

POWROTY W DALKĄ PRZESZŁOŚĆ SOSNOWCA

PLATFORMY PERONOWE

Jeszcze wówczas Ojczyzna nasza nie istniała. Ba, wymazano ją nawet z mapy Europy. A miasto Sosnowiec, jak to po wielu latach napisze pan dr Jan Przemsza – Zieliński, było jeszcze wtedy największą wsią w Europie. Miasto Sosnowiec z łaski cara Rosji uzyska dopiero prawa miejskie w dniu 10 czerwca 1902 roku. Obecna dzielnica miasta – Pogoń – prezentowała się więc jeszcze wówczas tak jak pozostałe wioski, przysiółki i osady na tych jeszcze wtedy wiejskich terenach. Porosłych jeszcze wtedy borami, głównie drzewostanem sosnowym z dużą też ilością bagnisk i jeszcze klepiskowych dróg. W takich to okolicznościach w drugiej połowie XIX wieku dociera na te zgubione wśród lasów i pól pogońskie tereny, bogaty przemysłowiec z Saksonii, pan Heinrich Dietel, który w dniu 29 października 1894 roku we wsi Pogoń uruchamia Szkołę Realną.

Szkoła Realna nie była jednak wówczas – jak to wielu dzisiaj sądzi - polską placówką oświatową, ale niemal pod każdym względem carskim tworem indoktrynującym uczącą się w niej młodzież. W tym w zdecydowanej większości była to przecież jednak młodzież pochodzenia polskiego. Obecnie już trudno ustalić kiedy dokładnie pan Heinrich Dietel poprzez swe koneksje z zaborcą carskim, doprowadził do tego, że młodzież szkolna z innych jeszcze zakątków Zagłębia Dąbrowskiego mogła dojeżdżać do Szkoły Realnej transportem Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej (*Варшавско-Венская железная дорога*). Dojeżdżający uczniowie pociągiem do Sosnowca nie musieli jednak wysiadać na dworcu głównym w centrum Sosnowca i dopiero stamtąd niezależnie od pory roku i pogody dreptać na daleką Pogoń. Bowiem pan Heinrich Dietel dzięki niezwykłym koneksjom jakie miał w kierownictwie carskiej kolei, doprowadził do tego, że w ścisłej okolicy jego pałacu na Pogoni został urzędowo ustanowiony **specjalny kolejowy przystanek**. Na, którym w ciągu każdego dnia, dwa razy w ciągu doby, zatrzymywał się pędzący i sapiący parowóz z doczepionymi doń wagonami. A podróżująca tym pociągiem młodzież szkolna mogła wysiadać i wsiadać do wagonów ze specjalnych na ten cel zabudowanych tam dwóch platform. Przyjeżdżający pociąg od strony Będzina zatrzymywał się bowiem przy specjalnie zabudowanej tam platformie o godzinie 8 minut 25, a z kolei odjeżdżający z dworca głównego w Sosnowcu w kierunku Będzina, zatrzymywał się przy drugiej platformie o godzinie 16 minut 10. Budowa dwóch platform – o czym Sosnowiecki Kurier nie wspomina - była wówczas konieczna z uwagi na to, że Droga Żelazna Warszawsko – Wiedeńska już wtedy dysponowała dwoma pasmami torów na trasie z Sosnowca do Warszawy. A ponadto do wagonów osobowych (nie tylko) już wtedy wysiadało i wsiadało się z nich zawsze tylko z prawej strony. Zresztą tak jak to jest również i dzisiaj.

* * * *

(—) Z kolei.

Pociągi miejscowe, odchodzące z Sosnowca o godz. 4 min. 10 po południu i przychodzące do Sosnowca o godz. 8 min. 25 rano, na przecięg wakacji letnich przy platformie Dietla zatrzymywać się nie będą.

Źródło: pan Paweł Ptak

Informacja opublikowana w *Przemysłowo – Handlowym Kurierze z Sosnowca* nr 27 z 1902 roku

W tym okresie czasu transport osobowy kolejowy był jeszcze wyposażony w typowe wagony osobowe z klasą od I do III, z jakże charakterystycznym drewnianym stopniem jaki był umocowany na całej długości każdego osobowego wagonu oraz też w typowe osobowe wagony towarowe w klasie IV. Te ostatnie po 1945 roku w pewnych kręgach społecznych, zwano popularnie i z ironicznym uśmieszkiem - „krowiakami” **1/**. W tamtych jednak carskich latach do wagonów pasażerskich typu towarowego w klasie IV, obowiązywał przepis, że zakup biletów był dokonywany w formie wyłącznie tylko zbiorowej na 40 osób. Z dużą dozą prawdopodobieństwa to właśnie w tych wagonach typu osobowo - towarowego podróżowała więc wtedy głównie młodzież ucząca się w Szkole Realnej w Sosnowcu na Pogoni. Oto poniżej informacja pozyskana przez autora tego artykułu z Przemysłowo - Handlowego Kuriera Sosnowieckiego, nr 43 z 12 października 1902 roku:

Wagony W sprawie kursowania na wszyst-
kl. IV. kich kolejach wagonów kl. IV ma-
ją zajść zmiany. Obecnie pasażerowie kl. IV mogą jeździć tylko w pociągach towarowo-osobowych i to w partjach nie mniejszych, jak po 40 ludzi. Bilety pojedyncze do wagonów kl. IV nie są sprzedawane. Otóż w głównym zarządzie dróg żelaznych podniesiono sprawę, aby na każdej kolei wyznaczony był jeden pociąg specjalny z wagonami kl. IV, do których mogliby pasażerowie nabywać bilety pojedyncze, a nie, tak zw., frachty na osób 40.

Jak pamiętam doskonale, to jeszcze po 1945 roku w polskim kolejnictwie kursowały wyżej wymienione typy wagonów osobowych i osobowo – towarowych. Te ostatnie wymienione były dostosowane też do przewozu pasażerów. Jako dziecko, a później jeszcze jako młodzieniec na skutek braku miejsc w wagonach osobowych bardzo często podróżowałem właśnie w takich wagonach towarowych, przeznaczonych też do przewozu ludzi. Szczególnie na trasie z Katowic do beskidzkiej Wisły i Ustronia oraz z Przystanku Kolejowego Kopalni Węgla Kamiennego „Sosnowiec” (dawna kopalnia „Hrabia Renard”) do malowniczego Jęzora, gdzie główną wtedy atrakcją dla mieszkańców była tocząca swe wody krystalicznie czysta rzeka Biała Przemsza oraz porastające te treny pachnące żywicą lasy sosnowe **2/**.

* * * *

Te drewniane platformy, o której niezbyt precyzyjnie wspomina dziennikarz z Sosnowieckiego Kuriera w 1902 roku, były jednak wykonane w formie podłużnych peronów i stały po dwóch stronach torów ówczesnej Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej. Jedna z nich była przeznaczona do wysiadania, gdy pociąg ze sznurem wagonów zdążał w kierunku Sosnowca, a ta druga usadowiona była w pobliżu „Domku dróżnika”, gdy sapiący i dyszący oraz dymiący niemiłosiernie parowóz ze sznurem doczepionych doń wagonów pędził z dworca kolejowego w Sosnowcu w kierunku Będzina. Obydwie na tym przystanku kolejowym platformy były jednak usytuowane nie przy samym „Domku dróżnika” ale co najmniej kilkanaście metrów dalej od niego, i to od strony fabryki pana Dietla.

Z tym, że w tym okresie czasu gdy jeszcze młodzież ze Szkoły Realnej była dowożona i odwożona z tego przystanku kolejowego, to w stojącym już tam wówczas „Domku dróżnika” miał też swą siedzibę dyżurny ruchu peronowy. O czym przekazy historyczne o dawnym Sosnowcu niestety ale o tym fakcie ani jednym słowem już nie wspominają. Z tym, że do „Domku dróżnika” jego kolejowy personel zawsze tradycyjnie i zgodnie z zaleceniami służbowymi docierał specjalnym wejściem mieszczącym się nie od strony ulicy **Dytlowskaja** (późniejsza ul. St. Żeromskiego) ale od strony **ulicy Szerokiej** (późniejsza ul. 3 Maja). To wejście oraz dawny mur z kamienia wapiennego otaczający ten teren od strony ulicy **Szerokiej** (późniejsza ul. 3 Maja) jeszcze tam ciągnął się na sporej długości w latach 50 XX w **2/**. Jednak już wtedy nieznanymi sprawcy wyrwali z niego metalową furtkę.



„Domek dróżnika” przy dawnym pałacu państwa Dietel.

* * * *

Przez wiele lat gdy jeszcze byłem mieszkańcem Sosnowca to zastanawiałem się w jakim celu od strony wełnianej fabryki państwa Dietel położonej przy ulicy **Dytlowskaja** (obecna ul. Stefana Żeromskiego) zostało wybudowane w 1902 roku okazałe zejście z dawnej jeszcze Drogi Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej. A zastanawiałem się tylko dlatego, gdyż przekazy historyczne i publicystyczne na ten temat kompletnie wtedy milczały. Do tego jeszcze jak to w stylu państwa Dietlów bywało, zejście to wykonane zostało niezwykle okazale. Bowiem wijące się od torów kolejowych piętrową zygzakowaną zabudową ceglaste schody aż do samego chodnika przy ulicy Stefana Żeromskiego otoczone były niezwykle malowniczym murkiem oporowym. Fragmentek tego ozdobnego murku zachował się zresztą jeszcze do lat współczesnych. Przynajmniej był tam jeszcze gdy utrwaliałem go aparatem fotograficznym w 2019 roku. Możliwe, że to schodkowe zejście z platformy peronowej zbiegło się też z budową, a raczej modernizacją tunelu przy pałacu Dietla, o czym też informował w 1902 roku Kurier Sosnowiecki.

Jeszcze wówczas, a były to przecież jeszcze moje dziecięce lata okupacji niemieckiej (1939 -1945), to wązowozowe ceglaste zejście było jednak zawsze na kilka metrów przed jezdnią na stałe zaryglowane, niezwykle jednak ozdobną i kutą z żelaza ale już zardzewiałą furtką. O ile mnie pamięć nie zwodzi to była to furtka dwuskrzydłowa. Obecnie po tej metalowej furcie i po tym schodkowym zejściu z peronów platformowych, pozostały już tylko drobne przy samej jezdni elementy na, które chyba już nikt z przechodniów nawet nie zwraca uwagi. A raczej traktuje je nie jako niezwykły zabytek pochodzący jeszcze z 1902 roku, ale jako pozostałości po dawnej fabryce wełnianej.



Zdjęcie górne z 2019 roku. Po prawej stronie, tuż obok wapiennych murów z wiaduktu kolejowego widoczne są jeszcze ocalałe od wyburzenia murki oporowe, jakie w 1902 roku wraz ze schodami wiodły z platformy peronowej aż do chodnika przy ówczesnej ulicy Dytłowskaja (obecna ul. Stefana Żeromskiego).



Obecna ulica Stefana Żeromskiego (za czasów zaborów Rosji carskiej Dytłowskaja). Po lewej stronie dawne zabudowania pałacu państwa Dietel. A po prawej stronie w oddali Kościółek Ewangelicki i sypiące się niemiłosiernie zabudowania dawnej fabryki włókienniczej.



5



Przy murze fabrycznym widoczne dawne jeszcze, bowiem z 1902 roku schodkowe zejście z platformy peronowej do chodnika przy wiadukcie kolejowym. Przed tym zejściem widoczny jeszcze zabytkowy ceglany mur, który ogradał dawny teren fabryki włókienniczej od schodkowego zejścia z platformy kolejowej. Dawniej pomiędzy widocznym murem a niskim w zabudowie ceglany murkiem oporowym wily się pod górę aż do torów kolejowych ceglaste schody. Obecnie są już jednak do tego stopnia zarośnięte dziką roślinnością, że trudno opisać w jakim jeszcze zachowały się stanie do współczesnych lat.



Powyżej zdjęcie utrwalone od strony centrum Sosnowca. Po lewej stronie widoczny dawny pałac państwa Dietel, a po prawej stronie w oddali „Domek dróżnika”, który już tam stał od około 160 lat temu. Oczywiście, że na przestrzeni minionych lat zmieniono już wielokrotnie jego architektoniczne oblicze. Podobnie jak i zmieniała się też jego rola w zakresie nadzorowania tego odcinka kolei.

Przypisy:

1 – Zdjęcia tych wagonów są bezproblemowo dostępne na portalach internetowych do zapoznania się z ich wyglądem.

2 – Związane z tymi wydarzeniami historii opisałem w kilku moich opublikowanych już artykułach.

3 – Szczegółowo opisałem to w kilku moich artykułach. A w jednym nawet opublikowanym artykule umieściłem nawet stosowne zdjęcie z lata 50 XX wieku, na którym został jeszcze utrwalony z kamienia wapiennego wysoki na około 3 metry mur jaki ogradzał tereny kolejowe od strony ulicy 3 Maja.

4 – Wspomnienia własne.

Serdecznie dziękuje panu Pawłowi Ptak za możliwość opublikowania informacji z sosnowieckiego Kuriera z 1902 roku.

Wszystkie zdjęcia są moim autorstwem, a zostały utrwalone w 2019 roku.

Katowice, maj 2022 rok.

Janusz Maszczyk