Pracowało tu stale 600 robotników.

Na trasie wybudowano dwa przystanki kolejowe w Rudziczce i Radostowicach oraz stacj kolejow w Suszcu. Jednocze nie uległy znacznej rozbudowie dworce kolejowe w orach i Pszczynie. Linia otrzymała nowoczesne urz dzenia zabezpieczaj ce ruch poci gów, a szyny przystosowano do najci szych typów parowozów.

Opó nienie w otwarciu linii kolejowej dla normalnego ruchu spowodowała konieczno doko czenia budowy mostu na rzece Pszczynce. Roboty przy mo cie musiały zosta przzerwane ze wzgl du na podwy szony stan wody w rzece po deszczach, które spadły w ostatnim okresie budowy. W ka dym razie zaplanowano otwarcie nowej linii jeszcze w 1938 r.

Przy tej okazji prasa podkre lała, e *nowa arteria komunikacyjna ma wielkie znaczenie gospodarcze ze wzgl du na to, e powa nie skraca drog z powiatu rybnickiego do Bielska, ywca i Krakowa, omijaj c obci ony w żełkatowicki*¹⁵.

W tym czasie, bo od 2 pa dziernika, wszedł w ycie nowy, kolejowy rozkład jazdy. Ze stacji ory odje d ały wtedy poci gi w kierunku: Pawłowic (7 poci gów), Orzesza (9 poci gów) i do Rybnika (6 poci gów) i z tych samych kierunków przyje d ały. W rozkładzie tym uwzgl dniono tak e kursowanie czterech par poci gów z i do Pszczyny jednak dopiero po otwarciu linii ory – Pszczyna.

Równie w tym samym miesi cu zdarzyła si katastrofa kolejowa na linii Rybnik – ory. Dnia 19 pa dziernika 1938 r. o godzinie 8:48 wykoleił si przy wje dzie do stacji ory poci g osobowy nr 4123, kursuj cy na linii Rybnik – ory. Wskutek wykolejenia przewrócił si parowóz w poprzek toru oraz pierwszy wagon za parowozem. Poza tym został jeden semafor wywrócony i zniszczony. Ofiar w ludziach na szcz cie nie było. Komisja badała na miejscu przyczyn katastrofy, której nie zdołano ustali . Ruch kolejowy na skutek katastrofy nie został wstrzymany.

Natomiast na pocz tku listopada władze kolejowe poinformowały, e otwarcie nowej linii kolejowej ory – Pszczyna nast pi w dniu 19 listopada. Dla or dzie ten miał by wielkim wydarzeniem i dlatego od razu rozpocz to przygotowania do uroczystego otwarcia tej linii. Jednocze nie wiele sobie obiecywano po nowej kolei. Mieszka cy or uwa ali bowiem, e niew tpliwie przyniesie ona korzy ci dla miasta, gdy jeszcze bardziej zbli y rolnicze zaplecze do or.

Ostatecznie budow jako czono i lini udost pniono pasa erom w poniedziałek 21 listopada. Wybudowano j kosztem 3 milionów złotych, a jej długo wyniosła 22 km. Tym samym dobiegła ko ca budowa wspaniałego dzieła, jakie stanowiła linia kolejowa Rybnik – ory – Pszczyna. Otwarcie tej nowej linii kolejowej, równało si jednocze nie bezpo redniemu poł czeniu Rybnika przez ory z Pszczyn . W ten sposób poł czono ze sob dwa powiaty, daj c im tym samym mo no rozwoju gospodarczego. Jednocze nie realizacji uległy długoletnie marzenia lokalnych przemysłowców i działaczy politycznych. Otwarcie tej linii stworzyło te pod wzgl dem gospodarczym nowe mo liwo ci dla or. Jednak – jak pisała miejscowa gazeta – *b d one zale ne od inicjatywy miarodajnych czynników i sfer gospodarczych naszego miasta, czy b d one dodatnie czy ujemne. Nowa linia kolejowa, która, jak ka de udogodnienie komunikacyjne, jest dobrodziejstwem, powinna by równie i dobrodziejstwem dla naszego ycia gospodarczego. Zale e to b dzie w pierwszym rz dzie od nas samych i od naszej pod tym wzgl dem inicjatywy*¹⁶.

Budow linii kolejowej z or do Pszczyny, która powstała kosztem skarbu l skiiego, zawdzi czano – jak informowała ówczesna prasa – w pierwszym rz dzie wojewodzie l skiemu dr. Michałowi Gra y skiemu i Sejmowi l skiemu, który uchwalił potrzebne sumy na jej budow .

Wypada przy tej okazji kilka słów powiedzie pod adresem kierownictwa budowy kolei, które podczas jej budowy starało si , by jak najwi cej z niej zyskało miejscowe społecze stwo. Starano si w miar mo liwo ci zatrudni jak najwi ksz ilo robotników wzgl dnie bezrobotnych z miejscowo ci przyległych do linii, daj c im poza tym mo no przepracowania czasu ustawowego, by mogli ewentualnie korzysta

z zasiłków dla bezrobotnych. Chocia praca przy budowie posuwała si w i cie rekordowym tempie, to przyzna trzeba z drugiej strony, e odbywało si to bez uszczerbku dla pracowników i bez najmniejszych tar pomi dzy kierownictwem a pracownikami. Równie pertraktacje z wła cicielami gruntów i przedstawicielami gmin, przez które poprowadzono now lini kolejow , odbyły si w atmosferze zgody i harmonii. Przyznawali to wszyscy zainteresowani, bez wyjtku.

W maju 1938 r. kierownictwo i cała załoga zatrudniona przy budowie powzi li uchwał aby przyczyni si drobnymi ofiarami do ufundowania armii polskiej odpowiedniego daru. Dusz tej akcji byli kierownik budowy in . Giel i jego współpracownik Tyc. Aby robotnikom przy tym nie uszczupli zarobku niezbdnego na utrzymanie rodziny, przepracowano tygodniowo po kilka nadgodzin, które ofiarowano w cało ci na ten cel. Równie kierownictwo budowy, które z ofiarnymi robotnikami te nadgodziny przepracowało, potem ze swoich miesi cznych pensji doło yło swój cz do ufundowania daru. Zebrano w ten sposób 4 500 zł. Po zebraniu tej sumy za wi zał si komitet celem przekazania daru dowództwu Obrony Narodowej, w dniu uroczystego po wi cenia nowej linii kolejowej. Na czele tego komitetu stan ł radca Popper z Urz du Wojewódzkiego l skiego.

Kilkana cie dni przed otwarciem dokonano jeszcze krajowo-policyjnego i kolejowo-technicznego odbioru zbudowanej kolei przez trzy komisje. Pierwsza z nich dotyczyła cz ci trasy przebiegaj cej przez ory, Kleszczów i Rudziczki i odbyła si 8 listopada. Zbiórk jej członków przewidziano w poczekalni II klasy na stacji w orach o godzinie 9:00. Kolejna, która weryfikowała budow na terytorium Suszcia i Kryn, zebrała si nast pnego dnia, przy czym zbiórk przewidziano na godzin 9:15 na granicy pomi dzy Rudziczka a Suszczem. Z kolei 10 listopada poddano kontroli odcinek wiod cy przez Czarków, Star Wie i Pszczyn . Członkowie tej komisji mieli si stawi o 9:30 na granicy Suszcia i Czarkowa. Na podstawie przebadanego materiału ródlowego nie jest mo liwe ustalenie kompletnego składu tych komisji. Analiza prowadzonej korespondencji oraz zachowanych protokółów z odbioru linii Rybnik – ory, wskazuje na udział m.in. przedstawicieli Dyrekcji Okr gowej Kolei Pa stwowych w Katowicach, Oddziału Budowy Kolei, Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urz du Wojewódzkiego l skiego oraz władz lokalnych i powiatowych.

Rozkład jazdy poci gów na linii Rybnik – ory – Pszczyna w 1939 r. zamieszczono w tabeli 1.

Frekwencja od samego pocztku była zadowalaj ca i pozwalała wnioskowa , e linia b dzie si cieszyła w przyszło ci bardzo du frekwencj , jako najkrótsze połączenie zał bia rybnickiego z południowym wschodem pa stwa polskiego.

Ustalony te został termin uroczystego po wi cenia i oddania do u ytku nowej kolei. Zaplanowano go na wtorek 29 listopada. Do udziału zaproszono wysokich dostojników pa stwa i ko ciół oraz przedstawicieli władz lokalnych. W nastroju zbli aj cej si wojny, niedługo po zaj ciu Austrii i Zaolzia, wydarzenie to miało niezwykle przebieg i wyjtkow opraw . Były to dla or niezapomniane chwile, tak potem opisane:

O godz. 9.26, przybył poci g specjalny, wioz cy dostojnych go ci do prastarego polskiego grodu – or. Na powitanie dostojnych go ci zebrały si tłumy ludno ci miasta or i okolicy, władze miejscowe i delegacje sztandarowe wszystkich polskich organizacji i towarzystw.[...]

W imieniu miasta or powitał dostojnych go ci p. burmistrz Le nik, który w swym przemówieniu na wietlił ci kie poło enie gospodarcze miasta or, hamuj ce jego rozwój, wyra aj c przy tym nadziej , e nowa linia kolejowa przyczyni si do eksploatacji bogatych złó mineralnych, znajduj cych si w najbli szej okolicy

Tabela 1. Rozkład jazdy pociągów na linii Rybnik – Mory – Pszczyna w dniach wakacyjnych na okres letni 1939 r.

nr pociągu stacja	4151	4121 A	4121	4157	4125	4127	4129	4131	4133
Rybnik o	...	6:26	6:38	8:01	13:01	15:11	17:38	20:57	22:13
Rybnik Piaski	...	6:33	6:45	8:12	13:07	15:18	17:45	21:03	22:19
Gotartowice	...	6:39	6:51	8:24	13:13	15:24	17:51	21:09	22:25
Szczekowice	...	6:44	6:57	8:31	13:19	15:31	17:57	21:14	22:30
Mory p	...	6:50	7:03	8:38	13:25	15:37	18:03	21:20	22:36
Mory o	4:50	6:51	7:19	...	13:43	...	18:08	...	...
Rudziczka	4:58	6:58	7:25	...	13:50	...	18:16	...	...
Suszec	5:14	7:03	7:30	...	13:55	...	18:25	...	...
Radostowice	5:25	7:11	7:38	...	14:01	...	18:34	...	...
Pszczyna p	5:36	7:20	7:47	...	14:13	...	18:43	...	...

nr pociągu stacja	4120	4122 A	4122	4124	4126	4128	4152	4130	
Pszczyna o	...	6:17	6:42	...	12:47	16:22	19:10	20:54	...
Radostowice	...	6:26	6:51	...	12:56	16:32	19:23	21:03	...
Suszec	...	6:39	7:01	...	13:06	16:42	19:49	21:13	...
Rudziczka	...	6:41	7:05	...	13:11	16:47	19:57	21:17	...
Mory p	...	6:47	7:11	...	13:17	16:53	20:03	21:23	...
Mory o	5:20	...	7:20	11:25	13:40	17:03	20:10	21:32	...
Szczekowice	5:27	...	7:27	11:32	13:47	17:10	20:17	21:39	...
Gotartowice	5:33	...	7:34	11:39	13:53	17:16	20:24	21:32	...
Rybnik Piaski	5:39	...	7:39	11:46	13:58	17:22	20:31	21:51	...
Rybnik p.	5:45	...	7:45	11:52	14:04	17:28	20:38	21:57	...

miasta, przez co życie gospodarcze Mory ruszyłoby nareszcie z martwego punktu. Dziś kowal szczególnie p. wojewodzie Grajewskiemu za dotychczasową opiekę nad miastem, która znalazła najwymowniejszy wyraz przez upamiętnienie i budowę gimnazjum oraz umocnienie innych pożytecznych urządzeń w Mory.

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

Po po wi ceniu nowej linii kolejowej, dokonanym przez ks. biskupa Adamskiego i symbolicznego oddania nowej linii kolejowej do u ytku – przemawiali pp. wojewoda dr Gra y ski i wiceminister komunikacji Piasecki. [...]

Po od piewaniu przez chór m ski „Hasło” pie ni „Gaude Mater Poloniae” odbyła si druga cz uroczysto ci w orach: przekazanie sprz tu wojennego, ufundowanego przez kierownictwo i załog budowy kolei ory – Pszczyna, które dokonał p. radca Popper z Urz du Wojew. l. w imieniu kierownictwa i załogi. Przekazany sprz t w postaci ci kiego karabinu maszynowego i motocykla przeje ł dowódca baonu rybnickiego Obrony Narodowej p. mjr Kwiatkowski dla armii polskiej, dzi kuj c w imieniu armii ofiarnym pracownikom polskim za cenny dar, który jest najlepszym wyrazem serdecznej l czno ci mi dzy społecze stwem a armi . Przyrzeczeniem, e przekazany sprz t b dzie przez olnierzy O.N. odpowiednio zu yty i okrzykiem na cze Naczelnego Wodza Armii Marszałka Rydza- migłego zako - czyli p. major Kwiatkowski swoje przemówienie. – Na tym zako czyły si równocze nie uroczysto ci w orach¹⁷.

Nast pnie zaproszeni go cie poci giem udali si na objazd nowego odcinka. O godzinie 10:21 na przystanku w Rudziczce go ci przywitał starosta powiatu pszczy - skiego, naczelnik gminy Rudziczka oraz młodzie szkolna, po czym przemawiał do zebranych tłumów z okolicznych wiosek wojewoda dr Gra y ski. Podobne uroczysto ci odbyły si na nast pnych stacjach w Suszcu i Radostowicach. Szczególnie uroczysty nastrój panował w Suszcu, gdzie naczelnik gminy Paweł Godziek wygłosił płomienne przemówienie. Natomiast młodzie szkolna popisała si wyst pami i deklamacjami.

Na ko cowej stacji w Pszczynie, uroczysto ci składały si z dwóch cz ci. Pierwsz z nich, na peronie dworca, rozpoczę ły fanfary w wykonaniu uczniów Pa stwowe go Gimnazjum oraz pie „My Pierwsza Brygada”. Potem nast piły raporty zawiadowcy stacji i dowódcy kompanii pszczy skiej O.N. oraz przemówienie przedstawiciela miasta i deklamacja uczennicy *Szkoły wicze*. Kolejn mow wygłosił poseł do Sejmu l skiego, burmistrz miasta Mikołowa i członek Wydziału Powiatowego w Pszczynie – Jan Koj, jako reprezentant samorz du powiatowego i społecze stwa powiatu. Nast pnie słowo do zgromadzonych skierował wojewoda l ski. Druga cz uroczysto ci odbyła si na placu przed budynkiem dworcowym, gdzie przekazano dar pracowników i robotników budowy kolei ory – Pszczyna – sprz t wojskowy dla pszczy skiej kompanii Obrony Narodowej w postaci karabinu maszynowego, motocykla i dwu rowerów. Hasłem „Szc Bo e!” zako czono uroczysto po wi - cenia nowej linii kolejowej ory – Pszczyna.

Po blisko czterdziestu latach stara , zmiennych koncepcji i licznych pora kach, doszła do skutku inwestycja, która miała o ywi południowe cz ci województwa l - skiego. Czy rzeczywi cie tak si stało, niestety nie sposób stwierdzi . Zbyt krótki był okres jej działania w warunkach niepodległej Polski. Kolej z Rybnika do Pszczyny stała si równie swoistym symbolem budowy linii lokalnych w Polsce. Niedługo po obj ciu w polskie władanie Górnego l ska w 1922 r. wysuwano jej projekty, lecz dopiero w 1933 r. uchwalono stosowne ustawy, a ich realizacja trwała pi lat, pomimo faktycznie niewielkich trudno ci (znaczna cz trasy wiodła przez lasy pa stwowe, a prace przygotowawcze prowadzono ju wcze niej). W mi dzyczasie sytuacja gospodarcza ulegała kilkakrotnym zmianom, co jeszcze bardziej odsuwało mo liwo ci przyszłych zysków płyn cych z jej eksploatacji. Jak przedstawiono, ustawodawcy zdawali sobie spraw z tego ryzyka. Mimo to prace posuwały si niezwykle wolno. Po II wojnie wiatowej wzrastał jej znaczenie dla przewozu towarów. Jednocze nie sto-

pniowo nikoło, pomimo okresowego wzrostu, zwi zanego m.in. z budow kopalni „Krupi ski” w Suszcu, jej znaczenie dla ruchu pasa erskiego. Gwałtowny w ostatnich latach rozwój komunikacji drogowej, przede wszystkim indywidualnej, oraz oddalenie linii od skupisk ludno ci stały si przyczyn jej powolnego upadku. By mo e realizacja projektu tak intensywnie promowanego przez władze or przyniosłaby wi cej po ytku i lepsze dla tej linii perspektywy.

Przypisy:

1 E. Nerlich, *Aus der Geschichte der Stadt Sohrau O/S*, Dortmund 1972 (tłumaczenie: H. Nowak).

2 Ruch otwarto 1 czerwca 1911 r. – D. Keller, *Zarys historii budowy linii kolejowej z Rybnika przez ory do Pszczyny*, Maszynopis w posiadaniu autora.

3 Ruch otwarto 2 grudnia 1913 r. Tam e.

4 Projekt ten zatwierdzono reskryptem nr L.V-10771/16b/27 w 1927 r. W ci gu studiów uległ on jednak drobnym zmianom. Tam e.

5 W wietle materiału ródłowego nie udało si potwierdzi istnienia podobnych w tpliwo ci w stosunku do linii ory – Pszczyna. Tam e.

6 Na podstawie ustale zebrania komisji do spraw rewizji trasy przebiegaj cej przez teren gmin Rybnik i Przeg dza odbytego w dniu 21 wrze nia 1932 r. zdecydowano o zmianie nazwy przystanku na Rybnik Piaski. Tam e.

7 Dotyczył on utrudnienia poprzez przebudow stacji dojazdu do tartaku, a co za tym idzie i zmniejszenia dochodów zakładu. Tam e.

8 wiadczy to mo e o prowadzonych ówcz nie studiach, na które próbowały wpłyn władze or i okolicznych miejscowo ci. Tam e.

9 Post powanie takie było równie praktykowane ówcz nie przez PKP. Tam e

10 Ponadto w roku rozrachunkowym 1935/36 przyznano na budow 0,5 mln zł. Tam e.

11 *Kilka cyfr z działalno ci administracjimiejskiejmiasta or za rok bud etowy 1937/38*, „Gazeta orska” nr 34 z 26.08.1938.

12 *Ochrona linii kolejowych*, „Gazeta orska” nr 38 z 24.09.1937.

13 *W złowa stacja kolejowa bez telefonu*, „Gazeta orska” nr 1 z 7.01.1938.

14 *O popraw bytu gospodarczego kupiectwa, przemysłu, rzemiosła i ludno ci miasta or*, „Gazeta orska” nr 7 z 19.02.1938.

15 *Linia kolejowa Pszczyna – ory gotowa*, „Gazeta orska” nr 38 z 23.09.1938.

16 *Linia kolejowa ory – Pszczyna otwarta*, „Gazeta orska” nr 47 z 25.11.1938.

17 *Uroczyste otwarcie linii kolejowej ory – Pszczyna*, „Gazeta orska” nr 48 z 2.12.1938.

Krzysztof Soida*
Koleje „towarzyszycy”

Obok znanych ogółowi normalnotorowych kolei użytku publicznego wokół Rybnika i na terenie samego miasta możemy spotkać mało reklamowane inne systemy transportu szynowego. Mają one odmienną i nie licząc kolei w skotorowych, znacznie krótszą historię od 150-letniej kolei z Nędzy do Rybnika, są jednak nie mniej istotne od dzisiejszej jubilatki. Dla uproszczenia terminologii, na użytek niniejszego referatu nazwijmy je kolejami „towarzyszycy”. Niektóre z nich zaprojektowane przed ponad 100 laty nigdy nie doczekały się realizacji, inne istnieją do dnia dzisiejszego.

Zachowując historyczny porządek najpierw trzeba wymienić koleje w skotorowe wszechobecne na obszarze bogatym w liczne zakłady górnicze. Budowane tak w podziemnych chodnikach, jak i na powierzchni kopalń oraz między nimi, gwarantowały utrzymanie sprawnego ciągu technologicznego wydobywania węgla. Wyprzedzały one kolej normalnotorową w obsłudze zakładów przemysłowych nawet o kilkadziesiąt lat i stosowane są do dzisiaj z wielu powodów. Przede wszystkim są to przede wszystkim w budowie i eksploatacji, a ponadto mogą one doprowadzić do wielu miejsc niedostępnych dla kolei o normalnym rozstawie szyn na gósto zabudowanym terenie zakładów przemysłowych i w podziemiach kopalń. W wielu przypadkach ze względów ekonomicznych kopalnie lub poszczególne szyby wydobywcze decydowały się na odwóz urobku kolej w skotorową w kierunku najbliższej linii kolei głównej² zanim nie wybudowano bocznic normalnotorowej. Przykładem może być tu Kopalnia „Hoym” (później „Ignacy”) w Biertułtowach (obecnie m. Radlin), której Szyb „Graf Reden” łączyła z rampą ładunkową w skotorową kolejką konną. Od powstałych w późniejszych latach szybów wydobywczych „Oppurg” (później „Głowacki”) i „Grundmann” (później „Kociuszko”) prowadziła kolejka napędzana kołowrotem (Haspel). Była ona sukcesywnie modernizowana i pracowała aż do 1962 r.³

Założona w 1856 r. Kopalnia „Beatensglück” w Niewiadomiu (obecnie m. Rybnik) od 1862 r. posiadała bocznicę normalnotorową. Jednak odległą o 1 km od bocznic Szyb „Joseph” połączono w skotorową kolejką konną. W następnych latach siłami koni zastąpiono przyciągarki linowe (kołowrotem) o napędzie parowym. W miarę przesuwania się eksploatacji na północ i zakładania nowych szybów, kolejki sukcesywnie przedłużano. Ostatecznie jej długość wyniosła 1,7 km. Z tymi samymi linami

* Autor zajmuje się zawodowo transportem kolejowym od 1978 r., obecnie pracuje w spółce PKP CARGO S.A. Jest znawcą historii kolei szczególnie na obszarze Górnego Śląska, w tym kolei w skotorowych i tzw. piaskowych oraz tramwajów.

proceedził do Szybu „Johannes” a dalsza trasa obsługiwana była lokomotywami spalinowymi. Kolej czynna była a do czasu unieruchomienia kopalni w lutym 1919 r.⁴

W skotorowe koleje konne istniały te w Niedobczycach, gdzie eksploatowały je kopalnie „Wilhelmsbahn” i „Johann Jacob” (pó niej „Rymer”). Kolej konna pierwszej z tych kopalń była szyb wydobywczy z bocznic głównych w 1875 r., tj. trzy lata po uruchomieniu zakładu⁵. Natomiast szyby „Mamroth” i „Oskar” drugiej z wymienionych kopalń otrzymały połączenie za pomocą kolei konnej długości około 2 km. Była ona czynna do 1879 r.⁶

Koleje w skotorowe były niezastąpione na placach wielkich budów, tam gdzie trzeba było wykonać duży zakres robót ziemnych. Transportowały one materiał z wykopów na nasypy, więc przemieszczały się na stosunkowo niewielkiej odległości od kilkuset metrów do kilku kilometrów. Gwarantowały wówczas, mimo niewielkiej prędkości jazdy pociągów, wystarczającą wydajność, przy minimalnych kosztach.

Jako siła pociągowa w skotorowych kolejach przemysłowych wykorzystywano robotników, konie i urządzenia mechaniczne. Do tych ostatnich należały lokomotywy (zasilane parą wodną, ropą naftową, benzyną, sprężonym powietrzem lub energią elektryczną) oraz rozmaitej konstrukcji napędy linowe. Do przemieszczania składów wagonów używano lin bezkołowych oraz lin zakończonych z jednej strony hakami, a z drugiej nawijanych na bębny (przycięgarki).

W skotorowe koleje przemysłowe w zagłębiu rybnickim charakteryzowały się różnorodnymi prędkościami torów, od 550 do 750 mm. Każdego zakładu decydował indywidualnie o wyborze takiej, a nie innej szerokości toru. Uwarunkowane to było rozwojem kopalni na przestrzeni kilku dziesięcioleci i dostępnymi na rynku określonego rodzaju taboru. Zdarzało się niejednokrotnie, że w tej samej kopalni używano kolei o różnych prędkościach torów (w zależności od poziomu wydobywczego). W tych przypadkach na wspólnym placu materiałowym kopalni mogło być podziwianych niezwykle układy torów wieloszynowych i jeszcze bardziej niezwykle połączenia tych torów za pomocą rozjazdów.

Kopalnie o większym oddaleniu od kolei głównej, którym warunki terenowe nie pozwalały na budowę kolei torowych do transportu urobku, stosowały koleje linowe. Przykładowo taki system transportu w głąb zastosowano w 1882 r. oddając do ruchu czterokilometrową kolejkę linową o napędzie parowym z Kopalni „Anna” w Pszowie do rampy ładunkowej przy Szybie „Schmidt” Kopalni „Leo” (później „Rydułtowy”) w Rydułtowach. W późniejszych latach transport linowy zmodernizowano, a przy rampie zbudowano sortownię w głąb. Urządzenia te były czynne do chwili uzyskania przez Kopalnię „Anna” w 1914 r. własnej bocznic normalnotorowej odgałęziającej się od stacji Olza⁷. Na początku lat 90. XIX wieku również Kopalnia „Reden” w Biertułtowach zastosowała transport linowy. W tym wypadku kolej linowa długości 1,7 km była szyb wydobywczy z własnej bocznic w Niewiadomiu. Funkcjonowała ona do marca 1905 r., kiedy kopalnię unieruchomiono⁸. Koleje linowe były powszechnie stosowane nie tylko do transportu w głąb w kopalniach. Używano ich w wielu innych zakładach przemysłowych, jak huty żelaza i cynku, wszelkie kamieniołomy i cegielnie. Służyły do przewozu odpadów, węgla, kamienia, gliny, rud metali, węgla, koksu itp. Udział tych kolei w rozwoju górniczego przemysłu to nie opracowany jeszcze temat wymagający głębszych badań techniczno-historycznych. Warto jednak je podjąć, gdy mimo wielkiej niegdy popularności tego systemu transportowego w przemyśle został on obecnie całkowicie zapomniany.

Równoległe do przemysłowego transportu kolejowego rozwijał się publiczny transport w skotorowe. Przedstawicielem tego systemu na Ziemi Rybnickiej

była linia powstała na trasie z Gliwic do Raciborza przez Nieborowice, Rudy Wielkie i N dz . Mimo, e projekty jej budowy znane były ju w 1893 r.⁹, to realizacj na długo ci 51 km przeprowadzono dopiero w latach 1897-1903¹⁰. Pierwotne zamierzenia przewidywały tak e budow linii w skotorowej z Kopalni „Emma” (pó niej „Marcel”) w Radlinie do Ko la przez Niedobczyce, Rybnik, Rudy Wielkie, Goszyce wraz z odgał zieniem Goszyce – Gliwice (przez So nicowice)¹¹. W Gliwicach linia ta miała l czy si z funkcjonuj cym tam ju od 1894 r. w skotorowym tramwajem. Mimo du ej atrakcyjno ci pomysł ten nie doczekał si realizacji nawet na skróconej w pó niejszym projekcie trasie z Kopalni „Emma” do Rud Wielkich¹². Na zrealizowanej linii Gliwice – Racibórz ju w pierwszym, niepełnym roku jej istnienia przewieziono 279 646 pasa erów i 10 009 ton towarów¹³. Była to przede wszystkim kolej pasarska obsługuj ca obszary pozbawione do tej pory sprawnej komunikacji. Do 1945 roku przewozy dochodziły do 700 000 osób w skali roku, natomiast w latach 1949-1963 nie spadały poni ej 1 miliona. Rekord zanotowano w 1954 r. kiedy przewieziono 1 834 400 pasa erów. W ostatnim roku funkcjonowania regularnego ruchu pod szyldem PKP z usług tej kolei skorzystało 90 292 osób¹⁴.

Stacj pocz tkow kolei usytuowano w Trynku – dzielnicy Gliwic, natomiast kocow w Plani (obecnie Płoni) – dzielnicy Raciborza. Niemal dokładnie w rodku tej trasy znajduje si stacja Rudy, gdzie zlokalizowano zaplecze techniczne. Były tam warsztaty naprawcze taboru, tory postojowe dla wagonów i lokomotyw, punkt obrz dzania parowozów i trójk t torowy do ich obracania. Stosunkowo niewielk , lecz unikatow w warunkach całego Górnego l ska była stacja w Markowicach (obecnie równie dzielnica Raciborza). Była to stacja styczna dla kolei w sko- i normalnotorowej. Wyposa ono j w specjalny punkt przestawczy na którym pod osie wagonów normalnotorowych podczepiano dwuosiove wózki (tzw. rollbocki). Umożliwiały one jazd wagonów kolei głównej lini w skotorow . W ten sposób znajduj ce si w nich towary docierały bezpo rednio na bocznic obsługiwane tylko kolej w skotorow . Oszcz dzano w ten sposób czas i pieni dze eliminuj c przładunek towarów na styku kolei o ró nych szeroko ciach torów.

Warto jeszcze wspomnie , e publiczna kolej w skotorował cz ca Gliwice i Rudy z Raciborzem eksploatowała tory o szeroko ci 785 mm (30 cali pruskich). Tak szeroko miały te w skotorowe koleje towarowe w centralnej cz ci górnol skiego zagł bia przemysłowego oraz tramwaje górnol skie w pierwszym etapie swojej działalno ci.

Dzisiaj prowadzone s próby reaktywowania całej linii tej niezwyklej kolei siłami dwóch towarzystw. Dokonania Towarzystwa Slu by Ochrony Zabytków Kolei mo na zobaczy na terenie stacji w miejscowoci Rudy Wielkie. Natomiast Górnol skie Towarzystwo Kolejowe rozwija sw działalno wN dzy.

Na przełomie XIX i XX stulecia, kiedy rybnickie kopalnie intensyfikowały wydobycie niezbd na stała si komunikacja z odległymi odbiorcami w gla. Coraz liczniej powstawały bocznic kolei u ytku publicznego, a tak e g stniała sie normalnotorowych kolei zakładowch. T ostatni , obok kolei w skotorowych wykorzystywano mi dzy innymi do transportu piasku z przykopalnianych odkrywek do miejsc zamułki. Pod koniec 1926 r. uruchomiono nowe pole eksploatacyjne piasku w odległoci około 1 km na północ od Szybów „Blücher” (pó niej KWK „Jankowice”) na obszarze górnicznym Kopalni „Donnersmarck” (pó niej KWK „Chwałowice”) ¹⁵. W tym czasie istniało ju poł czenie tych szybów sze ciokilometrow lini kolei górnicznej ze stacj w Niedobczycach. Urobek transportowano własnymi wagonami przeje d aj c w kierunku południowym przez główn bocznic kopalni do Szybu V.

Na trasie tej były jeszcze dwa otwory podsadzkowe (nr II i III) zbudowane w latach 1927 i 1932. Po wojnie powstał szyb podsadzkowy nr III. Równie małą piaskownią eksploatowała Kopalnia „Chwałowice”. W tym przypadku była ona usytuowana z południowej strony zakładu górniczego. Wydobyty piasek służył dla własnych potrzeb kopalni. Odkrywki w Jankowicach i Chwałowicach zamknięto w latach 60. XX stulecia. W wyrobiskach popiaskowych do dnia dzisiejszego składowane są odpady górnicze. Największą w tym rejonie pod względem wydobywania była piaskownia w Boguszowicach. Kruszywo z tej odkrywki trafiało do różnych kopalni węgla żelaznego rybnickiego. Natomiast najmniejszą z rybnickich piaskowni znajdowała się w pobliżu Szybu III Kopalni „Jastrzębia”. Piasek wybierano tam sporadycznie, najczęściej w chwili zwiększonego zapotrzebowania na to kruszywo. Po załadowaniu wagony przemieszczano kilkaset metrów w kierunku wschodnim i rozładowywano na mostie zsypanym tego szybu. Szyb III posiadał dwa bliźniacze mosty zsypano- i zbiornik skarpowy. Jeden most służył Kopalni „Jastrzębia”, a drugi Kopalni „Moszczenica”. Ta druga kopalnia była wówczas w budowie, a szyb wydobywczy z którego wzięła początek należał do „Jastrzębia”. Dopiero później powstały szyby podsadzkowe nr IV („Zachodni”) i nr V. Pierwszy odgałęział się od linii prowadzącej do Skrzyszowa. Natomiast drugi usytuowano przy jednotorowym odcinku Szeroka – Kopalnia „Jastrzębia”. W latach 1959-1963 wybudowano linię kolejową Boguszowice – Borynia – Jastrzębia, długości około 15 km. Chłopców zasilały te kopalnie piaskiem z Boguszowic, stąd w tej miejscowości połączono z Kopalnią „Jankowice” odcinkiem toru o długości 2,6 km. Kopalnia „Marcel” (dawniej „Emma”) miała połączenie torem górniczym ze stacjami PKP Niedobczyce i Wodzisław I. Kopalnie „Jastrzębia” i „Moszczenica” łączyły się z siecią PKP przez stację Jastrzębia-Zdrój Zofiówka. Natomiast stacja Pawłowice Górnicze obsługiwała kopalnie „Zofiówka” („Manifest Lipcowy”), „Pniówek” („XXX Lecia PRL”) i „Borynia”. Najnowsze, a zarazem ostatnie w tym rejonie dwa szyby podsadzkowe uruchomiono dla Kopalni „Manifest Lipcowy” i „Marcel”. Pierwszy powstał na terenie bocznic głównej zakładu górniczego, drugi zaś w Markłowicach. Tor dojazdowy do tego drugiego szybu odgałębiał się ze stacji PKP Wodzisław I. Z czasem powstała rozległa sieć kolei górniczych, której trzon stanowiła dotychczasowa torowa o długości około 45 km.

Zanim powstała Magistrala Kopalnia – Boguszowice, Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Pw praktykowało interwencyjne dostawy piasku dla kopalni rybnickich. Pociąg załadowany kruszywem w Kopalni, gdzie w 1966 r. rozpoczął wydobywanie w dużej odkrywcę, dostarczano na stację PKP Niedobczyce, skąd zabierała go lokomotywa PTKiGK (wówczas ZTKiGK). Z chwilą oddania do eksploatacji nowej magistrali transportowej zaopatrywanie węgla żelaznego rybnickiego w piasek podsadzkowy całkowicie przejęło PMP-PW. Pociągi docierały do dziewięciu szybów podsadzkowych tego rejonu. Niektóre z nich były oddalone o ponad 50 km od Kopalni. Ostatnie regularne dostawy piasku do rybnickich kopalni miały miejsce w ciągu 1995 r. W latach następnych odbywały się już tylko sporadycznie. Ostatni pociąg z piaskiem w tym kierunku uruchomiono w 1999 r.

W 1965 r. w strukturach Rybnickiego Zjednoczenia Pw przystąpiono do tworzenia Zakładu Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem (ZTKiGK). 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 infrastrukturę transportową.

Skutki restrukturyzacji górnictwa w głowego sił rzeczy dotkn ły tak e transport kolejowy pracuj cy na jego rzecz. Zmniejszyła si długo eksploatowanej wewn - trzniej sieci torowej i realizowane na niej przewozy. Jednak, w wyniku prób reformy innego resortu – resortu komunikacji, rybnickie Przedsi biorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem mogło wyjecha swoimi poci gami na dalekie trasy udost pnione przez PKP PLK S.A.¹⁶ Podobnie post piła spółka Kopalnia Piasku „Kotlarnia” S.A. Firmy te stały si równorz dnym partnerem PKP CARGO S.A.¹⁷ na rynku przewozów towarowych w Polsce.

Dbaj c aby prezentacja kolei „towarzysz cych” w niniejszym opracowaniu była kompletna trzeba jeszcze wspomnie o próbach powołania do ycia w Rybniku i jego okolicy komunikacji tramwajowej. Chyba najlepiej b dzie jak ten powracaj cy cyklicznie do dnia dzisiejszego temat zostanie przedstawiony za gazet *Polska Zachodnia* nr 267 z 26.09.1928 r. Oto obszerny fragment artykułu z tamtych lat. [...] *Przył czenie do Rybnika Paruszowca i Ligoty ma wielkie na przyszło znaczenie gospodarcze. Jedno coby koniecznie nale ało zrobi , to – by owe przedmie cia poł czy lini tramwajow , która w czasach obecnych chyba nie nale y do luksusu. Uwa amy bowiem, e nie tylko te przedmie cia – Paruszowiec i Ligota – nale y szybko poł czy , ale linj tramwajow przeprowadzi iszos do or. Wiadomo, e przed wojn były przeprowadzane prace przygotowawcze do poł czenia tramwajowego Rybnika z orami. Jasnem wi c jest, e Niemcy nie robili tego dla wygody i pi knych oczów robotnika polskiego, ale dla zysków, jakie st d miały płyn .[...]*¹⁸. Prawdopodobnie autor artykułu miał na my li lini kolejow w kierunku or. Istotnie koncepcje jej budowy pochodz jeszcze sprzed I wojny wiatowej, a jedna z wersji przewidywała nawet jej elektryfikacj . Kolej ta, mimo e miała mie charakter kolei lokalnej (*Kleinbahn*) nie zakładała jednak standardów linii tramwajowej. Poł czenie Rybnika z orami sfinalizowano 21 listopada 1936 r. z funduszy i staraniem l skiego Urz du Wojewódzkiego. Mimo to nadal otwart pozostaje kwestia wyposa enia rybnickiego zał bia w głowego w szynow komunikacj miejsk .

Przypisy:

¹ Za normalny rozstaw szyn toru kolejowego przyjmuje si szeroko 1435 mm. (tj. 4 stopy 8,5 cala).

² Tu: kolei normalnotorowej o podstawowym znaczeniu.

³ Materiały własne A. Adamczyk.

⁴ A. Adamczyk, *Kopalnia „Szcze cie Beaty” (Beatensglück) w Niewiadomiu*, NOT i SITG Oddział w Rybniku „VI Konferencja Naukowo-Techniczna” (materiały konferencyjne), Rybnik 2001.

⁵ Ten e, *Zapomniane kopalnie*, NOT i SITG Oddział w Rybniku „V Konferencja Naukowo-Techniczna” (materiały konferencyjne), Rybnik 2000.

⁶ Tam e.

⁷ M. Jenczmionka, M. Urbasik, *Kopalnia W gla Kamiennego „ANNA” w latach 1832-2002*, (b. d. i m. w.), s. 14

⁸ A. Adamczyk, *Kopalnia „Reden” w Biertułtowach-Radlinie*, NOT i SITG Oddział w Rybniku „VIII Konferencja Naukowo-Techniczna” (materiały konferencyjne), Rybnik 2003.

⁹ Archiwum Pa stwowe w Opolu (dalej: APO), Zespół akt Rejencji Opolskiej, Wydział I Ogólny (dalej: RO I), sygn. 8308, s. 2-3.

- 10 K. Soida, *Koleje w skotorowena Górnym l sku*, tom I, Katowice 1997, s. 47-49.
- 11 APO, RO I, sygn. 8308, s. 2-3.
- 12 Tam e, s. 40.
- 13 K. Soida, *Kolej Gliwice Trynek – Rudy – Racibórz*, Łód 1998, s. 19.
- 14 E. Wieczorek, K. Soida, *Kolej w skotorow do Rud*, Katowice 2001, s. 17.
- 15 Archiwum Pa stwowe w Katowicach (dalej: APK), Zespól akt l skiego Urz du Wojewódzkiego, Wydział Komunikacyjno-Budowlany (dalej: UWS-KB), sygn. 6661, s. 11.
- 16 Spólka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nale y do grupy PKP i zarz dza infrastruktur kolejow . Została powołana do odpłatnego udost pniania linii kolejowych licencjonowanym przewo nikiem i prowadzenia ruchu poci gów.
- 17 Spólka PKP CARGO S.A. nale y do Grupy PKP i jest przewo nikiem kolejowym towarów.
- 18 APK, UWS-KB, sygn. 6087, s. 92.

Piotr Greiner, Michał Mączka*

ródła kartograficzne do dziejów kolejnictwa w rybnickim do 1945 roku w zbiorach Archiwum Państwowego w Katowicach

Nasze wystąpienie na konferencji *150 lat kolei w Rybniku*, która odbyła się 2 października 2006 r. w Rybniku, zostało po wcześniejszej prezentacji ról kartograficznych przechowywanych w Archiwum Państwowym w Katowicach, a przydatnych do badań nad rozwojem kolejnictwa w rybnickim. Oczywiście możliwe było tylko przykładowe podanie najważniejszych typów map użytecznych do takich badań. Zasób kartograficzny Archiwum Państwowego w Katowicach bowiem, jeden z największych tego typu w Polsce, oferuje potencjalnemu badaczowi całe serie map, zarówno rękopiśmienne jak i drukowane, różnych typów i rodzajów, które stanowią podstawowe źródło do badań nad rozwojem kolejnictwa na Górnym Śląsku. W zasobie tym na szczególną uwagę zasługuje zwłaszcza: *Zbiór kartograficzny Archiwum Państwowego w Katowicach* oraz mapy zgromadzone przez pruskie, a potem niemieckie i polskie urzędy górnicze, które zostały umieszczone w zespole archiwalnym: *Wyższy Urząd Górniczy w Katowicach – zbiór kartograficzny*. W zespole tym, jednym z największych tego typu w Europie, zgromadzone zostały nie tylko typowe mapy górnicze, ale również wszelkie innych typów, które mogły być przydatne dla służb górniczych.

Prezentowane mapy zostały uszeregowane w cztery zasadnicze grupy tematyczne:

1. mapy z okresu „przedkolejowego” z lat 1810-1845 (poz. w katalogu 1-3), z których na szczególną uwagę zasługuje najstarszy plan miasta Rybnika z 1810 roku (poz. w katalogu 1). Dają one obraz sieci komunikacyjnych, czysto o średniowiecznym rodowodzie, oraz poglądy na pierwotne układy urbanistyczne, które zostały zburzone przez rozwój sieci kolejowej;

2. mapy komunikacyjne i kolejowe z lat 1849-1941 (poz. w katalogu 4-15), w tym interesujące mapy wykonane w okresie międzywojennym przez polskie służby i firmy kartograficzne, a obrazujące sieć kolejową w województwie śląskim;

3. mapy topograficzne z lat 1893-1943 (poz. w katalogu 16-18) wykonane tak przez niemieckie jak i polskie służby kartograficzne, a pokazujące pełny obraz topograficzny okolic Rybnika;

4. mapy górnicze z lat 1883-1926 (poz. w katalogu 19-22). Na mapach górniczych

* dr Piotr Greiner, historyk, archiwista; dyrektor Archiwum Państwowego w Katowicach
mgr Michał Mączka, historyk, archiwista; pracownik Archiwum Państwowego w Katowicach, Sekcja Kartograficzna

równie były wykresy i linie kolejowe, w tym te służące głównie górnictwu, czego przykładem są mapy kopalnianych bocznic kolejowych na Górnym Śląsku z ok. 1900 r. (poz. w katalogu 22).

Wydaje się, że badacz dziejów kolejnictwa na Górnym Śląsku, w tym w rybnickim, uzyska w wyniku kwerendy w zasobie kartograficznym Archiwum Państwowym w Katowicach, pełny obraz rozwoju sieci kolejowej w tym regionie, nie tylko głównych linii, ale również połączeń w skotorowych, zakładowych itd.

KATALOG MAP

1. 1810 - plan miasta Rybnika
Plan von jetziger Abteilung der Bezirke, Strassen, Markplätze, und oeffentlichen Anlagen, der im Ratiborer Kreisse Stadt Rybnik
1810 oprac. J. Jurziczek; [1:7200]
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 771
2. 1827 - Rybnik i okolice
Urmessstischblatt - 51/50 szerokości geograficznej, 36/37 długości geograficznej, Bd.I, Bl.2, godło: 3420 Rybnik
1827 oprac. Pirch; 1:25 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Oddział w Gliwicach, Zbiór kartograficzny, bez sygn.
3. 1845 - mapa drogowa Monarchii Austriackiej z liniami kolejowymi w budowie
Neueste General- Post und Strassen Karte der Oesterreichischen Monarchie
1845 druk: *Artaria & Comp.*, Wien; [1:500 000]
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach - zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 527
4. 1849 - mapa drogowa Prus
Post-Karte von dem Preussischen Staate und dem angränzenden Ländern in IX Blättern
1849 oprac. w *Königl. Preuss. General-Postamt*, druk: *Hampe*; [1:800 000]
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach - zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 536
5. 1853 - mapa kolejowa Europy środkowej
Eisenbahn-Karte von Mittel-Europa
1853 oprac. H. Kunsch; wyd. C. Flemming, Glogau; bez skali
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach - zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 524
6. ok. 1875 - mapa komunikacyjna Niemiec
Grosse Contor und Bureau Karte des Deuschen Reiches
[1875] oprac. Adolf Heuze; 1:500 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach - zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 531
7. 1884 - mapa komunikacyjna Prowincji Śląskiej
Verkehrs-Karte der Provinz Schlesien
1884 oprac. C. Lehmann; 1:600 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach - zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 538
8. 1888 - mapa kolejowa Niemiec
Uebersichts-Karte der Eisenbahnen Deutschlands
1888 oprac. *Reichs-Eisenbahn-Amt*; 1:1 000 000

- Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach – zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 533
9. 1904 – mapa komunikacyjna powiatu rybnickiego
Regierungsbezirk Oppeln. Amtliche Entfernungskarte des Kreises Rybnik
1904; 1:75 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach – zbiór kartograficzny, sygn. OBB I 541
10. 1925 – mapa rozwoju sieci kolejowej na Śląsku
Entwicklung des Eisenbahnnetzes Schlesiens mit Betriebeseröffnungsdaten
1925; 1:750 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 436
11. ok. 1926 – mapa kolejowa Polski
Mapa orientacyjna kolei polskich
ok. 1926 wyd. *Księgarnia Polska Bernarda Polonieckiego*, Lwów; 1:2 200 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 429
12. ok. 1929 – mapa kolejowa województwa śląskiego
Mapa sieci kolei żelaznych Województwa Śląskiego
ok. 1929; 1:300 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 435
13. 1932 – mapa kolejowa województw śląskiego i krakowskiego
Polskie Koleje Państwowe. Krakowsko-Śląski Okręg Turystyczny
1932 rys. Tadeusz Zwoliński, druk: *Drukarnia Narodowa*, Kraków; bez skali
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 433
14. ok. 1935 – mapa komunikacyjna Niemiec
Justus Perthes Verkehrskarte von Deutschland
ok. 1935 oprac. Hermann Haack; 1:1 500 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 740
15. 1941 – mapa kolejowa okręgu Dyrekcji Kolei w Opolu
Übersichtskarte des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
1941; 1:350 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 437
16. 1893 – mapa topograficzna okolic Rybnika
Karte des Deutschen Reiches. Sec. 520 Rybnik
1893 oprac. Königl. Preuss. Landesaufnahme, Berlin; 1: 100 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach – zbiór kartograficzny, sygn. OBB III 27/21
- 17) 1933 – mapa topograficzna okolic Rybnika
Mapa topograficzna Polski. Sekcja Rybnik. Pas 48 Słup 27
1933 oprac. Wojskowy Instytut Geograficzny, Warszawa; 1:100 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Zbiór kartograficzny, sygn. I 555/334
18. 1943 – mapa topograficzna okolic Rybnika
Karte des Deutschen Reiches. Grossblatt 128
1943 oprac. *Reichsamt für Landesaufnahme*, Berlin; 1:100 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach – zbiór kartograficzny, sygn. OBB III 23/21
19. 1883 – mapa górnicza okolic Rybnika
Spezialkarte der Oberschlesischen Bergreviere. 16 e – Rybnik
1883; 1:10 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Górnictwa w Katowicach – zbiór kartograficzny, sygn. OBB III 174/73

20. 1895 – mapa górnicza okolic Rybnika
Situationsriss von der Steinkohlen Muthyng Paruschowitz I a
1895 oprac. H.Seeliger; 1:10 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Urzęd Górnicy w Katowicach –
zbiór kartograficzny, sygn. OBB III 1506
21. 1926 – mapa górnicza okolic Rybnika
Flöz-Übersichtskarte des Oberschlesischen Steinkohlenbeckens. XI Rybnik
1926 oprac. *Oberschlesischer Berg- und Hüttenmannischer Verein, Gliwice;*
1:50 000
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Urzęd Górnicy w Katowicach –
zbiór kartograficzny, sygn. OBB III 172/11
22. ok. 1900 – mapa kopalnianych bocznicy kolejowych na Górnym Śląsku
Gruben-Geleis-Anschlüsse im Bezirk Ratibor und Kattowitz
1900; brak skali
Archiwum Państwowe w Katowicach, Wydział Urzęd Górnicy w Katowicach –
zbiór kartograficzny, sygn. OBB II 184.

Grzegorz Wawoczny*

Kolej górnośląska w depe szach „Nowin Raciborskich” z lat 1905-1906

„Nowiny Raciborskie”, które ukazywały się w Raciborzu w latach 1889-1921¹, są dziś niedocenianym przez badaczy źródłem informacji na temat życia codziennego Górnośląskich zakłóceń przelomu XIX i XX wieku. Pismo, drukowane w języku polskim, było finansowane przez polskie organizacje z Królestwa Kongresowego oraz Wielkiego Księstwa Poznańskiego². Miało wyrażać nie narodowy – polski charakter³. To zdeterminowało krąg adresatów. Redaktorzy gazety stawiali sobie bowiem za cel dotarcie do polskiej ludności powiatu raciborskiego, chcąc pobudzić w niej świadomość narodową oraz patriotyzm. Ten charakter wpływał mocno na treść artykułów, z reguły polemicznych z niemieckojęzycznych pras raciborskich (na przykład z „Ratibor-Leobschützer Zeitung”) oraz innych powiatów. Gazeta miała mocny wydźwięk dewocyjny, publikując szereg tekstów poświęconych życiu Kościoła katolickiego i jego obrzydliwoci. Nie brakowało, niestety, wzmianek o zabarwieniu wyrażającym antysemitkę.

Mimo mocnego zabarwienia narodowego, *Nowiny Raciborskie* pełniły także funkcję typowo informacyjną. Tej komunikacji z czytelnikiem służyła stała rubryka pt. *Z daleka i blisko*. Gazeta publikowała w niej bieżące, pozbawione emocjonalnego charakteru krótkie i zwięzłe depe szy z terenu powiatu raciborskiego, wyrażające jednak wieści z podraciborskich wsi, które w większości zamieszkiwała ludność polska⁴. Mniej natomiast informowano o tym, co dzieje się w samym Raciborzu, zdominowanym przez ludność niemiecką. Źródłem wiadomości byli stali korespondenci i informatorzy redakcji. Rubryki uzupełniały najważniejsze wydarzenia z powiatów sąsiednich, w tym rybnickiego, całego Śląska, wreszcie z Galicji, Królestwa Polskiego i Wielkopolski.

Sporo miejsca poświęcano kolei żelaznej normalnej i w skotorowej, odgrywającej wówczas ważną rolę w całym regionie. Z treści licznych wzmianek rysuje się jej obraz jako podstawowego środka komunikacji. Liczne są informacje o rozkładach jazdy, przepisach porządkowych, wizytach znacznych osobistości. Niestety nader często wzmiankowano o wypadkach i dużej śmiertelności. Nie stroniono od nowinek technicznych z dziedziny kolejnictwa oraz wiadomości na temat rentowności kolei.

Poniżej krótki i, z racji charakteru tej publikacji, przykładowy kwerenda obejmujący okres sprzed stu lat – rocznik 1905 oraz pierwsze półrocze roku 1906. Warto

* Autor, absolwent Wydziału Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego, jest na co dzień redaktorem naczelnym tygodnika „Nowiny Raciborskie” oraz rocznika historyczno-przyrodniczego „Ziemia Raciborska”, wydawcą, autorem szeregu księzek oraz szkiców naukowych i popularnonaukowych poświęconych historii Górnośląskiego Śląska. Stale współpracuje z „Gazetą Wyborczą”.

jednak e nadmieni , e badacze tematyki kolejowej winni cz cie j zagl da do starych roczników „Nowin Raciborskich”, tym bardziej, e zachowały si prawie wszystkie. Obecnie s one udost pnia ne w formie mikrofilmów w czytelni Miejskiej i Powiatowej Biblioteki Publicznej przy Rynku w Raciborzu.

1905

Celem utrudnienia personelowi kolejowemu u ywania alkoholu, wydał minister kolei elaznych Budde rozporz dzenie, które mi dzy innymi przepisuje: Przynoszenie ze sob do słu by wódki i podobnych napoi zabrania si wszystkim pod gro b kary; pozostawia si uznaniu dyrekcyi na wyj tki w pewnych przypadkach. Poło onym wzdlu drogi kolejowej wyszynkom nie wolno mie wódki na składzie; restauratorom dworcowym nie wolno sprzedawa wódki urz dnikom na miarki, przynieszone przez nich z domu; natomiast obowi zani s sprzedawa po tanich cenach urz dnikom napoje bezalkoholiczne. Zaleca si tak e powszechne zaprowadzenie maszynek do kawy i aparatów do wody selterskiej, urz dzenie na stacjach wi cej pomp – 2 marca.

Z Głubczyckiego. W tych dniach odbyły si ostateczne wymiary projektowanej linii kolejowej z Baborowa do Opawy – 9 marca.

Z rozpocz ciem latowego planu kolejowego (od 1 maja) tytuł naczelników stacyi na kolejach pruskich zostanie zmieniony. Nie b d si wi cej nazywali „Stationsvorsteher”, tylko „Fahrdienstleiter”. e nowy tytuł jest trudniejszy do wymówienia i brzmi cokolwiek dziwnie, to nie ulega w tpliwo ci; lecz chodzi przecie o oczyszczenie jzyka urz dowego z obcych naleciało ci. Pewnie, e i odno nym urz dnikom nowy tytuł nie bardzo b dzie si podobał, ale za to pozwolono im przy wielkiej uroczysto ci nosi trójgraniasty kapelus z prusk kokard w miejsce czerwonej czapki – 14 marca.

Z rozpocz ciem latowego planu kolejowego (od 1. maja) kursowa b dzie kilka poci gów wi cej pomi dzy Boguminem a Raciborzem. Z Bogumina wychodzi b dzie pierwszy poci g o godz. 7.10 rano, przyjazd do Raciborza o 7.48 zrana; po poł. wyjazd z Bogumina o godz. 3.55, a dalej z Raciborza do K dierzyna. Z Raciborza do Bogumina odchodzi b dzie nowy poci g o godz. 7.48 wieczorem. Poci g pospieszny, który dotychczas wychodzi o godz. 7.40 wiecz. z Bogumina, od 1 maja wychodzi b dzie z tamt do godz. 9.06 wieczorem – 16 marca.

W niedziel po południu wykościła si w pobl u lasku Obory lokomotywa kolejki elektrycznej. Z ludzi nikt nie poniósł szwanku – 23 marca.

Dochody kolejki elektrycznej z Gliwic do Raciborza wynosiły w ubiegłym roku 92 000 mrk., 6000 mrk. wi cej jak w roku poprzednim. Czysty zysk wynosi 22 500 mrk., które przepisane zostały na nowy rok – 18 kwietnia.

Racibórz. Na rozkaz prokuratoryi w Konstancyi, w Badenii, przyaresztowano w czwartek wieczorem architekta Edwarda Schroedera pod zarzutem sprzeniewierzenia. Schr. wybierał si wła nie w dalsz podró , rzeczy posłał ju na kolej, a sam egnał si przy kufelku piwa ze swymi raciborskimi znajomymi, gdy wszedł komisarz policyjny i zabrał go ze sob – 9 maja.

Pruski fiskus kolejowy robi próby, czyby poci gi nie mogły w i ksz szybko ci je dzi , ni dot d. Poci gi, które 90 kilometrów na godzin uje d aj , trzeba zatrzymaniem hamowa , a z hamulcem przeje d aj zwykle jeszcze 400 metrów. Próby z nowymi lokomotywami na kolei wojskowej koło Berlina wykazały, e owe maszyny potrafi ujecha z poci giem trzywagonowym 136 kilometrów a z poci giem sze ciowagonowym 128 kilometrów w godzinie. Hamulec trzeba jednak mi-

nut przed zatrzymaniem przyci gn , bo maszyna hamowana jeszcze wi cej ni kilometr ujedzie – 11 maja.

W pi tek rano wydarzył si za Nedz nieszcz liwy wypadek. 74-letni[a] wdo-wa Marya Ku mierz, chc c si przedosta pod zamkni t barier , nie spostrzegła zbli aj cego si poci gu, który j pochwyli i zabił na miejscu. Z powodu po-deszłego wieku była ju bardzo głuch , to te nie usłyszała wistulokomotywy – 15 czerwca.

Z okazji rozpocz tych niw przypominamy przepisy, i w okolicach, gdzie kolej przechodzi, kupki powi zanego zbo a wolno stawia wodległo ci 38 metrów od to-ru kolejowego. – Do zbierania kłosów na ka dem polu potrzeba pozwolenia wła ci-ciela, w przeciwnym razie mo na si narazi nakar – 22 lipca.

W niedziel w południe zapaliło si na polu w Studziennej kilkadziesi t kup pszenicy od iskier wylatuj cych z przechodz cego poci gu – 10 sierpnia.

Celem ułatwienia komunikacji w czasie pielgrzymek na Gór w. Anny kr y b d tak e nadzwyczajne poci gi mi dzy Le nic a Mysłowicami, odno nie mi - dzy Le nic a Raciborzem – 19 sierpnia.

Wojnowice, pow. raciborski. W rod o mało co byloby si wydarzyło nie-szcz cie na tutejszej stacji kolejowej. Posiedzicie[1] Gilge z Kornic oczekiwał na peronie z trzyletnim dzieckiem na r ku nadej cia poci gu. Nagle wiatr zerwał mu kapelusz z głowy, a niebaczny pogonił za nim, nie zwa aj c na zbli aj cy si poci g. W ostatniej chwili z nara eniem własnego ycia skoczył asystent kolejowy Bilatowski z Piotrowic na tor i wybawił nierozwa nego człowieka od niechybnej mierci – 5 wrze nia.

Z Raciborskiego. Celem przedlu enia linii kolejki elektrycznej ma nast pi w Markowicach wywłaszczenie gruntów masarza Klahra i ober ystki Bartha – 16 wrze nia.

Markowice. Dziwne rzeczy dziej si na kolejce raciborsko-gliwickiej. We wto-rek przy ran erowaniu na tutejszym dworcu wyskoczyła lokomotywa z toru i zdruzgotała si w kawalki. Kierownik lokomotywy bowiem chciał nastawi zwro-tnic , podczas gdy lokomotywa jechała sama. Gdy przejechała przez zwrotnic , kierownik ju nie zdołał jej do cign ; tak sama dojechała na koniec toru i tam zaskoczyła z toru. Na szcz cie nie było tam nikogo i tak obeszło si bez wi kszego nieszcz cia – 16 wrze nia.

Racibórz. Na policyi zgłosił si w ko cu ubiegłego tygodnia pewien człowiek, a przedstawiwszy si jako marynarz ze zbuntowanej swego czasu załogi okr tu rosyjskiego „Potemkin”, poprosił o wsparcie na podró kolej do Morawskiej Ostrawy, które te otrzymał. Wykazało si atoli pó niej, e to nieprawda, dlatego te zapakowano pana brata do kozy – 7 listopada.

Markowice. W pi tek po południu wydarzył si straszny wypadek na torze ko-lejowym w pobli u stacji. W chwili kiedy nadchodził poci g pospieszny, chciał pomocnik le niczy Wittek z N dzy przeje przez to na drug stron . Straciwszy przytomno umysłu – zamiast zeskoczyć z toru, pocz ł młody człowiek biedz przed poci giem, jakby chciał przez nim ucieka , lecz napr no. Lokomotywa go po-chwyliła i zrzuciła z toru w rów nie ywego – 14 listopada.

W pi tek rano przejechał w Opawie poci g raciborski pewnego człowieka i za-bił go na miejscu – 28 listopada.

N dza. Na torze kolejowym pomi dzy Suminem a N dz przejechał poci g wie-czorem furmank handlarza drzewa Jana Bogusza z Jankowic. Wóz został zruz-gotany, a Bogusz zabity na miejscu – 2 grudnia.

1906

W etacie pruskim na rok przyszły wyznaczono pomiędzy innymi potrzebne sumy na utworzenie drogi przez tor kolejowy na linii Nędza-Katowice i to w dwóch miejscach, przy 7-ym i 20-ym kilometrze, dalej na linii Kędzierzyn – Bogumin przy 22,5 kilometrze i 50-tym, oraz na uregulowanie Odry pomiędzy Raciborzem a Kołomyżami, ze względu na budowę portu w Raciborzu, która prawdopodobnie rozpocznie się jeszcze w tym roku – 13 stycznia.

Z Raciborskiego. Z rozporządzenia ministra mają być rozpoczęte prace przedwstępne celem pobudowania kolei z Niem. Krawarza przez Hulczyn do Pietrzykovic. Z Hulczyna rozpoczęto już pomiary tej linii – 22 lutego.

Z Raciborskiego. Dwunastoletniemu niepełnoletniemu Maksowi Kostce z Brzegu udało się niepostrzeżenie dostać bilet do Krzanowic, gdzie zakradł się do kantoru przystanku kolejowego i zabrał 9,50 mk z kasy. Następnie przepadł bezładu – 31 marca.

Z Raciborskiego. Minister kolejowy polecił dyrekcji katowickiej, aby poczyniła prace wstępne do budowy linii kolejowej z Chalupek przez Hulsztyn i Hulczyn do Niem. Krawarza. Przeciw temu projektowi wystąpiła właścicielka kopalni pietrzkowskich, dając aby nowa linia była przeprowadzona z Chalupek przez Koblów, Pietrowice i Hulczyn do Niem. Krawarza. W tych dniach zjechała na miejsce osobna komisja, która podobno uznała, że trzeba się zastosować do życzeń kopalni – 10 kwietnia.

Racibórz. Do tutejszego lazaretu przywieziono wczorajszej nocy zwrotniczego Antoniego Proska z Liszek, którego pociąg przejechał i odcił mu obie nogi. Nadto odniósł nieznaczne rany jeszcze ciężej obrażenia na głowie i piersiach – 5 maja.

Bilety kolejowe przy kolejce elektrycznej do Dąbca (Lukasyny) i Markowice muszą być od 1. b.m. naprzód wykupywane, a nie dopiero w czasie jazdy, jak było dotychczas – 10 maja.

Podczas transportu kolej z Raciborza do Bytomia zbiegło dwóch niebezpiecznych rabusiów, Szymon Czech i Maks Poloczek. Pod pozorem, że chcą na ustąpić, przywołali dozorcę Skutscha, który ich transportował, poczem rzucili się na niego i zabrali jego czapkę i pałasz. Wyskoczywszy z wagonu, znikli w lesie. Poloczek nie długo jednak cieszył się wolnością, gdyż pochwycił go i odprowadził do Birawy – 12 maja.

Przypisy:

¹ B. Gröschel; *Die Presse Oberschlesiens von den Anfängen bis zum Jahre 1945*, Berlin 1993, s. 238.

² G. Wawoczny; *Kto finansował Nowiny Raciborskie*, [w:] „Ziemia Raciborska”, nr 4-5/1999, s. 14.

³ Szerzej na ten temat: Glensk J., *Nowiny Raciborskie 1889-1904*, Katowice 1970.

⁴ Por. Mika N.; *Stosunki narodowościowe i wyznaniowe w powiecie raciborskim (od połowy XIX do początków XX wieku)*, [w:] *Ludzie, dzieje, mity... Z badań nad historią i kulturą Raciborskiego*, Racibórz 2005, s. 73-78.

Jacek Kamiński*

Czy Rybnik posiada zabytki kolejowe?

W pi knym co do swego poło enia i krajobrazu powiecie rybnickim [...] rozwija si przemysł coraz to bardziej. [...] Wyrosły tu zakłady olbrzymie kopal i hut, wysokich pieców i kolei elaznych.

(Artur Trunkhardt, 1925)

Niecz sto si zdarza by tytuł referatu posiadał form pytań c . Jednak nie jest to przejawem d enia do niezwykło ci, ch ci zwrócenia uwagi na temat, czy te niepo-trzebnego komplikowania sprawy .

Jest to wynikiem niejednoznaczno ci podj tego tematu. Odpowied , któr znajdziemy w tek cie prawdopodobnie nie zadowoli wszystkich zainteresowanych – historyków, historyków sztuki czy architektów i wreszcie szerokiego grona miło ni-ków staro ytno ci, jak ich dawniej nazywano, czy pasjonatów krajoznawstwa.

Lecz cech nauk humanistycznych jest zró nicowanie ocen tego samego zjawiska i trudno któremu z nich przyzna pierwsze stwo. Na wst pie wytłumaczy nale y dlaczego powy sze rozwa ania ograniczone zostały do obecnego terenu miasta. Trasy kolejowe s elementem infrastruktury liniowej i zaw enie opracowania do okre lonego obszaru administracyjnego jest zabiegiem technicznym ograniczaj cym ilo problemów do przeanalizowania, jednak metodyka pracy pozostaje taka sama. Nieprzyj cie takiego zało enia skutkowałoby konieczno ci rozszerzenia tematu pracy a po Racibórz, Katowice, Wodzisław, Sumin i ory. Tak znaczne zwi ksenie zakresu przeło yłoby si na bardziej pobie ne potraktowanie zagadnienia.

Niejednoznaczno podj tego tematu wynika z definicji zabytku. Ustawa o ochro-nie zabytków z 2003 r.¹ okre la zabytek jako – *nieruchomo [...] b d c dziełem człowieka lub zwi zan z jego działalno ci i stanowi c wiadectwo minionej epo-ki b d zdarzenia, których zachowanie le y w interesie społecznym ze wzgl du na posiadane warto ci historyczne, artystyczne lub naukowe.*

Odpowiedzie zatem nale y na pytanie: które z kolejowych nieruchomości s war-te zachowania ze wzgl du na posiadane warto ci pozautilitarne?

Aby udzieli odpowiedzi nale y naszkicowa szersze tło historyczne a na nim umie ci realizacje rybnickie co ułatwi ich waloryzacj .

Okolice Rybnika niewiele si zmieniły od redniowiecza a do ko ca XVIII wieku. Wówczas wykup miasta z r k prywatnych przez króla pruskiego Fryderyka Wilhelma w 1788 r. był zapowiedzi zmian. Dwa lata pó niej w Niewiadomiu rozpoczyna si

* Autor jest z zawodu architektem, jednak wi kszo czasu i sił po wi ca pracy antykwa-riusza (Galeria „Pod Manekinem” w Rybniku).

eksploatacja złó w gła. Dawniejsze tradycje posiadał przemysł hutniczy, w Paruszwcu usytuowano Królewski Urząd Hutniczy. W 1818 r. w celu usprawnienia zarządzania rozległym terenem utworzono powiat rybnicki, wybierając to niewielkie miasto na jego siedzibę, gdy leży prawie w połowie drogi między Raciborzem a Pszczyną. Zatem przemysł i administracja były tymi czynnikami, które gdy stało się to technicznie możliwe spowodowały połączenie Rybnika ze światem kolejki elaznej.

Pierwszą publiczną linię kolejową otwarto w 1825 r. w Wielkiej Brytanii, lecz przez pierwsze 8 lat używano na niej trakcji konnej. W 1835 r. pojawiły się koleje w Niemczech, na pierwszym odcinku Wrocław – Oława w 1842 r. Odcinek rybnicki powstał 14 lat później, czcąc miasto przez Niedobczyce i Nędz z Raciborzem. Dalszym etapem była budowa linii do Mikołowa w 1856 i dalej do Katowic dwa lata później. Wówczas obecna stolica województwa była wsią o podobnej liczbie ludności jak niewielki przecież, choć powiatowy Rybnik². W 1882 r. powstała linia Rybnik – Wodzisław w kierunku Chałupek. Umożliwiło to połączenie z gałęzią ostrawską w Austrii dwa lata później.

Około 1907 r. planowano stację Niedobczyce (obecnie) Rybnik Towarowy z kopalni Chwałowice planując napęd elektryczny, lecz nie zrealizowano tego nowatorskiego rozwinięcia. Ten czterokilometrowy odcinek przedłużono w latach pierwszej wojny światowej o 3,5 kilometra do kopalni Jankowice. Była to linia towarowo-osobowa zarządzana przez górnictwo i stanowiła jak pisze Trunkhardt *tani, je li nie bezpłatny rodek komunikacyjny*³.

W 1912 r. zmieniono przebieg odcinka paruszwowickiego – w miejsce zlikwidowanego przystanku przy ulicy Miarki, powstał nowy na nasypie przy ulicy Mikołowskiej.

W ramach prac wzniesiono podwójny stalowy wiadukt nad traktem do Mikołowa, wiadukt nad ulicą Wielkopolską, przepust przy hucie i dwa mosty nad Rudą.

W następnym roku oddano do użytku skrót od dworca Rybnik przez Jejkowice do Suminy. Trasa ta również poprowadzona została na nasypie. Posiada tunel dla przeprowadzenia ulicy Jankowickiej, wiadukt nad ulicą Zebrzydowicką i potężny czteroarkadowy most nad niewielką Nacyną.

Ostatni z historycznych inwestycji zrealizowanych w zmienionych już realiach po pierwszej wojnie światowej była budowa w latach 1936-1938 linii przez Orydo do Pszczyny. Powstały wówczas przystanki: Rybnik Piaski⁴ i Gotartowice. W trakcie prac modernizacyjnych likwidacji uległo szereg obiektów, między innymi mizerny przystanek w Niewiadomiu pochodzący z przełomu XIX i XX wieku. Na obecny wygląd całej sieci kolejowej wpłynęła jej elektryfikacja dokonana w latach 1970-1981.

W efekcie prac prowadzonych w ciągu ostatnich stu pięćdziesięciu lat powstały następujące dworce istniejące do dziś: Rybnik; Rybnik Towarowy oraz funkcjonujące przystanki: Rybnik Niedobczyce przy ulicy Górnołaskiej; Rybnik Niewiadom; Rybnik Rymer; Rybnik Paruszwowiec w obecnej lokalizacji od 1911 r.; Rybnik Piaski i Rybnik Gotartowice.

Wszystkie one jak i trasy pomiędzy nimi oraz elementy infrastruktury posiadają wartość historyczną, jednak pierwotna architektura jest przekształcona lub zastąpiona nowszą substancją. Spośród zachowanych obiektów wybieramy te, które posiadają wartości artystyczne, choć czasem mogą one być zatarte przez niefachowe prace remontowe czy modernizacje. Równie należy wychwytywać wartości naukowe, ciekawe rozwinięcia techniczne, nawet je li nie będą to obiekty „ładne” w kategoriach estetycznych.

Przełom obiektów rozpoczyna się od dworca głównego. Jego budynek powstał bynajmniej w 1853 r. jak podaje katalog zabytków z 1964 r.⁵ (*od 1853 kolejki elaznej*).

Informację o zaczerpniętą autor prawdopodobnie z Kroniki Rybnickiej z 1925 r.⁶ Jednak ta cz. publikacji powstała siedemdziesiąt lat po opisywanych wydarzeniach i być może chodzi o początek prac, gdy linię uruchomiono dopiero 1 października 1856 r.

Najstarsze wizerunki do których udało się dotrzeć to litograficzne pocztówki z końca XIX wieku.⁷ Przedstawiają budynek składający się z dwóch zasadniczych części z niewielkimi przybudówkami od wschodu. Dwie główne części to nisza i platforma siedmioosiowa, kryta dachem kalenicowym i prostopadła do niej usytuowana dwupłaskostnowa z dachem szczytowym. Ta ostatnia posiada od strony peronów cztery osie, a od przeciwnej – trzy. Jednak architektura ta niezbyt kojarzy się z typami z połowy XIX wieku (wysunięte okapy, lekko spłaszczone łuki nadokienne). Być może początkowo funkcjonował jakiś inny obiekt, a ten znany z ilustracji z końca XIX wieku był realizacją nieco późniejszą, lub uległ przebudowie. Natomiast parter do dziś zachowany bez większych zmian idealnie wpisuje się w ówczesny styl okolicznościowy. Można go porównać do przyziemia dworca katowickiego wzniesionego w 1859 r.⁸ Na początku XX wieku do budynku dodano niewielkie kubeczne wiatrolapy – szerszy od strony miasta i węższy od strony torów. Nakryte były dachami o niewielkim spadku i kalenicami prostopadłymi do budynku. Zwieszone były kilkukokowym gzymsem, a dachy wspierały się na trójczłonowym tympanonie. Rozebrane zostały w okresie międzywojennym. Jeden z nich zastąpiony został kubecznym blokiem usytuowanym pośrodku rozbudowanego dworca. Znaczne powiększenie dokonane w 1931 r. polegające na przedłużeniu budynku głównego o cztery osie i na dodaniu od zachodu symetrycznego skrzydła oraz podniesieniu całości o kondygnację było ostatnim wielkim ingerencją w wygląd budynku. W trakcie tych prac usunięto okapy i gzymsy nadokienne. Natomiast od strony miasta otwory okienne w rzalitach bocznych ujęto delikatnymi lizenami nadającymi wertykalny charakter tym częściom elewacji. Dzięki temu uporządkowano okna klatek schodowych umieszczone z przesunięciem o pół kondygnacji względem pozostałych. Efektem tej rozbudowy jest budynek o monumentalnym wyglądzie, jednak przeciwnych walorach estetycznych. Jego wielka bryła zamyka reprezentacyjną ulicę Kościuszkę⁹, rozpoczynając się przy wysmukłym kościele pod wezwaniem w. Antoniego. Warto zaznaczyć, iż projekt budynku dworca był projektem typowym – podobny obiekt wzniesiono w Mikołowie. Różniły się kształtem przybudówki – rybnicka była w zasadzie budynek główny i pierwotnie posiadała wieloboczne zakończenie.

W pobliżu znajduje się przebudowana, lecz o nadal czytelnej formie parowozownia wachlarzowa na 6 stanowisk. Na jej bocznej ścianie pod szczytem skromna kapliczka z wizerunkiem patronki kolejarzy – świętej Katarzyny. Budynek posiada cechy architektury z końca XIX wieku.

Zadaszenia nad peronami i balustrady nad schodami przebiegają podziemnego nie istnieją na ilustracji z 1905 r. lecz na pocztówce z okresu I wojny światowej już są. Wiaty osłaniające perony posiadają w przekroju poprzecznym nad schodami do przebiegającej podziemnego dwa słupy podporowe a w pozostałej części – jeden. Wykonane są z nitowanych blach i typowych kształtowników, nakryte dachami drewnianymi o przekroju „v”, kryte papką. Mimo braku dekoracji posiadają eleganckie kształty a ucięcie nitów daje ciekawe efekty wiatłocieniowe. Balustrady na peronach posiadają skromną, geometryczną dekorację, wykonane z kutek nitowanych płaskowników.

W pobliżu wschodniej przybudówki budynku głównego znajduje się niewielki garaż pocztowy o elewacji nawiązującej do charakteru parteru dworca. Najprawdopodobniej pochodzi z okresu międzywojennego.

Po drugiej stronie torów kolejowych na uwagę zasługuje krótki fragment geometrycznie dekorowanego kutego secesyjnego ogrodzenia.

Obok niego w przybudówce ekspedycji kolejowej zainteresowanie wzbudza mur szachulcowy wykonany z kształtowników stalowych z wypełnieniem cegły. Jest to rozwiązanie typowe dla początku XX wieku w obiektach przemysłowych, jednak po upływie wieku – rzadko.

W pobliżu nad ulic Chwałowicką znajduje się ciekawy wiadukt. Przejazd dla samochodów posiada nietypową konstrukcję – umieszczony jest w nitowanej ramie. Przejazd dla pieszych nakryty jest odcinkami o niewielkiej rozpiętości opartymi na ramie i murach oporowych. Mury te obłożone są kamiennymi rustykami o znacznej plastyczności.

Na uwagę zasługuje mur oporowy przylegający do opisanego wiaduktu. Ze względu na szczupłą powierzchnię zrezygnowano z typowego nasypu na jego rzecz. Wykonany jest w formie betonowej ciany z delikatnymi podziałami lizenowymi. Jego zastosowanie umożliwiło poprowadzenie ulicy bezpośrednio przy torach.

Dla porównania z poprzednio opisanym warto przyjrzeć się bliżej niaczym wiaduktom nad ulicą Mikołowską. Mury oporowe obłożone są cegłą klinkierową z użyciem granitu w pasie górnym. Dla uniemożliwienia zsuwania się z pochylonej krawędzi płyt granitowych wprowadzono w połowie i na końcu kliny o poziomej podstawie. Podesty oparte są na murach oporowych i czterech nitowanych filarach. Podpory te o znacznej smukłości, osadzone na kamiennych bazach posiadają ciekawe geometryczne głowice. Razem z wysiwnikami na chodniki boczne i nitowaną balustradą stanowią interesujący przykład wpływu secesji na budowlę inżynierską.

W sąsiedztwie wiaduktów znajduje się przystanek kolejowy Paruszowice. Posiada unikalne rozwiązanie funkcjonalne – budynek mieszczący kasę i poczekalnię usytuowany pomiędzy peronami z dojściem krytą klatką schodową, rozpoczynając się niewielkim segmentem usytuowanym u podnóża nasypu. Wejście umieszczono tylko z jednej strony nasypu kolejowego – tej gdzie znajdowała się ogromna na ówczesne czasy – zatrudniająca 3500 osób huta Silesia. Z drugiej strony znajdowały się prawie niezamieszkałe tereny, więc odzwierciedliło się to w asymetrycznym rozplanowaniu. Budynek dworca posiada skromny postsecesyjny architekturalny zdominowany mansardowym dachówkowym dachem. Kontrastuje z nim pawilon wejściowy – półnosecesyjny z płaskim dachem ukrytym za półkoliście zamkniętą fasadą. W niewycięty jest otwór o takim samym kształcie, podzielony filarami i nadprożem na sześć wypełnionych stolarką o drobnych podziałach. Elewacja w narożnikach zaakcentowana została pilastrami z secesyjnymi kartuszami w górnej części pod wydatnym gzymsem. Całość flankowana jest murkami oporowymi zakończonymi kutykami geometrycznymi latarniami. Zachowała się tylko prawa, a cały obiekt znajduje się w przeróżnym stanie. Opisany budynek poprzedza owalny brukowany plac połączony krótkim przejściem z ulicą Mikołowską. Wewnątrz budynku na cianach klatki schodowej ceramiczna biała okładzina z zielonymi geometrycznymi wczesnomodernistycznymi dekoracjami. Całość tworzy bardzo udany zespół, który zaprojektowany został przez autora projektu rozbudowy dworca w Katowicach z lat 1906-1908. Realizacja paruszowicka jest jego zmniejszoną wersją, posiada podobne dekoracje.

W nasypie w kierunku Orzesza znajdują się trzy budowle wśród nich niewielki przepust wykonany z betonu posiadający owalny przekrój co jest najkorzystniejsze ze względu na konstrukcyjne. Zastąpił on most wysadzony w 1945 r.

Przepust ten porównać można do wykonanego przed 1913 r. przejazdu w kształcie półkolistej tuneli przeprowadzającej cegło ulicą Jankowicką przez nasyp prowadzący

do Suminy. Konstrukcja tego przejazdu o masywnej geometrycznej formie kontrastuje z delikatną stalową nitowaną balustradą o drobnych podziałach. Jej ukośne usytuowanie nad przejazdem wynika z nieprostokątnego usytuowania przejazdu względem nasypu i wiadczy o celowym odejściu od klasycznych zasad kompozycji. Podobnie rozwinięty jest niewielki przepust w nasypie kolejowym w pobliżu zabudowa dawnej huty „Silesia”. Jedynie balustrada została zaprojektowana w prostszy sposób – jej kształt półkolisty, a ona sama posiada kształt najprostszymi formami.

Do opisanego zostają trzy najwspanialsze obiekty – połączone w jedną grupę, gdy powstały w odstępie trzech lat, a na ich przykładzie można podziwiać techniczne i formalne zróżnicowanie budowli o podobnej funkcji.

Najmłodszym bo pochodzącym sprzed 1913 r. był most nad Nacyną na trasie do Suminy. Pierwotny trójarkadowy, żelbetonowy posiadał nad każdą arkadą filarem po 7 niewielkich wnęk zamkniętych półkolumnami. Zmniejszyły one masę konstrukcji i dekorowały go. W 1939 r. wysadzony przez polskich saperów odbudowany przez Niemców jako czteroarkadowy, betonowy, pokryty kamiennymi ryzalitami i piaskowcem. Świątyniowością i brakiem detali przypomina budowle romańskie. Można uznać go za przykład monumentalnego stylu III Rzeszy. Na zachowanej tablicy z napisem *1942 Rybnik*, brakuje pierwszego składowego po wojnie słowa. Po wysadzeniu w 1945 r. przez wycofujące się wojska niemieckie jednej podpory, co doprowadziło do zniszczenia dwóch łuków został odbudowany w wersji uproszczonej – ryzalita wykonana w betonie poprzez umieszczenie po wewnętrznej stronie szalowania odpowiednich listew. Skromna balustrada jest odgięta na zewnętrznej stronie.

Porównując z poprzednim mostem nad Rudą na nasypie biegnącym do Orzesza widzimy znacznie lepszą konstrukcję o dwóch spłaszczonych łukach. Rozwinięcie to wymagało użycia mniejszej ilości betonu a większej stali. Było to rozwinięcie najbardziej nowatorskie, jednak forma nadal kształtowana była zgodnie z klasycznymi zasadami. Przejawiało się to w stopniowym poszerzeniu dolnych części filarów i w osadzeniu wysuniętej płyty górnej na wspornikach w formie uproszczonych kroksztyn.

Takie zaakcentowanie krótkimi ciankami zakończenia stalowej balustrady jest przejawem tej tendencji. Nawet wspomniane murki posiadają na zakończeniach pilastry i nakryte są okapnikiem. Most przypomina słynny obiekt w Starych Ciekach, jednak nie osiąga tak imponujących wymiarów¹⁰.

Trzecim omawianym obiektem jest wiadukt na tym samym nasypie nad ulicą Wielopolską. Składa się z pięciu arkad o rozpiętości 8 metrów. Przy wysokości prawie 14 metrów wydaje się on dość smukły. Wykonany jest z cegły klinkierowej i płyt granitowych w pasie górnym oraz w przyziemiu. Posiada prostą geometryczną formę ozdobioną okrągłymi wnękami w pasie pomiędzy łukami. Nieznacznie wysunięte podwójne opaski ceglane oddzielają filary od arkad. Delikatny gzyms kostkowy z cegły wspiera lekko wysunięty pas górny. Całkowita długość budowli wiejskiej skromnej nitowanej balustrady. Pierwowzorem może być most w Bytowie koło Słupska z roku 1884, lecz realizacja paruszwowska jest znacznie skromniejsza, posiada bardziej syntetyczną formę.

Niestety trzeci paruszwowski most, wysadzony w 1945 r. nie przetrwał do dzisiaj, zastąpił wspomniany już przepust. Posiadał formę podobną do swojego sąsiada, był jednak budowlą czteroarkadową o zróżnicowanych wymiarach – większych środkami i mniejszych przy nasypie¹¹.

Przełęcz zachowanych obiektów dworcowych zamknięta – Rybnik Towarowy i Niedobczyce – oba usytuowane w tej samej dzielnicy. Pierwszy z nich posiada budy-

nek podobny do familoka – sześciokątowy, dwukondygnacyjny z poddaszem, z wejściem usytuowanym asymetrycznie, nakryty dachem o małym nachyleniu. Jedynym ładem jego pierwotnego wyglądu jest skromny pasek gzymsu nad parterem wykonany z cegły. Pierwotnie w tym materiale wykonana była cała elewacja, posiadała 5 osi.

Ciekawszym jest niewielkich rozmiarów budynek przystanku przy ulicy Górnośląskiej. Parterowy, zaledwie jednotraktowy, lecz zaprojektowany w manierze dworcowej: pięciokątowy z umieszczonym centralnie wejściem. Posiada ono półkoliste zamknięcie, jest flankowane pilastrami. Nad nim prosta attyka przecinająca połę dachu, zaakcentowana dwoma niskimi słupkami nakrytymi płaskimi stołkami. Dach czterospadowy, kryty dachówką. Całość przyjemna dla oka kompozycją zatartą nowszą przeszkloną przybudówką po prawej stronie budynku. Do niewielkich wymiarów idealnie pasuje nadana w 1927 r. nazwa nowo utworzonego przystanku – Niedobczyce Wieś.

Opisując zachowane budynki techniczne nie można zapomnieć o nastawni RbB usytuowanej przy wiadukcie nad ulicą Chwałowicką. Jest to dwukondygnacyjna budowla ceglana z partiami pokrytymi tynkiem, w ten sposób, że niepokryte nim fragmenty wyglądają jak pilastry podtrzymujące dach. Nakryta dwuspadowym dachem o znacznym nachyleniu i wysunięciu poza obrys budynku. Od strony linii kolejowej posiada na parterze 9 rytmicznie rozmieszczonych w skrajnych okienek, natomiast piętro na całej szerokości posiada przeszklenie składające się z niewielkich szyb, przedzielone po środku trójbocznym wykuszem. Ten pas południowych okien zachodził częściowo na elewacje boczne. Niedawno, nie przejmując się formami architektonicznymi budynku zastąpił ten ciąg pas przeszklenia typowymi oknami bez podziałów. Tego typu prace modernizacyjne są zresztą charakterystyczne także dla innych obiektów. Poprawiają warunki techniczne, lecz degradują jako architekturę i wiadczy niezbyt pochlebnie o naszych czasach. Podobny brył, lecz nieco inne rozwiązanie elewacji posiada nastawnia usytuowana pomiędzy stacją Rybnik Towarowy a przystankiem Niedobczyce.

Drugi warty opisanie obiekt mieści się przy wiadukcie na ulicy Powstańców. Usytuowany na wysokiej podmurówce, na rzucie kwadratu, posiada duże, dzielone na osiem półokna. Nakryty jest namiotowym dachem o połaciach ze zmniejszonym nachyleniem przy okapie.

W opracowaniu nie ujęto obiektów ruchomych, linii w skotorowej, ładów po kolejkach kopalnianych, jak również budynków związanych z kolejnictwem. Wspomnieć w tym miejscu jednak należy o kolonii mieszkaniowej przy ulicy Zebrzydowickiej, która ze względu na swe walory, jak i stan zachowania godna jest zainteresowania.

Po przeanalizowaniu zachowanych obiektów należy dokonać syntezy i wyznaczyć te, których zachowanie jest wskazane ze względu na posiadane wartości historyczne, artystyczne i naukowe. Jednak ograniczenie się tylko do wartości materialnych niesie ze sobą ryzyko utraty tych niematerialnych, jeżeli nie wiadomo sobie ich znaczenia. Przykładem mogą być nazwy ulic – Dworcowa i Kolejowa związane z Dworcem Głównym oraz Pod wałem, Za torem i Torowa.

Warto historyczna kolei rybnickich polega na ich dawno istniejącej obrębności i skłanianiu do terenów, gdzie rewolucja przemysłowa rozpoczęła się najwcześniej¹². Jednym z jej przejawów była budowa linii kolejowych. Ułatwiały one, a zarazem napędzały rozwój przemysłu, gdy ich realizacja była bardzo materiałochłonna. Ułatwiały kontakty między ludźmi¹³, przepływ towarów¹⁴, wprowadzały nowoczesną organizację życia. Były wreszcie silnym czynnikiem miastotwórczym, jak istotnym

wida dopiero gdy go brakło (So nicowice, Ujazd). Realizowane ze rodków zewn trznych przyczyniały si do wzbogacenia społeczno ci lokalnej. Zmieniały krajobraz z naturalnego w kulturowy, przy czym przemiany te cz sto wzbogacały go w cenne obiekty, które nawet je li czasami nie posiadały walorów architektonicznych były interesuj cymi realizacjami in ynierskimi. Obecny stan zachowania wielu z nich nie jest zadawalaj cy, jednak kryterium estetyczne nie mo e by dominiuj cym w przeprowadzanej waloryzacji.

Dlatego te budynek dworca głównego oraz wiaty peronowe numer 2 i 3 wraz z balustradami powinny podlega ochronie. Tak e monumentalne – wiadukt i most w Paruszowcu oraz most na Zamysłowie godne s zachowania.

Najciekawsze wydaj si jednak wiadukty nad ulic Mikołowsk i pobliski dworzec o unikalnie rozwi zanej funkcji i doskonałej architekturze pawilonu wej ciowego. Jego stan techniczny wymaga natychmiastowych prac konserwatorskich – po ich wykonaniu b dzie to jeden z najciekawszych zabytków techniki. Wszystkie tu opisane obiekty mog przyci ga do Rybnika miło ników technoturystyki, jednak konieczne jest ich rozpropagowanie i utrzymywanie w przyzwoitym stanie technicznym.

Nie mo na pomin wkładu architektury polskiej dwudziestolecia mi dzywojenego przejawiaj cej si w postaci nawi zuj cej do stylu dworkowego (Niedobczyce) czy funkcjonalizmu (Gotartowice).

Na koniec warto porówna jak wyniki powy szych rozwa a maj si do prawnego statusu jaki posiadaj dawne obiekty kolejowe w Rybniku.

Na podstawie obowi zuj cej *Ustawy o ochronie zabytków* wyst puj dwie formy ich ochrony: wpis do rejestru oraz prawo lokalne czyli zapisy planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego¹⁵. Z pierwszej formy nie korzysta niestety aden z rybnickich zabytków kolejowych. Natomiast obowi zuj cy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ustala ochron konserwatorsk nast puj cych zespołów i obiektów kolejowych:

- wiadukt kolejowy w dzielnicy Paruszowiec nad ulic Wielopolsk – (nr 60)
- most kolejowy w dzielnicy Paruszowiec (nad ciekim wodnym) – (nr 61)
- wiadukt kolejowy w dzielnicy Paruszowiec nad ulic Mikołowsk – (nr 62)
- most kolejowy nad rzek Nacyn wzdłu Obwiedni – (nr 63)
- zespół stacji i lokomotywowni w Rybniku – (nr 64)
- stacja kolejowa Rybnik-Paruszowiec – (nr 65)
- dworzec kolejowy Rybnik-Niedobczyce – (nr 66)
- stacja kolejowa Rybnik-Gotartowice – (nr 67).

Ten sam dokument nakazuje bezwzgl dne zachowanie przebiegu kolejki w skotorowej Gliwice – Rudy – Markowice na odcinku Papro – Szymocice jako wpisane go do rejestru zabytków pod numerem A/1476/92. Natomiast w strefie „B”, czyli po redniej ochrony konserwatorskiej umieszcza budynki mieszkalne dla kolejarzy.

Nieco zaw ony zakres ochrony podaje plan zagospodarowania przestrzennego terenów ródnie cia¹⁶ – według niego ochronie podlega tylko budynek dworca PKP przy ulicy Dworcowej 1, a nie zespół stacji i lokomotywowni jak okre la to plan wczesniej przytoczony.

Odpowiadaj c na postawione na wst pie pytanie, stwierdzi nale y, i Rybnik posiada liczne zabytki zwi zane z kolejnictwem, jednak aden z nich nie został wpisany do rejestru. Wydaje si , i niektóre z nich zasługuj na ten rodzaj ochrony, szczególnie przystanek w Paruszowcu i stalowy wiadukt nad ulic Mikołowsk tam e. Natomiast niektóre zapisy planu zagospodarowania przestrzennego wymagałyby w przyszło ci sprecyzowania. Nie wiadomo bowiem czy zapis *zespół stacji i lokomo-*

tywowni obejmuje tylko dwa wymienione obiekty, czy te należą i interpretować go w sposób rozszerzony. Jednak lepszym rozwiązaniem wydaje się precyzyjne określenie budowli przeznaczonych do opieki.

Nieprawidłowe nazywanie przystanku Niedobczyce stacją może sugerować, i ochronie podlegać winna stacja Rybnik Towarowy, a chyba nie to było intencją autorów planu.

Wydaje się, iż celowym byłoby poszerzenie listy chronionych obiektów o wiadukt nadulic Chwałowicki.

W ochronie zabytków istotną rolę odgrywałoby włączenie ich do współczesnego życia. Wówczas ich walory dostępne są dla szerokiego grona odbiorców, a same obiekty czy storko potrafi zarobić na swoje utrzymanie. Takie społeczne działania prowadzone były w Rudach, a następnie po konflikcie z władzami lokalnymi kontynuowane w Stolicy doprowadziły do uratowania czwórki kolejki w skotorowej. Przedłużenie jej trasy o półtora kilometra od Paproci do centrum Stodół zwiększyłoby znacznie ruch turystyczny pomiędzy Rybnikiem a Rudami.

Kończąc rozważania na temat rybnickich zabytków kolejowych stwierdzić można, iż uregulowania prawne są niezbędne, lecz efekty niezadowolają. Miejmy nadzieję, iż wygłoszone na konferencji referaty zmienią nastawienie osób podejmujących decyzje i zabytki nie będą traktowane jako zło konieczne, lecz jako dobro, które przekazyemy następnym pokoleniom.

Przypisy:

¹ Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w Dzienniku Ustaw z dnia 17 września 2003 r.

² W roku 1855 Rybnik liczył 2907 mieszkańców a Katowice 2945 co i tak było liczbą szybko wzrastającą, gdy pięć lat wcześniej zamieszkiwało 1326 osób.

³ *Dzieje miasta Rybnika i dawniejszego państwa rybnickiego na Górnym Śląsku na podstawie wydanej w 1861 r. Kroniki Franciszka Idzikowskiego. Nowo wydanej w języku polskim i niemieckim z dodatkami przez Artura Trunkhardt'a*, Rybnik (b.d.w.), s. 162.

⁴ Na mapie z 1941 roku przystanek ten nosi nazwę Rybnik Ost.

⁵ *Katalog zabytków sztuki w Polsce. Tom VI: Województwo katowickie, Zeszyt 11, Powiat rybnicki*, Warszawa 1964, s. 23.

⁶ *Kronika...*, s. 168.

⁷ M. Gruszczyk, *Mała Ojczyzna – Rybnik na starej karcie pocztowej 1897-1945*, Rybnik [b.d.w.], s. 32; tenże, *Zatrzymane w pamięci. Dawny powiat rybnicki na pocztówce*, Racibórz 2004, s. 29.

⁸ *Zarys rozwoju miasta Katowice 1865-1945*, red. J. Szaflarski, Katowice 1978.

⁹ Reprezentacyjna ulica Kościuszki w czasie wytyczenia nazwana Kaiser Wilhelm Straße posiada długość 900 metrów. Innym przykładem takiego połączenia dworca kolejowego z miastem jest ulica Zwycięstwa w Gliwicach.

¹⁰ A. Łukowski, A. Gudzik, *Szlakami Zielonego Śląska*, Czerwionka-Leszczyny 2002, s. 190 – wymiary obiektu to 85 metrów długości i 14 metrów wysokości. Dla porównania bliźniacze mosty w Starych Arkadach o długości 200 metrów i rozpiętości arkad 30 metrów posiadają wysokość 36 metrów ponad dno doliny. Powstały również na początku XX wieku.

¹¹ D. Keller i in., *Kolej z Katowic do Raciborza*, Rybnik 2006, s. 186 – przypis 485 podaje opis techniczny odcinka linii kolejowej Egersfeld (Rządówka) – Summin (Sumina) z dnia 13 sierpnia 1908 r., a w nim wymiary mostu z czterema otworami tj. dwa po 13,8 metra i dwa po 14,1 metra.

¹² Przdziej tego stanowiska Górnego i ska w procesie rewolucji przemysłowej uzasadnia nie trzeba, warto przypomnie niektóre fakty:

- zało ona w 1754 r. huta w Ozimku została nast pnie doprowadzona przez Redena do poziomu technicznego porównywalnego z przoduj c Angli . Umo liwiło to budow maszyn, w przyszło ci tak e „ogniowych” tzn. parowych. Produkcja ta odbywała si tak e w hucie gliwickiej
- w 1782 r. Ruhberg w Wesolej odzyskuje cynk z osadów wielkopieczowych. Górno i skie hutnictwo cynku daje w roku 1860 a 40 % produkcji wiatowej. Pierwsza maszyna parowa na kontynent sprowadzona została z Anglii i uruchomiona na kopalni Fryderyk w Strzybnicy koło Tarnowskich Gór w 1788 r.
- pierwszy wielki piec na koks na kontynencie rozpalono w hucie gliwickiej
- w 1800 r. ruszyła pierwsza konna kolejka przemysłowa
- w 1814 r. rusza pierwsza parowa maszyna wyci gowa w kopalni „Król” w Królewskiej Hucie
- w 1846 r. zbudowano pierwsz na kontynencie bocznic kopalnian .

¹³ Społeczne znaczenie rozwoju kolei dostrzegł ju Józef Lompa pisz c o oddziaływaniu *elaznych kolei, owych po redników kultury, które ludzi i idee zmieszane w ko ciolach sze cio ciennych przerzucaj , na adne granice nie zwa aj c.* Cyt. za: Zieli ski A., *Górny i ski Zagł bie w dawnych opisach*, Katowice 1984, s. 121.

¹⁴ Dla porównania szybko ci transportu przytoczy warto ustn relacj pana Rumolda Kojzara zamieszkałego wówczas we wsi Rowie (obecna dzielnica or). W roku 1939 transportował dwukonn furmank ładowno ci 2 ton odlewy z huty „Paweł” w orach do Krakowa. Transport trwał 5 dni i dwa powrotne. Ten sam dystans poci g pokonywał w kilka godzin. Jednak zleceniodawcy, czyli wła cicielowi huty opłacało si wida zapłaci 40 złotych za tak usług , gdy odpadały koszty dowozu do i od stacji, a taryfy kolejowe były wysokie.

¹⁵ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Rybnika uchwalony dnia 25 maja 2005 roku*, Dziennik Urz dowy województwa i skiego numer 79 poz. 2145 z dnia 23 VI 2005 r.

¹⁶ *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów ródmie cia miasta Rybnika wraz z otoczeniem uchwalony dnia 23 lutego 2005 roku*, Dziennik Urz dowy województwa i skiego numer 38 poz. 1053 z dnia 8 IV 2005 r.

WSPÓŁCZESNO

Bronisław Stankiewicz, Janusz Ossowski, Józef uralawicki*

lskie drogi elazne – stan, problemy, wyzwania

1. lskie drogi elazne – rys historyczny.

Od najdawniejszych czasów przez ziemie polskie wiodły ruchliwe szlaki handlowe z południa na wybrzeże Morza Bałtyckiego i z zachodu do czarnomorskich portów. Podróowano konno, u ywaj c pojazdów jedynie do przewozu osób niedoś nych oraz do transportu towarów. Do ko ca XV wieku nie istniały w Polsce publiczne rodki lczno ci i komunikacji. Rol t spełniały prywatne organizacje posła cze b d ce własno ci królów, magnatów, biskupów, domów bankowych itp.

W 1538 r. król Zygmunt August, wzorem dworu habsburskiego, wprowadził publiczn poczt . Pierwsza linia pocztowa wiodła z Krakowa do Wenecji. W tym okresie bardzo wa n rol w transporcie odgrywały rzeki. Wisł i Odr płyn ły ładowne barki wioz ce zbo e, drewno, materiały budowlane, sól i ledzie.

Połowa XVIII wieku przyniosła wa ne zmiany w transporcie drogowym w Polsce. Przyczyn zmian było zastosowanie stalowych resorów zamiast skórzanych pasów w karetach i pojazdach konnych. W wielu miejscowo ciach powstały fabryki produkuj ce niemal masowo ró nego rodzaju karety i powozy.

W zaborze pruskim sie dróg powstawała zgodnie z potrzebami gospodarczymi, uniezale niała przewozy od dróg wodnych i pozwalała na organizacj rynku towarowego. Najwcze niej na l sku przyst piono do budowy dróg bitych. Osi lskiego systemu drogowego stał si utwardzony pod koniec XVIII wieku trakt z Wrocławia przez Oław , Brzeg i Opole do Krakowa. Jedne z pierwszych dróg o twardej nawierzchni wiodły do o rodków górniczych z Opola przez Ozimek do Pyskowic, z Malczyc nad Odr do Wałbrzycha i z Tarnowskich Gór przez Bytom do Gliwic.

Nieco pó niej ni na l sku rozpocz to budow dróg w Wielkopolsce i na Pomorzu. Austria nie przywi zywała wi kszego znaczenia do rozbudowy sieci dróg w Galicji. Tak e Rosja nie podejmowała powa niejszych prac drogowych na anektowanych ziemiach polskich. Rozbudow dróg na szerok skal rozpocz to dopiero w czasach Królestwa Polskiego.

Z pocz tkiem lat 40. XIX wieku w Europie nast pila „kolejowa eksplozja”. Masowo powstawały towarzystwa akcyjne budowy kolei, a angielski monopol produkcji lo-

* Bronisław Stankiewicz – Naczelny Dyrektor PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Katowicach

Józef uralawicki – dyrektor PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach

Janusz Ossowski – główny specjalista PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Katowicach

komotyw decydujący co wpłynęła na znormalizowaną szerokość toru w większości krajów, wynosząc 4 stopy 8 1/2 cala = 1435 mm. Tory tzw. szerokie zastosowano tylko w niektórych krajach, np. w Rosji (1524 mm), Irlandii (1600 mm) i Hiszpanii (1675 mm).

Dzieje polskich kolei, liczące już ponad 150 lat były równie burzliwe jak dzieje naszego kraju. Ponad połowa tego okresu – od czasu budowy pierwszych linii aż do 1918 roku – upłynęła w warunkach podziału Polski na trzy zabory. W każdym z nich sieć kolejowa tworzyła się odrębnie, w nierównomiernym tempie i pod wpływem gospodarczych bądź strategicznych interesów mocarstw zaborczych.

Podstawowy zarys sieci kolejowej na ziemiach polskich zaczął kształtować się już w latach 40. XIX wieku. Centrum, do którego zmierzały pierwsze, główne linie kolejowe, był okręg łódzko-browsko-krakowski. Zbiegały się one w trójkąt między Mysłowicami, Krakowem i Boguminem tworząc układ sieci o kierunku południkowym. Zgodnie z tym kierunkiem z obszaru łódzko-krakowskiego wiodła arteria przez Czechy do Wiednia. Ku północy sieć rozwidlała się na dwa kierunki do Warszawy i do Wrocławia.

Jednak początki kolei na Śląsku to kolej konna. W tekście M. Gotkiewicza pt. *Początki dobywania węgla w Polsce za Stanisława Poniatowskiego* zamieszczonym w VI tomie „Wiadomości Muzeum Ziemi” można przeczytać: *Komisja Skarbowa w Warszawie poleciła pismem z dnia 20 lutego 1767 roku administratorowi uprządków królewskich Kluczewskiemu, aby: „zniósłszy się z Inspektoratem Gór Mineralnych, obmyślił galerki rzek Białej Przemszy pod Jele przystawie dla transportu węgla do Czernichowa i Warszawyspławi”.*

Powstaje w związku z tym w okolicach Maczek tak zwana ładuga, czyli mały port załadowniczy węgla, do którego węgla transportowano z kopalni kolejki konnej. Była to najstarsza kolejka węgla w pobliżu Mysłowic i Jaworzna.

Pierwszą śląską linię kolejową z Wrocławia przez Oławę, Brzeg i Kosielce do Mysłowic (długość 196,85 km), a stamtąd do granicy z Rzeczpospolitą Krakowską na Przemszy wybudowała spółka akcyjna pod nazwą „Kolej Górnośląska”. Pierwszy 22-kilometrowy odcinek kolei żelaznej z Wrocławia do Oławy został otwarty w dniu 22 maja 1842 r.

Kolejno przedłużano linię do Brzegu (sierpień 1842), Opola (maj 1843), Gliwic (02 listopada 1845), Mysłowic (5 października 1846) a do południa z Maczkami (wrzesień 1847) oraz przez Szczaków do Krakowa. Dnia 6 sierpnia 1847 r. przyjechał ze Śląska pierwszy parowóz do Krakowa, otwarcie zaś ruchu na całej linii nastąpiło 31 października 1847 r.

W roku 1853 rozpoczęła się budowa linii Nędza – Rydułtowy – Orzesze – Katowice Ligota o długości 76,870 km. Odcinek z Czernicy do Orzesza oddano do użytku 1 października 1856 r. (właśnie mija 150 lat), natomiast całą linię do pełnej eksploatacji oddano 20 grudnia 1858 r.

W roku 1848 wybudowano południe kolei górnośląskich z kolejami dolnośląskimi pod Wrocławiem, tak że Zagłębie Górnośląskie otrzymało bezpośrednio połączenie kolejowe z Berlinem. Kolej Górnośląska stała się ośrodkowa, do której nawiązywały linie budowane na Śląsku w latach następujących przez różne towarzystwa akcyjne.

W roku 1857 przystąpiono do budowy linii jednotorowej Mysłowice – Nowy Bieru o długości 18 km. Uruchomienie tej linii nastąpiło 25 czerwca 1859 r. Drugi tor na linii Mysłowice – Nowy Bieru wybudowano dopiero w roku 1915. Natomiast połączenie tej linii z austriacką linią „Kolej Północnej” nastąpiło 16 marca 1863 r., poprzez wybudowany jednotorowy szlak Nowy Bieru – Owiścim.

Następnie połączenie Górnośląska z kolejami austriackimi i niemieckimi uży-

skano w roku 1870 po oddaniu do eksploatacji wybudowanej linii: Wrocław – Foso-wskie – Tarnowskie Góry – Szarlej – Bytom – Szopienice – Murcki – Dziedzice.

Dla rozwoju przemysłu I skiego kolej miała wielkie znaczenie, gdy pod wpły-wem dobrej komunikacji wywóz w gła wzrastał w niesłychanym tempie. W roku 1835 wywóz w gła wynosił zaledwie 18 000 ton rocznie a w roku 1847 po uruchomie-niu pierwszej linii kolejowej wysłano ze I ska 80 600 ton w gła, za w roku 1849 wy-wóz wynosił ju około 280 000 ton rocznie. Niskie stawki przewozowe okazały si korzystne dla towarzystwa kolejowego jak równie dla kopal , gdy przewozy wzras-tały a dochody kolei były stosunkowo du e. W roku 1863 wywóz w gła wzrósł do 434 325 ton; w roku 1921 do 15 244 137 ton, a w roku 1929 do 26 357 670 ton. Dla porównania podamy, e załadunek towarów i ich wywóz na I sku w ostatnich latach kształtuje si na poziomie 90 mln ton.

Rozwój kolei w regionie I sko-d browskim uzale niony był od wydarze histo-rycznych, działa militarnych, które czasami toczyły si bardzo daleko to jednak miały wpływ na rozwój gospodarczy pewnych obszarów a jednocze nie powodowały regres innych.

Pod koniec XIX wieku nast pił kolejny skok wymiany towarowej mi dzy zabo-rami przez stacje graniczne Mysłowice i Szczakow . Na przełomie wieku zanotowano równie znaczne nasilenie ruchu pasa erskiego. To wła nie t dy emigrowano z Gali-cji i Kongresówki do portu w Hamburgu, a dalej przez Atlantyk do Stanów Zjedno-czonych.

2. I skie drogi elazne – stan obecny.

I tak przez minione 150 lat na I sku przybywały linie, stacje i towarzyszc a im infrastruktura kolejowa. Obecnie g sto sieci kolejowej na terenie I ska wynosi 15 km/100 km² przy redniej krajowej 7 km/100km². Jest ona jedn z najwi kszych w Europie i kraju.

Oddział Regionalny w Katowicach jest jednostk organizacyjn Spółki „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” i działa na zasadach pełnego wewn trznego rozrachunku gospodarczego od dnia 1 sierpnia 2002 r.

Podstawowym zadaniem Oddziału jest:

1. zapewnienie technicznej sprawno ci linii kolejowych dla bezpiecznego prowa-dzenia ruchu kolejowego,
 2. sprawowanie ogólnego kierownictwa i nadzoru nad podległymi jednostkami organizacyjnymi i ich działalno ci ,
 3. udost pnianie linii kolejowych przewo nikom według odr bnych uregulowa ,
 4. udział w przygotowywaniu oferowanej trasy przewo nikom,
 5. działalno promocyjno-informacyjna w zakresie oferowanej trasy,
 6. rozdział rodków finansowych pomi dzy zakładami Spółki zgodnie z zało-eniami do planu rzeczowo-finansowego zatwierdzonego przez Zarz d Spółki,
 7. nadzór i koordynacja w zakresie podnoszenia sprawno ci techniczno-eksploatacyjnej elementów infrastruktury kolejowej udost pniaanej przewo nikom,
 8. działalno w zakresie podwy szania jako ci udost pniaanej trasy i obni ki jej kosztów,
 9. prowadzenie działalno ci inwestycyjnej na liniach kolejowych,
 10. współpraca z samorz dami oraz podmiotami gospodarczymi w zakresie po-zyskiwania nowych operatorów przewozów na terenie funkcjonowania Oddziału.
- Oddział Regionalny w Katowicach działa na terenie czterech województw:

I skiego (87,42% długo ci linii), łódzkiego (5,73% długo ci linii), opolskiego (6,80% długo ci linii) i małopolskiego (0,05% długo ci linii).

Obecnie zarz dzamy i utrzymujemy ogółem 2102,891 km linii kolejowych oraz 1736,541 km torów stacyjnych, w których le y ł cznie 7883 szt. rozjazdów. Na obszarze działania IR znajduje si 3335 obiektów in ynieryjnych, 1447 szt. przejazdów kolejowych w poziomie szyn. Prac eksploatacyjn prowadzimy z 497. posterunków ruchu. Ca ł t infrastruktur obs ługuje 6470. pracowników w pionach technicznych i eksploatacyjnych zgrupowanych w czterech Zakładach Linii Kolejowych w Katowicach, Gliwicach, Cz stochowie i Tarnowskich Górach.

Powy szy potencja ł pozwala na realizacj najwy szych, w porównaniu z pozosta łymi siedmioma Oddziałami Regionalnymi, przewozów masy towarowej.

Strategicznym przewo nikiem, wykonuj cym przewozy towarowe na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach, jest spółka PKP CARGO S.A., obejmuj ca strukturalnie w obszarze Oddziału cztery Zakłady Przewozów Towarowych: w Czechowicach Dziedzicach, Jaworznie Szczakowej, Rybniku i Tarnowskich Górach, przy czym obszar obs ługi eksploatacyjnej tych zakładów nie pokrywa si (wykracza) z obszarem zarz dzania Oddziału Regionalnego w Katowicach.

Ponadto na liniach kolejowych Oddziału przewozy towarowe prowadz koncesjonowani przewo nicy spoza grupy spółek PKP, m.in. Kopalnia Piasku „Ku nica War y ska” S.A., Kopalnia Piasku „Szczakowa” S.A., PTKiGK Zabrze, PTKiGK Rybnik, CTL „Maczki-Bór”, Chem-Trans Logistic, ZEC TRANS Wrocław i zmiennie inni na podstawie umów i regulaminu przyznawania i korzystania z tras na udost pnianych liniach kolejowych.

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

- 2. stacje rozrz dowe Tarnowskie Góry i Zabrzeg Czarnolesie,
- 16 stacji manewrowych,
- 164 stacji po rednich ładunkowych i handlowych,
- 217 bocznic przemysłowych.

Przewozy ładunków stanowi ponad 50% przewozów sieciowych.

Operatorami przewozów pasa erskich na terenie Oddziału s spółki grupy PKP:

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

Przewozy pasa erskie stanowi ok. 16% przewozów krajowych. W 2005 r. na terenie obecnego IR kursowało 360 654 poci gów pasa erskich (sie 2 256 369 poc.).

Sie kolejowa województwa ł skiego uczestniczy w mi dzynarodowej wymianie osób i ładunków przez kolejowe przej cia graniczne Zebrzydowice – Petrovice, Cha łupki – Bohumin i Cieszyn – Czeski Cieszyn na koleje czeskie, oraz Zwardo – Skalite na koleje słowackie.

3. I skie drogi elazne – problemy.

Zarz dzanie wspomnian wy ej infrastruktur niesie ze sob równie problemy. Wynikaj one z:

- koncentracji przemysłu – głównie wydobywczego – i ponad dwukrotnie wi kszego, ni rednia krajowa, obci enia układu kolejowego przewozami,
- dekapitalizacji infrastruktury technicznej wynikaj cej z obci enia,
- agresywnego wpływu przemysłu wydobywczego w gla na infrastruktur kolejow .

Koncentracja przewozów, dwukrotnie wy sza ni na sieci PLK, powoduje zna-

cznie szybsze zu ywanie eksploatacyjne składników linii, głównie nawierzchni kolejowej, przy niedostatecznych rodkach na działalno utrzymaniow i odtworzeniow oraz wieloletnich zaległo ciach remontowych z tego tytułu.

Stan techniczny nawierzchni kolejowej ulega dalszej degradacji, gdy od 10 lat procent odtworzenia nawierzchni torów głównych linii kolejowych kształtuje si na poziomie od 0,1 – 1,3% ogólnej ilo ci torów, przy potrzebach rocznych wynikaj cych z cykli remontowych – około 200 km (5,5 % ogólnej ilo ci torów głównych) rocznie, bez uwzgl dnienia zaległo ci i znacznym „zaawansowaniu” wiekowym nawierzchni kolejowej. Zaledwie ok. 400 km linii odpowiada europejskiemu standardowi redniej szybko ci $V = 120$ km/h. Minimalny standard szybko ci ruchu poci gów pasażerskich $V = 160$ km/h osi ga si na 21,6 km linii (CMK).

Eksploatowane do dnia dzisiejszego s 642 obiekty wybudowane w XIX wieku, a 1745 obiektów in ynieryjnych wybudowanych zostało w pierwszej połowie XX wieku.

Przy redniej projektowanej ywotno ci obiektu około 70 lat, prawie 60% eksploatowanych obecnie obiektów, przekroczyło swój wiek techniczny. Skutkiem tego jest ponoszenie zwi kszonych kosztów celem zapewnienia przejezdno ci.

Podziemna eksploatacja złó kopalin wywołuje szereg negatywnych zjawisk, rzutuj cych na prawidłowe funkcjonowanie, ci gło i bezpiecze stwo ruchu kolejowego. Do negatywnych zjawisk nale y zaliczy mi dzy innymi: deformacje torów w planie i profilu, rozrywanie torów, uszkodzanie obiektów mostowych, kabli energetycznych i teletechnicznych, nawadnianie podtorza kolejowego oraz znacznie szybsze zu ycie nawierzchni kolejowej i taboru. Zgodnie z obowi zym prawem geologicznym i górniczym, naprawa szkody winna by prowadzona staraniem i na koszt zakładów górniczych, które j wywołały. W praktyce zakłady górnicze opó niaj proces naprawy szkód, uzasadniaj c to niedostateczn ilo ci rodków finansowych.

Na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach eksploatowane s prawie wszystkie rodzaje urz dze sterowania ruchem kolejowym. Niektóre z nich zabudowane były w ko ówce XIX i na pocz tku XX wieku. Bardziej nowoczesne urz dzenia przekanikowe budowane były w latach 70. i 80. XX wieku. Wszystkie te urz dzenia ju dawno przekroczyły wiek 20 lat uwa any jako okres ich ywotno ci. St d ocena stanu technicznego w prawie 90% dostateczna. Stan dostateczny tych urz dze utrzymuje si tylko dzi ki ofiarno ci i zaangażowaniu pracowników automatyki, utrzymuj cych te urz dzenia.

W ci gu ostatnich o miu lat zmodernizowano (wymieniono na komputerowe) urz dzenia srk zaledwie na 4 stacjach (mniej ni 1% ogólu okr gów nastawczych). W ostatnich trzech latach modernizuje si głównie urz dzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.

Urz dzenia automatyki rozrz du od pocz tku zabudowy (lata 1986-1987) nie były poddane naprawie głównej. S bardzo mocno wyeksploatowane, a ich stan w ka dej chwili grozi wstrzymaniem rozrz du.

Równie wa ne i stwarzaj ce wiele problemów eksploatacyjnych i utrzymaniowych s kradzie e elementów infrastruktury kolejowej oraz napady na poci gi. Efekty tego, nasilaj cego si z roku na rok procederu s szczególnie niebezpieczne i stwarzaj realne zagro enie bezpiecze stwa ruchu poci gów, pasażerów oraz powierzzonego do przewozu mienia.

Oddział Regionalny w Katowicach oraz Komenda Stra y Ochrony Kolei w minionych latach podj ly szereg przedsi wzi zmierzaj cych do poprawy bezpiecze stwa

na podległym terenie działania, które s kontynuowane na bie co. Do realizacji powy szego wdrono znakowanie elementów infrastruktury kolejowej systemem DNA oraz powołany został stały zespół zło ony z przedstawicieli KW Policji, Komendy Stra y Ochrony Kolei, Ekspozytury Kierowania Ruchem i Oddziału Regionalnego PKP PLK S.A.. Miał on za zadanie, opracowywanie bie cej analizy wydarze , na podstawie której ustalana jest wła ciwa dyslokacja słu by SOK oraz podejmowanie innych działań maj cych na celu zapobieganie przest pstwom i wykroczeniom, a tak e zatrzymywanie sprawców.

Pilnej naprawy wymaga infrastruktura eksploatowana z ograniczon pr dko ci :

a/ 474 km torów linii kolejowych

b/ 1229 szt. rozjazdów

c/ 80 obiektów in ynierskich

Likwidacja tylko tych zagro e wymaga nakładów w wysoko ci około 600 mln zł.

Pomimo podejmowanych przez Oddział działań w zakresie poprawy stanu technicznego infrastruktury (w tym likwidacji ogranicze pr dko ci), efekty s niewspółmierne w stosunku do istniejących potrzeb i posiadanych rodków. W celu utrzymania przejezdno ci i zabezpieczenia mo liwo ci wywozowych masy towarowej z rejonu l ska, posiadane rodki zostały skierowane na napraw najbardziej zagro onych elementów infrastruktury.

Przyznane rodki pokrywaj około 3% potrzeb. Opisane powy ej sytuacje spowodowa mog dalsze ograniczenia poda y usług transportowych PKP PLK S.A. w zakresie przewozów pasażerskich aglomeracyjnych oraz obsługi lokalnego przemysłu, z prawdopodobie stwem wzrostu obci enia układu drogowego województwa l skiego powy ej jego mo liwo ci transportowych, co w efekcie grozi parali em transportowym województwa.

Do wa niejszych przedsi wzi inwestycyjnych zrealizowanych przez PKP w ostatnich latach na terenie PKP PLK S.A. Oddziału Regionalnego w Katowicach nale :

- I etap modernizacji ci gu E-65 na odcinku podg. Ochodza – Zebrzydowice maj cy na celu przygotowanie linii do osi gni cia pr dko ci 160 km/h (lata realizacji 1995-2002, koszt całkowity: 98 740,7 tys. zł, inwestycja finansowana ze rodków bud etu pa stwa oraz dofinansowana ze rodków własnych PKP).
- Modernizacja linii nr 139 Katowice – Zwardo na odcinku Bielsko-Biała – ywiec – Zwardo – w tym budowa komputerowych urz dze sterowania ruchem kolejowym firmy Siemens (lata realizacji 1997-2007, przewidywany koszt całkowity: 227 809,9 tys. zł, inwestycja finansowana ze rodków własnych PKP oraz dofinansowana ze rodków bud etowych).
- Przebudowa torów Chorzów Batory – Chorzów Miasto w zwi zku z budow Drogowej Trasy rednicowej. (lata realizacji 1997-2002, koszt całkowity: 59 823,4 tys. zł, inwestycja finansowana ze rodków bud etu pa stwa oraz współfinansowana ze rodków Urz du Marszałkowskiego).
- Likwidacja skutków powodzi z lat 1997-2000: odbudowa ponad 200 obiektów in ynierskich, podtorza, energetyki i automatyki (lata realizacji 1997-2003, poniesione koszty: 91 618,6 tys. zł, roboty finansowane ze rodków bud etu pa stwa, własnych PKP oraz EBI).

W roku 2005 w ramach robót inwestycyjnych wykonano roboty na l czn kwot 75,9 mln zł. Nakłady rednioroczne na inwestycje z ostatnich czterech lat wynosz 100,9 tys. zł na 1 km linii eksploatowanej na terenie Oddziału Regionalnego w Katowicach sieci kolejowej. Minimalne, wymagane nakłady na remont kapitalny 1 km toru linii pierwszorz dnej w poziomie cen 2006 r wynosz około 1,5 mln zł.

W roku 2006 w ramach realizacji zadań inwestycyjnych planowane są :

Inwestycje ze środków budżetowych:

1. Linia nr 147 Zabrze Biskupice – Gliwice: modernizacja dwóch obiektów inżynierskich – 5 379,9 tys. zł;
2. Linia nr 61 Kielce – Fosowskie: modernizacja nawierzchni na odcinku Blachownia – podg Jawornica – 33886,0 tys. zł;
3. Linia nr 161 Katowice Szopienice Płn. – Chorzów Stary: modernizacja trzech obiektów inżynierskich – 6 085,0 tys. zł;
4. Linia nr 161 Katowice Szopienice Płn. – Chorzów Stary: modernizacja nawierzchni w torze nr 1 – 7 490,0 tys. zł;
5. Linia nr 672 Maciejów Północny – Zabrze Makoszowy Kopalnia: modernizacja nawierzchni w torze nr 2 – 4 490,0 tys. zł;

Inwestycje odtworzeniowe realizowane w 2006r:

6. Linia nr 147 Zabrze Biskupice – Gliwice: wymiana nawierzchni tor nr 6 w stacji Gliwice – 0,500 kmt;
7. Linia nr 187 Ruda Czarny Las – Ruda Orzegów: wymiana nawierzchni – 0,800 kmt; Wartość robót poz. 6 i 7 około 1 mln zł.
8. Linia nr 139 Katowice – Zwardoń: wymiana nawierzchni – 1,900 kmt;
9. Linia nr 141 Katowice Ligota – Gliwice: wymiana rozjazdu – 1 szt.;
10. Linia nr 164 Chorzów Batory – Ruda Kochłowice: wymiana rozjazdu – 1 szt.;
11. Linia nr 950 Tarnowskie Góry TGA1 – Tarnowskie Góry TGE: wymiana rozjazdu – 1 szt.;
12. Linia nr 130 Tarnowskie Góry – Kalety T4: wymiana rozjazdu – 1 szt.;
13. Linia nr 979 Tarnowskie Góry TGC – Tarnowskie Góry TGC: wymiana rozjazdu – 1 szt.;

Wartość robót poz. 8-13 oszacowano na około 3 mln zł.

14. W bieżącym roku rozpoczynamy inwestycje odtworzeniowe na linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza. Pierwszy etap obejmuje odcinek Orzesze – Katowice – Leszczyny w km 22,140 – 31,776. Szacunkowy koszt tej naprawy to 14,6 mln zł. Kolejne odcinki linii od stacji Katowice Ligota do stacji Rybnik Towarowy planowane są na lata 2007–2009. Roboty finansowane będą z Funduszu Kolejowego. W chwili obecnej trwają prace i rozmowy dotyczące zabezpieczenia niezbędnych środków finansowych potrzebnych na realizację robót w przyszłych latach.

Dodatkowo w roku 2006 uruchomione zostaną zadania inwestycyjne w następujących lokalizacjach:

Linia nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki:

– Remont mostu granicznego w km 53,889 w Chałupkach – 310 tys. zł;

Linia nr 173 Rybnik – Sumina:

– Remont zamkniętych wiaduktów w km 6,856 i 4,395 – 1185,0 tys. zł;

Linia nr 1 Warszawa – Katowice:

– Dokończenie remontu tunelu w stacji Czestochowa – 530 tys. zł;

4. I skie drogi elazne – wyzwania.

Jak wynika z przytoczonej w jej historii od dwóch wieków linie kolejowe na I skie odgrywają znaczące role w dziejach Europy. Dokonane w ostatnich latach zmiany w systemie politycznym i gospodarczym Europy wskazują na dalszy jej rozwój i znaczenie.

W dniu 1 lutego 1991 r. w Genewie została uzgodniona i podpisana Europejska

Umowa o Wa niejszych Mi dzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzysz cych (AGTC).

Podpisuj ce umow strony zobowi zały si do przeprowadzenia modernizacji wytypowanych linii kolejowych maj cych znaczenie dla rozwoju gospodarczego i integracji Europy.

I znowu, to tu, na l sku nast puje najwi ksze skupisko i krzy owanie si wytypowanych i historycznie ukształtowanych korytarzy kolejowych maj cych najwy sze priorytetowe znaczenie dla rozwoju europejskiego transportu. Priorytet ten zapisany został w marcu 1994 r. podczas drugiej Paneuropejskiej Konferencji Transportowej, która odbyła si na Krecie. Historycznie ukształtowane, stanowi naturalne przedłu enie europejskiej sieci transportu intermodalnego i s podstaw europejskich osi transportowych Północ – Południe i Zachód – Wschód z przedłu eniem na Daleki Wschód.

Przed Oddziałem Regionalnym w Katowicach stoi powa ne wyzwanie przygotowania si do przeprowadzenia sprawnej realizacji powy ej przedstawionych decyzji zwi zanych z modernizacj europejskich korytarzy transportowych.

Specyfika infrastruktury kolejowej na terenie l ska polega głównie na g sto ci sieci kolejowej szczególnie w regionie katowickim, rybnickim i bielskim. Jest to wyzwanie tak dla nas kolejarzy, jak i dla wiata nauki.

Ponad cztery miliony ludzi mieszkaj cych w regionie oczekuje od kolei sprawnej i szybkiej komunikacji, a zarazem ciszy i spokoju, a to w pobl u linii kolejowych zaczyna stawa si problemem. Hałas i drgania stanowi powa n uci liwo dla ludzi, a w poł czeniu ze szkodami górniczymi i stanem rodowiska degraduj zlokalizowan przy torach infrastruktur .

Oprócz wcze niej wymienionych rozwi za oczekuj problemy techniczne i organizacyjne:

- Integracja komunikacji zbiorowej w aglomeracji l skiej z wła ciwym umiejscowieniem w tym systemie transportu kolejowego.
- Dalsze ograniczanie skutków oddziaływania kolei na rodowisko.
- „ l ski” lobbng na rzecz naprawy infrastruktury kolejowej ulegaj cej wielokrotnie szybszej degradacji w porównaniu do innych rejonów kraju.
- Nowe rozwi zania techniczne w zakresie ochrony infrastruktury przed szkodami górniczymi i ich skutkami (podtorze, obiekty in ynieryjne itp.).
- Nowe materiały i urz dzenia niepodatne na kradzie i dewastacj , efektywne systemy monitorowania i zabezpieczenia miejsc zagro onych kradzie ami.
- Wdro enie rozwi za systemowych dla urz dze sterowania dozorowego i likwidacji posterunków po rednich sterowania ruchem kolejowym w procesie optymalizacji kosztów prowadzenia przewozów.
- Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Opole – Katowice – Kraków z dostosowaniem do pr dko ci 160km/h.
- Modernizacja linii kolejowej E65 i tras AGTC, CE 65 na odcinku: CMK – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice i C63 Czechowice Dziedzice – Zwardo .
- Dostosowanie infrastruktury kolejowej do przewozów ładunków niebezpiecznych zgodnie z wytycznymi krajowymi i unijnymi.
- Na lata 2007-2013 rewitalizacja ruchu pasa erskiego w ramach opracowywanych przez samorz dy Regionalnych Programów Operacyjnych. Propozycje w tym zakresie zostały przez PKP PLK S.A. Oddział Regionalny w Katowicach przedstawione na spotkaniu w dniu 9 marca 2006 r w Urz dzie Marszałkowskim w Katowicach. Szczegóły opublikowane s na stronie internetowej PKP PLK S.A. <http://www.plk-sa.pl/>.

Jako zarz dca infrastruktury kolejowej staramy si równie wnie chocia drobny wkład w post p naukowo-techniczny dotycz cy rozwi zywania problemów kolejnictwa.

Sie dróg elaznych w rejonie l ska zarz dzana w minionych latach przez l sk Dyrekcj Okr gow Kolei Pa stwowych, a obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Katowicach, byla zawsze otwartym poligonem do wiadczalnym dla wszelkich nowatorskich rozwi za naukowo-technicznych. Współpraca z Politechnik l sk , Politechnik Krakowsk , CNTK oraz innymi firmami wdroeniowymi owocowała zawsze praktycznym zastosowaniem nowych rozwi za , co dawalo wymierne efekty techniczne, ekonomiczne i organizacyjne. Nasza kadra inzynieryjno-techniczna jest otwarta na nowe rozwi zania, a jej do wiadczenia i opinie eksploatacyjne stanowi wa ny element wdra ania nowych rozwi za naukowo-technicznych.

5. Podsumowanie.

Powy ej pragn li my przedstawic szerokie spektrum dzialalno ci, problemów i osi gni Oddziału Regionalnego w Katowicach. Pomimo widocznej poprawy w wysoko ci rodków inwestycyjnych w roku bie cym oraz optymistycznych planów na najblisze lata jeste my wiadomi ogromnych problemów utrzymaniowych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, które nas czekaj . Zdajemy sobie spraw , e nie ma takich mo liwo ci aby jednorazowo usun wszystkie zaleglo ci inwestycyjne minionych lat. A 34% stanu torów w stanie niezadowolaj cym oraz 45% w stanie dostatecznym to pot ne wyzwanie w celu zachowania ci glo ci eksploatacyjnej. Ten problem dotyczy całego Oddziału Regionalnego, a w znacznej mierze równie regionu rybnickiego. Podj te przez nas dzialania modernizacji nawierzchni odcinka linii nr 140 Katowice Ligota – Rybnik Towarowy, linii nr 158 Rybnik Towarowy – Radlin Obszary, przebudowa obiektu in ynieryjnego Paruszowiec to, miejmy nadziej , pocz tek nowej i dobrej drogi do przywrócenia wysokiego standardu kolei w tym jak e wa nym i znacz cym dla gospodarki regionie kraju.

Przyst pienie Polski do Unii Europejskiej stawia przed zarz dc polskich linii kolejowych wyzwanie dostosowania si do unijnych standardów interoperacyjno ci kolei europejskich. Otwieraj si jednocze nie przed nami wszystkimi nowe mo liwo ci realizacji i finansowania najnowocze niejszych przedsi wzi . Dobra i efektywna współpraca mi dzy samorz dami lokalnymi a podmiotami gospodarczymi, mo e i powinna zaowocowa rozwojem gospodarczym poszczególnych regionów województwa i kraju. Dzisiaj, jak nigdy dot d w historii kraju, lokalne samorz dy maj olbrzymie mo liwo ci pozyskania europejskich funduszy na rozwój regionu. Tak szans stwarza Regionalny Program Operacyjny, w którym naszym skromnym zdaniem powinno si znale równie miejsce dla unowoczenia infrastruktury kolejowej.

Pozwalamy sobie mie nadziej , e nasze problemy, jak równie stoj ce przed lokalnymi społeczno ciami wyzwania w pol czeniu z „poligonowym” charakterem rejonu l ska, otworz przed nami nieograniczone pole do tworzenia i wdra ania nowoczesnych rozwi za .

Z naszej strony deklarujemy cisł współprac , tak kierownictwa PKP PLK S.A. Oddziału Regionalnego w Katowicach, jak równie jego do wiadczonej kadry in ynieryjno-technicznej.

Przytoczone w artykule dane pochodz z materiałów PKP PLK S.A.

Ryszard Filipowicz*
Przewozy Regionalne na Śląsku

Rocznica 150-lecia kolei w Rybniku jest jubileuszem nas wszystkich – tj. mieszkańców regionu rybnickiego i Śląska, władz samorządowych oraz kolejarzy, którzy w ciągu 150 lat oddawali kolei swój czas i umiejętności. Szybkie tempo zmian cywilizacyjnych budzi w nas potrzebę spojrzenia w przeszłość, a uroczyste obchody takiej jak dzisiejsze rocznice skłaniają do zainteresowania się zarówno historią, dniem dzisiejszym kolei, jak również jej przyszłością.

Ziemia rybnicka obejmuje przylegając do granicy z Czechami południowo-zachodnią część Górnego Śląska pomiędzy Kotliną Raciborską w dolinie Odry a Równiną Pszczyńską w dolinie górnej Wisły.

Budowa linii kolejowej Nędza – Katowice rozpoczęto w 1853 r. a jej eksploatacja na pierwszym odcinku Nędza – Rydułtowy już w 1855 r. 1 października 1856 r. kolej dotarła do Rybnika i od tego momentu łączy go z innymi miastami, regionami i krajami.

1. Polityka transportowa Polski na tle Unii Europejskiej.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, wymogło 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.

Transport kolejowy, znacznie mniej uciążliwy dla środowiska niż samochodowy, odgrywa szczególnie rolę w zahamowaniu wzrostu negatywnego oddziaływania całego transportu na zdrowie ludzi. We wszystkich grupach ingerencji na środowisko (kongestia, hałas, wypadki, zanieczyszczenie powietrza) ma najniższy poziom.

Procentowy udział kosztów zewnętrznych transportu wynosi:

- transport drogowy – 92
- transport lotniczy – 5,6

* Autor jest dyrektorem Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach.

- kolej – 1,9
- egluga ródl dowa – 0,5

Najwi ksz cz kosztówzewn trznych stanowi wypadki. W 2004 r. re-dni jednostkowy koszt wypadku drogowego w Polsce wynosił ponad 1,5 mln zł. Koszty usuwania wypadków i leczenia rannych ponosi pa stwo.

Tabela 1. Dane na temat wypadków w 2005 r.

	Polska	Województwo łskie
Wypadki samochodowe	48 100	6 354
- zabici	5 444	439
- ranni	61 191	7 892
Wypadki kolejowe	456	64
- zabici	42	8
- ranni	53	9

Z powy szego wynika, e na kolei jest ponad 100 razy mniej wypadków i poszkodowanych.

Statystyki s przera aj ce ale wyra nie wskazuj , e wielko rodków bud etowych i pomocowych przeznaczonych na rozwój transportu winny sprzyja odzyskiwaniu przez kolej przynale nej jej roli w gospodarce kraju.

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

2. Oferta przewozowa i taryfowa spółki „PKP Przewozy Regionalne” i łskiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

W dniu 1 pa dziernika 2006 r. upłyn ł 5 rok działalno ci spółki „PKP Przewozy Regionalne” i w swoim wyst pieniu chciałbym przedstawi zarówno spółk jak i łski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach realizuj cy najwi ksze przewozy z 15. takich zakładów w kraju.

Spółka „PKP Przewozy Regionalne” jest najwi kszym kolejowym przewo nikiem pasa erskim w Polsce. Ka dego dnia, wykonuj c przewozy pasa erskie o charakterze publicznym, ułatwiamy naszym klientom dojazd do pracy, szkoły, na konferencje, urlopy i rodzinne spotkania.

Kursujemy na 15 tyśi cach linii kolejowych w Polsce, z czego 8%, tj. 1192 km na 47. liniach, stanowi elazne drogi w naszym województwie.

W obecnym rozkładzie jazdy w okr gu rybnickim oferujemy tylko 3 bezpo rednie poł czenia mi dzywojewództkie: do Warszawy, Wrocławia i Opola. Ponadto kursuje

Tabela 2. Oferta przewozowa w latach 2005 i 2006

	Polska		województwo 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

68 pociągów regionalnych w tym:

- 7 pociągów w relacji Chałupki – Racibórz – Chałupki
- 9 pociągów w relacji Pszczyna – Rybnik – Pszczyna
- 12 pociągów w relacji Rybnik – Racibórz – Rybnik
- 9 pociągów w relacji Katowice – Racibórz – Katowice
- 9 pociągów w relacji Chałupki – Katowice – Chałupki (w tym 4 w relacji Bohumin – Katowice – Bohumin)
- 4 pociągi w relacji Wodzisław I. – Katowice – Wodzisław I.
- 2 pociągi w relacji Wodzisław I. – Kraków Gł. – Wodzisław I.
- 1 pociąg w relacji Katowice – Rybnik
- 5 pociągów w relacji Rybnik – Chałupki – Rybnik
- 3 pociągi w relacji Rybnik – K dzierzyn Ko le – Rybnik (w tym 2 w relacji Rybnik – Opole Gł. – Rybnik)
- 2 pociągi w relacji K dzierzyn Ko le – Bielsko – Biała – K dzierzyn Ko le
- 1 pociąg w relacji Bielsko – Biała – Racibórz
- 3 pociągi w relacji Pszczyna – Racibórz – Pszczyna
- 1 pociąg w relacji Chałupki – Pszczyna

Poprawa atrakcyjności oferty przewozowej będzie możliwa po przywróceniu właściwych parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych w rejonie rybnickim. Tymczasem rednia 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 ubiegłym roku w podróży Przewozami Regionalnymi w Polsce wybrało się 164 mln pasażerów, z czego 13% czyli 12,8 mln stanowili podróżni na 1 sku. Należy tutaj podkreślić, że w obecnym 2006 r. po raz pierwszy od kilkunastu lat została zahamowana tendencja spadkowa liczby przewiezionych pasażerów zarówno w grupie PKP, jak i w naszej spółce. Liczba przewiezionych przez pierwsze 7 miesięcy br. pasażerów przez spółkę jest porównywalna z ubiegłym rokiem i wynosi 94 070 000 osób. W tym okresie 1 ski Zakład Przewozów Regionalnych przewiózł 13 709 000, tj. o 3% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. To najlepsza rekomendacja dla wprowadzanych przez nas zmian.

Z roku na rok ulepszamy swoją ofertę przewozową i taryfową dostosowując do oczekiwań klientów, które poznajemy przeprowadzając badania marketingowe. Chcemy aby nasi klienci bezpiecznie i komfortowo docierali do celu swojej podróży.

Zmyśl o naszych klientach:

- dostosujemy liczbę połączeń i wielkość składów do liczby pasażerów,

- poprawiamy skomunikowania,
- poszerzamy oferty handlowe (bilet wycieczkowy, turystyczny, sieciowy, odcinkowy imienny, bilet na 5-tk i szcz liwa 13-tka, przejazdy rodzinne i grupowe, legitymacja seniora, karnet wakacyjny),
- przygotowujemy wprowadzenie automatów biletowych,
- pracujemy nad wspólnym biletem z KZK GOP,
- planujemy przywrócenie poł cze na trasie Gliwice – Bytom i wprowadzenie szybkiej kolei na trasie Tychy Miasto – D browa Górnicza.

Nasze bilety mo na kupi w ponad 2400 punktach sprzeda y w kraju. W województwie l skim odprawa podró nych prowadzona jest na 65. stacjach i 22. przystankach osobowych. W okr gu rybnickim najwa niejsze z nich to: Chałupki, Racibórz, Krzy anowice, N dza, Wodzisław l ski, Rybnik, Rybnik Niedobczyce, Chybie i ory.

3. Zatrudnienie w spółce „PKP Przewozy Regionalne” i w l skim Zakładzie Przewozów Regionalnych.

Naszym atutem jest wysoko wyspecjalizowany personel z wieloletnim do wiadzeniem. Zatrudniamy ponad 17 tysi cy pracowników, z czego 2422 osoby stanowi kolejarze l skiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Ponad połowa z nich ma bezpo redni kontakt z naszymi klientami dlatego wci podnosimy ich kwalifikacje. Mi dzy innymi od czerwca br. realizujemy kompleksowe szkolenie pod nazw *Profesjonalna obsługa klienta PKP*, w 60% czyli 1,5 mln zł, współfinansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego. Z liczby 900 osób do marca 2008r. przeszkolimy 90 kasjerów, informatorów, konduktorów i kierowników poci gów na l sku. W trakcie tych szkole pracownicy naucz si skutecznej komunikacji interpersonalnej, pomocy przedmedycznej i post powania w sytuacjach kryzysowych, oraz poszerz swój warsztat j zykowy dla klienta obcoj zycznego. W efekcie realizacja tego projektu poprawi wizerunek kolei w społecze stwie i jej konkurencyjno na rynku przewozowym oraz podniesie samoocen pracowników i ich warto na rynku pracy.

4. Tabor spółki „PKP Przewozy Regionalne” i l skiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

Mamy najwi ksze mo liwo ci techniczne w kraju: 3417 wagonów, 1055 elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej: ezt), 12 autobusów szynowych, oraz u ytkujemy 68 autobusów szynowych b d cych własno ci samorz dów.

l ski Zakład Przewozów Regionalnych, posiada na utrzymaniu 199 ezt – w tym 9 zmodernizowanych, 1 samorz dowy autobus szynowy i 356 wagonów. redni wiek ezt wynosi 28 lat, a wagonów 22 lata.

Tabor przyporz dkowany jest do stacji macierzystych w Katowicach, Cz stochowie, Gliwicach, Bielsku - Białej i Raciborzu. Bie ce naprawy i remonty taboru wykonujemy we własnym zakresie, wiadc c również usługi dla innych przewo ników, natomiast naprawy główne i rewizyjne zlecamy do wykonania zakładom naprawczym taboru.

Realizacja oferty przewozowej przy pomocy wyeksploatowanego taboru stwarza wiele trudno ci, dlatego od 2002 r. kontynuujemy jego modernizacj polegaj c na zabudowie nowego wn trza i naprawach głównych cz ci biegowych. Nowa kolorystyka, wymiana kabin sanitarnych, tapicerki i szyb spełnia oczekiwania podró nych, zarówno w zakresie bezpiecze stwa, jak i estetyki oraz komfortu podró y. Zmodernizowali my ju $\frac{1}{3}$ całego posiadanego taboru.

W 2006 r. po raz pierwszy w historii polskiej kolei pozyskali my z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego rodki na modernizacj taboru.

Ogółem spółka „PKP Przewozy Regionalne”, w ramach trzech, realizowanych za kwot ponad pół miliarda zł, projektów zmodernizuje 75 elektrycznych jednostek trakcyjnych i 81 wagonów oraz zakupi 11 elektrycznych poci gów nowej generacji „Acatu”. S to najwi ksze z dotychczasowych inwestycji taborowych realizowanych przez PKP PR.

W Polsce kursuje ju 25 gruntownie zmodernizowanych ezt, w tym 5 na 1 sku. W jednostkach tych, mi dzy innymi całkowicie wymieniono wyposa enie wn trz, które przystosowano do obsługi osób niepełnosprawnych. Wprowadzono równie monitoring z rejestracj obrazu oraz zmniejszono emisj hałasu.

Od 13 pa dziernika 2006 r. na 1 sku b dzie kursowało 9 z 56 wagonów zmodernizowanych ze rodków Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Ponadto 27 lipca br. 1 ski Urz d Marszałkowski podpisał kontrakt o warto ci 90 mln zł na zakup 4. nowoczesnych poci gów elektrycznych o nazwie „Flirt”, które wyrusz na 1 skie trasy w 2008 r. Te nowoczesne, klimatyzowane, mog ce porusza si z pr dko ci 120 km/h poci gi, mog przewozi 500 pasa erów, posiadaj monitoring cz ci pasa erskiej i spełniaj najwy sze wymogi stawiane tego typu pojazdom. Powy sze działania pozwol na popraw bezpiecze stwa i komfortu podró y naszych pasa erów.

5. Sytuacja finansowa kolejowych przewozów regionalnych i działania zmierzaj ce do zatrzymania ich zapa ci.

Spółka „PKP Przewozy Regionalne” w ci gu ostatnich 5 lat, czyli od pocz tku swojej działalno ci jest nierentowna, a jej zadłu enie ma charakter trwały, poniewa wykonuj c nierentowne przewozy o charakterze publicznym jest jednocze nie spółk prawa handlowego.

Przyczynami braku rentowno ci i narastaj cego zadłu enia s :

- utrzymywanie ze wzgl dów społecznych poci gów o małym zapełnieniu,
- niepełne dofinansowanie przewozów regionalnych przez samorz dy,
- brak dofinansowania (do roku 2006) z bud etu pa stwa przewozów mi dzywojewódzkich i mi dzynarodowych,
- brak finansowania przez bud et pa stwa utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych w latach 2002-2003,
- utrzymywanie na niskim poziomie cen biletów ze wzgl dów społecznych i konkurencji.

Przyjmowane dotychczas zało enia w zakresie finansowania zada przewozowych nało onych na spółk wobec trudno ci bud etowych okazały si nierealne. Szczególnie trudnym okresem były lata 2002-2003, kiedy dotacje centralne na kolejowe przewozy regionalne przekazywane samorz dom województw tylko w niewielkim stopniu pokrywały deficyt działalno ci spółki. Ponadto resort finansów ograniczył dotacj przedmiotow na dofinansowanie ulg ustawowych. Deficyt spółki wynosił w poszczególnych latach tego okresu od 45% do 55%. Doprowadziło to, mimo wielu działań ograniczaj cych koszty spółki do znacznego ograniczenia oferty przewozowej. Od 2004 r., po wej ciu w ycie ustawy o finansowaniu przewozów regionalnych przez samorz dy z dochodów PIT i CIT, sytuacja uległa pewnej poprawie, tym bardziej, e podpisano ugod restrukturyzacyjn z wierzycielami w ramach grupy PKP, a wprowadzone jednocze nie w spółce oszcz dno ci doprowadziły w ci gu niespełna 4 lat do 20% spadku kosztów i zmniejszenia deficytu o 1 . Obecnie

wielko zobowi za przekroczyła 2 mld zł. W tegorocznych umowach, wy sze o 100 mln zł w stosunku do roku ubiegłego, dofinansowanie samorz dów województw w kwocie 483 mln zł pokrywa deficyt w 70%. l ski Urz d Marszałkowski dofinansowuje nas kwot 70,2 mln zł, co pokrywa deficyt zakładu w wysoko ci 86%. Sytuacja z roku na rok ulega poprawie (w ubiegłym roku deficyt w Polsce był pokryty zaledwie w 49%, a w województwie l skim na poziomie 57%). Ponadto zgodnie z ustaw o Funduszu Kolejowym do ko ca 2007 r. Przewozy Regionalne otrzymaj 243 mln zł w ramach dotacji przedmiotowej – zaległej rekompensaty za utracone przychody z tytułu honorowania ulg ustawowych w latach 2002-2003. Pierwsz transz w wysoko ci 82 mln zł otrzymali my w lipcu br. Sytuacj spółki w 2006 r. poprawi równie fakt, e w tegorocznej ustawie bud etowej po raz pierwszy zaplanowano 250 mln zł na dofinansowanie przewozów mi dzywojewódzkich i mi dzynarodowych dla poci gów nie obj tych rezerwacj miejsc. Omówiony ju wcze niej wzrost przewozów, wy sze dofinansowanie i program oszcz dno ciowy spółki daje ju wymierne efekty. Straty spółki za pierwsze 7 m-cy tego roku s o 47% ni sze ni w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Podstawowym dokumentem okre laj cym kierunki polityki transportowej dla przewozów regionalnych w Polsce jest opublikowana w maju 2006 r. *Strategia dla transportu kolejowego*. Dokument ten proponuje dwa rozwi zania wyj cia z obecnej sytuacji: usamorz dowanie przewozów regionalnych i racjonalizacj istniej cego systemu. Warunkiem bezwzgl dnie koniecznym do przyj cia jednego z tych rozwi - za jest oddlu enie Spółki „PKP Przewozy Regionalne” przez Skarb Pa stwa. Zostana na to wykorzystane rodki z Funduszu Kolejowego. W *Strategii* proponuje si powołanie makroregionalnych przewo ników, kampanii kolejowych, obejmuj cych swym działaniem po kilka s siednich województw. Podmioty te b d zobowi zane do jednolitego systemu taryfowego i koordynacji rozkładów jazdy. Poniewa nie b d one podlega prywatyzacji, zostanie zachowany narodowy charakter kolejowych przewo ników pasażerskich.

Artykuł powstał w oparciu o dane PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Henryk Tylicki* PKP Cargo S.A.

Na przełomie XVIII i XIX wieku na terenie dzisiejszego Rybnickiego Okręgu Przemysłowego zaczęto na szeroką skalę zakładać kopalnie węgla kamiennego. Wkrótce na skutek niezwykle aktywnych działań hrabiego Wilhelma von Redena, teren ten stał się czołowym producentem węgla oraz produktów pochodzących z jego przeróbki dla odbiorców w Prusach, jak i w ówczesnej Europie. Dynamiczny rozwój przemysłu wzmógł naciski na rozwój środków transportu. Dostrzeżono zalety rodzaju siłopociągów kolejowych, który najszybciej, najpewniej i najtaniej mógłby zrealizować zapotrzebowanie przemysłu i jego odbiorców. W ten sposób rozpoczął się nowy rozdział w dziejach regionu górnośląskiego, podczas trwania którego zaistniała niezwykle interesująca symbioza przemysłu i kolei kolejowej. Ten pierwszy powołał kolej do istnienia, natomiast kolej była warunkiem dalszego, gigantycznego rozwoju przemysłu na tym terenie.

Od chwili historycznego przyjazdu do miasta Rybnika pierwszego pociągu w dniu 1 października 1856 r., a potem w 1884 r. nacjonalizacji głównych przedsiębiorstw kolejowych w Królestwie Pruskim, poprzez zawieruch II wojny światowej i wielkie przemiany w latach 90. XX wieku, w strukturach PKP dokonało się wiele istotnych zmian organizacyjnych i nie tylko.

W 2001 r. w wyniku procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” nastąpiło oddzielenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz do utworzenia samodzielnych podmiotów prawa handlowego, mogących świadczyć usługi nie tylko na rynku kolejowym. W wyniku tych przemian powstała Spółka PKP CARGO S.A.

Serdecznie zapraszamy czytelników do podróży w czasie. Poznamy początki kolei na Śląsku i odkryjemy karty historii. Następnie z epoki techniki i pary przenieśliśmy się do czasów współczesnych, gdzie przedstawiamy genezę powstania PKP CARGO S.A., cele strategiczne Spółki i jej organizację.

* Autor jest dyrektorem PKP Cargo S.A. Zakład Przewozów Towarowych w Rybniku

Bogdan Tofilski*

Przemysł stworzył kolej – kolej zmienia przemysł

Obserwuj c rewolucyjne zmiany w łonie transportu kolejowego, z których najbardziej spektakularne to otwarcie bran y na konkurencj , likwidacja monopolu kolei pa stwowych i zwi zane z tym pojawienie si wielu przewo ników na torach. Nie sposób oprze si wra eniu, e pewne elementy tego zupełnie nowego, zdałoby si krajobrazu, wydaj si znajome. Tak, to prawda – historia kolei zatoczyła koło – zapominamy wszak, e u zarania swych dziejów kolej była dziedzin biznesu, jak ka da inna i została stworzona przez przemysłowców by obsługiwa przemysł. Te wspaniałe tradycje podtrzymuje Przedsi biorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. – pierwsza prywatna firma kolejowa w powojennej Polsce usytuowana w Rybniku, gdzie 150 lat temu po raz pierwszy rozległ si gwizd parowozu.

Najstarsi z jej protoplastów, to XIX-wieczne górno l skie koleje przemysłowe. Historia kolei na Górnym l sku si ga pocz tków XIX wieku, kiedy zainstalowano pierwsze tory dla trakcji konnej, a kolej w znanej nam dzi postaci pojawiła si na tych terenach w 1846 r. Ówczesne firmy kolejowe organizowane były dla obsługi przemysłu a przewozy przez nie prowadzone były ogniwem w procesie produkcji hut, do których dostarczały w giel z pobliskich kopal . U zarania dziejów kolei znajdujemy wi c takie cechy jak orientacja na klienta i obsługa ła cucha dostaw. Ewolucja kolei w pó niejszych czasach jako główn lini rozwoju obrała budow sieci obejmuj cych całe kraje dla obsługi anonimowych w swej masie klientów. Na szcz cie zachowano tak e nisz rozwojow w postaci kolei przemysłowych, które te przymioty utrzymały, by przekaza je swym nast pcom.

Pocz tki kolei, to zatem koleje przemysłowe – stworzone przez przemysł i dla przemysłu, które zwielokrotniły mo liwo ci dystrybucji jego dynamicznie rosn cej produkcji. Przemysł dał kolejom pierwszy pot ny impuls rozwojowy i doprowadził ów rozwój do stadium, w którym transport kolejowy stał si atrakcyjny dla pa stwa.

Dostrzegaj c militaryny potencjał kolei i jej rol w rozwoju społecznym, dysponuj c zarazem odpowiednimi rodkami by sfinansowa jej rozwój, pa stwo zawłaszczyło kolej, staj csi zarazem jej pot nym mecenasem.

Cały wiek dwudziesty to epoka kolei pa stwowych – pot nych organizmów wprz gni tych w słu b publicz n . Zatrudniaj c kolej dla obsługi swych potrzeb, pa stwo przeję ło równie ci ar jej utrzymywania, a kolej w słu bie publicznej stała si elementem infrastruktury pa stwa.

* Autor jest kierownikiem Biura Strategii i Promocji PTKiGK S.A. w Rybniku.

Taki model funkcjonowania kolei, powszechny w Europie, wymagał od narodowych budżetów coraz większych nakładów. Począwszy od lat 70. XX wieku kolej zaczęła być dla państwa coraz większym ciężarem, by w kolejnej dekadzie, w okresie burzliwego rozwoju motoryzacji, przynieść jej kryzys. Wówczas wprowadzenie radykalnych zmian stało się koniecznością.

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

Nowa formuła kolei bardzo długo nabierała kształtu, by wreszcie z początkiem XXI wieku zaczęła 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 kolej są jej klienci – dostają lepsze usługi za mniejsze pieniądze. Dzięki temu mogą zyskiwać nowych odbiorców swoich produktów, poszerzać swoje rynki – mogą być bardziej konkurencyjni. Nowoczesna kolej, wprężona w obsługę ładunków logistycznych, otwiera dla swoich klientów nowe możliwości kooperacji i dystrybucji. W ten sposób kolej zmienia przemysł.

W wielobarwnej palecie przewoźników funkcjonujących na coraz bardziej liberalnym rynku wyróżnia się PTKiGK S.A. Charakterystyczne logo rybnickiej firmy jest znane nie tylko w kraju – pociągi PTKiGK S.A. docierają do Niemiec, Czech, na Słowację i Węgry.

Zaczynając przed czterdziestu laty jako lokalna kolej przemysłowa, firma rozwinęła się do rangi europejskiego operatora przewozowego.

W ten sposób koleje przemysłowe znowu piszą historię kolei.

Zusammenfassung

Als im Juli 2005 die letzte Etappe der Vorbereitungen zum 150-jährigen Jubiläum Rybniker Eisenbahn begann, hat von den Organisatoren niemand vermutet, dass sie so eine Form annehmen werden. Der massenhafte Charakter der Feierlichkeiten am 1. Oktober verdeckte nicht die ersten Geschichtsstudien der Rybniker Eisenbahn, welche ihren Widerhall in weitläufiger historischer Monographie sowie die durch das Rybniker Museum in Zusammenarbeit mit der Kreis- und Städtischen Bibliothek in Rybnik organisierte Wissenschaftskonferenz, deren Aufzeichnung wir hier präsentieren.

Unter 12 eingeladenen Referenten befanden sich sowohl Museumsangestellte als auch Regionalforscher. Dank diesem war es möglich eine komplette Geschichte sowie eine traurige Tatsache der Eisenbahn in Oberschlesien und auch in Polen vorzustellen.

Oberschlesien hat die Monographie des hier herrschenden Eisenbahnnetzes nicht erwarten können. Noch kürzlich zeigte sie sich als undurchlässig im Maßstabe des Landes. Aus verschiedenen Gründen erlag dieser Zustand einer Veränderung. Viele Linienkilometer Eisenbahn, Bahnhöfe, Ingenieurobjekte haben schon ihre Funktion eingestellt. Darum rechnen wir damit, dass die Konferenz zu einem Entwicklungsimpuls zur Erforschung der Geschichte des Oberschlesischen Eisenbahnwesens wird. Eine grundlegende Beschreibung der Eisenbahngeschichte im Oberschlesischen Gebiet ist die im Jahre 1939 herausgegebene Broschüre von Jan Krzy a *Rozwój kolejnictwa w województwie 1 skim i jego znaczenie dla Polski (Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Wojewodschaft Schlesien und ihre Bedeutung für Polen)*. Besonders wertvoll ist die Arbeit des Redakteurs Krzysztof Soida, Teilnehmers der Konferenz, die Monographie *Dzieje katowickiego okr gu kolejowego (Geschichte des Kattowitzer Eisenbahn-Bezirks)* (Katowice 1997). Jedenfalls muss erwähnt werden, dass die Autoren die erreichbaren Archivmaterialien nicht ausgenutzt und die Informationen in entschlossener Größe vervielfältigt haben. Außerdem in der charakteristischen Albumsform der Ausgabe, des fehlenden wissenschaftlichen Apparates sich widerspiegelte. Nicht minder bleibt die Arbeit die wichtigste gegenwärtige Publikation betreffend dieses Problem. Im Jahre 2001 Przemysław Nadolski fertigte eine Broschüre *Z dziejów kolei w Bieruniu (Geschichte über die Eisenbahn in Bieru)*, die auf Grund der lokalen Situation die Wissenschaft der Historiker ebenfalls über die allgemeinen Schlesischen Ereignisse vervollständigt. Die von fast allen Autoren zitierte Arbeit von Michał Jerczy ski und Stanisław Koziarski konzentriert sich hauptsächlich in Niederschlesien und kennt nicht viele ausgenutzte Materialien durch die Referenten.

Die Veröffentlichung beginnt der Artikel von Bogdan Kloch, Direktor des Rybniker Museums, der auf synthetische Weise das erste Jahrhundert des Kreises Rybnik präsentiert. Wir hoffen, dass dieser in seiner Art als Ausgleich der Wissenschaft über das Thema der gegenwärtigen Stadt Rybnik und unentbehrlich zur Faszination für die Geschichte dieser Stadt wird. Seine Vervollständigung bildet das illustrierte Material, das in dieser Ausgabe zum ersten Mal präsentiert wird.

Ein weiterer Auftritt, bearbeitet von Andrzej Adamczyk Erforscher der Geschichte des Bergbaues in der Region Rydułtowy, berührt das erste Bauproblem für den Eisenbahntunnel auf polnischer Erde. Dies ist eine Vervollständigung des zusammengetragenen Materials in der Veröffentlichung *Kolej z Katowic do Raciborza (Mit der Eisenbahn von Katowice nach Racibórz)*.

Die bisher nicht entdeckten Eisenbahngeschichten in diesem Teil Oberschlesiens in den Jahren 1870-1884 stellte Dawid Keller vor, beschäftigt in der Abteilung Geschichte und Kultur im Rybniker Museum, der zur Beurkundung ihres Schicksals den sich im Kabinett der Schlesisch-Sorbischen Universitätsbibliothek in Wrocław befindenden statistischen Bericht der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft verwendet hat.

Die Feierlichkeiten des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Rybnik wurden zur Gelegenheit, ebenfalls an die Eröffnungsgeschichte der Eisenbahnlinie von Rybnik nach ory vor 70 Jahren zu erinnern. Der Artikel, der diesem Problem gewidmet wurde, wurde von Jan Delowicz im Sohrauer Museum bearbeitet, der seine Bearbeitung um bisher unbekanntes illustriertes Material erweiterte.

In Oberschlesien Linien, die Eigentum von Industriebetrieben waren, die sich unter privater Verwaltung befanden oder auch Schmalspurbahn, zeugten über das spezifische Klima dieser Erde. Ausführliches Material, welches eine interessante Geschichte dieser Linie vorstellt, fertigte Krzysztof Soida, und vervollständigte dieses mit interessantem Fotomaterial.

Von Anfang des Existierens der Eisenbahn wurden diese zu einem grundsätzlichen Element der physikalischen und topografischen Karten. Die zunehmende Dichte der Eisenbahnlinien war ebenfalls Ursache zur Entstehung selbständiger Karten, die besonders diesem Problem gewidmet waren. Beispiele beider dieser Typen wurden von Piotr Greiner und Michał M czka aus dem Staatlichen Archiv in Katowice vorbereitet und vorgestellt.

So wie die Vorstellung der Eisenbahnen zur realen Verpflichtung der Kartographen wurde, so ist auch ihre Beschriftung die Beschäftigung der Journalisten. Auf welche Weise die Eisenbahn am Anfang des XX. Jahrhunderts beschrieben wurde, erzählte an der Konferenz und präsentierte im vorliegenden Band Grzegorz Wawoczny, Chefredakteur von „Nowiny Raciborskie” und Regional-Forscher.

Fast jeden Tag kann man Überlegungen über das Thema Gebäudewerte und Ingenieurobjekte ursprünglicher Eisenbahnen hören. Selten aber behandelt man sie als unter Denkmalschutz stehende Objekte, oft als um wiederholbare Werte. Dieses Problem berührte in seinem Auftritt Jacek Kami ski, Architekt aus Rybnik, der auch ein ausgedehntes illustrierendes Fotomaterial vorbereitete.

Weitere Berichte und Präsentationen berühren gegenwärtige Probleme der Eisenbahn in Oberschlesien. Bogdan Teofilski aus PTKiGK (*Bahntransport und Steinverwertung Unternehmen A.G.*) in Rybnik brachte die Eisenbahn in Zusammenhang mit der Industrie. Henryk Tylicki von PKP Cargo (*Polnische Staatsbahnen*) stellte Aufgaben vor, welche von der größten (hinsichtlich der Größe der Transporte)

Transportfirma in Polen realisiert werden. Ryszard Filipowicz beschrieb die Perspektiven, die vor der Regionalen Transportgesellschaft PKP stehen, hingegen Beschäftigte der Polnischen Eisenbahnlinsen – Bronisław Stankiewicz, Józef urawski und Jerzy Ossowski machten auf den katastrophalen Stand der Eisenbahninfrastruktur in Polen aufmerksam und auf die Perspektive ihrer Rekonstruktion.

Die Ausgabe besteht aus 2 Teilen. Die Erste von ihnen besteht aus Textmaterial. Die Artikel mit historischem Text sind mit einem wissenschaftlichen Apparat bearbeitet. Jedoch von dem, infolge der Bitte der Autoren-Unternehmensvertreter im gegenwärtigen Teil verzichtet wurde.

Der zweite Teil der Ausgabe, besteht aus einer zugefügten CD, die Fotomaterial, sowie Multimediale wie auch Werbungs-Materiale enthält.

Mit Rücksicht auf den Charakter einiger Präsentationen, die das Ziel haben, die Vorträge während der Sitzung am besten widerzuspiegeln, beschlossen wir, dass die zur Vorbereitung der ersten Ausgabe auch das multimediale Material enthalten wird.

Die Konferenz hätte nicht ohne Unterstützung und dem Engagement vor allem der Selbstverwaltungsobrigkeit Rybnik, Gruppe der Polnischen Eisenbahn sowie die Sponsoren: Bahntransport und Steinverwertung Unternehmen in Rybnik, Bank BPH und FUSiT „Sygnaly” (*Signalisierung und Teletechnische Gerätebau Fabrik „Sygnaly” in Rybnik*) Rybnik stattgefunden, denen wir an dieser Stelle herzlichen Dank sagen.

Summary

When in July 2005 the last stage of preparations for the 150th anniversary of the railway in Rybnik began, none of the organizers expected them to take such forms. A mass character of the celebration on the first of October did not underestimate the significance of the historical research on the history of the railway in Rybnik, which found its reflection in the thorough historical monograph and scientific conference organised by the Museum in Rybnik in corporation with the County and Municipal Public Library in Rybnik. The record of this conference is presented in this publication.

Among 12 invited speakers, there were both the employees of the Museum, regional researchers and the representatives of the railway companies. Therefore, a complete presentation of the history and grim reality of the railway in Upper Silesia and Poland was possible.

The monograph on the railway in Upper Silesia has not been drawn up yet. It has had the highest density on a national scale until quite recently. For some reason this state has been changing. Many kilometres of the railway, train stations and engineering buildings stopped functioning. This conference is expected to provide fresh impetus for the development of the research on the history of the Upper Silesian railway. The basic work concerning the history of the railway in Upper Silesia was a booklet *Rozwój kolejnictwa w województwie 1 skim i jego znaczenie dla Polski* (*The development of the railway in Silesian Province and its significance for Poland*) published by Jan Krzyżak in 1939. *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego* (*The history of the railway district in Katowice*), edited by Krzysztof Soida (Katowice 1997), is an extremely valuable work. It should be remarked that the authors did not use the accessible archival materials and mainly repeated the known information. Furthermore, a lack of the endnotes was the result of the illustrated character of this publication. This work is still the most important contemporary publication concerning this issue. In 2001 Przemysław Nadolski prepared a booklet *Z dziejów kolei w Bieruniu* (*The history of the railway in Bieruń*) who in comparison with the situation in Upper Silesia presented the situation of the railway in Bieruń. *150 lat kolei na 1 sku* (*150 years of the railway in Silesia*) was cited by almost all authors. However, Michał Jerczyński and Stanisław Koziarski, the authors of this book, concentrated mainly on Lower Silesia and did not include many materials used by the speakers.

The publication begins with the article written by Bogdan Kloch, the Museum director, which synthetically presents the first century of county Rybnik. It is hoped to be a kind of a compendium of information about Rybnik at that time, necessary to

fascinate people interested in the history of this city. The illustrated material, which is presented in this publication for the first time, supplements the article.

The next speech delivered by Andrzej Adamczyk, the researcher of the mining in the region of Rydułtowy, discussed the issue concerning building the first railway tunnel in a Polish land. It is a supplement of the material found in the publication *Kolej z Katowic do Raciborza* (*Going by train from Katowice to Racibórz*).

The unknown history of the railway in this part of Upper Silesia between 1870 and 1884 was presented by Dawid Keller, the employee of the History and Region Department of the Museum in Rybnik. In order to provide documentation for its history he used the statistical reports of Towarzystwo Kolei Górnośląskiej gathered in Gabinet Ilościowy of the University Library in Wrocław.

The commemoration of the 150th anniversary of the railway in Rybnik created an opportunity to recount the history of the railway line from Rybnik to Żory, opened 70 years ago. The article, written by Jan Delowicz, the employee of the Museum in Żory, was devoted to this issue. The unpublished illustrated materials were also included.

In Upper Silesia the most significant role was played and is still played by the railway lines which are not the property of PKP. They include narrow-gauge and factory railway, and at one time – trams. Krzysztof Soida prepared an extensive material containing the engaging history of these lines and supplemented it with interesting photographs.

Since the establishment of the railway it has become one of the basic elements of the physical and topographical maps. An increase in the density of the railway lines contributed to the creation of the separate maps. The examples of both such maps were given by Piotr Greiner and Michał Mączka, the employees of the State Archive in Katowice.

The presentation of the railway has become the duty of the reliable cartographers; at the same time the journalists have become responsible for describing it. Grzegorz Wawoczny, the editor-in-chief of „Nowiny Raciborskie” and a regional researcher, devoted his conference to the way the railway was described at the beginning of the 20th century.

The worth of the engineering buildings of the railway origin is discussed almost every day. However, they are seldom regarded to be of historical value. Jacek Kamiński raised this issue in his speech and provided it with the photographs.

The following reports and presentations concerned contemporary problems of the railway of Upper Silesia. Bogdan Tofilski (PTKiGK in Rybnik) introduced the relationship between the railway and the industry. Henryk Tylicki (PKP Cargo) specified the objectives of the most significant company in Poland, Zakład Przewozów Towarowych. Ryszard Filipowicz examined the prospects of the development of PKP Przewozy Regionalne, and the employees of PKP Polskie Linie Kolejowe, Bronisław Stankiewicz, Józef Urawicki and Jerzy Ossowski, drew our attention to the disastrous state of the railway infrastructure in Poland and the prospects of its reconstruction.

The publication consists of two parts. The first one includes the text materials. The historical articles are annotated, however, in the contemporary part the endnotes were omitted at the request of the authors.

The CD with photographs, multimedia presentations and advertisements is the second part of the publication.

Taking the character of the presentations into account, we have decided to prepare the first publication which include the multimedia materials.

The conference could not take place without the support and commitment of all the municipal authorities of Rybnik, Grupa PKP and sponsors: Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. in Rybnik, Bank BPH and Fabryka Urządzeń Sygnalizacyjnych i Teletechnicznych „Sygnały” in Rybnik who we would like to thank cordially.

