

BIULETYN TOWARZYSTWA MIŁOŚNIKÓW ZIEMI WODZISŁAWSKIEJ

Herold Wodziszawski



NR 1 (63)
STYCZEŃ - CZERWIEC 2020 R.

ISSN 2657-9111

herold.wodzislawski@gmail.com
www.facebook.com/HeroldWodzislawski

TEMAT NUMERU:

DWORZEC KOLEJOWY



POCZĄTKI
OCHRONY
PRZECIWPOŻAROWEJ
W WODZISŁAWIU ŚL.

AKCJA OSADNICZA
W WODZISŁAWIU ŚL.
I POWIECIE RYBNICKIM
PO DRUGIEJ
WOJNIE ŚWIATOWEJ

III BATALION
SAMOOBRONY
POWSTAŃCZEJ
WOBEC
NIEMIECKICH PROWOKACJI
I PRZYGOTOWAŃ
DO KONFLIKTU
ZBROJNEGO

KOMUNIKATY
I WIADOMOŚCI TMZW

W roku dwóch dwudziestek (2020) obchodzić będziemy wyjątkowe rocznice. 100-lecie bitwy warszawskiej, a przede wszystkim kolejna - setna rocznica II powstania śląskiego czyli kontynuacji walk Górnoszlązaków o przyłączenie Śląska do Polski, wydarzenia tak ważnego dla dziejów naszego regionu. Daty te z pewnością będą hucznie celebrowane i o nich w bieżącym roku będzie się mówić. Niestety bezpośrednio dotyka nas dziś niespodziewane nieszczęście. Światowa pandemia koronawirusa z Wuhan z pewnością jest wydarzeniem, które wiele zmieni, a zarazem przejdzie do światowej historii. W obecnym numerze Herolda Wodzisławskiego tematem przewodnim jest jednak wodzisławska kolej. Zrewitalizowany w latach 2017-2019 wodzisławski dworzec kolejowy to obecnie jeden z najbardziej charakterystycznych obiektów w powiecie wodzisławskim. Dziejom dworca i kolei poświęcony jest artykuł **Kazimierza Mrocza**, który zainspirowany wizytą na dworcu kolejowym postanowił przybliżyć nam jego dzieje. W bieżącym numerze przeczytacie również tekst **Krzysztofa Witosza** o III Batalionie Samoobrony Powstańczej z 1939 r. oraz **Piotra Sidora** o zapomnianej akcji osadniczej jaka miała miejsce w Wodzisławiu Śląskim po 1945 r. **Piotr Hojka** przypomniał o dziejach strażaków z Wodzisławia. Z uwagi na pandemię koronawirusa, która dotarła również do naszego regionu, siedziba TMZW Galeria Art. Władysłavia jest nieczynna do odwołania. Wszelkie wiadomości i informacje związane z działalnością TMZW będą przekazywane za pośrednictwem naszego profilu na facebooku.

Wehikul Czasu

100 lat temu:

Wodzisław. Krótki, lecz dramatyczny przebieg miało ostatnie posiedzenie rady miejskiej dla radnych polskich w dniu 6. marca br. Wobec znanych wypadków i wykroczeń tak zw. »Einwohnerwehry« w dzień jarmarku dnia 3. marca br., stawił przewodniczący frakcji polskiej p. Wylezich wniosek nagły, żeby te wypadki omówiono jako punkt pierwszy obrad. P. Wiedera uzasadniał ważność wniosku, nadmienając, że patrol tej »wehry« podpiszący sobie w nocy, urządził strzelaninę przed składami Polaków kupców pp. Klockiewiczów i Michalskiego. Pan burmistrz naturalnie, któremu to w przeważnej części z powodu jego niezręczności i niezaradności zawdzięczamy te zajścia, żądał, żeby tę rzecz omawiano na końcu, co równało się pogrzebanie tej sprawy, gdyż na porządku dziennym stało aż 15 punktów i to dość ważnych. Było więc rzeczą bardzo wątpliwą, czy na tem posiedzeniu wogóle załatwi się cały porządek dzienny. Poddany pod głosowanie wniosek p. Wylezicha przepadł wobec większości niemieckiej. Na to oświadczyli radni polscy, że wobec tak oczywistej stronniczości niemieckiej nie mają żadnego interesu nad dalszem obradowaniem nad innemi spraw. i demonstracyjnie opuścili salę zebrań. — Tajnego policjanta Mortka odstawiono do tutejszego więzienia jako podejrzanego o kradzież i rabunki. Oto są stróże bezpieczeństwa niemieckiego. Wasz.

Jodłownik pod Rybnikiem. (Świętokradztwo). W zeszłym tygodniu wkradł się złodziej do kościoła i rozbiwszy tabernakel, zabrali 2 kielichy, porozrzucawszy Przenajświętsze Hostye po ołtarzu i dokoła ołtarza. Monstrancję, ponieważ była z mosiądzu, pozostawili. Pozbierawszy jeszcze lichtarze i inne sprzęty, zawinęli cały łup w wioletowy obrus i uszli niepoznani. Z tego powodu panuje bardzo wielkie oburzenie w całej parafii na tych bezbożników.

Wodzisław p. Rybnikiem. Bacność przed wrogiem. Do nowo otwartej ochronki dla działy nie uczęszczającej jeszcze do szkoły nie wolno polskim rodzicom posyłać swoich dzieci mimo, że w ochronce będą dawali darmo z amerykańskich darów kaszę, cukier, grysik, ryż i t. p. Nasi polscy radni powinni dopilnować, by w ochronce bawiły się dzieci tak jak im buzie urosły t. j. w takim języku, jakim w domu mówią do rodziców.



NOWINY
RACIBORSKIE
NR 31/1920
NR 34/1920

Kazimierz Mroczek

Przyczynki do dziejów kolei żelaznych w Wodzisławiu na Górnym Śląsku cz. I.

Duma Wodzisławia Śląskiego - odnowiony dworzec kolejowy

Rok 2019 na pewno zapisze się złotymi zgłoskami w ponad 750- letniej historii grodu nad Leśnicą. W połowie roku, a dokładniej 1 lipca 2019 udostępniony został mieszkańcom odnowiony budynek dworca kolejowego w Wodzisławiu Śląskim. Ten niecodzienny obiekt już został okrzyknięty najciekawszym budynkiem w regionie. Wodzisławski dworzec kolejowy w ogólnopolskim plebiscycie na "Dworzec roku 2019" uzyskał drugie miejsce tuż za dworcem w Rudzie Śląskiej - Chebziu.

Połączenie starej pruskiej architektury z nowoczesną bryłą sprawiło, że budynek zachwyca swoim pięknem i jest powodem do dumy. Może jest jednak coś w tym powiedzeniu z dawnych czasów - *kto w głowie ma olej, ten stawia na kolej?*



Współczesny widok dworca kolejowego

Budynek wodzisławskiego dworca już z zewnątrz robi niesamowite wrażenie. Remontując dworzec odkryto pierwotną czerwoną cegłę, która jest teraz widoczna. Uwagę przyciąga zielona ściana, kompozycja roślin w tym okazów egzotycznych. Dlatego też woda do podlewania jest specjalnie przygotowywana do nich. Podobna ściana jest w sali konferencyjnej wewnątrz budynku. Od strony miasta widać szklaną galerię z windą nad którą widnieje napis "Dworzec Wodzisław Śląski". Do poczekalni prowadzą przeszklone drzwi i tu znajdują się dwa okienka kasowe a nad nimi świetlna tablica z informacjami o odjeździe i przyjeździe pociągów. Są estetyczne ławki, automat biletowy

Kolei Śląskich, szafka, automat z napojami oraz ładowarka do telefonów. Jest też dostępna drukarenka i na pewno jeszcze nie jedno urządzenie się tu pojawi. W grudniu 2019 roku uruchomiono punkt gastronomiczny. Korytarzem można dojść do drugiej mniejszej poczekalni w której można poznać historię wodzisławskiego kolejnictwa a na ścianie wielki malunek z widokiem przedwojennego wodzisławskiego dworca. Jest też odnowiony w oszklonej gablocie pamiątkowy obraz św. Katarzyny - patronki kolejarzy. Obraz ten umieszczono na zewnętrznej stronie budynku dworca w listopadzie w roku 1946. Uroczystość z udziałem dziekana i pocztów sztandarowych zgromadziła wówczas tłumy wiernych. Pomysłodawcą umieszczenia na dworcu w Wodzisławiu obrazu tej świętej, był ówczesny dyżurny ruchu stacji, a jednocześnie przewodniczący miejscowego oddziału Związku Zawodowego Kolejarzy Franciszek Patas. Jego teściowie też wtedy, po wojnie, prowadzili dworcową restaurację. W czasach komunistycznych podjęto próby usunięcia obrazu ale te nic nie dały i obraz dalej patronował pracy kolejarzy i podróżnym. Po przeciwnej stronie za kasami, są nowoczesne toalety. Korytarzem gdzie znajdują się trzy toalety można przejść Centrum Aktywności Społecznej (warsztatownia). To miejsce przygotowane na organizowane szkoleń i innych zajęcia dla mieszkańców. Do tych pomieszczeń można też wejść od zewnątrz budynku. Z poczekalni dworca można przejść na pierwsze piętro gdzie znajdują się sale konferencyjne. Tu też jest przeszklona galeria oraz plansze ukazujące wydarzenia z tragicznego "marszu śmierci" z roku 1945 przygotowane przez Muzeum. Pamiątkowa tablica związana z tymi wydarzeniami umieszczona jest także na zewnętrznej ścianie dworca kolejowego. Na poddaszu ulokowano kilka pomieszczeń biurowych. Budynek w części jest podpiwniczony, które też pięknie odrestaurowano. Są to miejsca przeznaczone głównie na magazyny.

Z poczekalni dworca oszklone drzwi prowadzą na perony. Nad drzwiami na peronie kolejna tablica świetlna. Budynek dworca dostosowany jest dla osób niepełnosprawnych a na posadzce w poczekalni zamontowano specjalne znaki umożliwiające poruszanie się niewidomym. Koszt remontu to ponad 14 mln zł. Budynek dworca jest własnością miasta bowiem został wykupiony znajdując się w stanie ruiny od kolei w roku 2015. Odnowiony wodzisławski dworzec kolejowy projektował Maciej Pindur.

Podziwiając obecnie piękny budynek wodzisławskiego dworca kolejowego warto zdać sobie sprawę, że jego wygląd znacząco odbiega od tego jaki tu powstał w roku 1882. Pierwotny dworzec to budynek niewielki, który w zasadzie obejmował obecne pomieszczenia poczekalni z wyjściem na perony. To obecnie najwyższa część dworca na której umieszczona na zewnątrz tablice świetlne z odjazdami i przyjazdami pociągów. Na ich miejscu dawniej widniał napis z niemiecką nazwą stacji - Loslau. Na dawnej fotografii widać, że na dworcu funkcjonował lokal gastronomiczny. Dopiero w latach następnych dobudowano skrzydła po obu stronach pierwotnej budowli a także zbudowano niewielką werandę przy wyjściu z poczekalni. Pierwsza rozbudowa dworca miała miejsce jeszcze za czasów pruskich przed 1918 rokiem. Już w czasach polskich, przed 1936 r. na części dobudowanej od strony południowej powstało drugie piętro oraz wyburzono pierwotny przedsionek przy wyjściu z poczekalni.



Budynek dworca w dniu otwarcia 1 lipca 2019

W czasach II Rzeczypospolitej wodzisławski dworzec nie przynosił chluby miastu. W popularnej na Śląsku gazecie prorządowej w Polsce Zachodniej ukazała się notatka z lipca roku 1937 pod znamienym tytułem "Dworzec czy kurnik?". Autor tej informacji podaje taki tekst czytelnikom: *Węzłowa stacja kolejowa Wodzisław znana jest z tego, że oprócz pasażerów chodzą po peronach i kury należące do mieszkańców sąsiadujących z dworcem kamienic. Rzecz oczywista, że wygląda to trochę śmiesznie. Kury powinno się trzymać w ogrodzeniu, a nie puszczać je na wolność by urządziły sobie po tym spacer po peronach dworca. Alejami spacerowymi dla kur są ponadto tory kolejowe w obrębie dworca. Dziwić się więc nie należy, że co chwila wydarzają się wypadki najechania drobiu przez lokomotywy manewrujące po dworcu. Pasażerowie żalą się ponadto na stan istniejący na plantach przed dworcem, gdzie umieszczone są ławki dla pasażerów oczekujących na pociąg. Kury nie tylko, że rozdrapują piękne kwiatniki plantów, ale ponadto urządzają sobie legowiska na wspomnianych ławkach, zanieczyszczając je przy tym kałem. Możeby w tej sprawie zrobiły coś władze kolejowe, wydając odpowiednie zarządzenie do właścicieli drobiu, by trzymali oni drób swój w odpowiednim ogrodzeniu. W obecnym stanie dworzec wodzisławski podobny jest do wielkiego kurnika. Czasem na peronach jest więcej kur niż pasażerów.*

Budynek wodzisławskiego dworca otynkowano dopiero po ostatniej wojnie światowej w latach 60 - tych XX wieku nadając mu szary wygląd co w zasadzie pasowało do ówczesnej socjalistycznej rzeczywistości.

A wszystko zaczęło sięw 19 stuleciu, w roku 1882, kiedy dworzec wodzisławski oddano do użytku.

Wodzisław wówczas miasto Loslau na Górnym Śląsku nie należał do tych miast, do których najwcześniej zawitały "żelazne drogi". W naszej okolicy najwcześniej kolej zagościła w Raciborzu. Gród nad Odrą stał się miastem kolejowym już w roku 1846 i to nie tylko krajowym, ale i potem zagranicznym.

Nasze miasto - wówczas Loslau, niestety musiało dosyć długo czekać na tą nowość jaka była kolej żelazna. W opracowaniu Dawida Kellera wskazano na decydującą rolę przemysłu górniczego w powstawaniu szlaków kolejowych. Autor pisze: *główną przeszkodą w budowie linii kolejowych na terenie południowej części powiatu rybnickiego, był brak niezbędnych środków finansowych. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, które od 1870 r. było właścicielem linii należących wcześniej do Towarzystwa Kolei Wilhelma, podobnie jak i inne spółki kolejowe, osiągało w końcu lat 70. XIX w. coraz mniejsze zyski ze swej działalności. Liczna konkurencja utrudniała sztuczne zawyżanie stawek cen, a konieczność wykorzystywania w transporcie towarów, porozumień taryfowych, przyczyniła się do dalszych obniżek cen. Dla korzystających z usług ówczesnych kolei był to proces korzystny. Dla towarzystw był to przysłowiowy "gwóźdź do trumny". Akcjonariusze i władze towarzystwa mieli jednocześnie świadomość, że budowa linii południowych na tym terenie, oznaczałaby budowę linii "planowo deficytowych. Nie chcieli pełnić funkcji społecznych a do tego sprowadzały by się takie inwestycje. Niespodziewanie, przyszedł jednak ratunek ze strony poszukiwaczy nowych pól górniczych. Już bowiem w tym czasie natrafiono na stosunkowo bogate złoża węgla kamiennego w rejonie samego Wodzisławia, jak i pobliskiego Jastrzębia - ówczasnie, może*

niewielkiego, ale jednak znanego uzdrowiska. Fakt ten zmienił pogląd na budowę linii kolejowych na tym terenie i przyczynił się do wysunięcia na przełomie lat 70. i 80. XIX w. projektów linii kolejowych Gliwice - Orzesze - Rybnik - Chałupki (z odgałęzieniami w Orzeszu do Żor i Wodzisławia do Mszany, Jastrzębia i Piotrowic) oraz Rybnik - Żory.

Nastała więc dobra passa dla naszego miasta i to za sprawę węgla. W opracowanej broszurce na temat wodzisławskiego dworca kolejowego, Sławomir Kulpa podaje, że 22 listopada 1879 władze Wodzisławia, na których czele stał burmistrz Paul Neumann, zwróciły się do władz rejencji w Opolu o wsparcie w realizacji projektu budowy nowej kolei. Dawid Keller w uzupełnieniu tej informacji wskazuje, że władze Wodzisławia wskazywały też na klęskę nieurodzaju jaka miała tu miejsce i wskazywano, że może tu grozić klęska głodu podobna do tej z lat 1847-1848.

Wróćmy jednak do petycji władz miasta Wodzisławia z 1879 roku w sprawie połączenia kolejowego. Władze naszego miasta podkreślały, że wobec rolniczego charakteru tego terenu, podobne wydarzenia [jak te z lat 1847-48] będą powtarzać się w przyszłości. Jako panaceum proponowano zatem rozwój przemysłu. W piśmie władze Wodzisławia wskazywały na istniejące i opisane liczne pola górnicze na tym terenie, co do których ustalono dobrą miąższość i dobrą jakość możliwego do uzyskania produktu. Aby jednak nastąpił rozwój przemysłu wydobywczego w południowej części powiatu rybnickiego, magistrat wodzisławski prosił władze rejencyjne o poparcie projektu budowy połączenia kolejowego z Austro-Węgrami i zagłębieniem przemysłowym. Zamieszczono również propozycję uchwały rejencji, w której wymieniono linię kolejową z Gliwic przez Rybnik, Wodzisław do Chałupek.

Rok później kwestia budowy linii kolejowej do Wodzisławia zyskała kolejnych sojuszników tym razem znaczących osobistości życia gospodarczego naszego regionu. Oddajmy głos Janowu Delowiczowi, który tak pisze: *Następnie Kolej Wilhelma (Wilhelmsbahn) przystąpiła do budowy nowego, ważnego z punktu widzenia gospodarczego odcinka kolejowego, który miał umożliwić kopalni Rymer w Niedobczycach i kopalni Emma w Radlinie wywóz węgla w świat. Realizacja projektu budowy kolei Niedobczyce-Wodzisław - Chałupki napotkała początkowo na znaczne trudności z powodu braku odpowiednich na ten cel kapitałów. Toteż w dniu 30 grudnia 1880 r. wniesiono na ręce posłów do parlamentu berlińskiego specjalnie w tym celu wydrukowaną Petycję miasta Wodzisławia i okolicy o udzielenie państwowej pożyczki w wysokości 80 000 marek na budowę projektowanej 8 - kilometrowej niezbędnej kolei Rybnik-Wodzisław. Wnioskodawcy - kapitaliści i obszarnicy wodzisławscy, jak przedsiębiorca Doms i hrabia von Arco czy von Vengersky- uzasadnili swoją petycję poważnymi względami natury ekonomicznej. Po pokonaniu trudności finansowych zaczęto budowę tego odcinka od Niedobczyc, doprowadzono go przez Obszary, Radlin do Wodzisławia i już w październiku 1882 r. oddano do eksploatacji. Keller podaje jednak że faktycznie odbiór linii kolejowej Niedobczyce- Wodzisław nastąpił dopiero 19 grudnia 1882 roku. Warto podkreślić, że ówczesne przepisy zobowiązywały posiadacza koncesji do oddania budowanej linii kolejowej w przeciągu dwóch lat od uzyskania koncesji. Był to więc czas bardzo krótki. Owa petycja jak pisał Piotr Hojka zawierała się w słowach: *przemysł czeka na kolej, a kolej znów na przemysł.**

Wspomniany już Dawid Keller podaje, że linię kolejową do Wodzisławia z Niedobczyc miało zbudować Towarzystwo Kolei Górnośląskiej. Projekt budowy został zatwierdzony 6 sierpnia 1881 roku przez specjalną komisję. Cesarz niemiecki Wilhelm I wydał zgodę na jej budowę 15 sierpnia 1881. Zgoda obejmowała budowę przez firmę Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft, kolei publicznej drugorzędnej osobowej i towarowej na odcinku 7,93 km. Koszty budowy były wysokie, bo obejmowały szacunkowo 800 tys. marek. Jednak koszt ostateczny zamknął się kwotą 331 263 marek. Połączenia kolejowe do Wodzisławia stanowiło odgałęzienie linii kolejowej Nędza - Katowice. Dawid Keller pisze, że budowę rozpoczęto: *na wysokości dzisiejszej stacji Rybnik Towarowy... Samo odgałęzienie poprowadzono również bez wyraźnego oddzielenia ruchu na dwóch liniach... stacja w Wodzisławiu miała długości 680 m. Faktyczna długość ułożonych torów była jednak większa 0 2,26 km, z czego, jak należy się domyślić, większość stanowiły dodatkowe tory stacyjne i bocznice. Na linii zbudowano dwa drewniane mosty nad drogami. Nowy odcinek składał się z 2,182 km prostego toru, 2,373 km wzniesień oraz 3,375 km*

spadków... Informacje dotyczą całej linii z Rybnika do Wodzisławia.

Na tej nowej linii kolejowej były tylko dwie stacje a mianowicie Niedobczyce i Wodzisław z budynkami dworcowymi. Prawdopodobnie pierwsze przystanki na tej trasie zbudowano przy kopalniach a więc na Rymyerze oraz Obszarach. Ten ostatni chyba nie był zbyt udany bo w roku 1913 postanowiono zbudować nową poczekalnię dla górników kopalni "Emma" w Radlinie. Na wodzisławskim dworcu zbudowano także magazyn towarowy o powierzchni 200 m², lokomotywownię z jednym stanowiskiem o powierzchni 101 m², studnie i kilka innych urządzeń oraz dwa posterunki dróżników.

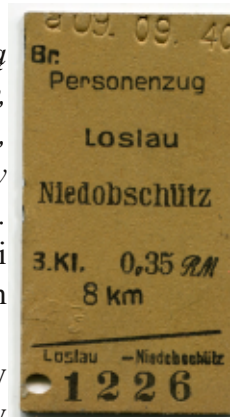
W opracowanym informatorze przez Sławomira Kulpę można przeczytać: *Budowę wodzisławskiej kolei z ramienia rejencji opolskiej nadzorował inspektor budowlany Bens, zaś ze strony powiatu rybnickiego - Becherer. Sama budowa dworca trwała od czerwca do grudnia 1882 roku. Do wzniesienia stacji kolejowej i innych obiektów gospodarczych zużyto co najmniej 380 tysięcy cegieł klinkierowych. Wraz z budową linii kolejowej wznoszona była również nowa linia telegrafu. Budowa odcinka trwała niezwykle krótko, gdyż już 19 grudnia 1882 r. nastąpił odbiór tego połączenia. Wśród zaproszonych, honorowych gości byli: członek Zarządu Kolei Górnośląskiej we Wrocławiu - Schmitt, starosta rybnicki - Karl Gemander, krajowy inspektor budowlany Leichssenringr, inspektor powiatowy budownictwa - Becherer, ze strony urzędu kolei ruchu z Raciborza, radca rządowy - Busch oraz rządowy naczelny mistrz budowlany rejencji - Hoffmann z Raciborza, królewski mistrz budowlany - Bens, dzierżawca Popielowa dr Strehl, zarządca dóbr zamkowych w Wodzisławiu - Pohl oraz burmistrz Wodzisławia - Paul Neumann.*

W zamieszczonej na facebooku informacji możemy przeczytać ciekawsze jeszcze wiadomości. *W Państwowym Archiwum w Opolu spoczywa część akt poświęconych wodzisławskiej kolei. Jest tam również bezcenny dokument – telegraf jaki wysłały władze miasta Wodzisławia do rejencji w Opolu z podziękowaniami po zakończeniu inwestycji jakim była budowa dworca i linii kolejowej łączącej Wodzisław z Rybnikiem. Telegraf wysłano z okazji wjazdu pierwszego pociągu który przybył do miasta we wtorek 19 grudnia 1882 r. około godziny 15.00. Władze miasta na czele których stał burmistrz Paul Neumann napisały w telegrafie: „Stadt Loslau sendet beim ersten Zuge vielen Dank”, co możemy tłumaczyć: „Miasto Wodzisław przesyła wraz z pierwszym pociągiem serdeczne podziękowania”. W tym dniu nastąpiło oficjalne przekazanie dworca i linii kolejowej, a oddanie trasy dla przewozu publicznego osób i towarów nastąpiło trzy dni później 22 grudnia 1882 r. I dalej jeszcze: pociągi były wówczas - czteroklasowe i kursowały z Wodzisławia do Rybnika i w przeciwną stronę sześć razy na dobę w godzinach rannych i popołudniowych. Dzięki temu rozkładowi jazdy wiemy, że pierwszy pociąg o numerze 147 z dworca Wodzisław wyruszył w kierunku Rybnika w piątek - 22 grudnia 1882 o godzinie 7.00. Pociąg do Rybnika miał tam planowy przyjazd o 7.48. Kolejny pociąg do Rybnika z Wodzisławia wyjeżdżał o 10.15 a po południu o 4.17. Natomiast pociągi z Rybnika do Wodzisławia odjeżdżały o godzinie 8.10 rano, 12.07 i po południu o 6.05. Jak widać było ich niewiele i czas jazdy też dosyć długi.*

Czy powitanie pierwszego pociągu w mieście Loslau wyglądało tak jak podaje w swym opracowaniu Jan Delowicz wspominając pojawienie się pierwszego pociągu w Świętochłowicach, tego nie wiemy. Jednak warto przytoczyć takie wspomnienie.

Kiedy w oddali pokazał się sapiąc i szumiąc pociąg, kiedy zbliżał się otulony chmurą dymu, kiedy rozległ się gwizd i dźwięk dzwonka i pociąg wjechał na dworzec kolejowy, wtedy poniósł się powszechny krzyk radości. Było po prostu tak, jak gdyby odczuwano, że rozmach tych potężnych kół niesie ze sobą przewrót przestarzałych poglądów i spraw. Podziwiano uwieńczoną lokomotywę, z wysokim przedpotopowym kominem. Otoczono wagony i wdrapywano się na nie, oglądano i dotykano wnętrza. Przy okazji warto powiedzieć, że makietę takiego pociągu można obejrzeć w wodzisławskim muzeum w tymczasowej siedzibie na Rynku

A jak wyglądały ceny biletów? W roku 1882 r. wprowadzono nowe ceny biletów w pociągach osobowych. Opłata w pociągu za jedną osobę za 1 kilometr w poszczególnych klasach wynosiła: w klasie I- 8 fenigów, w II - 6 fenigów, w III- 4 fenigi i w klasie IV - 2 fenigi. Można było też kupować bilety powrotne i były bilety



Bilet kolejowy Wodzisław-Niedobczyce
zbiory Muzeum
w Wodzisławiu Śląskim



Bilety kolejowe Wodzisław-Niedobczyce
zbiory Muzeum w Wodzisławiu Śląskim

abonamentowe. Najwięcej pasażerów korzystało z najmniej komfortowej ale najtańszej klasy IV. Wzory biletów kolejowych na podstawowe trasy nie zmieniały się w zasadzie przed długie lata. Jeszcze do lat 90-tych XX wieku obowiązywały kartonowe gotowe bilety z nazwą miast Wodzisławia i stacja docelową. W kasie przykładano tylko pieczętkę z strefą czasową i datą dzienną. W czasach niemieckich nazwa stacji początkowej to rzecz jasna Loslau a nawet po pierwszej wojnie światowej już w czasach niepodległej Polski na bilecie była zarówno nazwa polska jak i niemiecka.

Warto wspomnieć, że w roku 1884 wszystkie koleje prywatne w Prusach upaństwowiono. Szlakami żelaznymi zarządzała Królewska Dyrekcja Kolejowa we Wrocławiu a szerokie uprawnienia uzyskała Inspekcja Ruchu w

Katowicach, którą w roku 1895 przekształcono w Dyrekcję. Odrodzone państwo Polskie przejęło kolej na Górnym Śląsku 18 czerwca 1922 r. Dworzec kolejowy w Wodzisławiu teraz podlegał polskiej Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach. W czasach II Rzeczypospolitej w roku 1929 z Wodzisławskiego dworca kolejowego do Rybnika kursowało aż 16 pociągów pasażerskich. Wodzisław jako znaczący węzeł kolejowy zyskał na znaczeniu po roku 1938, kiedy to Polska anektowała należące do Czechosłowacji Zaolzie. Znalazło to odbicie w rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich w roku 1939. Wówczas uruchomiono aż pięć pociągów pasażerskich bezpośrednio z Katowic do Bogumina przez Wodzisław. Także powstało nowe połączenie wycieczkowe pociągiem relacji Katowice - Jabłonków przez Wodzisław. Zmieniono też trasy pociągów bezpośrednich z Katowic, które dotychczas kursowały przez Rybnik do graniczącej z Niemcami Suminy. Pociągi te w nowym rozkładzie kursowały do Wodzisławia. Natomiast dotychczasową linię kolejową pociągów pasażerskich Wodzisław - Rybnik - Gierałtowie - Katowice Ligota zastąpiono linią Sumina- Rybnik - Gierałtowie - Katowice Ligota. Prasa ówczesna pisała: *...nowy rozkład jazdy skonstruowany jest pod kątem zmienionych potrzeb komunikacyjnych, wywołanych przyłączeniem Śląska Zaolziańskiego do Państwa Polskiego. Ponieważ interesy gospodarcze Ziemi ostatnio odzyskanych związane są niejako organicznie z górnośląskim okręgiem przemysłowym, musiano stworzyć możliwie najkorzystniejszą i najkrótszą komunikację pomiędzy tymi dwoma centrami przemysłowymi. Powstał bowiem nowy kierunek ciężenia komunikacyjnego po linii Katowice- Rybnik- Wodzisław- Bogumin, która też w nowym rozkładzie jazdy traktowana jest jako główna arteria komunikacyjna tego regionu.* Ciekawym może być fakt, że wodzisławska rada miejska w specjalnej petycji zwróciła się do dyrekcji kolei w Katowicach, by pociąg pośpieszny Bogumin- Katowice zatrzymywał się na stacji Wodzisław. Jednak chyba ta prośba nie przyniosła oczekiwanych zmian. Tym bardziej, że rok 1939 to wybuch II wojny światowej.

Jednym z miłych wydarzeń jakie spotkały wodzisławskich kolejarzy w czasach II RP była uroczystość z roku 1930. Polska Zachodnia donosiła: *19 bm [października] odbyła się w Wodzisławiu podniosła uroczystość jubileuszu 25- lecia służby 7 pracowników kolejowych. O godz. 12.30 odbył się obiad dla jubilatów i zaproszonych gości. Uroczystość zaszczycił wicedyrektor Dyr. Kolei Państwowych w Katowicach p. Wąsik, który w pięknych serdecznych słowach apelował do dalszej owocnej pracy dla dobra Ojczyzny i wzajemnej chrześcijańskiej miłości. Następnie przemawiał naczelnik oddziału ruchu Fojcik i wielebny ks. Wolf, poczem p. wicedyrektor wręczył pamiątkowe dyplomy i zegarki ofiarowane przez Stowarzyszenie Kolejarzy. Podczas uroczystości przygrywał miejscowy kolejowy zespół mandolinistów. Na zakończenie nastąpiła wspólna fotografia. Wieczorem o godz. 19 odbyła się zabawa taneczna. Uroczystość powyższa pozostanie długo w pamięci uczestników.*

Jednym z wielkich wydarzeń czasów II Rzeczypospolitej było zorganizowanie pociągu - wystawy. Pomysł przyszedł z Zachodu, by w pociągach specjalnie przystosowanych zorganizować wystawy wyrobów różnych firm. Miało to na celu ukazać atrakcyjne produkty krajowe i zachęcić do ich kupna. Taki pociąg zorganizowano w roku 1934 w Polsce i miał on odwiedzić około 60 miejscowości zwłaszcza na Górnym Śląsku. Pociąg miał specjalny szklany dach, własną elektrownię, sale kinową, telefony, radio oraz rzecz jasna pomieszczenia z eksponatami. Na ten pociąg mieszkańcy peryferyjnego małego Wodzisławia musieli

jednak czekać cały rok. Polska Zachodnia pisała tak o tym w roku 1935. *Dnia 10 bm. [listopada] zawitał do Wodzisławia długo oczekiwany Pociąg- Wystawa. Na dworcu, gdzie trudno było umieścić tak długi pociąg, nastąpiło rano powitanie przez utworzony w Wodzisławiu Komitet Obywatelski, poczem pociąg zwiędzała dziatwa szkolna aż do godzin popołudniowych. Obywatelstwo tak miasta jak i okolicy zwiędzało po południu i wieczorem bardzo licznie i z wielkim zainteresowaniem wszystkie stoiska pociągu. Żalować tylko należało, że pociąg zatrzymał się w Wodzisławiu tak krótki czas, bo 1 dzień i stoiska zwiędzać trzeba było z pośpiechem. Pociąg - Wystawa był dla kresowego Wodzisławia jak i jego okolicy miłą, a przy tem bardzo pożyteczną imprezą.*



Widok na charakterystyczny napis budynku dworca kolejowego

Literatura:

- D. Keller, *Początki kolei żelaznej w Wodzisławiu Śląskim*, maszynopis Archiwum Działu Historii Muzeum w Wodzisławiu Śląskim.
- D. Keller, *Linie Towarzystwa Kolei Wilhelma w latach 1870-1884 w świetle rocznych sprawozdań statystycznych Towarzystwa Kolei Górnośląskiej* [w:] "150 lat kolei w Rybniku", Rybnik 2007.
- P. Hojka, *Czas zmian. Wodzisław i ziemia wodzisławska pomiędzy Cesarstwem Niemieckim a II Rzeczpospolitą*, Wodzisław Śląski 2018.
- P. Hojka, *Ostatni etap ewakuacji obozu oświęcimskiego. Marsz śmierci na terenie Wodzisławia Śląskiego i w najbliższej okolicy* [w:] "Kierunek Loslau. Marsz ewakuacyjny więźniów oświęcimskich w styczniu 1945 roku", red. P. Hojki i S. Kulpy Wodzisław Śląski 2016.
- J. Delowicz, *Z dziejów kolejnictwa na Śląsku*, Żory 2008.
- S. Kulpa, *Początki kolei w Wodzisławiu Śląskim*, Wodzisław Śląski 2019.
- K. Kotas, *Dzieje Chałupek do roku 1918*, Krzyżanowice 2014.
- B. Cimała, P. Porwoł, W. Wiczorek, *Wypisy do dziejów Rybnika i Wodzisławia Śląskiego*, Opole 1985.
- Ziemia rybnicko - wodzisławska*, red. J. Ligęzy, Śląsk, Katowice 1970;.
- Górnoślązak 14/1902, 287/1928, Głos Śląski 1912, Gwiazdka Cieszyńska 18/1861, Nowiny 47/1981, Nowiny Wodzisławskie 47/2012, Polak, 26/1913, 31/1913, Polska Zachodnia 14/1930, 69/1930, 22/1934, 201/1935, 312/1935, 204/1937, 121/1938, 292/1938, 132/1939, Sztandar Polski i Gazeta Rybnicka 66/1919, 121/1927, 19/1929, 58/1930, 109/1932, 137/1932, 143/1934, 18/195, 45/1936, 148/1936, 96/1938, Dziennik Zachodni (wodzisławski) 25.12. 2015, 17.04.2017,



Bezpłatne porady prawne w Galerii Art Władysłavia

Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej dziękuje **dr Dominice Lapawie** za udzielone bezpłatne porady prawne w 2019 r. Skorzystało z nich kilkudziesięciu mieszkańców naszej ziemi. To już kolejny rok w którym wodzisławianie mogli skorzystać z bezpłatnej porady prawnej w naszej Galerii. Miło nam poinformować, że w bieżącym roku adwokat dr Dominika Lapawa nadal będzie udzielać bezpłatnych porad prawnych w naszej Galerii Art. Władysłavia przy Rynku nr 20. Porady te mają miejsce w każdy pierwszy poniedziałek miesiąca od 14:00 do 16:00, przy czym w związku z pandemią koronawirusa z Chin, zostają one zawieszane bezterminowo, do czasu zniesienia stanu zagrożenia epidemiologicznego.

Krzysztof Witosz

W oczekiwaniu na to, co nieuchronne. III batalion Samoobrony Powstańczej wobec niemieckich prowokacji i przygotowań do konfliktu zbrojnego

Obszar województwa śląskiego znajdował się z zasięgu operacyjnym wrocławskiej ekspozytury Abwehry, która od momentu jednostronnego wypowiedzenia polsko-niemieckiej deklaracji o niestosowaniu przemocy nasiliła swoją działalność. Podstawowym zadaniem niemieckiego wywiadu wojskowego w okresie bezpośrednio poprzedzającym wybuch konfliktu zbrojnego było rozpoznanie stopnia przygotowań polskiej obrony. W kwietniu 1939 r., w oparciu o przedstawicieli mniejszości niemieckiej, jak i ludność miejscową sympatyzującą z ruchem nazistowskim, przystąpiono do tworzenia m.in. grup bojowych Kampf – Organisation (KO) i oddziałów przeznaczonych do akcji sabotażowych Sabotage-Organisation (SO). Miały one z jednej strony zdobyć oraz zabezpieczyć infrastrukturę przemysłową, z drugiej strony przeprowadzać akcje dywersyjne na zapleczu frontu. Ponadto rozpoczęto, potrzebne propagandzie III Rzeszy do uwiarygodnienia tezy o rzekomym „polskim terrorze”, prowokacje skierowane przeciwko instytucjom i członkom mniejszości niemieckiej. Obliczone na wywołanie chaosu oraz wprowadzenie atmosfery strachu działania w politycznej perspektywie miały posłużyć do obciążenia strony polskiej winą za wybuch wojny.

Wśród zakonspirowanych struktur V kolumny znalazła się również ulokowana w Wodzisławiu, a oparta na przedstawicielach mniejszości niemieckiej i licząca 40 osób (stan u schyłku czerwca 1939 r.), grupa dywersyjno-sabotażowa, kierowana przez Rösnera. Wchodziła ona w skład siatki określanej mianem organizacji bojowych Olza i Pszczyna (*Kampf-Organisation Olsa-Gebiet und Pleß*). Zapewne działania tej grupy koncentrowały się na obserwacji ruchu wodzisławskiej stacji kolejowej, rozpoznaniu systemu obrony oraz lokalizacji ewentualnie zaminowanych dróg. Po zajęciu Wodzisławia przez wojska niemieckie w oparciu o członków K-Organisation została utworzona policja pomocnicza.

W maju 1939 r. Urząd Wojewódzki Śląski skierował do starostów powiatowych i grodzkich pisma nakazujące zastosowanie wszelkich dostępnych środków w zwalczaniu działalności agenturalnej. Poszerzono również zakres uprawnień policji państwowej w zakresie obrony biernej. Na jej barkach spoczęło zorganizowanie i rozlokowanie przeciwlotniczych posterunków informacyjnych. Jednocześnie na wypadek wojny policja miała przekształcić się w formację wojskową nadającą się do użycia liniowego.

Zapobiegawczo wprowadzono na terenie powiatu rybnickiego w życie szereg rozporządzeń ingerujących w dotychczasowe codzienne życie. Jednym z nich było ograniczenie możliwości przebywania bez formalnego zgłoszenia (tzw. obowiązek meldunkowy). Wprowadzono również zakaz fotografowania i filmowania miejsc oraz obiektów bez wcześniejszego uzyskania zgody władz administracyjnych. Obowiązującym stało się również rozporządzenie o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej w kwestii budownictwa publicznego, a także prywatnego.

W ostatnich dniach sierpnia 1939 r. przystąpiono także do tworzenia, podległej władzom gminnym Straży Obywatelskiej. Osoby wchodzące w jej skład miały zajmować się zabezpieczeniem obiektów oraz infrastruktury technicznej (m.in. tory, linie telefoniczne, budynki administracji państwowej), które nie podlegały bezpośredniej ochronie policyjnej. Miały również, na miarę swoich możliwości, zapobiegać aktom dywersyjnym.

Wobec coraz bardziej realnej groźby wybuchu konfliktu zbrojnego, Związek Powstańców Śląskich (najliczniejsza i zarazem najbardziej wpływowa organizacja społeczno-kombatancka, będąca zarazem fundamentem śląskiego obozu prorządowego) wystąpiła z inicjatywą utworzenia formacji samoobrony. Podjęte w drugiej połowie lipca 1939 r. rozmowy między czynnikami wojskowymi (dowództwo wchodzącej w skład Armii „Kraków” i stacjonującej w Katowicach 23 Dywizji Piechoty), a przedstawicielami władz naczelných ZPŚL.



gen. bryg. Antoni Szyling,
dowódca Armii Kraków

(przy pełnej aprobacie wojewody Grażyńskiego) zostały zwieńczone finalizacją idei powołania powstańczych oddziałów. Planowano utworzenie 22 batalionów Ochotniczych Oddziałów Powstańczych (OOP) w sile 600 ludzi każdy. Podjęto próbę utworzenia 6 baonów w powiecie rybnickim, po 4 baony w powiatach świętochłowickim i katowickim, 3 baony w powiecie pszczyńskim, 2 baony w powiecie tarnogórskim oraz po jednym batalionie w powiatach: lublinieckim, cieszyńskim i bielskim. Dowódcą tych formacji został komendant główny ZPSł. Emanuel Tomanek.



kpt. Nikodem Sobik

W powiecie rybnickim, dzięki aktywności lokalnych struktur ZPSł., w ciągu 2 tygodni utworzono 8 batalionów w sile 3100 ludzi. W skład batalionu wchodziły najczęściej 3 lub 4 kompanie liczące po 100-120 ludzi. Dowództwo nad siłami powstańczymi objął pełniący funkcje komendanta powiatowego ZPSł. kpt. Nikodem Sobik, zaś jego zastępcami zostali por. Alojzy Bergowiec i Paweł Cichecki (Robert Vorreiter). Za obronę południowo-zachodniej granicy powiatu rybnickiego odpowiadały: III Batalion (odcinek granicy od Lubomi do Brzezia), V Batalion (odcinek granicy od Olzy do Lubomi) oraz VIII Batalion (odcinek od Gorzyczek do Bukowa). W jego składzie znalazła się również grupa młodzieży powstańczej z OMP (Oddziały Młodzieży Powstańczej) pod dowództwem Józefa Zarzonki.

Zgodnie z porozumieniem zawartym z władzami wojskowymi, powstańcy mieli otrzymać broń z magazynów wojskowych z chwilą wybuchu wojny, zaś do tego czasu na ich wyposażeniu znajdowała się broń z zasobów Przystosowania Wojskowego i Wychowania Fizycznego. Były to stare karabiny, nierzadko pochodząca jeszcze z czasów III powstania śląskiego. Dowództwo 23 Dywizji Piechoty wydało również dla członków OOP z zapasów wojskowych umundurowanie (dla odróżnienia od regularnego wojska powstańcy nosili orła piastowskiego na furazerkach). Najczęściej jednak powstańcy walczyli we własnych mundurach związkowych. Podobnie OMP-iacy czy harcerze występowali również w swoich tradycyjnych statutowych mundurach. Do zadań drużyn młodzieżowych należała najczęściej przede wszystkim służba w zakresie biernej obrony przeciwlotniczej, opieki sanitarnej czy pełnienie funkcji łącznikowej.

W momencie wybuchu wojny oddziały powstańcze miały wejść w skład regularnego wojska. Członkowie OOP nie byli skoszarowani. W ciągu dnia wykonywali swoją zawodową pracę, zaś wieczorem i nocą strzegli wyznaczonych pozycji wzdłuż granicy.

Znajdujący się na przedpolu rybnicko-mszańskiej przesłony obronnej Wodzisław pozbawiony był jakichkolwiek elementów instalacji wojskowo-inżynieryjnych, w oparciu o które można by prowadzić działania militarne. Jedynie na skrzyżowaniu dróg Radlin-Wodzisław-Markowice (tzw. „Kępcę”) rozpoczęto kopanie rowów strzeleckich. Po przejściowym oporze miano wycofać się w kierunku Pszczyzny. Siły Oddziału Wydzielonego „Wodzisław” miały współpracować z broniącym odcinek nadgraniczny od Lubomii do Brzezia, a dowodzonym przez Józefa Michalskiego wodzisławskim III batalionem Samoobrony Powstańczej. Zastępcą dowódcy batalionu był Emil Plewnia, zaś dowódcami poszczególnych kompanii byli: 1 kompanii - Augustyn Fulek, 2 kompanii - Wiktor Brachmański, 3 kompanii - Jan Czech, 4 kompanii - Wojciech Prokop.

Kadra dowódcza oparta była na dowódcach polowych (różnego szczebla) 14 pułku powstańców śląskich z okresu III powstania, którzy w okresie dwudziestolecia międzywojennego funkcjonowali w ramach struktur lokalnych Związku Powstańców Śląskich. Jednocześnie ludzie ci tworzyli również lokalną elitę władzy (m.in. Michalski pełnił jako reprezentant ZPSł. funkcję posła Sejmu Śląskiego IV kadencji, zaś Fulek czy Prokop zajmowali kierownicze stanowiska we władzach powiatowych Związku).

Szeregi poszczególnych kompanii zapełnili mężczyźni w sile wieku, jak również młodzi zwłaszcza stażem (po 1935 r. przeprowadzono weryfikację i reorganizację struktur oraz podjęto działania na rzecz pozyskania nowych członków). Byli to ludzie obeznani w posługiwaniu się bronią, przechodzący przeszkolenie strzeleckie i taktyczne przewidziane dla piechoty (najczęściej rezerwiści kategorii „C” i „D”). Jednocześnie byli zobowiązani do odbywania corocznych ćwiczeń. Ich morale było wysokie.

W momencie rozpoczęcia działań wojennych formacje OOP miały stanowić uzupełnienie komponentu wojskowego polskiej obrony. Równocześnie miały podnieść w skali lokalnej stopień bezpieczeństwa mieszkańców. Ambitne zadania jakie zostały postawione tym ludziom miały niestety zostać dość szybko zweryfikowane.

W godzinach wieczornych 31 sierpnia 1939 r. Niemcy rozpoczęli realizację operacji „Tannenberg” (pozorowane ataki na radiostację gliwicką, urząd celny w Stodołach oraz leśniczówkę w Byczynie). Nad ranem 1 września 1939 r. o godz. 3.00 oddziały niemieckiej 5 Dywizji Pancерnej, mającej rozpocząć natarcie na kierunku pszczyńskim, zajęły pozycje wyjściowe. Tym razem rozkaz przekroczenia polskiej granicy nie został anulowany.



por. Józef Michalski

Wybrana literatura:

- B. Warzecha, *Niemiecka dywersja na górnośląskim pograniczu* [w], pod red. G. Bębniaka, "Koniec pokoju, początek wojny. Niemieckie działania dywersyjne w kampanii polskiej. Wybrane aspekty", Katowice 2011.
- G. Bębniak, J. Ryt, *Walki o Rybnik we wrześniu 1939 r.* [w], pod red. B. Klocha i D. Kellera, "Rybnik i powiat rybnicki w okresie II wojny światowej", Rybnik 2009.
- P. Dubiel, *Wrzesień 1939 na Śląsku*, Katowice 1960.
- P. Hojka, *Wodzisław Śląski i ziemia wodzisławska w czasie II wojny światowej*, Wodzisław Śląski 2011.
- T. Fałęcki, *Powstańcy śląscy 1921-1939*, Warszawa 1990.
- A. Szefer, *Hitlerowska prowokacja w Gliwicach oraz w Stodołach i Byczynie 31.08.1939 r.*, Gliwice 1989.

Komunikaty Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej

Herold Wodzisławski bez dofinansowania

Z przykrością informujemy, że w bieżącym roku kalendarzowym Herold Wodzisławski nie otrzymał dofinansowania z Urzędu Miasta Wodzisławia Śląskiego na wspieranie zadań publicznych w dziedzinie kultury. Jako Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej staraliśmy się o pozyskanie kwoty 4490 zł, co umożliwiłoby pokrycie kosztów wydruku dwóch kolejnych numerów naszego czasopisma oraz przygotowanie dodatkowego, jubileuszowego, wydania związanego z 100. rocznicą wybuchu II powstania śląskiego. Tak jak do tej pory „Herold” jest bezpłatnym czasopismem adresowanym do wszystkich zainteresowanych kulturą i historią lokalną mieszkańców naszego miasta, a także powiatu wodzisławskiego. Zespół redakcyjny oraz autorzy zamieszczanych artykułów nie pobierają żadnego wynagrodzenia. Jednocześnie czasopismo jest przekazywane nieodpłatnie do bibliotek, szkół i jednostek kultury. Członkowie Komisji Urzędu Miasta bardzo nisko ocenili nasz projekt, tym samym niejako podważono sens wydawania „Herolda Wodzisławskiego” w wersji papierowej. Jako Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej jesteśmy taką postawą komisji niezwykle zasmuceni. Pomimo tego nasze czasopismo nadal ukazywać się będzie drukiem, choć w zmniejszonej niż to zaplanowano ilości.

Inne

Siedziba TMZW Galeria Art. Władislavia wzbogaciła się o nowy szyld. Prace montażowe niestety przeciągały się w związku z epidemią koronawirusa. W związku z pandemią siedziba TMZW jest nieczynna do odwołania.

W bieżącym roku przypadała 75. rocznica marszu śmierci oraz walk o Wodzisław i okolice. Obchody 75. rocznicy Marszu Śmierci miały miejsce m.in. w Wodzisławiu Śląskim i Chorzowie. Z uwagi na pandemię koronawirusa nie odbyły się uroczystości upamiętniające walki 26 marca 1945 r. O obu tych wydarzeniach pisaliśmy jednak w internecie na naszej stronie internetowej oraz w serwisie facebook.

Zachęcamy do udziału w konkursie o wodzisławskim utopku Zeflika. Więcej na stronie 19 biuletynu.

Piotr Sidor

Wybrane problemy związane z akcją osadniczą w Wodzisławiu Śląskim i powiecie rybnickim po drugiej wojnie światowej

W wyniku przejścia frontu i opanowania Górnego Śląska przez Armię Czerwoną rozpoczęła się dla tego obszaru nowa era – czas kształtowania się nowej, podległej Moskwie administracji, ale i czas mordów, gwałtów i grabieży dokonywanych przez żołnierzy zwycięskiej armii. Początkowo na opanowanych przez Rosjan terenach funkcjonowały komendantury wojenne. Następnie, na obszarach, które przestawały być strefą przyfrontową, organizowano miejskie i powiatowe organy władzy komunistycznej. Do ukonstytuowania się Powiatowej Rady Narodowej w Rybniku doszło dopiero w czerwcu 1945 r. W samym Wodzisławiu Śląskim już w kwietniu 1945 r. utworzono Miejską Radę Narodową. Nowe władze stawały przed szeregiem wyzwań, takich, jak np. przeprowadzenie procesu rehabilitacji miejscowej ludności w związku z przynależnością do poszczególnych grup Niemieckiej Listy Narodowościowej (na terenie powiatu rybnickiego proces uruchomiony z końcem lipca 1945 r.), czy też organizacja akcji osadniczej. Temu ostatniemu problemowi poświęcam niniejszy szkic. Zaznaczyć pragnę, iż jest to jedynie przyczynek do zbadania tematu. Z racji popularnego charakteru tego opracowania nie zamieszczam tu przypisów; informacje o podstawowej bibliografii znajdzie Szanowny Czytelnik na końcu tekstu. Podstawową bazę źródłową niniejszego artykułu stanowią materiały zgromadzone w Archiwum Państwowym w Katowicach.

Akcja osadnicza w powiecie rybnickim

Akcją osadniczą na terenie powiatu, podobnie jak na innych obszarach, kierował Państwowy Urząd Repatriacyjny, powołany dekretem PKWN z dnia 7 października 1944 r. Wśród zadań stawianych przed PUR wymieniano: organizację repatriacji ludności z obszarów innych państw na terytorium państwa polskiego, regulowanie planowego napływu repatriantów, opiekę sanitarno – żywnościową podczas przeprowadzania repatriacji, planowe rozmieszczenie repatriantów i organizację ich osadnictwa. W celu sprawnej realizacji wymienionych zadań utworzono oddział PUR w Katowicach oraz Rejonowe Inspektoraty Osiedleńcze (w sierpniu 1945 przekształcone w oddziały powiatowe). Inspektorat rejonowy w Rybniku powstał do 20 kwietnia 1945 r.

Niezwykle ważną sprawą było nawiązanie przez katowicki oddział PUR kontaktów z władzami gmin na podległym mu obszarze. Zwracano uwagę na konieczność zdobycia informacji na temat możliwości osiedleńczych, uwzględniając stan liczbowy majątków obszarniczych oraz ich powierzchnię, opuszczonych warsztatów, zakładów pracy, itd. PUR zobowiązany był do zabezpieczenia opuszczonych mieszkań i zakładów pracy przed przyjęciem repatriantów.



Zniszczona wschodnia pierzeja rynku wodzisławskiego. Wodzisław Śląski zniszczony w 80% w latach 1945-1947 borykał się z poważnym problemem mieszkaniowym

Zestawienia liczbowe

Zestawienia repatriantów i przesiedleńców osiedlonych w miastach powiatu rybnickiego znajdujące się w aktach oddziału powiatowego PUR w Rybniku pozwalają odtworzyć ten proces fragmentarycznie. Zachowały się zestawienia miesięczne dla okresów: styczeń – listopad 1947, styczeń 1948 – kwiecień

1949. Okresy te są przedmiotem poniższej analizy.

W Wodzisławiu Śląskim od początku akcji osadniczej (marzec 1945 r.) do kwietnia 1949 roku osiedlono łącznie 34 rodziny (119 osób). Ogólna liczba osiedlonych w miastach powiatu rybnickiego (łącznie Rybnik, Wodzisław Śląski i Żory) wyniosła 281 rodzin (757 osób). Łatwo więc obliczyć, iż w Wodzisławiu osiedlono 15,7% osób osiedlonych w miastach.

W okresie, dla którego zachowały się szczegółowe zestawienia (I 1947 – IV 1949) osiedlono 13 rodzin (51 osób). W badanym czasie istniały długie okresy, w których nie występował ruch osadniczy. Przybywających do Wodzisławia osiedlano w następujących miesiącach: luty 1947 (1 rodzina, 3 osoby), marzec 1947 (1 rodzina, 2 osoby), kwiecień 1947 (1 rodzina, 1 osoba), czerwiec 1947 (2 rodziny, 9 osób), listopad 1947 (7 rodzin, 34 osoby), maj 1948 (1 rodzina, 2 osoby).

Jak wynika z powyższych danych, ponad połowa (68 osób) przybyłych do Wodzisławia Śląskiego została osiedlona w początkowym okresie akcji osadniczej. Jest to potwierdzeniem faktu, iż największe nasilenie akcji w województwie śląsko-dąbrowskim nastąpiło latem 1945 roku, a we wrześniu tego roku możliwości osadnicze w miastach były niemal wyczerpane.

W zestawieniach liczbowych osób osiedlonych w powiecie wyszczególniono dwie grupy: repatriantów oraz przesiedleńców. Wśród osób osiedlonych w Wodzisławiu Śląskim od początku akcji osadniczej do kwietnia 1949 r. znalazło się 31 rodzin (107 osób) repatriantów i 3 rodziny (12 osób) przesiedleńców.

Trudności związane z akcją osadniczą

Bardzo poważnym problemem były zatargi pomiędzy ludnością miejscową a przybywającymi na teren powiatu repatriantami. Przyczyny tych konfliktów były bardzo różne, począwszy od pozornie błahych zatargów na tle materialnym, po niezwykle trudne problemy wynikające z toczącego się procesu rehabilitacji oraz wpisu do poszczególnych grup niemieckiej listy narodowościowej. Trudności we wzajemnym zrozumieniu wynikały przede wszystkim z tego, iż przybywająca ludność nie rozumiała specyfiki Górnego Śląska, traktując miejscową ludność jako Niemców. Potwierdza to fragment przemówienia wojewody śląsko-dąbrowskiego, Aleksandra Zawadzkiego, z dnia 26 października 1945 r.: „(...) przybywający ze wschodu repatrianci zachowywali się jak człowiek wytracony z dotychczasowej kolei życia, wyrwany z ziemi, gdzie od pokoleń wrósł korzeniami, jak człowiek zmęczony dłuższą tułaczką. Gdy ludzie ci znaleźli się na nowych terenach, a nie wyjaśniono im przedtem, gdzie przyjechali, orientowali się oni w myśl tego, co usłyszeli w chwili opuszczania swoich dotychczasowych siedzib. Jedziecie na ziemię, gdzie siedzą Niemcy, musicie ich wyprzeć.” Problemy te ilustrują dokumenty Państwowego Urzędu Repatriacyjnego oraz Wojewódzkiego Urzędu Informacji i Propagandy w Katowicach.

W świetle dokumentów z roku 1948 współżycie repatriantów, reemigrantów i ludności miejscowej było na ogół zgodne. Zdarzały się jednak zatargi, dla których pretekstem były dość prozaiczne sytuacje. Poświadczone są przypadki w gromadach Lubomia, Bujaków, gdzie o padnięcie żywego inwentarza w gospodarstwach repatriantów podejrzewa się ludność miejscową. Trudno dziś ocenić zasadność tych oskarżeń, jednak sytuacje te świadczą o wzajemnej nieufności i napięciu panującym pomiędzy ludnością miejscową a napływową. Repatrianci w gromadzie Bujaków skarżyli się również na szykany ze strony mieszkańców oraz kradzież dobytku (obuwie, bielizna).

Ludność przybywająca na teren powiatu narażona była nie tylko na wrogie nastawienie ludności miejscowej, ale również na akty agresji ze strony żołnierzy sowieckich. W związku z tym planowano nawet utworzenie milicji PUR. Sytuację pogarszał fakt, iż repatrianci pozostawali pod opieką PUR tylko do momentu osiedlenia.

W 1945 roku nierzadkie były sytuacje, w których osoby zakwalifikowane do 1. i 2. grupy niemieckiej listy narodowościowej wyjeżdżały do Niemiec, zostawiając w gospodarstwach żony zakwalifikowane do grupy 3. wraz z dziećmi. Przybywający na teren powiatu repatrianci, którym wyznaczono zajmowane przez te

osoby gospodarstwa, nie byli wpuszczani przez mieszkające tam kobiety. W takich wypadkach nakazano usuwanie siłą z gospodarstw kobiet wraz dziećmi w celu umożliwienia zajęcia domostwa przez repatriantów. Zdarzały się również przypadki, w których naczelnicy gmin brali w obronę pozostałe w domach kobiety. Urzędnicy niechętni akcji osadniczej mieli być usuwani ze swoich stanowisk.

Przeciągający się proces rehabilitacji ludności miejscowej również powodował sytuacje sporne z repatriantami. Powtarzały się przypadki, w których repatriantów osiedlano w majątkach osób, wobec których toczył się proces rehabilitacyjny. W przypadku zrehabilitowania właściciela majątku repatrianta wraz z rodziną czekała nierzadko eksmisja na bruk. W wyniku pozytywnych wyników rehabilitacji w powiecie rybnickim w roku 1946 wystawiono dużą ilość skierowań osiedlonych już repatriantów do innych powiatów. Osoby te musiały opuścić zajęte gospodarstwa.

Innym problemem było porzucanie przez repatriantów przyznanych im gospodarstw w celu poszukiwania lepszych warunków życia. Zarząd Centralny PUR zalecał ograniczanie takich przypadków przez zdecydowane określenie przydziału gospodarstwa lub miejsca pracy. Jednocześnie zarządzono, by osoby porzucające przydzielony im majątek miały ograniczone prawo do pomocy udzielanej przez PUR.

Podsumowując, akcja osadnicza napotykała na liczne problemy, wynikające między innymi z niepewnej przyszłości, jaka rysowała się przed przesiedleńcami w obcym dla nich kraju. Niepewność i poczucie tymczasowości szło w parze z nieprzychylnym stosunkiem ludności miejscowej, co było potęgowane przez wzajemne uprzedzenia i stereotypy. Nad akcją osadniczą ciążyło też tło polityczne. Opisywane tu działania były ściśle podporządkowane partyjnym i propagandowym celom realizowanym przez Polską Partię Robotniczą. Co więcej, kluczowe znaczenie miały tu ustalenia podejmowane przez zwycięskie mocarstwa, i to właśnie decyzje podjęte na konferencji w Poczdamie wpłynęły na sprecyzowanie celów stawianych przed nową władzą „ludową”: szybko i sprawnie przejąć, zasiedlić, zagospodarować i zintegrować „prastare ziemie piastowskie”. Rok 1945 – ten „rok pierwszy” – otwierał więc dla Górnego Śląska nową, trudną i niepewną rzeczywistość.

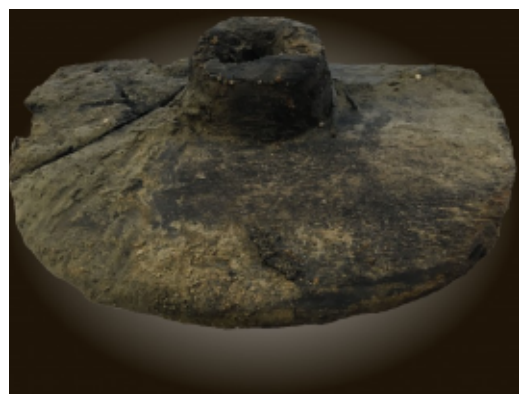
Wybrana bibliografia:

Źródła:

- Archiwum Państwowe w Katowicach:
- Państwowy Urząd Repatriacyjny Rybnik
- Wojewódzki Urząd Informacji i Propagandy

Opracowania:

- P. Hojka, *Wodzisław Śląski w 1945 roku* [w:] "Studia z dziejów ziemi rybnicko-wodzisławskiej w latach 1945 – 1989", pod red. A. Dziuroka i B. Klocha, Rybnik 2011.
- M. Lis, *Górny Śląsk. Zarys dziejów do połowy XX wieku*, Opole 2001.
- H. Markowski, *Państwowy Urząd Repatriacyjny na Górnym Śląsku* [w:] "Rok 1945 w województwie śląsko-dąbrowskim", Katowice 2004.
- J. Mokrosz, *Wobec niemieckiej listy narodowościowej. Problem rehabilitacji w powiecie rybnickim w latach 1945 – 1946* [w:] "Rybnik i powiat rybnicki w okresie II wojny światowej", Rybnik 2009.



Pod koniec 2019 r. w Starych Nieboczowach dokonano niezwykłego odkrycia. Jest szansa, że odnalezione tam koło jest najstarszym zachowanym do naszych czasów obiektem tego typu pochodzącym z ziem polskich. Wstępnie archeolodzy szacują, że zabytek powstał najpóźniej w XIII w. Jego dokładną datę powstania spróbują jednak ustalić naukowcy.

Zdjęcie: Muzeum w Wodzisławiu Śląskim

Piotr Hojka

Początki ochrony przeciwpożarowej na terenie Wodzisławia

W świetle nowszych badań historycznych można dowiedzieć się znacznie więcej o początkach ochrony pożarowej w Wodzisławiu i działalności miejscowej straży pożarnej w dawnych czasach. Okazuje się, że wodzisławscy strażacy mają bardzo bogate tradycje sięgające zamierzchłych czasów!



Panorama Wodzisławia w II. połowie XIX w.

Z zachowanych źródeł historycznych wiemy, że w początkach istnienia miasta – pod koniec XIII wieku miał miejsce tragiczny pożar w trakcie którego spłonęła znaczna część Wodzisławia w tym przechowywane tutaj dokumenty. O pożarach w najdawniejszych czasach nie sposób jednak więcej napisać z uwagi na poważne braki źródłowe, aczkolwiek duże zagrożenie pożarem niosły ze sobą wojny i niepokoje społeczne. Wojna pomiędzy Kazimierzem Wielkim i Janem Luksemburskim w połowie XIV w. mogła przyczynić się do zniszczenia miasta. W 1345 r. celowemu spaleni uległ pobliski Rybnik. Dzięki badaniom archeologicznym wydaje się coraz bardziej prawdopodobnym, że w XIV w. Wodzisław nawiedził kolejny wielki pożar. Ze źródeł pisanych wiemy natomiast, że w XV wieku grasujące w pobliżu Wodzisławia bandy zagrażały spalaniem miasta. Najpierw w latach 20. i 30. XV w. byli to Husyci, zaś w 1459 i 1460 r. pospolici rozbójnicy. Dochodzi wtedy do spalenia zarówno domów jak i w 1460 r. zamku wodzisławskiego. Przed rokiem 1525, w Wodzisławiu musiał mieć miejsce kolejny pożar, ponieważ wspominał o nim w przywileju ówczesny właściciel Wodzisławia Baltazar Wilczek. W XVII w. podczas trwającej tu wojny trzydziestoletniej spaleni uległa przynajmniej część miasta w tym zamek, folwark i kościół św. Krzyża. Zapewne od XIII do XVIII w. wybuchało mnóstwo pożarów spowodowanych nieszczęśliwym wypadkiem, uderzeniami piorunów oraz podpaleniami, o których do dnia dzisiejszego nie zachowały się żadne informacje.

Tragiczne pożary w średniowieczu i czasach nowożytnych nie zmieniały sytuacji pożarowej. Spowodowane było to w głównej mierze dość wolnym rozwojem technicznym, a szczególnie brakiem specjalistycznych pojazdów pożarowych oraz z faktem, że prawie całe budownictwo mieszkalne, a czasami również sakralne i obronne wznoszono z drewna. W 1753 r. w Wodzisławiu: *publicznego i prywatnego sprzętu do gaszenia pożaru było: 68 drewnianych sikawek, 118 drabin, 56 wiader, 26 haków, 4 kadzie na wodę. Jednym z największych dobrodziejstw, jakim wykazał się zaraz na początku rząd pruski dla Śląska, było utworzenie towarzystwa ubezpieczeń od ognia dla miast w roku 1743. Oszacowanie budynków odbywało się co 5 lat. W Wodzisławiu, który przystąpił do towarzystwa ogniowego w pierwszym pięcioleciu ubezpieczono tu 136 domów mieszkalnych, 36 stodół i 63 chlewy na 10 000 talarów. W trzecim pięcioleciu, 1753 do 1757 r. suma ubezpieczeniowa od 143 budynków mieszkalnych, 42 stodół i 67 chlewów wynosiła 35 620 talarów. Ten okres wymagał jednak z powodu wojny siedmioletniej niemal niemożliwych do zapłacenia składek. Tylko za rok 1758 wynosiły one z powodu szkód wyrządzonych przez pożary we Wrocławiu, Brzegu, Świdnicy i innych miejscowościach ponad 1 021 talarów. Od czwartego pięciolecia aż do końca stulecia budynki ubezpieczono na wartość między 17 000 a 18 000 talarów, a przeciętna składka w ostatnim pięcioleciu, od 1790 do 1795 r. wynosiła 85 talarów.* Dla Wodzisławia przełomem był tragiczny w skutkach pożar z 12 czerwca 1822, a właściwie dwa pożary – ten z 12 czerwca oraz ten z 13 czerwca 1822 r. Tragiczny pożar z 12 czerwca 1822 r. wybuchł w stodole stojącej na wzgórzu nieopodal kościoła. W skutek gwałtownego wiatru w ciągu 15 minut w ogniu stanęło prawie całe śródmieście, w tym położony po przeciwnej stronie budynek Pałacu, a w ciągu 30 minut pożar objął całe miasto. Szalejący około 2 godzin żywioł przyniósł ogromne straty. W mieście i na przedmieściach spłonęły 144 domy, 61 chlewów, 19 stodół, garbarnia, kościół wraz z probostwem, ratusz miejski, browar wraz z słodownią, areszt miejski, drewniana synagoga, szkoła żydowska i dawny klasztor minorytów.

Ogień nie oszczędził otoczenia pałacu i przylegających do niego budynków browaru, gorzelni. Spłonął nawet młyn wodny. W pożarze zginęło 10 osób w tym dwoje dzieci. Kolejne 2 osoby miały tak ciężkie poparzenia, że nie było nadziei utrzymania ich przy życiu. Ponad 300 rodzin zostało pozbawionych dachu nad głową. Do odbudowy miasta wodzisławianie używali drewna z lasu miejskiego na Grodzisku, choć samo miasto odbudowano w większości już jako murowane. O wiele bardziej zagadkowy jest niewielki pożar dnia następnego, w którym co gorsza spłonęły również akta miejskie, sądowe i hipoteczne. Spowodowało to dodatkowe komplikacje, oraz bezpowrotnie zniszczyło cenne dla historii miasta źródła. O tym pożarze wiemy bardzo niewiele, właściwie tylko tyle ile przekazał nam kronikarz wodzisławski Franz Henke: *Wszystkie księgi gruntowe i hipoteczne, akta itd. uszły wprawdzie w dniu pożaru 12 czerwca ogólnemu zniszczeniu i mogły być przy pewnej przezorności uratowane, ponieważ sklepienie chroniło je przed zapaleniem, niemniej uległy zniszczeniu następnego dnia, bo dopiero teraz, tj, 13 czerwca około południa, w niewyjaśniony sposób wybuchnął tu płomień i wszystko strawił.* Czy ten drugi pożar, który zniszczył wszelkie dokumenty, księgi gruntowe i akta był dziełem przypadku? Docieklivość historyka nakazuje zaprzeczyć, ale źródeł na to że ktoś celowo spalił niewygodne dla niego dokumenty na dzień dzisiejszy brak. Nie ma poszlak komu mogło na tym zależeć, choć nie wykluczone, że mogą się one pojawić w przyszłości, gdy staranniej przyjrzymy się historii Wodzisławia tuż przed wielkim pożarem.

Przełom w dziedzinie ochrony pożarowej przyniosły czasy nowożytne. W Wodzisławiu niejako wcześniej uświadomiono sobie konieczność powołania odpowiednich dobrze już zorganizowanych służb. Było to wymuszone tragicznymi zdarzeniami z czerwca 1822 r. Kolejne większe pożary wybuchały w latach 1826, 1834, 1836, 1837, 1839, 1841, 1847, 1848, 1849 i 1850. Z pożarów pomiędzy 1822 a 1855 r. największą szkodę wyrządził ten w roku 1837, kiedy spaliło się pięć stodół przy drodze do Radlina i w roku 1849, kiedy spaliło się 13 stodół *za wielkim mostem*. Ochotnicza Straż Pożarna w Wodzisławiu, jak podaje nr 3/1991 "Herolda Wodzisławskiego" zaczęła się organizować 22 kwietnia 1855 roku i jest jedną z najstarszych tego typu formacji na Górnym Śląsku i na terenie Polski. Utworzono wtedy remizę oraz opracowano porządek gaszenia pożarów. Ponadto utworzono deputację 3 osób, która miała za zadanie zarządzanie pożarnictwem i jego prowadzenie, badanie zagrożenia pożarowego w budynkach jak również prowadzenie i nadzorowanie bezpieczeństwa w nocy oraz oświetlenia ulic. Być może zorganizowana straż pożarna w Wodzisławiu jest więc najstarsza na całym Górnym Śląsku, a już na pewno w regionie. Wodzisławska straż pożarna powstała wcześniej niż ta z Żor (1882), Rybnika (1875), a nawet bogatego i dużego Raciborza (1858). Wodzisławianie mając w pamięci wielki pożar z 1822 r. wielką uwagę przywiązywali do ochrony przeciwpożarowej. Powstała za sprawą magistratu wodzisławska ochotnicza straż ogniowa (*Freiwillige Feuerwehr Loslau* również *Frieiwilliger Feuerwehr Verein Loslau*) składała się z trzech działów: zapobiegania, alarmowania i gaszenia. Składała się ona z trzech mobilnych sikawek na kołach (jednej większej i dwóch mniejszych), jednej sikawki przenośnej, ośmiu ręcznych typu Neander, trzech kadzi na wodę, dziesięciu wiader skórzanych, siedmiu bosaków, czterech drabin oraz ośmiu latarni,



Ogłoszenie wodzisławskiej straży pożarnej z II poł. XIX w.

które służyły do oświetlania miejsca akcji. W roku 1858 koszty pożarnictwa wyniosły 6 talarów i 26 groszy nie licząc stróży nocnych oraz oświetlenia ulic. Zakupiono także dodatkową dużą sikawkę na kołach. Zapobieganie sprowadzało się do kontroli domostw i budynków użyteczności publicznej, co na swój sposób zapewne było uciążliwe dla nieprzestrzegających nowych przepisów pożarowych mieszkańców. Alarmowanie sprowadzało się do brania odpowiedzialności za poszczególne części miasta przez mieszkańców i sygnalizowanie pożaru. W razie większego zagrożenia wzmacniano obserwację poprzez rozstawienie dodatkowych posterunków. Ostatni dział – gaszenia – bezpośrednio działał na miejscu powstałego pożaru, często również poza miastem. Pierwszą remizę strażacką wzniesiono ok. 1855 r. Oficjalną rejestrację tej formacji przeprowadzono jednak prawdopodobnie znacznie później. Wzmianka źródłowa wskazuje, że wodzisławska straż liczyła

mniej lat. Ufając w słuszność tej informacji podającej inne szczegóły dotyczące rejestracji straży w mieście, możemy przyjąć, że Ochotnicza Straż Pożarna w Wodzisławiu w unormowanym prawnie porządku została zarejestrowana dopiero w 1887 r. Jedną z pierwszych wzmianek o wodzisławskiej straży pożarnej w prasie jest informacja o pożarze stodoły wraz z wyposażeniem w roku 1889: *jedynie dzielnej straży naszej zawdzięczać należy, że ogień nie zajął sąsiednich budynków*. W historii miasta remiza strażacka mieściła się w trzech miejscach. Pierwszą lokalizacją w latach 1855-1941 była ulica Wałowa. Remiza mieściła się na parkingu nieopodal kościoła i probostwa w Wodzisławiu co może wskazywać, że w czasie jej tworzenia to kościół odstąpił swoje tereny dla straży pożarnej. Straż posiadała dwa garaże oraz drewnianą wieżę obserwacyjno-ćwiczebną. Rozbudowa tego kompleksu miała miejsce w latach 1900-1905. W tym miejscu „remiza” przetrwała 86 lat do początków II wojny światowej, kiedy to przy wkraczaniu do miasta Niemców drewniana wieża wężowa uległa uszkodzeniu. Na kilkunastometrowej wieży strażacy często ćwiczyli. Posiadała ona otwory okienne, umożliwiając strażakom symulowanie akcji pożarowych z wykorzystaniem otworów okiennych na wysokości. W czasie II wojny światowej po uszkodzeniu konstrukcji Niemcy zdecydowali się przenieść straż pożarną na drugą stronę miasta w pobliżu dzisiejszej galerii handlowej Karuzela. W tym miejscu wodzisławska straż pożarna miała swoją siedzibę aż do roku 1972. Kilka miesięcy przed powstaniem remizy na ul. Pszowskiej wodzisławszy strażacy korzystali z gościny OSP Jedłownik (1972-1973). W sierpniu 1973 r. oddano do użytku obecną remizę przy ulicy Pszowskiej. Skromna ilość źródeł spowodowała, że na temat straży pożarnej brak dotychczas jakiegokolwiek opracowania, które mogłoby przybliżyć dzieje tej formacji w Wodzisławiu Śląskim. Nikt nie podjął się próby badań i opracowania historii wodzisławskiej straży pożarnej. Niemniej jednak autorowi w latach 2012-2014 udało się dotrzeć do materiałów źródłowych, które pozwalają odtworzyć przynajmniej te najważniejsze momenty z jej dziejów. Działalność strażacka przed I wojną światową nie ograniczała się wyłącznie do gaszenia pożarów. Strażacy stanowili istotny element życia miasta, również w dziedzinie kulturalnej. Na początku XX w. organizowali różnego rodzaju festyny i zabawy. W okresie międzywojennym w działalność strażacką zaangażowani byli również miejscowi Niemcy, choć w znacznie mniejszym stopniu niż w latach 1855-1922. W Wodzisławiu w dniach 6-13 maja 1928 r. odbył się jeden z kursów dla oficerów i podoficerów straży. Kurs był organizowany przez Zarząd Powiatowy Związku OSP



Uczestnicy kursu strażackiego w Wodzisławiu na tle kamienicy przy Rynku nr 30



Zdjęcie przedstawiające wodzisławską straż pożarną w latach 30. XX w.
/©zbiory prywatne/

w Rybniku. W latach 1922-1939 straż pożarna w Wodzisławiu była formacją etnicznie mieszaną, w której służbę pełnili zarówno Polacy jak i Niemcy. Komendantem straży pożarnej w okresie międzywojennym był Gustaw Siemko. Następnie został nim Josef Roesner należący do mniejszości niemieckiej. Rodzina Roesnerów miała dość duże zasługi dla pożarnictwa w mieście. Pomimo wielokrotnych starań wodzisławszy strażacy do czasu wybuchu II wojny światowej nie doczekali się profesjonalnego samochodu pożarniczego i dysponowali jedynie dwuosiowym wozem konnym. Wóz ten posiadał węże, nie miał jednak zbiornika wody, co utrudniało akcje gaśnicze. Siłę napędową stanowiły dwa zaprzężone konie. Mógł on pomieścić 8 strażaków. Drugim rzadziej używanym przez strażaków pojazdem kołowym był tzw. wóz wężowy. Był to powolny pojazd, który służył jedynie do transportowania węży strażackich, podczas większych pożarów lub akcji, które znajdowały się z dala od źródeł wody. Wodzisławska straż pożarna obsługiwała głównie miasto Wodzisław oraz najbliższe miejscowości, jeśli pożar w nich przybrał większe rozmiary. Podobnie do Wodzisławia również w razie większych pożarów przybywali strażacy z pobliskich jednostek ochotniczych np. z Radlina, Jedłownika, Wilchw. Pierwszy profesjonalny samochód strażacki w regionie tzw. autopogotowie otrzymali



Dwa zdjęcia przedstawiające wodzisławską straż pożarną w latach 30. XX w. Widoczni m.in. komendant Gustaw Siemko i strażak Wilhelm Hojka /@zbiory prywatne/



Protest wodzisławskich strażaków domagających się zakupu autopogotowia. Samochód widoczny na zdjęciu należał do OSP Radlin II



Zdjęcie przedstawiające wodzisławską straż pożarną w latach 50. XX w. /zbiory Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej/

strażacy z Rydułtów w 1937 r. Jednakże niedługo po jego odebraniu, prowadzący jazdę próbną strażak Klimek rozbił auto i wpadł do przydrożnego rowu. Szofer został ranny. Na szczęście innym strażakom będącym w pojeździe nic groźnego się nie stało. Samochód nadawał się do remontu. Niebawem, bo już latem 1938 r. również strażacy z Radlina i Pszowa otrzymali podobne autopogotowia. Były to samochody, które pozwalały się na szybkie przemieszczanie drużyny strażaków, posiadające motopompę, węże oraz drabiny, same jednak nie przewoziły tego co najważniejsze – wody. Z tego powodu podczas pracy strażaków największym mankamentem było poszukiwanie źródeł wody zlokalizowanych w pobliżu pożaru. Strażacy z Rydułtów, Radlina i Pszowa, mieli więc nowoczesne autopogotowia, jednakże nowy sprzęt nie dotarł jeszcze do Wodzisławia. W Wodzisławiu Śląskim w 1938 r. podjęto jednak starania o zakup samochodu pożarniczego. Najpierw odbyła się pikietka i protest, który zorganizowali wodzisławscy strażacy, a na który zaproszono okoliczne straże pożarne, w tym straż z Radlina posiadającą już autopogotowie. Strażacy trzymali transparenty m.in. z napisami: *Żądamy autopogotowie!* Niebawem zbierano w tym celu pieniądze. Subwencję przekazało również miasto, ale do czasu wybuchu II wojny światowej samochodu nie zakupiono. Ze sprzętu jaki posiadali strażacy w Wodzisławiu przed II wojną światową wymienić można dwie 5,5 metrowe drabiny. Drużyna strażacka w Wodzisławiu liczyła 12 osób. Latem w okresie napięć przed II wojną światową strażacy zostali zmobilizowani i czuwali w remizie przez 24 godziny na dobę. Prawdopodobnie pełnili więc wtedy po raz pierwszy dyżury zbliżone do swoich późniejszych zawodowych kolegów. Po wkroczeniu Niemców, umundurowani strażacy pełniący służbę zostali chwilowo zatrzymani przez Wehrmacht. Oficer Wehrmachtu zamierzał wszystkich strażaków pochodzenia polskiego aresztować, ale zapobiegła temu interwencja niemieckiego komendanta i kolegów strażaków pochodzenia niemieckiego. Doszło do tragikomicznej sytuacji, kiedy okazało się, że część wodzisławskich strażaków była polskimi patriotami, a część jawnie współpracowała z grupami dywersyjnymi i włączyła się w przejmowanie kontroli nad miastem. Po wstawieniu się jednak za kolegami "po fachu", strażaków pochodzenia polskiego, oficer Wehrmachtu zwolnił i odesłał do domów. W okresie 1939-1945 w służbę strażacką zaangażowani byli znowu praktycznie sami Niemcy. W tym czasie wzniesiono nową obszerną remizę strażacką z czterema garażami. Można tylko domniemywać, że jednym z powodów dla których wzniesiono nowy obiekt, było uszkodzenie wieży strażackiej, a drugim zapewne zaangażowanie polityczne strażaków-



Zdjęcie przedstawiające samochód Bedford Ochotniczej Straży Pożarnej Wodzisław Śl. /zbiory Państwowej Straży Pożarnej w Wodzisławiu Śl./

Niemców. Remiza po części była inwestycją w bezpieczeństwo miasta, a po części też nagrodą dla strażaków pochodzenia niemieckiego za ich czynne zaangażowanie 1 września, ale to już temat na zupełnie inny artykuł...

Z pożarów, o których znajdujemy informacje w prasie można wymienić np. ten z 1937 r. w składnicy czekolady i cukierków Pawła Witosza w Wodzisławiu.

Pożar powstał przez zapalenie się kartonu, którym zatkało otwór w kominie. *Ogień został przez miejscową straż pożarną w zarodku stłumiony, zanim przybrał większe rozmiary.* W 1938 r. mamy informację o pożarze piwnicy przy ulicy Dworcowej (Kubsza), gdzie od wydostających się z komina iskier zapaliły się wrota drzewne. Pożar został jednak szybko zauważony i *miejscowa straż ogniowa opanowała ogień.* W tym samym roku wybuchł pożar u rzeźnika Guzego, gdzie spłonęła wędzarnia, a wraz z nią 300 kg słoniny i 200 kg mięsa. Akcje pożarnicze czasami kończyły się tragicznie. W 1907 r. *usiłował jakiś zbrodniarz*

podpalić sąsiednie stodoły. Tylko z wielkim trudem zdołano płomienie przytłumić. Przy gaszeniu spadł strażak Siemko z woza i dostał się pod koła, które przeszły mu przez piersi i pogruchotały wszystkie żebra. Mało jest nadziei utrzymania go przy życiu. Po kilku dniach poszkodowany strażak niestety zmarł.

Po II wojnie światowej powołano nowego komendanta Tomalę. Do końca 1952 r. straż pożarna w Wodzisławiu działała ochotniczo, a od 1 stycznia 1953 r. powołano Zawodową Straż Pożarną w Wodzisławiu Śl. przy ul. Targowej na bazie lokalowej tamtejszej OSP w sile 4 osób (2 kierowców i 2 telefonistów). Pogotowie to podlegało Powiatowej Komendzie Straży Pożarnych w Rybniku. Pogotowie pełniło w tym czasie służbę w systemie 24 godziny służby i 24 godziny wypoczynku. Dowódcą Pogotowia w Wodzisławiu Śląskim od samego początku był st.ogn Jerzy Sznajder. Straż w tym czasie posiadała samochód pożarniczy Bedforda.

Tekst Prezesa TMZW Piotra Hojki pierwotnie ukazał się w 2014 r. W związku z apelem strażaków Państwowej Straży Pożarnej z Wodzisławia oraz miejscowego Muzeum, publikujemy go ponownie wraz z fotografiami wodzisławskich strażaków, które pochodzą ze zbiorów członków Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej. Wykorzystano także fragment książki pt. *Wodzisław i ziemia wodzisławska pomiędzy Cesarstwem Niemieckim a II Rzeczpospolitą* oraz *Wodzisław Śląski i ziemia wodzisławska w czasie II wojny światowej*. Materiały o straży pożarnej znajdziemy również w Heroldzie Wodzisławskim nr 3 i nr 12 oraz wydanej przez TMZW *Kronice* F. Henkego.

Uwaga konkurs!

Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej organizuje konkurs na dalszą część legendy o wodzisławskim Utopcu Zefliku. Członek TMZW **Piotr Solis** w ubiegłych tygodniach przygotował rzeźbę przedstawiającą tego wyjątkowego mieszkańca Wodzisławia Śląskiego. Konkurs polega na tym aby napisać opowiadanie lub wiersz - dalszą część legendy o Zefliku. Ze względu na pandemię koronawirusa, prosimy o przesłanie prac w formie elektronicznej na adres **wodzislawtmzw@wp.pl** lub **piotreksois70@gmail.com** z dopiskiem "Konkurs". Szczegóły konkursu znajdziecie na profilach facebookowych Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej i Herolda Wodzisławskiego oraz stronie TMZW.

Na zdjęciu Zeflik wykonany przez Piotra Solisa.



Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej, możecie znaleźć w serwisie facebook. Obok istniejących profili na facebook, działa też strona Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej poświęcona komunikatom i wydarzeniom związanym z TMZW. Zapraszamy do odwiedzin facebooka Towarzystwa pod adresem: <https://www.facebook.com/tmzwwodzislaw/> znajdą tam Państwo wszelkie informacje o działaniach podejmowanych przez nasze Towarzystwo oraz link do strony i wydania Herolda Wodzisławskiego online.

Informujemy również, że nasze czasopismo posiada zarejestrowany numer ISSN 2657-9111, jest i będzie dostępne w wersji cyfrowej w Internecie oraz w niewielkim nakładzie w formie drukowanej w Galerii Art Wladislavia na wodzisławskim Rynku nr 20. Drukowanego Herolda można znaleźć także w Muzeum, Miejskiej i Powiatowej Bibliotece Publicznej w Wodzisławiu Śląskim i Bibliotece Narodowej w Warszawie. Zachęcamy do pisania i nadsyłania artykułów do Herolda Wodzisławskiego.

Nakład drukowany biuletynu zależy od środków pozyskanych od darczyńców, dlatego osoby chcące pomóc w wydawaniu i druku Herolda Wodzisławskiego prosimy o kontakt z Towarzystwem Miłośników Ziemi Wodzisławskiej wodzislawtmzw@wp.pl.

DRUKARNIA

LEGIS

„HEROLD WODZISŁAWSKI” wydawany jest przez Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej w Wodzisławiu Śląskim

Redaguje zespół: Piotr Hojka, Kazimierz Cichy, Piotr Sidor, Kazimierz Mroczek, Krzysztof Witosz

Skład biuletynu, redaktor naczelny: Piotr Hojka

ISSN: 2657-9111

Adres redakcji i administracji: 44-300 Wodzisław Śląski, Rynek 20. e-mail: wodzislawtmzw@wp.pl

Uwagi prawne: Wydawca ani żadna inna osoba działająca w imieniu Wydawcy nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne skutki wykorzystania informacji zawartej w “Heroldzie Wodzisławskim”, ani za pomyłki, które tu mogą się pojawić. Prezentowane opinie, poglądy, oceny i wydarzenia odzwierciedlają prywatne oceny ich autorów. Niniejsza publikacja w formie zarówno drukowanej jak i elektronicznej podlega ochronie zgodnie z Ustawą z dnia 4 lutego 1994 o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Rozpowszechnianie i przedruk części tekstu dozwolony wyłącznie z podaniem źródła.

DRUK: Drukarnia “LEGIS”, ul. Jastrzębska 157, 44-304 Wodzisław Śląski, tel. 32 455 11 66