

ZESZYTY RYBNICKIE 25

Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z dziejów kolei na Śląsku

Redakcja Michał Kapias, Dawid Keller

**Muzeum w Rybniku
Rybnik 2018**

Węgiel, stal, polityka, ludzie... Studia z dziejów kolei na Śląsku. „Zeszyty Rybnickie” 25

Redaktor wydawnictw Muzeum w Rybniku: dr Bogdan Kloch

Redakcja naukowa: Michał Kapias, Dawid Keller

Recenzja: dr hab. Grzegorz Bębniak (Instytut Pamięci Narodowej w Katowicach),
dr hab. Marek Konstankiewicz (Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie)

Redaktor prowadzący: Ewa Kulik

Korekta: Zespół

Skład: Agnieszka Keller w oparciu o projekt graficzny Dawida Kellera

Projekt okładki: Sławomir Studnik w oparciu o layout Hanny Stano

Tłumaczenia na język angielski: Damian Podleśny

Wydawca: Muzeum w Rybniku, ul. Rynek 18, 44-200 Rybnik, www.muzeum.rybnik.pl

© Copyright by Muzeum w Rybniku i autorzy, Rybnik 2018

ISBN 978-83-63959-30-2

Druk: Totem.com.pl sp. z o.o. sp. k., ul. Jacewska 89, 88-100 Inowrocław

Spis treści

Bogdan Kloch – Słowo wstępne	7
Michał Kapias, Dawid Keller – Wstęp	9
Andrzej Mielcarek – Koleje na na pruskim Śląsku a inne środki transportu. Konkurencja i współdziałanie	13
Grzegorz Biszczyński – Beuchelt & Co. Dzieje zakładu w latach 1876–1945	37
Przemysław Dominas – Ewolucja kolejowego budownictwa mostowego na Śląsku w latach 1842–1945	59
Adam Frużyński – Transport szynowy w górnośląskich kopalniach węgla kamiennego do 1945 r.	95
Dominik Lulewicz – Blżej pruskiego Śląska. Rozwój sieci kolejowej na Śląsku Cieszyńskim i w Galicji Zachodniej do 1914 r.	143
Krzysztof Nowak – Problemy rozwoju sieci kolejowej Śląska Cieszyńskiego i jej integracji z górnośląską częścią województwa śląskiego (1922–1939)	195
s. Anna Tejszerska – Dworce kolejowe magistrali węglowej – projekty konkursowe i realizacje	207
Anna Syska – Kolejowy modernizm. Budynki linii Pszczyna – Rybnik	241
Ewa Kulik – Bufety i restauracje kolejowe na terenie DOKP w Katowicach w okresie międzywojennym	263
Tomasz Przerwa – Koleje Rzeszy, mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących stosunkach niczego nie zmieniać: Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Karkonoszach w latach 1932–1933?	281
Patrick Starczewski – Procesy produkcyjne w Linke-Hofmann Werke i ich unowocześnianie – zarys problematyki	293
Ariel Ciechański, Judyta Kurowska-Ciechańska – Wybrana problematyka transportu piwa koleją na Śląsku	307
Bartosz Kruk – Między PPS i PPR. Upartyjnianie DOKP we Wrocławiu w latach 1945–1948	323
Marcin Jarząbek – Nadzorować i (nie) karać. Górnośląskie PKP w oczach stalinogrodzkiej Grupy Terenowej Zespołu Kontroli Kolei Ministerstwa Kontroli Państwowej (1953–1957)	337

Dawid Keller – Kolej na Śląsku na początku lat siedemdziesiątych XX w. – przyczynek do badań	351
Andrzej Synowiec – Koegzystencja górnictwa i kolei w świetle prac prof. Antoniego Rosikonina	369
Adam Dziuba – Partia organizuje, kieruje i nadzoruje. Organizacja zakładowa Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przy Węźle PKP w Rybniku w latach 1951–1977 (w świetle dokumentów)	391
Zbigniew Bereszyński – Aparat bezpieczeństwa Polski Ludowej wobec kolei i środowisk kolejarskich w rejonie Rybnika	419
Zbigniew Bereszyński – Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Opole” w Opolu. Zakład pracy i ośrodek działalności związkowo-opozycyjnej	443
Grażyna M. Balińska, Dorota Balińska-Ciężki – Modernizacja kolei a degradacja krajobrazu kulturowego (na przykładzie linii Wrocław – Poznań)	481
Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – Dworzec Katowice w świetle współczesnej doktryny ochrony zabytków i rozwoju przestrzennego śródmieścia Katowic	515
Ariel Ciechański – Rozwój i regres kolei przemysłowych na Górnym Śląsku	531
Grzegorz Dejneka – Skansen Lokomotyw Parowych PKP w Jaworzynie Śląskiej w latach 1993–2004 – geneza, działalność, bilans	545
Paweł Mierosławski – Problematyka ochrony zabytków łączności kolejowej	569
Julia Kolano, Jadwiga Kolasińska – Modernizacja i adaptacja zabytkowych obiektów kolejowych na obszarze Górnego Śląska na wybranych przykładach	593
Anna Grabowska-Rogus – „Nie tylko mundur”. Pamiątki kolejowe w zbiorach Muzeum w Rybniku	613

Szanowni Państwo,

kolej w dziejach Śląska, a w szczególności ziem górnośląskich, odegrała znaczącą rolę. Powyższe stwierdzenie może wydawać się pewnikiem, nie wymagającym komentarza czy też głębszego uzasadnienia. Jednak nic bardziej błędnego. Powstające przez wiele dziesięcioleci przyczynkarskie i monograficzne ujęcia historii przemysłu, a w szczególności górnictwa (rzadziej hutnictwa), jedynie wspominały o funkcjonowaniu kolei żelaznych. Ich istnienie i funkcjonowanie było tak wpisane w codzienność, że wręcz wyalienowane z badań naukowych. Prace na ten temat pisali nieliczni i niestety ta tendencja nadal dominuje. Owszem, w przeciwieństwie do przeszłości, na kanwie wzrastającego zainteresowania lub też swoistej kreacji tematyki turystyki przemysłowej, w tym i dotyczącej dziedzictwa komunikacyjnego, pojawiły się liczne opracowania popularne. Także w przestrzeni kulturowego dziedzictwa miasta Rybnika — dodajmy, miasta, na którego życiu, kolej odcisnęła niezatarte piętno — oraz jego teraźniejszości, kolejarska przeszłość pozostawała słabo rozpoznana.

Pojawienie się w rybnickim Muzeum na początku XXI w. nowego pokolenia muzealników-badaczy, wprowadziło nową jakość zainteresowania tematyką kolei. Osoba dr. Dawida Kellera, ówczesnie, tj. w 2006 r., jeszcze młodego stażem magistra historii, miała ogromny wpływ na rozpoczęcie badań tego tematu przez rybnickie Muzeum. Sprzyjał temu również fakt, iż w 2006 r. obchodziliśmy 150-lecie włączenia miasta Rybnika w poczet miast posiadających dworce kolejowe i nowoczesne połączenie drogami żelaznymi z odległym światem.

Od tego momentu Muzeum w Rybniku cyklicznie podejmowało tematykę kolejową w przygotowywanych wystawach, kolekcjonerstwie, konferencjach naukowych, publikacjach i działaniach wspierających procesy badawcze poświęcone kolejnictwu na Śląsku i w kontekście całości współczesnych ziem polskich.

Pokłosiem tych naukowych działań było ukazanie się siedmiu publikacji wydanych przez Muzeum lub też przy jego współudziale, nie licząc wielu większych i drobniejszych kolejowych przyczynków w innych zbiorowych muzealnych opracowaniach, a także publikacjach wydawanych w całej Polsce. Tu również szczególnie ważny był udział dr. Dawida Kellera.

Dziś, u schyłku 2018 r., prezentujemy Państwu publikację, która zdaje się wieńczyć blisko 12-letnie prace badawcze. Jesienią 2017 r. Muzeum w Rybniku zorganizowało dwie konferencje: naukową pt. *Węgiel, polityka, stal, ludzie. Kolej w życiu Śląska* oraz o charakterze popularno-naukowym pod prostym, a jakże wymownym tytułem *Z dziejów kolei w Rybniku*. Pierwsza z wspomnianych konferencji była już szóstą konferencją naukową w przeciągu dekady.

Problematyka tomu jest bardzo szeroka, a zaproszeni do udziału w wydawnictwie prelegenci zapewnili wysoki poziom merytoryczny. Problematyka kolejowa w badaniach historycznych to temat niewyczerpany, stąd możemy dziś powiedzieć, iż będziemy wracali w kolejnych latach do niej. W tym miejscu chcę podziękować wszystkim tym, którzy zaangażowali się w te projekty, a szczególnie Panu Dawidowi Kellerowi, który niestrudzenie przez wiele lat animował w naszym Muzeum tematykę kolejową. Życzymy naszym czytelnikom owocnego spotkania z tą publikacją i miłej lektury.

Rybnik, jesień 2018 r.

dr Bogdan Kloch

Dyrektor Muzeum w Rybniku

Wstęp

Nie ulega wątpliwości znaczenie kolei dla historii Śląska – jako czynnika wspomagającego rozwój życia gospodarczego (w tym przemysłu ciężkiego, a zwłaszcza górnictwa), a także oddziałującego na szeroko rozumiane życie społeczne. Już początki kolejnictwa związane z Towarzystwem Kolei Górnośląskiej pokazały jak ważny dla rozwoju wydobycia węgla kamiennego był sprawny transport. W związku z rozbudową tego środka komunikacji powstawały obiekty dworcowe, a z biegiem czasu także liczne budynki mieszkalne czy nawet kolonie pracownicze. Zaangażowanie państwa w funkcjonowanie kolei przyniosło również znaczące zwiększenie nakładów finansowych, a więc i możliwość stosowania najnowocześniejszych rozwiązań technicznych, w tym np. elektryfikacji. Na Śląsku znaleźć można również liczne przykłady obiektów inżynierskich, w tym tunele i wiadukty, o często wyjątkowym charakterze. Liczne grono kolejarzy angażowało się społecznie, sportowo; była to też grupa aktywna pod względem organizacyjnym (np. związki zawodowe) i politycznym (np. powstania śląskie). Śląsk obfitował również w koleje prywatne – związane bardzo często z zakładami przemysłowymi, a także wąskotorowe. Dwoistość rozwoju kolei do 1945 r. (część Górnego Śląska przyłączona do Polski w 1922 r. dzieliła odtąd losy Polskich Kolei Państwowych) czy również później (część Śląska

Cieszyńskiego znajdująca się w Czechosłowacji) jest dodatkowym niezwykle interesującym zagadnieniem badawczym.

Historia kolei na Śląsku może wydawać się jako dobrze lub bardzo dobrze rozpoznana. W 1992 r. w związku z obchodami jubileuszu 150-lecia istnienia tego środka komunikacji i otwarcia ruchu na odcinku Wrocław – Oława powstało kluczowe opracowanie M. Jerczyńskiego i S. Koziarskiego¹. Nie wyczerpało ono tematu i w kolejnych latach powstawały prace poświęcone wyłącznie Górnemu Śląskowi² czy poszczególnym liniom i węzłom kolejowym³. Ostatnio ukazała się również nowa synteza dziejów kolei na Dolnym Śląsku⁴, a także pionierska praca dotycząca okresu przed 1914 r.⁵ Obfitość prac pokazuje znaczenie tego środka komunikacji dla obszaru Śląska. Warto też odnotować istnienie prężnych ośrodków badań nad dziejami kolei we Wrocławiu i (do niedawna) także w Rybniku.

Przedstawione w tomie teksty stanowią cenne uzupełnienie dotychczasowych ustaleń. Pomimo obfitości i różnorodności istniejącej literatury mają nie tylko charakter syntetyzujący, ale i wnoszą wiele nowych ustaleń do dotychczasowego stanu badań. Andrzej Mielcarek prezentuje bowiem syntetyczny obraz relacji między koleją a innymi środkami transportu na pruskim Śląsku – w badaniach nad kolejami często zapomina się o ich otoczeniu gospodarczym. Przemysław Dominas podkreśla znaczenie śląskich konstrukcji mostowych dla rozwoju techniki ich budowy, ale też zwraca uwagę na recepcję najnowszych światowych doświadczeń w tej dziedzinie. Adam Frużyński udowadnia, że kolej na Śląsku nie rozpoczęła swojego istnienia w 1842 r. i pokazuje jakie znaczenie dla rozwoju górnictwa węgla kamiennego miał sprawny transport szynowy. Grzegorz Biszczyński opisując losy jednego z zielonogórskich producentów tabo-ru wskazuje obecność jego produktów również na śląskich torach. Dominik Lulewicz na tle historii kolei w Galicji i Austrii pokazuje dzieje kolei na Śląsku Cieszyńskim.

W bloku tekstów poświęconych historii okresu międzywojennego Krzysztof Nowak prezentuje dzieje kolei na Śląsku Cieszyńskim – obszarze relatywnie najlepiej wyposażonym w nowe inwestycje kolejowe tego czasu, być może nawet w skali Polski. S. Anna Tejszerska pokazuje w jaki sposób dyskutowano o architekturze dworców kolejowych na magistrali węglowej – największej kolejowej inwestycji tego czasu w Polsce. Uzupełnieniem do tego tekstu jest opracowanie

1 *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław–Opole 1992.

2 K. Soida i in., *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997.

3 Prac tych jest bardzo dużo. Kilka przykładów: P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013; D. Keller i in., *Koleją z Katowic do Raciborza*, Rybnik 2006 (II wydanie Rybnik 2013); P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry*, Rybnik 2007; P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Gliwice*, Rybnik 2010; P. Nadolski i in., *Węzeł kolejowy Katowice*, Rybnik 2007; P. Dominas, *Dzieje kolei Doliny Bystrzycy Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010; tenże, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009. To tylko przykłady polskojęzyczne. Do tego dodać należy liczne prace pryncypalne, artykuły

4 P. Dominas, T. Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.

5 P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej: mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013.

Anny Syski, która na lokalnym przykładzie inwestycji województwa śląskiego, linii Rybnik – Pszczyna, wskazuje na wartość również tej architektury. Ewa Kulik identyfikując lokalizacje i dzierżawców restauracji i bufetów kolejowych na terenie katowickiego okręgu dyrekcyjnego wytycza nowy kierunek badawczy. Tomasz Przerwa udowadnia, że niemieckie koleje w okresie międzywojennym nie powinny być kojarzone wyłącznie z „Latającym Ślązakiem”, ale z przedsiębiorstwem które dla obrony swoich najlepszych interesów gotowe było publicznie blefować. Patrick Starczewski pisze wreszcie o procesach produkcji zakładów Linke Hofmann we Wrocławiu. Podsumowaniem dwóch epok jest tutaj również tekst Judyty Kurowskiej-Ciechańskiej i Ariela Ciechańskiego na temat transportu piwa na Śląsku.

Blok tekstów, których tłem jest okres po 1945 r., ma charakter wybitnie polityczny. Trzeba odnotować, że jest to pierwszy zbiór o tym charakterze w polskiej historiografii. Otwiera go opracowanie Bartosza Kruka opisujące rywalizację między Polską Partią Socjalistyczną i Polską Partią Robotniczą o kontrolę nad koleją, na przykładzie sytuacji w dyrekcji wrocławskiej. Marcin Jarząbek wykorzystując akta jednostki kontrolnej bada sposób w jaki oceniano funkcjonowanie PKP w okresie stalinizmu. Dawid Keller opisuje sytuację kolei na początku lat siedemdziesiątych w oparciu o zachowane sprawozdania jednostek kolejowych szczebla dyrekcyjnego – jest to szansa na dogłębne poznanie funkcjonowania kolei w Polsce po 1945 r. Andrzej Synowiec wskazuje na trudności, jakie miała kolej w starciu z eksploatacją górnictwem na Górnym Śląsku oraz znaczenie, jakie dla walki z tym zagrożeniem wniosły badania Antoniego Rosikonia. Tematykę polityczną kontynuują trzy obszernie teksty – Adama Dziuby na temat funkcjonowania Komitetu Zakładowego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przy węźle kolejowym w Rybniku (pierwsze studium tego typu), Zbigniewa Bereszyńskiego na temat relacji między koleją i Służbą Bezpieczeństwa również w Rybniku oraz o Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Opolu.

Ostatnią część książki stanowi dyskusja nad historią i współczesnością kolei na Śląsku. Rozpoczyna ją polemiczny tekst Grażyny Balińskiej i Doroty Balińskiej-Ciężki podsumowujących działania rewitalizacyjne na łączącej Śląsk z Wielkopolską linii Poznań – Wrocław. Daniel Załuski i Sylwia Rzepnicka podejmują natomiast temat dworca w Katowicach. Jadwiga Kolasińska oraz Julia Kolano próbują wreszcie ocenić działania rewitalizacyjne na innych, mniejszych górnos Śląskich przykładach. Ariel Ciechański pisze o kolejach przemysłowych na Górnym Śląsku. Grzegorz Dejneka i Paweł Mierosławski, w dwóch tekstach, analizują troskę o zachowanie dziedzictwa kolejowego na przykładzie skansenu w Jaworzynie Śląskiej oraz ochrony zabytków łączności kolejowej. Anna Grabowska-Rogus podsumowuje wreszcie gromadzenie kolekcji obiektów związanych z historią kolei przez Muzeum w Rybniku.

Dziękujemy wszystkim osobom i instytucjom, które przyczyniły się do wydania tej książki, zwłaszcza Dyrektorowi Muzeum w Rybniku, które przez kilkanaście lat gościło historyków kolei z całej Polski; dziękujemy także właścicielom

zamieszczonych w książce ilustracji. Prezentowany tom jest zamknięciem pewnego etapu dziejów polskiej historiografii. Mamy nadzieję, że badania nad dziejami polskiego transportu kolejowego będą kontynuowane, już w nowych okolicznościach.

Michał Kapias, Dawid Keller