

Spacerem od Goska do Großbirken

W 1938 roku rozpoczęto budowę linii kolejowej Tarnowskie Góry-Żyglin aż do Poręby. Przejazd pociągów z Tarnowskich Gór pod Miasteczko był gotowy, ponieważ dojazd do tego miejsca umożliwiało dotychczasowe torowisko. I dlatego tym prawie sześciokilometrowym odcinkiem mogły kursować pociągi z Tarnowskich Gór, zmierzające w kierunku planowanej stacji kolejowej w Wielkim Żyglinie i dalej. Dopiero w granicach Jasiowej Góry należało rozpocząć roboty ziemne i układać nowe tory. Lecz zdołano zbudować jedynie wiadukt nad szosą z Miasteczka do



Fragment mapy z 1933 r. w: "Węzeł kolejowy Tarnowskie Góry..."

Tarnowskich Gór, którego nośne ściany obłożono w okresie wojny klinkierową cegłą, która przetrwała do naszych czasów. Druga wojna światowa przerwała realizację planowanej budowy; w jej założeniach nie przewidywano od niej żadnego połączenia do stacji w Miasteczku Śląskim. Dopiero w latach wcielenia Górnego Śląska do III Rzeszy, gdy przystąpiono do realizacji sporządzonych wcześniej planów, urządzono posterunek odgałęź-

ny, co umożliwiło łączność nowej linii z dojazdem do dworca w miasteczku Georgenberg.

Nazwany został *Gosek*, a włączony do ruchu 8 lutego 1943 roku („*Węzeł Kolejowy Tarnowskie Góry 1857-2007*”. P. Nadolski. K. Soida. H. Dąbrowski. E. Wiczorek).

Wystawienie posterunku i ułożenie torowiska do stacji w miasteczku Georgenberg spowodowało wywłaszczenie części nieruchomości z posesji Koniecznych i Reportów. Posterunek to parterowa, murowana budowla, jednoizbowa wraz z podręczną komórką. Przynależało do niego zewnętrzne techniczne wyposażenie. Dzisiaj nie ma po nim żadnego śladu.



Widok w kierunku kolejowej stacji w Miasteczku Śląskim i grup towarowych. Fot./2005 r., wł. Piotr Banasz.

Prawdopodobnie pierwszym posterunkowym został *Peltzmann*, który pochodził z Grzybowic (*Pilzendorf*). Pracował na tym stanowisku do czasu ewakuacji niemieckiej ludności. W latach powojennych posterunek obsługiwaliby Solich Wincenty (Zolich) i Siwiec Emanuel.

Na załączonej fot., z jej lewej strony widoczne jest torowisko prowadzące do Tarn-Gór, a w środku widoczna przecinka, przez którą prowadziły tory do kolejowego dworca w naszym mieście. A zaś na frontowym polu zbudowany był posterunek *Gosek* i urządzone jego techniczne wyposażenie.

Odgałęzienie umożliwiało przejazd pociągów z trasy Mierzęcice-Żyglin do stacji kolejowej Miasteczko Śląskie i dalej na tory prowadzące w kierunku północnym, do Kalet i odwrotnie. Ponadto od *Goska* ułożono dla bezpieczeństwa tory obok tych prowadzących do stacji w naszym mieście i Tarnowskich Górach. Były one zakończone, zgodnie ze stosowaną praktyką, ochronnymi żeberkami; były to drewniane podkłady szy-

nowe, tzw. kozły oporowe. Długość toru w kierunku Tarnowskich Gór mogła mieć około 100 m, a zaś do dworca kolejowego w naszym mieście była krótsza.

Niełatwe jest wyjaśnienie nazwy *Gosek*. Być może, że podczas prac związanych z budową linii kolejowej, natrafiono na jakieś z dawna pochodzące resztki materialnej kultury; na przykład, dawne pogórnice szyby, których przy Jasiowej Górze nie brakowało. Czy nazwa do takich znalezisk mogłaby nawiązywać? Przyjęcie takiej hipotezy wydaje się wysoce wątpliwe. Nie udało się odnaleźć żadnego potwierdzenia nazwy *Gosek* w lokalnej tradycji. Trafnym zatem byłaby ocena, iż jest to nazwa obca, nie należąca do lokalnej tradycji kulturowej.

Piaskownia, ślady zarazy, płuczki, górnictwo w lasach Radloka



Tor kolejowy za posterunkiem *Gosek* w stronę Żygłina. Fot./2006 r., wł. Piotr Banasz.

Na samym początku wznoszącego się nasypu pod tory kolejowe, prawie na poziomie zeroowym, dochodziła do niego od strony północnej dróżka. Przechodziła przez torowisko, niedaleko od posterunku *Gosek*, i prowadziła do kopalni piasku, która położona była po południowej stronie nasypu. Eksploatacja piasku prowadzona była w latach 50. minionego stulecia, na miejskich gruntach. Ładowano go na furmanki i transportowano do bliskiej stacji kolejowej, a konny transport prowadzili m.in.: Kowalski, Hendel, Płonka, Stroszek i inni. Piasek z furmanek ładowano do wagonów.

humus i wypełniano nim wyrobisko popiaskowe. Dzisiaj na zrehabilitowanych terenach prowadzone są zadbane działkowe ogrody.

W niewielkiej odległości od miejsca, gdzie dawniej była kopalnia *Juliusz*, w kierunku zachodnim i południowym, eksploatowano żwirowiska. Podczas wydobywania żwiru w 1905 roku natrafiono na 18 ludzkich zwłok, u których zachowały się jeszcze włosy na głowach. Według ówczesnych



Fragment torowiska pomiędzy kolejowym dworcem w naszym mieście a posterunkiem *Gosek*. Fot./2006 r., wł. Piotr Banasz.

ocen mogły one pochodzić z końca XVIII stulecia. A pogrzebano je poza cmentarzem, bo przyczyną ich śmierci była zaraza. Na tych grzebalnych miejscach sypano piaskowe bądź kamienne kopczyki, na których stawiano z reguły krzyże; gdy brakło troskliwych rąk dla ich pielęgnowania, to zbutwiałe belki nośne upadały i zatracaly się miejsca ich ustawienia.

Mamy przekaz od mieszkańca naszego miasta, dzisiaj Pana w podeszłym wieku, z rozmów z jego babcią o tym, że gdzieś przy Jasiowej Górze, a nawet na tym niewielkim pogórnym wyniesieniu, grzebano ofiary zarazy. Jednak ta pogórnicza hałda nie znajdowała się w bliskości znaleziska. Ponad to grzebanie zwłok na pogórnym wysypisku jest wysoce wątpliwe; przekaz może się jednak odosić do tych odkrytych miejsc pochówków.

Miasto nasze położone jest w tej części Górnego Śląska, która nazywana była, a nazwa nie straciła nic na aktualności, Białym Śląskiem, od piaszczystej gleby bielcowej i rędzinowej. Występu-

Tablica 6 Linia 7, 96, 97	Tarn. Góry TGD					Zawierci				
	Tarn. Góry TGE					Wrzosówka				
Posterunki ruchu i punkty handlowe	Głosek podg	Miast. Śl. Żyglin	Miast. Śl. Brynica po	Ożarówice po	Mierzęćce Zawiet.	Siewierz	Poręba	Pniaki podg	Zawiercie	Wrzosówka podg
Tarn. Góry TGD	1	3	7	11	15	25	32	38	40	39
Tarn. Góry TGE	1	3	7	11	15	25	35	38	40	39
Gosek podg	—	2	6	10	14	24	31	37	39	38
Miast. Śl. Żyglin	—	—	4	8	12	22	29	35	37	36
Miast. Śl. Brynica po	—	—	—	4	7	18	25	31	33	33
Ożarówice po	—	—	—	—	3	14	20	27	29	28
Mierzęćce Zaw.	—	—	1	—	—	10	17	23	25	24
Siewierz	—	—	—	—	—	—	7	13	15	14
Poręba	—	—	—	—	—	—	—	6	8	7
Pniaki podg	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1

Wykaz Odległości z lat 70. minionego stulecia. Wł. Dionizy Report.

na tę rozległą, o nieostrych granicach wyżynę; ale tak wcale nie musi być. Osiąga ona wysokość 292 m npm, sięgając przez to prawie wysokości Jurnej i Jackowej Górze.

W jej pobliżu, ale nie z każdej strony, drążono szyby górnicze; jeszcze w latach 50. minionego stulecia, od jej wschodniej strony zachowały się pogórnice ślady. A już dokumenty z pierwszej połowy XVI stulecia wzmiankują o wydobywaniu kopalin przy Jasiowej Górze. Jest to rodzima, kilkusetletnia nazwa, zachowana w naszej lokalnej tradycji. Ale już niewielu potrafi rozpoznać jej położenie. Ostatnia czynna kopalnia przy Jasiowej Górze o nazwie *Floraschacht* została wyłączona z ruchu w 1902/3 r., co mogło pozostawać w związku zlikwidacją huty wytopu rud żelaza *Obereisen* w Tarn-Górach. Administratorem *Floraschacht* był Karl Kuboszek.

Po południowej stronie nasypu kolejowego, na wysokości wspomnianej kopalni *Juliusz*, znajdowały się trzy wyrobiska o różnej wielkości pól ich powierzchni. Bok największego szacowano na 80 m. Ich głębokość mogła wynosić około jednego metra, a ich boki były otoczone niewysokimi, piaskowymi nasypkami. Jeśli te wykopy były przeznaczone do płukania rud darniowych, to osadzał się w nich muł popłuczkowy, piasek, bo to on stanowił główne ich zanieczyszczenie. Z płytkich kopalń przy *Jasiowej Górze* wydobywano rudy darniowe, także z tej ostatniej. Przy słabych pokładach zanieczyszczenie piaskiem sięgało 2/3 górniczego urobku; w takich przypadkach więcej robotników pracowało przy płuczkach, aniżeli przy wydobyciu rud. Taka kopalnia była skazana na niebyt.

W podziemnej kopalni *Juliusz* poziom najgłębszej sztolni położony był na głębokości 70 m. Okoliczne szyby rud darniowych nie przekraczały 20m. W kopalni *Juliusz* sięgano po inne złoża rudne, których uszlachetnianie to także inny proces technologiczny. Świadczą o tym betonowe resztki konstrukcji płuczkowej dla rud żelaza wydobywanych w podziemnej kopalni bibielskiej.

Wyrobiska nazywano Kanarami. Nazwa Kanary występowała również w obrębie płuczki *na szłomie*, która była najbardziej na północ wysunięta, przy strumieniu Graniczna Woda, dawniej Grenzbach. Kanarami nazywano dawniej potoki wodne, a i dzisiaj w bliskiej Lubszy potok wodny nazywa się, tak jak dawniej, Kanary. Po południowej stronie *Jasiowej Góry* przepływał strumień *Pniowiecki*, który swój początek brał w okolicach wspomnianych wyrobisk; jego wody płynęły na zachód, dalej pod mostem, na którym był i jest ułożony szlak kolejowy; Tarn-Góry – Miasteczko Śl. Ten przepust, jak i dwa inne, bardziej na południe, można i dzisiaj oglądać; wody tych potoków należą do dorzecza Małej Panwi.

Do najstarszych drózek w naszym mieście zaliczamy tę, po której dzisiaj brak jakiś wyraźnych śladów, a której zachowany początek rozpoczynał się od miejsca, w którym postawiony był krzyż na Radloku; dzisiaj przystanek autobusowy. Prowadziła ona także do kopalń przy Jasiowej Górze. Później, gdy można było nią dojść bądź dojechać do Wielkiego Pniowca, przyjęła się dla

jąca pagórkowatość piaskowa to pozostałość polodowcowa, której wytworami są m.in. Jurna, Jackowa i Jasiowa Góra. Te piaskowe wyniesienia osadzone są na Nizinie Śląskiej; stanowią one tereny położone na wysokościach od 220 do 290 m npm, w dolinie rzeki Małej Panwi i jej dopływu Stoły. Są one w zasadzie zupełnie płaskie, zbudowane prawie wyłącznie z piasków.

Jasiowa Góra to nazwa hałdy pogórnicej, a jej pochodzenia nie sposób dzisiaj ustalić; pozostają zatem spekulacje. Może ona po-

chodzić od nazwy pierwszego pola górniczego, która przeniosła się

niej nazwa *pniowiecka*. Jeszcze w latach 50. minionego stulecia prowadziła przez tory kolejowe; był to przejazd na południe od budynku dworca stacyjnego. Starsze pokolenia pamiętają o tym, iż był on chroniony z obydwu stron przez szlabany, które były podnoszone bądź opuszczone w zależności od potrzeby. W odległości około 300 m od tego przejazdu, po obydwu stronach dróżki *pniowieckiej*, ale już w głębi radlowskiego lasu, znajdowały się szyby górnicze, z których wydobywano rudy żelaza. Pod koniec XIX stulecia zostały wyłączone z ruchu.

Dochodzimy w naszym wędrowaniu, idąc w kierunku wschodnim, do resztek kolejowego wiaduktu, na którym ułożono tory. Przeszło było zawieszone nad szosą, która prowadziła do Tarnowskich Gór. Jeszcze nie tak dawno, wzdłuż południowej strony kolejowego nasypu prowadziła piaszczysta, polna dróżka, w kierunku zachodnim do *Jasiowej Góry*; podobno miano ją nazywać *pod Góra*. Lecz przy nasypie kolejowym, po prawej stronie prezentowanej fotografii, także po południowej stronie, można było dostrzec również wyraźne ślady dróżki; pamiętam ją z czasów chłopięcych. Już wtenczas była zaniedbana; miejscami się gubiła, dalej znowu się pojawiała. W



Podpory kolejowego mostu nad szosą Miasteczko Śl. – Tarn-Góry. Wł. fot. Grzegorz Marszałek.

czasach pruskich przy szlakach kolejowych budowano dróżki jako stały element kolejowej infrastruktury; wymóg ten mógł być zachowany i przy budowie nowej linii kolejowej.

W latach czynnych szybów górniczych przy Jasiowej Górze i w lasach radlowskich, urobek z tych kopalń transportowano do płuczek, a stamtąd do żyglińskich

bądź miejscowych i dalej położonych kuźni. Gdy urządzono szynowe kolejki konne, miejscem przeładunkowym stał się plac, który jeszcze kilkadziesiąt lat temu przynależał do stacji wąskotorówki; to dzisiejsze miejsce, w którym zatrzymuje się pociąg retro wąskotorówki w okresie wakacyjnym. To stamtąd odprawiano górniczy urobek aż do Chebzia, jak to zapisał ks. T. Christoph; miejscowe i pobliskie kuźnie utraciły już wcześniej funkcje „hutek”.

W bliskim położeniu wzmiankowanej dróżki *pod Góra*, po prawej stronie szosy do Tarnowskich Gór i po tej samej stronie ułożonych torów wąskotorówki, zbudowana była waga pomostowa, na której mieściła się cała furmanka; była to analogiczna techniczna i budowlana konstrukcja, jaką wystawiono przy torach wąskotorówki przechodzących przez dawną szosę, a dzisiaj ulicę Woźnicką, blisko rozdroża dwóch dróg; szosy w kierunku Miotka i drogi prowadzącej do Żyglinka.

Piaskownie i przypadłe pogórnice ślady

Na południe od dawnego żydowskiego cmentarza usypana była duża hałda pogórnicza, gliniastopska. Wznosiła się na południowy-wschód od dawnej kopalni. Położona była w bliskości, a może i w linii budowanego nasypu kolejowego i w całości została zużyta na jego potrzeby. Jeszcze kilka dobrych lat przed jej zniwelowaniem powstało w jej pobliżu, w ciągu jednej nocy, duże zapadlisko w miejscu nieczynnego już szybu górniczego, które z lat chłopięcych pamiętają wiekowi już dzisiaj mieszkańcy miasta; wkrótce zostało ono jako niebezpieczne zasypane. Z sentymentalnych wspomnień tamtego czasu dowiadujemy się, że w zimie służyła ona za zjeżdżalnię dla sanek i nart. Była materialnym śladem po kopalni na górniczych polach należących do świerkowieckiego Donnersmarcka.

Już wtenczas w bliskości hałdy eksploatowano piasek, a do piaskowni prowadziły tory wąskotorówki, a zaś po północnej stronie nasypu kolejowego, którego wtenczas nie było, ułożono dwa manewrowe torowiska, niezależnie od tego, który prowadził do Bibieli. Później zostały one zlikwidowane i wkrótce na tym miejscu rozpoczęto wydobywanie piasku.

Przez tak powstałe wyrobisko popiaskowe budowano nasyp linii kolejowej, który podzielił ją na południową i północną część. Pozostałość po południowej stronie znana jest i dzisiaj pod nazwą: *Zandka*. Nazwę można uznać za lokalny regionalizm językowy od pierwotnej niemieckiej nazwy kopalni piasku; *Sandgruba*. Po zaprzestaniu eksploatacji wyrobisko wypełniła woda; od strony zachodniej przylegały do niej płytkie przykopy, które sezonowo zalewała woda. Ta płycizna wodna stanowiła dla wielu pokoleń podrostków, tak w okresie letnim jak i zimowym, wymarzone miejsce bezpiecznych zabaw.

Od północnej strony nasypu wydobywano piasek jeszcze po drugiej wojnie światowej i to przez wiele lat. A kopalnię nazywano *na kirchoku*; przyjęła się ona od nazwy żydowskiego cmentarza, który był w pobliżu położony; z niemieckiego *Kirchhof*.

Wyrobisko było głębokie i rozległe. Furmanki z piaskiem wyciągały z piaskowni czterokonne zaprzęgi: Horzelowe, Płonki i innych gospodarzy. Przewożono go do pobliskiej stacji wąskotorówki, gdzie był wysypywany, a następnie ładowany łopatami do wagonów. Chętnych do jego załadunku nigdy nie brakowało, w tym także kobiet.

Dojście do dworca kolejowego, zmiany nazewnictw



Dzisiejszy stan dróżki do kolejowego dworca w Wielkim Żyglinie. Wł. fot. G. Marszałek.

Do stacji kolejowej w Wielkim Żyglinie można było dojść z Małego Żyglin polnymi ścieżkami, ale także poprzez Wielki Żyglin do drogi, która od dawnych czasów prowadziła do Tarnowskich Gór poprzez *Lasowicką Rogatkę*; to dawny Zollamt.

W sposób w miarę wygodny można było do stacji kolejowej dojechać furmanką, a nawet samochodem od placu, który zapewne już na przełomie XIX/XX w. nazywano Bismarckplatzem. Ta sama nazwa obowiązywała za *Niemca*, zaś w okresie międzywojnia ten rozległy plac nosił nazwę Jana Sobieskiego, obecnie nazywany jest Placem Władysława Jagiełły.

W czasach pruskich, podobnie jak dzisiaj, z *Georgstrasse* od jej prawej strony, odbiegała uliczka o nazwie *Sandstrasse* i należy ona do katalogu nielicznych znanych nam nazw ulic z tamtych czasów; prowadziła do dawnej *Sandgruby*, a w okresie międzywojnia do piaskowni *na kirchoku*. Przy niej położona była posesja p. Buszków oznaczona numerem 9 bądź 8, w ogrodzie których w latach 1908/12 odbywały się *Wiece Robotnicze*. Miały one miejsce także na polach Franciszka Siwca położonych przy *Georgstrasse* i *Ackerstrasse*. W okresie międzywojnia przemianowano pierwszą z nich na ulicę *Jerzego*, zaś po drugiej wojnie światowej na J. Kochanowskiego, a dzisiaj nosi nazwę ulicy Kazimierza Przerwy-Tetmajera.

Jak już wspomniano nazwa *Gosek* nadana została posterunkowi w latach jego budowy. W okresie międzywojnia pochodzenie nazw posterunków kolejowych nawiązywało z reguły do lokalnej tradycji; chociażby nazwa posterunku odstępowego *Zwierzyniec*, pomiędzy stacjami kolejowymi Miasteczko-Kalety, to samo odnosi się do posterunków *Dubiela* przed stacją Strzebiń i *Kalina* przed Herbami.

30 grudnia 1945 miejscowy Związek Weteranów Powstań Śląskich złożył do zarządu miasta wniosek o spowodowanie zmiany niemieckiej nazwy posterunku odgałęźnego *Gosek* i zastąpienie jej dawną, topograficzną nazwą *Chmielnik*. Został on ponowiony 4 czerwca 1946 roku. Ówczesne władze w obydwu razach przychyliły się do niego, ale jednocześnie wyjaśniły, że nie są kompetentne do dokonania zmiany; oryginał wniosku przesłano do Ministerstwa Komunikacji, zaś odpis do DOK(P) w Katowicach.

Nazwy Wielki i Mały Żyglin oraz Brynica mają swoje początki w czasach dawnych. Pierwsza występuje około 1440 roku w „*Liber beneficiorum*” Jana Długosza, pisze on: „*Zyglyn Maior* i

Zyglyn Minior”. W urbanium z roku 1532 występuje nazwa: „*Gross Schiglin i Klein Schiglin*”. Na ogół nazwy tych miejscowości nie sprawiały dawnym pisarzom większych trudności, za wyjątkiem brzmienia pierwszej spółgłoski: „Ż”, co pisarze niemieckojęzyczni oddawali przez spółgłoski: „Sch”. Wieś Brynica powstała na miejscu dawnej kuźnicy, której początki sięgają wieków średnich. Nazywano ją początkowo: „*Kuźnię przy Żyglinie*”. Pod tą nazwą wspomniana jest ona pod datą 23 czerwca 1563 roku, a zaś w 1598 wymienia się: „*Bieńka z Brynicy, rodem z Jędryskowej Kuźni*”. Z tego samego roku pochodzi wiadomość o: „*Wojciechu Kowalu z Brzenicy*”.

Już na początku wcielenia Górnego Śląska do III Rzeszy wprowadzono dawne pruskie nazwy: *Groß i Klein Zyglin* oraz *Brinitz*. W 1942 roku postanowiono, że wszystkie stacje i przystanki kolejowe z chwilą otwarcia nowowyprowadzonej linii kolejowej, Tarnowskie Góry Żyglin do Zawiercia, otrzymają w miejsce zmienionych *czysto* niemieckie nazwy. Dlatego dworzec kolejowy w Wielkim Żyglinie nie został nazwany *Groß Zyglin*, lecz *Großbirken*. Po długich staraniach powstał przy *Brinitz* osobowy przystanek kolejowy; w 1944 roku był już czynny i nazwany *Brenne*. Planowano także przemianowanie *Groß Zyglin* na *Großbirken*, a *Brinitz* na *Brenne*. Jednak do końca wojny zamierzenia te nie zostały zrealizowane. Wygląda na to, że i nazwa *Gosek* jest konsekwencją programu *czystości* nazw.



Budynek dawnego kolejowego dworca, w którym znajdowała się kasa biletowa i poczekalnia. Fot./2004 r, wł. Piotr Banasz.

faktycznie zaniechano jego używania już w latach 1964 /5; ramię semafora było opuszczone do pionu, a zawieszono na nim symbol zaprzestania ruchu, liczbę X. Jednak kolejowy transport towarowy na linii Tarnowskie Góry – Mierzęcice prowadzono do początku lat dzie-



Peronowy murek, w dali dworzec kolejowy. Fot./2004 r., wł. Piotr Banasz.

Dworzec kolejowy w Żyglinie

W okresie powojennym na linii kolejowej Tarnowskie Góry-Żyglin-Zawiercie prowadzono przewozy osobowe i towarowe.

Ruch osobowy na tej linii został zawieszony 1 lipca 1964 roku. Przez krótki czas połączenie było obsługiwane transportem autobusowym; stacja kolejowa w Żyglinie była miejscem, w którym pasażerowie przesiadali się z autobusu do podstawionego pociągu osobowego i odwrotnie. Składy pociągów prowadziły lokomotywy z Łaz, a stacją docelową było Zawiercie.

W literaturze podaje się iż odgałęzienie *Gosek* było czynne do roku 1972. Lecz faktycznie zaniechano jego używania już w latach 1964 /5; ramię semafora było opuszczone do pionu, a zawieszono na nim symbol zaprzestania ruchu, liczbę X. Jednak kolejowy transport towarowy na linii Tarnowskie Góry – Mierzęcice prowadzono do początku lat dwudziestych minionego stulecia. W tych samych latach na obowiązujących „Wykazach Odległości” używano ciągle jeszcze nazwy *Gosek*. Jak łatwo zauważyć wniosek Związku Weteranów Powstań Śląskich nie został uwzględniony.

Przy budynku stacji *Großbirken* ułożone były trzy tory. Dwa boczne wyprowadzono z głównego od strony zachodniej (ułożonego na nasypie kolejowym), w niewielkiej odległości od dworcowego budynku. A zaś po drugiej, wschodniej stronie budowli, zbiegały się one ponownie do toru głównego; po tej samej stronie był również wystawiony posterunek dla obsługi tych rozjazdów.



Prawdziwe "gołoborze" po dawnym torowisku, za kolejowym dworcem w Wielkim Żyglinie, w kierunku Brynicy. Na dalszym planie widoczny most szosy żyglińsko-świerkłanieckiej DW912. Fot./2006 r., wł. Piotr Banasz

Wieczorek, na stacji w Miasteczku Śląskim. Trzecim dyżurnym był syn funkcjonariusza miejscowej żandarmerii; placówka żandarmerii składała się z czterech osób: komendanta Bartla i podporządkowanych mu: Feifera, Taubego i Bienioka.

Koleje żelazne w okresie drugiej wojny światowej na obszarach wcielonych do III Rzeszy, jak i zajętych były zmilitaryzowane; miało to swoje konsekwencje. Podobnie było przez kilka miesięcy po wyzwoleniu. W pierwszych miesiącach 1945 roku osobowy ruch pociągów był raczej mizerny, a głównie z powodu braku parowozów, których stan dopiero pod koniec tego roku uległ poprawie zasilony demobilem z armii angielskiej; ale trzeba było płacić, bo Brytyjczycy to znakomici „sprzedawcy i kupcy” z wielowiekowym doświadczeniem, potrafili nawet z niedotrzymanych, przez siebie, zobowiązań międzypaństwowych wycisnąć profity. Pod koniec 1945 roku UNRA zakupiła amerykańskie magazyny wojskowe, wypełnione różnymi przedmiotami. Złożona została wtenczas deklaracja o przeznaczeniu dla Polski, z tych magazynów, 14 000 kolejowych wagonów towarowych. Jak było z realizacją tej darmowej oferty (11 mln £) nie wiemy, ale bez ryzyka możemy przyjąć, iż apetyty na wagony przekraczały granice wiecznej przyjaźni.

Przewozy towarów na śląskich szlakach kolejowych były intensywne, ale w wiadomym kierunku, tam gdzie słońce wschodzi. Dlatego połączenie kolejowe Tarnowskie Góry – Wielki Żyglin – Poręba miało swoje znaczenie dla przewozów do stacji przeładunkowych, od których prowadziły już szerokie torowiska do ZSRR. Jednak dopiero 11 lipca 1945 roku zostało w Moskwie zawarte porozumienie, pomiędzy władzami PRL a ZSRR, regulujące oddanie zarządu nad infrastrukturą kolejową polskiemu ministerstwu komunikacji. Porozumienie było wprowadzane etapami, poczynając od 1 sierpnia. I już wkrótce, bo w 16. dniu tego miesiąca, odbyło się formalne przekazanie całkowitego zarządu nad kolejową infrastrukturą Śląska; oczywiście teoretycznie. Rozpoczęła się również przebudowa szerokich torowisk na normalne europejskie.

Po wojnie zawiadowcą stacji w Wielkim Żyglinie został Franciszek Janus; wcześniej asystent zawiadowcy w Miasteczku Śląskim, w okresie międzywojnia, a po nim Majowski, który wraz z

W okresie drugiej wojny światowej nadzór zawiadowczy stacji kolejowej *Großbirken* sprawował *Streiholtz*, pochodził z Nadrenii, który był jednocześnie zawiadowcą stacji kolejowej w miasteczku Georgenberg. Nasz drugi w starszeństwie brat, po ukończeniu szkoły podstawowej, odbywał na obydwu stacjach praktykę zawodową; z tego czasu pochodziła fotografia dworca w *Großbirken*, którą oglądałem wielokrotnie w naszym rodzinnym albumie; na tle dworca siedział na peronowej poręczy brat, a obok stał w pełnym kolejarskim rynsztunku jeden z dyżurnych. Fotografie sporządził dyżurny, amator fotograf J. B., o przezwisku *Jodek*. W żyglińskiej stacji pracował jako dyżurny ruchu także K. W. W okresie międzywojnia obydwaj byli asystentami zawiadowcy, którym był Wincenty



Zespół manewrowy PB, od lewej: st. nastaw. Wilhelm Binda, zawiad. Mirosław Go, manewr. Henryk Milota, nastaw. Rafał Korzeniowski, manewr. Jan Gajek, nast. Jerzy Strzoda oraz manewr. Antoni Konieczny. Wł. fot. rodzina Go.

rodziną zamieszkał w budynku stacyjnym; pracowali tam również: Hajzyk, Grzechacz Ryszard, p. Dziukowa a także jej mąż.

Przy obsłudze posterunku rozjazdów szynowych, usytuowanego na wschód od budynku stacyjnego, czynni byli Kołodziej i Bernard Słota. Personalna podległość żyglińskiej stacji kolejowej miasteczkowskiej została zachowana i po zakończeniu wojny, dlatego dyżurni ruchu i nie tylko oni pełnili służbę, w zależności od potrzeby, na każdej z tych stacji. Podany wyżej wykaz osób zatrudnionych na stacji kolejowej w Wielkim Żyglinie nie pretenduje do tego, iż jest kompletny.

Ostatnim zawiadowcą i jednocześnie dyżurnym ruchu stacji kolejowej VI klasy w Żyglinie był Mirosław Go, który wraz z rodziną zamieszkał w budynku dworcowym. Mirosław Go urodził się w Krzepicach. Pracował w PKP prawie 18 lat. Najpierw zatrudniony w grupie formowania wagonów *Berta*, bliżej Miasteczka Śląskiego oraz w grupie *Dora* będącą ostatnią przy Tarnowskich Górach, gdzie formowano wagony w kierunku Zagłębia. Funkcje zawiadowcy pełnił w Radzionkowie i Wielkim Żyglinie.

L.A. Hajduk

P. Nadolski, K. Soida, H. Dąbrowski, E. Wieczorek. *Węzeł Kolejowy Tarn-Góry 1857-2007*. Rybnik 2007; L. Musioł *Żyglin, kronika parafialna*; Miejskie Archiwum.

Wspomnienia i przekazy: Report Jan. Report Dionizy. Benon Przybyłek. Barbara Brołowa. Edward Konieczny. Wiktor Celary. Józef Dyrgała. Jerzy Drzyzga. Henryk Machura. Karol Hajduk. Waldek Kurz. Karol Kańdzia. Alfons Respondek.