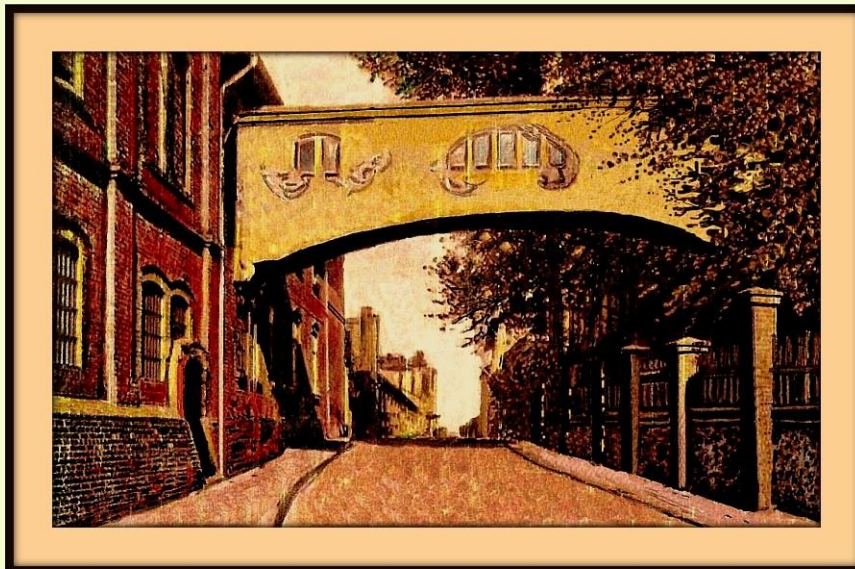


CZASY DYMIĄCYCH KOMINÓW.....

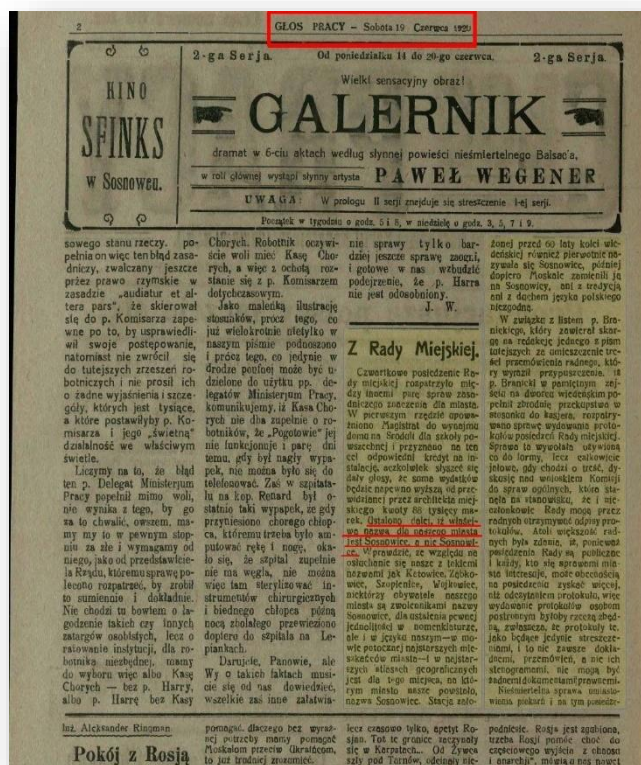


Rysunek autora.

Są to już pierwsze lata II Rzeczypospolitej Polski. Dawny początek długiej i wijącej się uliczki Nowopogońskiej od strony Placu Tadeusza Kościuszki w kierunku ulicy Orlej. Na rysunku została też utrwalona niezwykle bajecznie urokliwa przewiązka jaka jeszcze w latach 60. XX w. łączyła po prawej stronie niewidoczny bowiem w gąszczu drzew ukryty budynek dyrekcji „Rurkowni Huldczyńskiego” z masywnymi biurkami tej huty, które z klei ciągnęły się po drugiej stronie tej ulicy. Projektantem tej przewiązki był architekt Józef Stefan Wit Pomian-Pomianowski - inżynier, budowniczy-architekt, artysta malarz i rzeźbiarz.

Moja rodzina ze strony ojca Ludwika Maszczyka, zadomowiła się we wsi pogońskiej już w połowie XIX wieku. Dziadziuś Franciszek Maszczyk, jako dotychczasowy mieszkaniec Żarek, zamieszkał bowiem na pogońskim **Wygwizdowie**, przy uliczce **Małaja nr 6** (późniejsza uliczka Mała, a następnie Kolibrów) i to w takim jeszcze okresie czasu gdy dopiero co trwały prace budowane „Rurkowni Huldczyńskiego”. A przybyły wraz z nim z malowniczych i rozśpiewanych ptasimi głosami jurajskich Żarek jego rodzony bart, Ludwik Maszczyk zamieszkał z kolei też na Pogoni ale już przy nieutwardzonej drodze, a późniejszej uliczce Mazowieckiej. Z kolei mój ojciec, Ludwik Maszczyk, urodził się już w 1897 roku w tym samym budynku na Wygwizdowie, gdzie zamieszkał jego ojciec, Franciszek Maszczyk. Stąd tak wiele pozyskałem szczegółów o tych jeszcze wtedy wiejskich pogońskich terenach. A wszak były to przecież wtedy jeszcze takie lata, gdy Sosnowiec jako miasto nie istniało. Powstało bowiem dopiero na mocy ukazu carskiego w 1902 roku i obejmowało wtedy zaledwie tylko oto takie terytoria jak: **Stary Sosnowiec, Pogoń, Sielec, Kuźnica, Środulka** (nie mylić ze Środulą), **Radocha i Ostra Górka**. Jednak mieszkańcy tego miasta będą nadal tak jeszcze zagubieni

i zdezorientowani z nazewnictwem swego miasta, że dopiero Rada Miasta Sosnowca w 1920 roku ustalili, że ostateczną nazwą tego miasta nie będą już **Sosnowice**, jak to wielu mieszkańców tej nazwy przez 18 lat jeszcze używało, ale **Sosnowiec**.



Artykuł Rady Miejskiej Sosnowca z soboty, 19 czerwca 1920 roku.

Już niebawem bowiem w 1881 roku na wsi pogońskiej zostanie wybudowana niespotykana tu dotąd potężnie dymiąca huta. A jej twórcą będzie nie kto inny jak żydowski biznesmen, przybysz z pruskiego jeszcze wtedy miasta **Gleiwitz** (Gliwice), **pan Samuel Huldschynsky**. Tak obłędnie bogaty człowiek, że jedną potężną hutę wraz z osiedlem mieszkaniowym już wtedy posiadał w pruskim mieście **Gleiwitz** (Gliwice). Ta pogońska huta przez późniejsze lata popularnie będzie jednak zwana przez miejscowych mieszkańców – „**Rurkownią Huldczyńskiego**”. Już niebawem by jednak dobrze mogła prosperować to zostanie pośpiesznie połączona specjalną boczną zakładową z wijącą się od 1859 roku dosłownie obok tej huty dwutorową Koleją Warszawsko – Wiedeńską. A w 24 lata później od uruchomienia tej olbrzymiej pod względem gabarytowym i produkcyjnym huty, bowiem w 1905 roku, wijąca się obok niej, dotąd pozbawiona nazwy wiejska piaszczysta jeszcze wtedy droga, przyjmie wic początkowo rosyjską nazwę jako już ulica **Now – Pogonskaja**, To nic innego jak późniejsza uliczka **Nowopogońska**, która w marę wpływu lat będzie po dwóch stronach szczerlnie zabudowywana. Po kilkudziesięciu latach stanie się już aż tak bajkowo przeurocza, że będzie opiewana przez zagłębiowskich geografów, jako druga obok uliczki Stefana Żeromskiego ulica o charterze kanoniowym, z niespotykanymi w innych miastach zabudowaniami głównie typu przemysłowego. W przeciwieństwie do terenów wsi położonych w rejonie Starej Pogoni, gdzie zabudowa przy wytyczanych piaszczystych drogach nastąpi jednak dopiero znacznie później.

Rozbudowywana od 1859 roku dosłownie kilkanaście metrów obok przebiegającej tej huty Kolej Warszawsko – Wiedeńska, znacznie ułatwi zarówno sam eksport na rynki krajowe i zagraniczne wyprodukowanych w tej hucie wyrobów jak i bieżący też zakup surowca potrzebnego do produkcji

wyrobów w tej hucie. Są to jednak jeszcze takie lata, że pod torami pędzących i gwizdzących oraz niemilosiernie dymiących parowozów Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, obecnego tunelu jeszcze wówczas nie było. Wprawdzie już oficjalnie zaproponowano w 1907 roku władzom carskim tego miasta postawienie obok huty **mostu wiszącego**, ale z tej propozycji na szczęście jednak wtedy nie skorzystano. Wydrążony, przepiękny pod względem wystroju architektonicznego tunel, podobny do tego jaki zabudowano też przy pałacu Dietla, powstanie więc dopiero znacznie później. O czym sensacyjnie nawet będzie wówczas donosił Sosnowiecki Kurier. Ta informacja była jednak dla zdecydowanej większości zatrudnionych w tej hucie pracowników zupełnie nieznaną, gdyż w dopiero co w powstałym mieście Sosnowcu panuje jeszcze nadal wszechobecny analfabetyzm. Więc zdecydowana większość mieszkańców z tego miasta z przyczyn oczywistych nie czyta ukazujących się lokalnych czasopism. Ten garb analfabetyzmu będzie się niestety ciągnął całymi latami. Pamiętam bowiem doskonale, że jeszcze 43 lata później, bowiem po 1945 roku na różnych kurach i szkoleniach osiedlowych, głównie przeprowadzanych w Domach Kultury trwały intensywne kursy nauki pisania i czytania. W , których ku memu zdumieniu uczestniczyli byli starsi już wiekiem mieszkańcy z Sosnowca.

Jak wspominał mój ojciec, Ludwik Maszczyk - to wielu zatrudnionych w tej hucie pracowników fizycznych, będzie się nadal jednak zachowywała tak jak na swych dawnych okolicznych wioskach skąd dopiero co do Sosnowca przybyli. Będą więc w okresach letnich gdy na to pozwalała pogoda docierać ze swych domów niemal do bram tej huty jeszcze na bosakach. Niosąc tradycyjnie swe buty zawieszane na kiju, by dopiero u bram fabrycznych oblec brudne stopy w to obuwie.

(---) Tunele.
Dowiadujemy się, że droga żelazna warsz.-wiedeńska ma urządzić w Sosnowcu trzy tunele, jeden na przejeździe przy fabryce Hulczyńskich, drugi przy pałacu p. H. Dietla i trzeci na Starym Sosnowcu. Tunele te mają być urządzone stopniowo i do robót przy pierwszym tunelu przy fabryce Hulczyńskich już przystąpiono. Ułatwią one znacznie komunikację, gdyż nie trzeba czekać, jak się to teraz często zdarza, dość długo na otwarcie przejazdów, uniknie się również niebezpieczeństw, jakie się nieraz zdarzyły przy przejściu przez plant kolejowy podczas manewrowania pociągów.

Jeszcze wówczas „ludziska zatrudnione” w tej hucie – jak wówczas o takich mówiono – gdy tylko syrena fabryczna dawała już znać, że „dniówka” definitywnie się już kończy lub gdy zwoływała pracowników do huty na kolejną szychtę, to część pracowników z rejonów spoza uliczki Nowopogońskiej, by pokonać tę karkołomną wyboistą trasę, zmuszona była wdrapywać się na wysoką skarpe kolejową, a następnie już z jej szczytu niemal na kolanach lub na siedzeniu zsuwać się do ciągnącej się po dwóch stronach tego szczytu piaszczystych jeszcze wtedy jezdnii. O ile jeszcze w okresie letnim jakoś sobie z tym dawano radę, to już wiosną, jesienną i zimową porą, pokonanie tego kolejowego wzniesienia, na szczycie którego dopiero wila się Kolej Warszawsko – Wiedeńska stanowiło wówczas nie lada wyczyn. A jak już po pokonaniu tego wzniesienia wyglądała odzież tych pracowników, to przy odrobinie wyobraźni możemy to sobie już tylko wyobrazić.

Uruchomienie jednak na tym dotąd prawie bezludnym terenie tak wielkiej huty zaowocuje już jednak niebawem nie tylko widocznym zwiększeniem liczby zatrudnionych pracowników w tym zakładzie pracy

ale i znaczną też rozbudową dotychczas uśpionej wiejskiej uliczki Nowopogońskiej, jak też innych jeszcze uliczek w tej okolicy.

Sosnowiec

Tunel. Na onegdajszym posiedzeniu w magistracie rozpatrywano sprawę przebudowy tunelu kolejowego około fabryki Dietla. Inżynier miejski p. Pomianowski jest za przebudową, gdyż istniejący tunel jest węższy od ulicy, co utrudnia ruch pieszy. Propozycja przebudowy ma być przesłana dyrekcji kolei warszawsko-wiedeńskiej.

Most wiszący. Zarząd fabryki Huldczyńskiego przesłał do magistratu projekt budowy mostu wiszącego, mającego łączyć kantor z fabryką. Projekt opracował inż. Pomianowski. Do budowy takiego mostu pobudziła zarząd fabryki chęć zabezpieczenia kasjerów przed napadami rabusiów. W razie otrzymania pozwolenia na budowę, fabryka podejmie się wybrukowania na długości 64 sążni ulicy około fabryki i obowiązuje się płacić po 10 rb. na rzecz kasy miejskiej za użycie przestrzeni, na której most byłby zbudowany.

Wydalenie. Z rozporządzenia piotrkowskiego generał-gubernatora wojennego aresztowani przed kilku tygodniami o wykroczenia polityczne bracia Bronisław i W. Orubowie, St. Zielonko i St. Jałowicki, będą wysłani do gubernii północnych, a T. Kalinowski skazany został na opuszczenie granic Królestwa Polskiego.

Goniec Częstochowski, piątek 7.VI.1907 rok.

Informacja prasowa pozyskana od pana Janusza Szaleckiego.

(—) Pierwszy samochód w Zagłębiu.

W tych dniach na ulicach Sielca ukazał się po raz pierwszy w Zagłębiu samochód, kierowany ręką właściciela inżyniera p. M. Dwu osobowy ten pojazd trwałej budowy posiada bardzo piękny wygląd i został wykonany przez jedną z większych firm paryskich, zajmującą się specjalnie budową samochodów,

W niedalekiej przyszłości, gdy ulice naszego miasta, oraz okoliczne drogi polepszą się, o czym wątpić nie można, ujrzymy zapewne więcej tych pojazdów, mających ogromną przyszłość przed sobą.

Kurjer Sosnowiecki nr 29 z 1902 roku.

Zresztą sensacje z tamtego okresu są tak niepojęte, że u współczesnych mieszkańców z Sosnowca mogą nawet budzić uzasadnione niedowierzania. Jak się bowiem okazuje to pierwszy w dziejach Sosnowca samochód, co obwieścił sensacyjnie nawet Kurjer Sosnowiecki pojawi się dopiero na ulicach tego miasta **w 1902 roku**. Przez wiele jeszcze kolejnych następnych lat jedyną więc siłą pociągową na tych terenach będzie więc tylko polski koń. Stąd jak mój ojciec to wielokrotnie wspominał, to w „Rurkowni Huldczyńskiego” przy uliczce Nowopogońskiej, gdzie był zatrudniony jako kasjer, jedną z pierwszych i zaliczanych do najważniejszych inwestycji w tej fabryce była budowa nie samochodowych garaży, ale wybudowanie o sporych wymiarach z wieloma boksami stajni i obok niej tylko malutkiej powozowni. Ta ostatnia będzie w tej hucie jeszcze wykorzystywana przez wiele, wiele kolejnych lat i to głównie przez kierownictwo z tej huty jak i dwa razy każdego miesiąca przez kasjera, gdy udawał się będzie do banku po pieniądze dla zatrudnionych w hucie pracowników. .

Większość współczesnych mieszkańców z Sosnowca jednak nie ma nawet o tym pojęcia, czemu się zresztą absolutnie nie dziwię że ten niezwykle jak na tamte czasy majątny przybysz żydowski i zarazem też biznesmen, pan Samuel Huldschinsky wybudował również na Jurze Krakowsko – Częstochowskiej w Zawierciu kolejną też hutę. I to ponoć, jak wieść niesie też przy pomocy swych synów. Był to bowiem okres wyjątkowej prosperity dla przybyłych na tereny Zagłębia Dąbrowskiego biznesmanów, gdyż Imperium Rosyjskie zniosło cło na eksport towarów z Królestwa Polskiego na całe bezkresne tereny Rosji.

W 1859 roku na tereny obecnego Sosnowca dotrze więc nie tylko Kolej Warszawsko – Wiedeńska, ale również od tej głównej arterii kolejowej zostanie rozbudowana prawdziwa pajęczynowa sieć bocznic kolejowych. Które w miarę upływu kolejnych lat będą już docierały do prawie każdego zakładu pracy na tym rozległym terenie. W tej sytuacji nie dziwny się więc, że już w latach 70. XIX wieku do Sosnowca jak również i do innych jeszcze miejscowości z Zagłębia Dąbrowskiego, niczym morska fala zaczną napływać kapitał zagraniczny, głównie jednak pochodzenia niemieckiego. Decyzję więc o budowie kolejnej huty, tym razem w zabiedzonym i pozbawionym jakiegokolwiek prawie infrastruktury Zawierciu ponoć podjęto już 7 listopada 1897 roku. A było nim nowo utworzone **Towarzystwo Akcyjne Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza**. O budowie jednak huty w Zawierciu w 1899 roku zdecydował wtedy nie kto inny jak właśnie sam **pan Samul Huldschinsky**.

Już na wstępie należy pokreślić, że zarówno w samym Zawierciu jak i w otaczającej tę miejscowość Jurze Krakowsko Częstochowskiej, nie było jeszcze wtedy jak i przez wiele, wiele kolejnych też jeszcze lat, takich dróg, nie mówiąc już o ulicach, by po nich mogły przemieszczać się samochody. Więc z chwilą jak tylko podjęto budowę tej huty w Zawierciu jak i przez wiele kolejnych jeszcze lat, jedyną siłą pociągową będzie więc na tych terenach nie samochód, ale wyłącznie tylko zaprzęgnięty do furmanki koń. Ponoć pierwszymi reprezentantami wyżej wymienionego **Towarzystwa Akcyjnego** w Zawierciu byli panowie: Julian Apler i inż. Oskar Preis. Ten pierwszy już niebawem zostanie mianowany na naczelnego dyrektora tej huty. Gdy w 1899 roku rozpoczęto rozbudowę tej huty, to najpierw więc połączono ją bocznicą kolejową z wijącą się obok zakładu pracy Koleją Warszawsko – Wiedeńską. A pierwszymi budowlami na terenie samej huty były wielokomorowe stajnie oraz stojąca obok powozownia. To dzięki bowiem polskiemu koniowi ta huta przez wiele pierwszych lat będzie więc zawdzięczała prosperitę gospodarczą, o czym się w przekazach publicystycznych i historycznych raczej nie wspomina. W roku 1903 na terenie rozbudowywanej huty powstanie też pierwsze w dziejach Zawiercia z prawdziwego zdarzenia zakładowe ambulatorium, a obok niego jeszcze zostanie wybudowany z pobielanymi ścianami gabinet lekarski. Natomiast już dziewięć lat później, czyli w roku 1912 uruchomiony zostanie niewielki ale jednak szpital fabryczny. Wielkim wydarzeniem w tej hucie będzie jednak rok 1899. Bowiem to w tym roku ostatecznie zakończono już budowę pierwszego dymiącego i rozsiewającego po okolicy specyficzną dławiającą woń wielkiego pieca hutniczego, z którego nastąpił też uroczysty spust surówki. Jednocześnie rozbudowano też wówczas wydziały wyposażone w zakupiony niemiecki nowoczesny sprzęt w postaci tokarek, szlifierek i całego szeregu innych jeszcze specjalistycznych urządzeń fabrycznych. Produkty hutnicze wytwarzane w Zawierciu przez firmę Samuela Huldschinskyego osiągnęły więc w pewnym okresie czasu aż taką renomę światową, że zaczęto je eksportować nie tylko w **głęb Rosji**, ale trafiały też do **Japonii**, **Mandżurii** a nawet i do **Chin**.

W roku 1905 w wyniku porozumień kontrolę nad dotychczasowym Towarzystwem Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza przejęła już jednak niemiecka firma Oberschlesische Eisenach – Bedarf A.G.

Rok później kierownictwo huty podjęło kolejną ważną decyzję. Tym razem o budowie nowoczesnej stalowni, by w trzy lata później ukończyć kolejne dwa wielkie piece martenowskie, a w 1907 roku i w 1908 roku uruchomić kolejne jeszcze wielkie piece. W sumie więc w 1908 roku w tej zawierciańskiej hucie funkcjonowały już cztery wielkie piece martenowskie. W okresie pierwszej wojny światowej, czyli w latach 1914 – 1918, dopiero co nowo wybudowana huta, była już jednak nieczynna. Z tym, że w 1918 roku kapitały tej huty, podobnie jak i w innych firmach w Sosnowcu, ponoć przejęła już kapitałowa opcja francuska. Dopiero rok później czyli w 1919 roku, przystąpiono na nowo do stopniowego uruchamiania produkcji w tej hucie. W okresie II Rzeczypospolitej Polski w hucie tej będzie jeszcze zatrudnionych aż około 1200 pracowników. Podczas okupacji niemieckiej (1939 – 1945) huta ta była już wyłącznie tylko zarządzana przez Niemców z firmy Haupttreuhandstelle Ost Berlin.

Obecnie po wielu dawnych inwestycjach w tej hucie pozostały już tylko nostalgiczne wspomnienia i to wyłącznie tylko u tych osób, które tą zabytkową tematyką się jeszcze interesują.

W latach 70. XX wieku zostałem Naczelnikiem Delegatury Zjednoczenia Przemysłu Taboru Kolejowego z siedzibą w Katowicach. W skład tego zjednoczenia wchodziły wtedy takie giganty produkujące tabor kolejowy (parowozy, wagony osobowe i towarowe) jak: „H. Cegielski” – **Poznań**, „Pafawag” – **Wrocław**, „Fablok” – **Chrzanów**, „Konstal” – **Chorzów**, fabryka Wagonów w **Świdnicy** i w **Zielonej Górze** oraz kilka jeszcze innych przedsiębiorstw mających związki z produkcją taboru kolejowego. W tej sytuacji bywałem więc wielokrotnie interwencyjnie w wielu hutach na terenach PRL produkujących przeróżne materiały jakie były wtedy potrzebne do produkcji tego taboru kolejowego. Bywałem więc wtedy też i to wielokrotnie w Zawierciu w dawnej jeszcze przecież **Hucie Huldshynskyego**, wtedy już jednak noszącej nazwę **Huty Zawiercie**. Podczas tych delegacji służbowych w Zawierciu niemal za każdym razem spotykałem się więc też z kierownictwem tej huty. Co jest jednak w tym wszystkim ciekawe? Przynajmniej dla autora tego artykułu. Ano to, że w zasadzie poza sporadycznymi przypadkami to nikt z kierownictwa tej huty nie wiedział wtedy o dawnych związkach biznesowych jakie ta huta łączyła przez wiele lat z „Rurkownią Huldczyńskiego” z sosnowieckiej uliczki Nowopogońskiej. A nazwisko niezwyklego biznesmena pochodzenia żydowskiego, **pana Samuela Huldshynskyego** i jego synów było wtedy raczej poza sporadycznymi przypadkami zupełnie tym Panom nieznane. Okazuje się więc, że pamięć ludzka, nawet wśród kierownictwa z tej huty potrafiła być wtedy niezmiernie krótka. A może jak sądzę tylko wybiórczo krótka..... Któż to wie?.....Bowiem jeszcze wtedy, głównie w gremiach PZPR w Zagłębiu Dąbrowskim panowała atmosfera antysemicka, którą już znacznie wcześniej zapoczątkował Towarzysz Władysław Gomułka.

Katowice, grudzień 2023 rok

Janusz Maszczyk