

PODROŻE W DALEKĄ PRZESZŁOŚĆ SOSNOWCA

Jeszcze w drugiej połowie XIX wieku na wielu terenach dzisiejszego miasta Sosnowca, zalegały bezkresne ugory, trzęsawiska i mokradła oraz rosły też gęste lasy, zdominowane przez drzewa z igliwem sosnowym. A dopiero wśród nich ukryte były polany, na których znajdowały się niewielkie osady i pojedyncze tulące się do ziemi bielone wapnem oraz pokryte też tradycyjnie strzechą polskie chaty. Dwie główne rzeki z tamtych lat – Czarna Przemsza i graniczna Brynica – wiły się innymi korytami niż obecnie. Jednak już niebawem, bowiem po dotarciu w 1859 roku do wsi Sosnowicy ząbkowickiej odnogi Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej (*Варшавско-Венская железная дорога, również Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska*), to tereny te zaczęły diametralnie zmieniać swe dotychczasowe, ale jakże jednak też zabiedzone wiejskie oblicza. Bowiem to głównie kolejnictwu oraz dużym zasobom węgla kamiennego jakie zalegały na tych terenach, na różnych zresztą poziomach pod powierzchnią warstwą ziemi i innym jeszcze drobnym surowcom, jak też niezwykle zróżnicowanemu rozwojowi przemysłu, Sosnowiec zawdzięcza swój niezwykle dynamiczny rozwój.

Już bowiem od 1880 roku na tych przecież, bądź co bądź ale przecież zabiedzonych terenach, zaczyna się już coraz to bardziej rozwijać kopalnictwo węgla kamiennego i w szerokim pojęciu myślowym przemysł. Jak wynika ze statystyk, to w omawianym 1880 roku funkcjonuje już na tych terenach 11 fabryk, a sama tylko wartość inwestycji, w tym maszyn i innych jeszcze urządzeń opiewa na wartość 747 tyś. rubli, w tym roczna produkcja wynosi 1387 tyś. rubli. A w roku 1886, czyli w niespełna sześć lat później, produkcję podejmie już 36 fabryk o wartości 8211 tyś. rubli. W sumie zakłady te będą już wtedy zatrudniać aż 5051 samych tylko robotników **1**. Większość z nich byli to jednak bezrolni przybysze z pobliskich oraz też dalszych wsi, którzy w dynamice przemysłu dostrzegli też swe zatrudnienie i możliwość podreperowania dotąd w zasadzie najczęściej pustawych kieszeni. Wśród nowo zatrudnianych, co dzisiaj wielu z nas może nawet i dziwić, to dużą grupę stanowiły też wówczas kobiety i dzieci, o czym więcej w dalszej części tego artykułu.

Niewątpliwie jednak na tak dynamiczny rozwój kopalnictwa i zarazem też przemysłu na tych terenach wpłynęły też jednoznaczne decyzje carskie, które zręczną grą polityczno - celną tak zachęciły zagranicznych przemysłowców, głównie pochodzenia niemieckiego, że swe kapitały inwestycyjne skupili na tych właśnie dotychczas nie tylko im obcych narodowo ale przecież też zupełnie nieznanym im dotąd terenach. Już więc niebawem okolice te pokryją się gęstą wręcz nawet pajęczynową siecią zakładowych bocznic kolejowych. Przy czym prawie każdy zagraniczny inwestor starał się jednak lokować swe zakłady pracy jak najbliżej pociągniętej już przez te tereny od 1859 roku głównej linii kolejowej jaką była Kolei Warszawsko – Wiedeńska. Nie wszystkim to się jednak w końcowym rezultacie udało. Dlatego charakterystyczną cechą tego zakątka ziemi stała się też pajęczynowo rozlokowana sieć przeróżnych bocznic kolejowych, które wijąc się niczym węże po terenie w swej końcowej fazie łączyły się już jednak z główną wtedy wymienioną już trasą kolejową.

* * * *

Niewątpliwie największym majątkiem, czy wręcz nawet potentatem przemysłowym i ziemskim jaki rozwinął się na tych terenach były zapewne jednak zakupione dobra w 1850 roku przez hrabiego Jana Renarda, który był synem znanego wówczas niemieckiego przemysłowca Andrzeja Renarda pochodzącego z Górnego Śląska. Właściciela ogromnie rozległych dóbr na ziemi opolskiej. Jednak sosnowieckie tereny zawdzięczają swój dynamiczny rozwój nie tylko samym Renardom i jego spadkobiercom, ale też zręcznej grze plenipotentów, którzy skutecznie zarządzali powierzonym im majątkiem. Już w 1863 roku na terenach Dębowej Góry została bowiem uruchomiona kopalnia węgla kamiennego „Ludmiła”. A po jej zatopieniu została uruchomiona z kolei w Sielcu początkowo kopalnia odkrywkowa zwana jako „Fanny”. A na przestrzeni lat 1880 – 1886 na jej miejscu w uruchomionej już głębinowej kopalni „Hrabia Renard”, pociągnięto w głąb ziemi dwa niezwykle nowoczesne szyby wydobywcze – „Renard” i „Eulenburg” - które najpierw dotarły do głębokości 220 metrów, a już niebawem nawet do 280 metrów, umożliwiając tym samym właścicielom tej kopalni wydobywanie węgla kamiennego z pokładów usytuowanych na poziomie głębinowym 500 metrów. Kopalnia ta jak na tamte odległe, bowiem z XIX jeszcze wieku carskie czasy wyposażona też została nie tylko w nowoczesną sortownię węgla, pierwszą zresztą tego jeszcze typu na terenach Zagłębia Dąbrowskiego, ale i w znakomitą też pod każdym względem płuczkę, która sprawdzała się znakomicie na tej kopalni przez wiele, wiele jeszcze kolejnych następnych lat.

W roku 1886 Kopalnia „Hrabia Renard” została połączona dwutorową kilkukilometrową wijącą się na powierzchni i w głębokim jarze bocznica kolejową w okolicy „Wenecji” (dzisiejsza uliczka Chemiczna) z główną trasą Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Do tej samej kopalnianej bocznicy podłączono też wtedy bocznica kolejową z browaru nowo - sieleckiego. A już w roku 1893, gdy bielone wapnem chaty sosnowieckich wsi pogrążone jeszcze były w mrocznych ciemnościach i rozświetlały je wieczorną porą tylko zakupywane przez mieszkańców do swych domostw świece stearynowe i lampy karbidowe oraz luksusowe już jak na tamte czasy lamy naftowe, to kopalnia ta uruchomiła też swą własną elektrownię **2/**. To niezwykle wydarzenie jak wspominał wielokrotnie już podczas okupacji niemieckiej mój ojciec, Ludwik Maszczyk, urodzony w 1895 roku na pogońskim „Wygwizdowie” przy uliczce Małaja (w wolnej Polsce uliczka Mała, a obecnie uliczka Kolibrów) było takim dla niego i jego rodziny wydarzeniem jak epokowe odkrycia kopernikowskie z dziedziny wszechświata. Ten niezwykle zabytkowy sielecki obiekt, padnie jednak pod ciosami kilofów i spychacza, gdzieś pod koniec XX wieku. Z tym, że jego niezwykle ozdobna ceglasta elewacja od strony ulicznej zostanie ponoć przyklejona do postawionego na tym samym miejscu innego już typu zabudowania. Czy te anonimowe przekazy mieszkańców z Sielca, polegają jednak na prawdzie ? Inna sprawa to taka, że o takie wyjątkowe, wprost sztandarowe zabytki to powinno się dbać i ciągle, ciągle je pielęgnować, gdyż powinny być wizytówką, a nie balastem miasta.

Ten sam zagraniczny kapitał już w 1880 roku na terenach późniejszego Nowego Sielca, przy wijącej się już, ale klepiskowej uliczce Piekarskiej, uruchomił jeszcze młyn i piekarnię parową. Zabudowania z tych dwóch wymienionych obiektów, jednak już w okresie II Rzeczypospolitej Polski nie istniały. Przynajmniej takie informacje pozyskałem jakieś kilkadziesiąt lat temu od mojej mamy, Stefani Maszczyk, urodzonej na Katarzynie w 1904 roku. Zostały po prostu już wyburzone, po których jeszcze w latach 50. XX wieku pozostał ogromny pusty klepiskowy i częściowo też porosły trawą teren, odgradzony od osiedla mieszkaniowego z Katarzyny wysokim z kamienia wapiennego murem. A pomiędzy nim i zabudowaniami osiedla katarzyńskiego ciągnęła się już wtedy kopalniana wymieniona powyżej bocznica kolejowa.

A w dwa lata później, bowiem w 1882 roku opodal leniwie toczącej swe wody rzeki Czarnej Przemysy powstanie jeszcze olbrzymi reprezentacyjny kompleks Gwarectwa „Hrabia Renard” w postaci browaru i fabryczki sztucznego lodu (1904 rok) oraz naprzeciw reprezentacyjnej bramy browarnej też przy uliczce Browarnej zostanie wybudowany niezwykle uroczy i podziwiany przez kolejne pokolenia mieszkańców z Sosnowca przecudowny pod względem wystroju architektonicznego dwuobiektowy kompleks budowlany pijalni piwa. Te dwie budowlane perełki zostaną później zamienione na kościółek rzymsko katolicki i plebanię, i przetrwają jako nieliczne z Nowego Sielca aż do obecnych jeszcze dni **3/**. Oczywiście nie w takim już idealnym jak dawniej technicznym stanie. Bowiem na przestrzeni tych wielu

lat szczególnie ucierpiała niezwykle kiedyś piękna i nigdzie poza tymi zabudowaniami w Sosnowcu niespotykana, stolarka drewniana, podobnie jak i wkomponowane w te budowle przeróżnego rodzaju elementy metalowe.

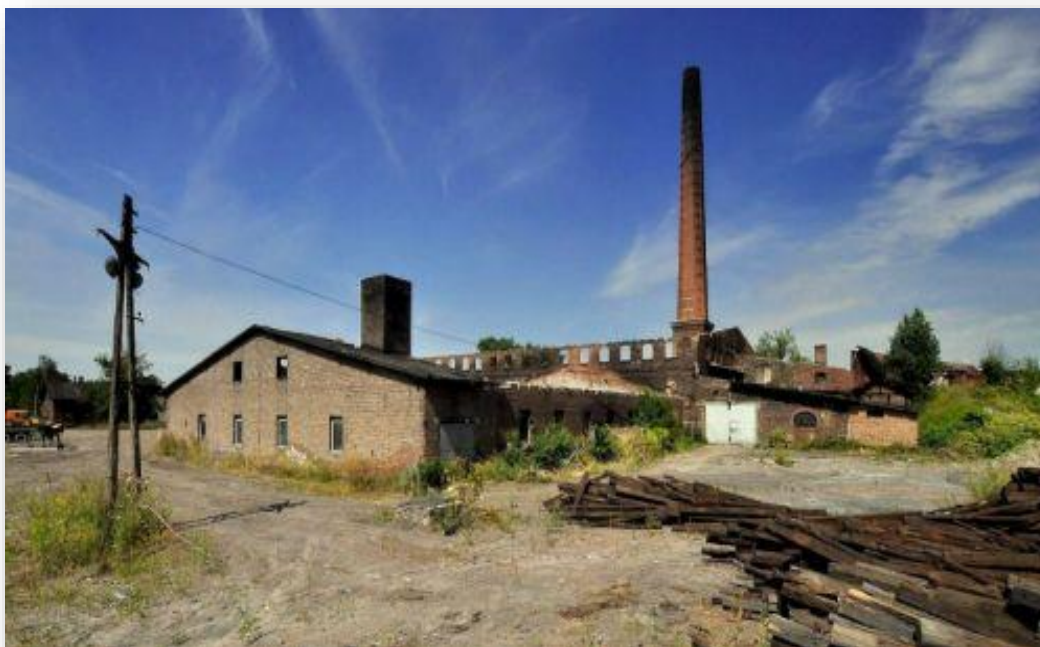


Zdjęcie z 1981 roku. Dawna pijalnia piwa przy ulicy Browarnej. Utrwalona od strony Placu Tadeusza Kościuszki. Później kościółek rzymsko – katolicki. A obecnie siedziba siostr zakonnych.



Zdjęcie z 2015 roku. Dawna pijalnia piwa, utrwalona od strony uliczki Skautów. Obecnie plebania kościoła rzymsko – Katolickiego pw. Niepokalanego Poczęcia NMP.

Ten sam kapitał funkcjonujący już od 1884 roku pod szyldem Gwarectwa „Hrabia Renard”, zbuduje jeszcze na Dębowej Górze jednak już w 1900 roku olbrzymią cegielnię parową a w 1902 roku wapiennik.



Źródło: Fotopolska.eu

Na zdjęciu na Dębowej Górze widoczne są już tylko ruiny tej cegielni, działającej według autora tego zdjęcia ponoć od roku 1872 (wg cytowanej publikacji „Sosnowiec” autorstwa pana prof. Henryka Rehowicza cegielnia funkcjonowała dopiero od 1884 roku - patrz poniższe przypisy i publikacje; gdzie więc tkwi błąd o dacie jej uruchomienia?). Cegielnia wg autora tego zdjęcia uległa „zniszczeniu w wyniku pożaru, który wybuchł w piątkową noc 29 marca 2013 roku. Większość obiektów użyteczności publicznej i sakralnych (w tym miejscowa katedra), pałaców oraz budynków mieszkalnych w Sosnowcu powstała z cegły wyprodukowanej w tym zakładzie”. Koniec cytatu autorstwa pana Arkadiusza K (Arro).

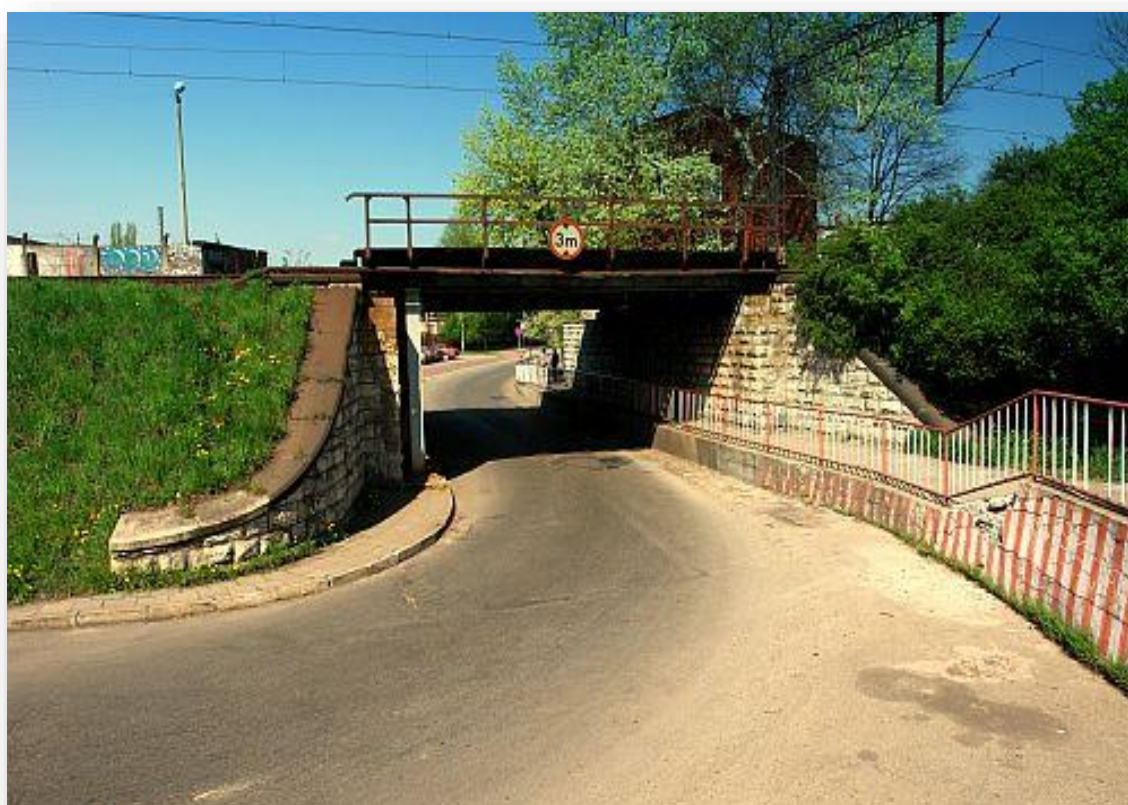
Natomiast w samym tętniącym sercu Sielca, na terenie dawnego zamkniętego dla obcych terenu zwanego „**Renard**” powstanie jeszcze olbrzymie gospodarstwo rolno – hodowlane. Natomiast na terenach renardowskich pól, ciągnących się od Sielca i Katarzyny aż niemal do terenów Klimontowa, będą się jeszcze rozciągały ogromne połacie uprawnych i hodowlanych pól. A opodal obecnej pnącej się pod górkę uliczki Kukułek będzie jeszcze funkcjonował ogromny wijący się kamieniołom wapienny i o wyjątkowo dużej kubaturze stojące w jego pobliżu renardowskie stodoły dworskie. Wymienione renardowskie gospodarstwo rolne i rozległe uprawne pola, podobnie jak i kamieniołom oraz stodoły dworskie przetrwają jeszcze po 1945 roku. Zarządcą tych ogromnych dworskich posiadłości, przynajmniej w okresie okupacji niemieckiej był pan Wolny (imię?), który jednak nie mieszkał na terenie „Renarda” ale w swoim domku postawionym od strony Klimontowa na samym prawie końcu wijącej się całej czas od Sielca pod górkę uliczki Kukułek. Niektóre z tych dworskich zabudowań będą jeszcze widoczne na pekińskim firmamencie w latach 60. XX wieku. Obecnie z tego ogromnego kompleksu hodowlano - uprawnego pozostał już tylko niezwykle urokliwy Zameczek Sielecki, który był przez pewne

okresy czasu również siedzibą dyrekcji z Kopalni „Hrabia Renard” , a po 1945 r. KWK „Sosnowiec” oraz zachowała się jeszcze stojąca obok tego Zameczku, ceglasta ozdobna wieżyczka, w której ponoć dawniej mieściły się urządzenia elektryczne **4/**. Bowiem z dawnego rozśpiewanego i pachnącego żywicą „Parku Renardowskiego” – jaki już doskonale poznałem z autopsji - pozostały już tylko nostalgiczne wspomnienia i zalane szpetnym asfaltem dawne niezwykle urokliwe wijące się żwirowe alejki parkowe. Ceglastej niezwykle urokliwej szkoły z terenu „Renarda” nie zaliczam już bowiem do zabytków, gdyż budynek otynkowany w ostatnich latach kolorową mazią już nie jest tak interesujący jak powinien prezentować się z tyluletnią tradycją taki obiekt **5/**.

* * * *

Największą hutą żelaza jaka powstała na terenie Sosnowca była niewątpliwie Huta „Katarzyna”. Zaczęła powstawać w latach 1881 – 1883, na położonych na tych terenach ugorach, które były już jednak wcześniej zakupione przez zapobiegliwych spadkobierców hrabiego Renarda. Właścicielem tej huty był niemiecki koncern z Górnego Śląska - „Vereinigte Königs - und Laurahütte”. Obecnie już ten obiekt hutniczy od kilkunastu lat praktycznie nie istnieje. Podobnie jak jego hutnicze zabudowania i wizytówka Sosnowca – jaką była niewątpliwie wzniesiona obok tej huty stożkowa tak zwana „Hałda Katarzyńska”

Drugą potężną hutę na tych terenach też zbudował przemysłowiec z niemieckiego jeszcze wtedy Górnego Śląska, a był nim pan Samuel Huldschinsky. Korzystając z okazji może jeszcze tylko wspomnę, że w okresie międzywojennym w kręgach urzędniczych białych kołnierzyków z tej huty krążyły przekazy, podawana „cichcem” z ust do ust, że pan Samuel nie był Niemcem tylko Żydem. Czy te plotkarskie przekazy polegały jednak na prawdzie ? To tego oczywiście nie wiem. Wymieniona huta powstała też na zakupionych parcelach od spadkobierców hrabiego Renarda i Christiana Georga von Kramsta. Obecnie ten zakład pracy już od kilkadziesiąt lat nie istnieje. Wyburzono więc nie tylko większość jego zabudowań przemysłowych ale i wzniesionych przez właścicieli tej huty obiektów mieszkalnych, jak i całą prawie okoliczną infrastrukturę. Właściwie to dawne zabytkowe zabudowania Nowej Pogoni jak i te z Placu Tadeusza Kościuszki, które były wznoszone od drugiej połowy XIX wieku bądź to z kiesy samego właściciela huty bądź przez zatrudnionych w tej hucie pracowników wyburzono już w latach 60 i 70 XX wieku. A inne, które ocalały od wyburzeń sypią się obecnie już niemiłosiernie. A to ponoć dlatego, gdyż obecni ich właściciele dysponują już tylko pustymi kieszeniami, pozbawionymi gotówki.





Na pierwszym zdjęciu widoczny wiadukt na pograniczu Placu Tadeusza Kościuszki i uliczki Nowopogońskiej. Z dawnych przepięknych zabudowań fabryki Huldchinsky'ego zachował się już tylko jeden budynek, dawnej siedziby Dyrekcji – ten po prawej stronie ukryty za drzewami i pomalowany kiczowatymi kolorami i tandetną farbą. Bowiem inne obiekty fabryczne wyburzono już na przestrzeni lat 1960 – 1970. Dawna, przy czym jedna z najpiękniejszych uliczek Sosnowca – ulica Nowopogońska – obecnie swym wyglądem absolutnie już w niczym nie przypomina tej sprzed lat. Na wiadukcie widoczne tory dawnej Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej (zdjęcia z 2007 r.)

Na teren huty, określanej później popularnie „Rurkownią Huldczyńskiego”, to zatrudnieni w niej pracownicy przez wiele, wiele jeszcze kolejnych lat od czasu jej tylko uruchomienia docierali jednak z mozolem. Dotyczyło to szczególnie jedenej strony. Musieli bowiem po drodze pokonać swoisty tor przeszkód. Bowiem aby się dostać na drugą stronę torów kolejowych do fabryki od strony obecnego Placu Tadeusza Kościuszki, to zmuszeni byli najpierw pokonywać o sporej wysokości wzniesienie, na szczycie, którego ciągnęły się jeszcze od 1859 roku tory Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Przy czym ten szlak był w sadzie podobnie jak na Starym Sosnowcu, przy obecnej ulicy J. Piłsudskiego, zawsze grząski i nasiąknięty wodą. Nie zapominajmy jednak o tym, że był to jednak główny i najkrótszy w tym okresie czasu szlak komunikacyjny renadowski jaki wiódł z Sielca poprzez rzekę Czarną Przemszą aż do wsi Pogoń. Bowiem widoczny tunel na jednym z prezentowanych wyżej zdjęć wybudowano dopiero po 1902 roku. O czym z nieukrywaną wprost euforią informuje poniższy z czasów carskich Kuryer Przemysłowo - Handlowy Sosnowca.

(---) Tunele.

Dowiadujemy się, że droga żelazna warsz.-wiedeńska ma urządzić w Sosnowcu trzy tunele, jeden na przejeździe przy fabryce Huldczyńskich, 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 Huldczyńskich 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.

Informacja z Kuryera Przemysłowo - Handlowego Sosnowca nr 36 z 1902 roku pozyskana od pana Pawła Ptak.

Ale i ten prezentowany na zdjęciu tunel, już nie jest obecnie taki sam jaki jeszcze był nawet podczas okupacji niemieckiej. Opisałem to zresztą w jednym z opublikowanych artykułów.

Z tym, że tereny zaliczane do obecnego Placu Tadeusza Kościuszki jeszcze w końcowych latach, gdy były pod panowaniem cara Rosji, to prezentowały się niezwykle prymitywnie. Pełne były bowiem jeszcze wtedy dzikich zarośli i butwiejących drzew, a wzdłuż rzeki Czarnej Przemszy, szczególnie od strony Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, ciągnęły się szerokim pasmem potworne bagniska oraz nadrzeczne topieliska. Tylko od strony torów kolejowych enklawa ta była już bardziej znacznie utwardzona. W związku z tym przez wiele, wiele kolejnych jeszcze lat zanim tą okolicę w końcu osuszono, to połączenie ziemi rozciągające się od wymienionej rzeki aż do głównej trasy kolejowej były zupełnie niezagospodarowane. A po prymitywnych szlakach komunikacyjnych po tej niezamieszkałej jeszcze wtedy okolicy przemieszczali się więc w zasadzie tylko handlarze poganiając batem konie ciągnące furmanki załadowane najczęściej po wysokie burty węglem oraz wiejskim towarem przeznaczonym na handel.

* * * *

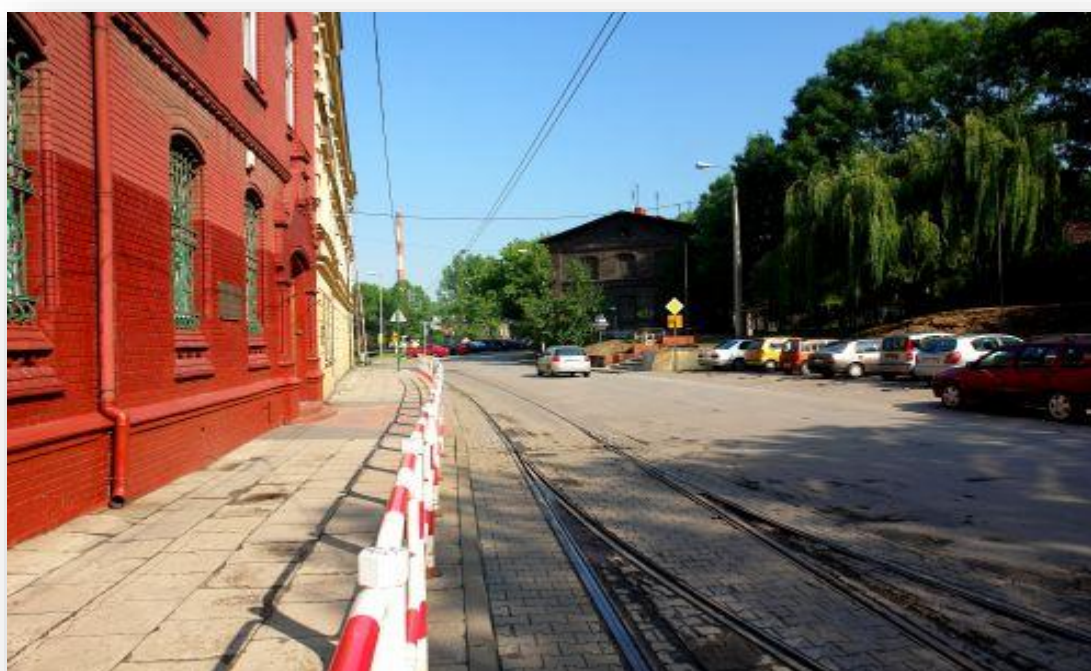
W roku 1882 na gruntach Dębowej Góry, też przemysłowiec niemiecki z Górnego Śląska, tym razem hrabia Gwidon Henckel von Donnersmarck założył walcownię żelaza – nazwaną Hutą Puszkin. Również i ten zakład pracy powstał na zakupionych gruntach od spadkobierców hrabiego Renarda. Zakład ten po wielu dziesiątkach lat modyfikacji rozwojowej, z dniem 1 kwietnia 2000 r. został przekształcony w spółkę prawa handlowego jako Zakłady Mechaniczne Urządzeń Wiertniczych Sp. z o.o.

Niezmiernie ciekawą firmą założoną w 1881 roku na Dębowej Górze, przez Adolfa Deischela była wytwórnia lin i drutu. To dzięki stalowym linom z tej fabryki na terenie samego tylko Sosnowca uruchomiono bowiem kilka kopalnianych szybów wydobywczych. Podobne jak w okresie II Rzeczypospolitej Polski wyciąg linowy na Kasprowy Wierch i Gubałówkę **6/**.

* * * *

Zaledwie kilkaset metrów dalej od dzisiejszej uliczki Fabrycznej (dawna uliczka Gampera) idąc spacerkiem w kierunku jednak północnym, w drugiej połowie XIX wieku niemieccy kapitaliści, za zgodą zaborcy Rosji carskiej, zbudowali 3 zakłady pracy. Fabryki powstały w niewielkiej od siebie, nawet wzrokowej odległości i z chwilą tylko osiągnięcia pełnych zdolności produkcyjnych zatrudniały już kilka tysięcy pracowników. Największą pod względem zatrudnienia była fabryka szwalni i przędzalni wełny Ernsta Schoena na Środulce, która powstała 1880 roku. Asumptem jej rozwoju była wyjątkowo tania siła robocza, gdyż w przemyśle włókienniczym zatrudniano wtedy masowo nie tylko kobiety ale i dzieci. Przy czym dniówka robocza wynosiła wówczas aż 12 godzin.

Z kolei jego rodzony brat, Franz Schoen już w 1879 roku założył w Sielcu przędzalnię wigoniową i produkcję waty. Obydwie fabryki już niebawem będą zatrudniały około 3.000 robotników, w tym też kobiety i dzieci. Dosłownie obok schoenowskiej fabryki włókienniczej na Środulce w 1883 roku powstanie też z niemieckim kapitałem, niewielka fabryczka chemiczna o nazwie „Gzichów”, a dosłownie naprzeciw niej, ale już po drugiej stronie torów Kolei Warszawsko - Wiedeńskiej, na terenach Konstantynowa, o czym już wspominałem w jednym poprzednich odcinków moich publikacji, już od 1880 roku będzie funkcjonowała fabryka niemieckiego kapitalisty określana popularnie jako „W. Fitzner i K. Gamper” (od 1897 – Towarzystwo Akcyjne Zakładów Kotlarskich i Mechanicznych W. Fitzner i K. Gamper).

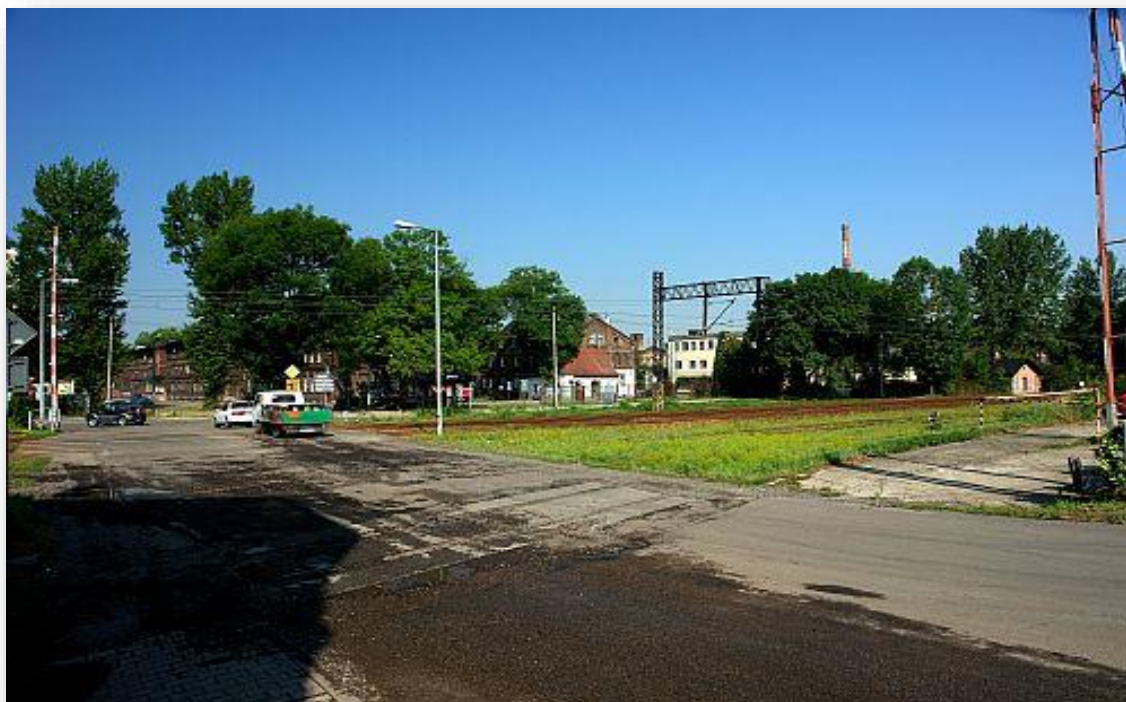


Zdjęcia z 2019 i 2007 roku. Konstąntynów. Po lewej stronie dawny budynek dyrekcji – urzędniczy W. W. Fitzner i K. Gamper.

Tereny na, których powstały dwa zakłady pracy, czyli Fabryczka chemiczna „Gzichów” i fabryka włókiennicza państwa Schoen w świadomości starszej już wiekowo miejscowej ludności określane były różnie. Na pewno jednak nie tak jak się tymi nazwami operuje współcześnie. Otóż po stronie zachodniej od Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, czyli od terenów „Wenecji”, a ściślej to od obecnej ul. Rybnej, aż niemal po samą pałacową siedzibę Schoenów ciągnęły się bowiem tereny popularnie i topograficznie określano jako „**Środulka**”, które od 1612 roku jako osada były związane administracyjnie z **Zagórzem** (Środulka od 1902 roku stanie się już jedną z enklaw administracyjnych miasta Sosnowca). W miarę upływu lat i ten teren też już podlegał jednak nieubłagalnej metamorfozie nazewniczej. Jakies kilkaset metrów dalej w kierunku północnym tereny na, których Schoenowie pobudowali osiedle mieszkaniowe wraz z bulwarami nadrzecznymi po wschodniej stronie rzeki Czarnej Przemszy i dalej jeszcze, to aleja ciągnąca się, aż do ulicy Będzińskiej wraz z urbanistyczno - przyrodniczym otoczeniem otrzyma wtedy potoczną nazwę jako „**Plac Schoena**”. Do „Placu Schoena” zaliczano też wtedy schoenowską fabrykę włókienniczą. Jednak już przypałacowy schoenowski park będzie popularnie określany jako „**Park Schoena**”. Natomiast kilkusetmetrowy teren ciągnący się już poza końcowymi murami otaczającymi pałace Schoenów od strony Będzina ale wzdłuż rzeki Czarnej Przemszy, aż do samej Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, otrzyma popularną nazwę „**Pod będziańską górką**”. Oczywiście, że te kiedyś majówkowo – wypoczynkowe tereny „Pod będziańską górką” obecnie już nie istnieją. Nawet dawna rzeka Czarna Przemsza na tym majówkowym terenie będąca jeszcze wówczas wprost bajecznie czysta krystalicznie niczym łąka i pełna też ryb, obecnie już jest tak zabrudzona ściekami i przeróżnymi beзуżytecznymi odpadami, że nie nadaje się już absolutnie na tereny wypoczynkowe.

* * * *

Króciutka wówczas ulica Chemiczna zapewne swą nazwę zawdzięcza fabryczce chemicznej „Gzichów”, i ciągnęła się wówczas dosłownie tylko do „Placu Schoena”. Natomiast już znacznie dalej w stronę Nowego Będzina wiała się już tylko nieprzejezdna piękna klepiskowo – żwirowa **Aleja Schoenowska**. Jak pamiętam, to na początku tej alei jeszcze po 1945 roku tuż, tuż przy „Placu Schoena” były wbite w ziemię słupki żelazne, które skutecznie blokowały dalszą jazdę pojazdów z ulicy Chemicznej w kierunku Nowego Będzina. Te popularne topograficzne i fabryczne, czy osiedlowe nazwy z czasem nabiorą takiego społecznego znaczenia, że starsze już wiekowo pokolenie mieszkańców z Sosnowca będzie je traktowało jako prawnie brzmiące i tylko tymi nazwami będzie się posługiwało przy określaniu tych terenów.



Zdjęcie z 2000 roku. Widok przejazdu i przejścia kolejowego przy „Placu Schoena” (w dali widoczne ceglaste zabudowania „Placu Schoena”). Natomiast po prawej stronie tuż, tuż za szlabanem fragment ul. Piotrkowskiej. A przed szlabanem widoczny początkowy stary jeszcze z XIX wieku szlak bocznicy kolejowej z fabryki „W. Fitzner i K. Gamper”. W dali po prawej stronie widoczny mały i pobielany, ze skośnym dachem budynek- to jeszcze z XIX wieku Domek Dróżnika – obecni już nie istnieje. Podobno został podpalony przez wandalów. A administracja kolejowa zamiast go jako zabytek odbudować, to go całkowicie usunęła z sosnowieckiego pejzażu.



Powyższe zdjęcie zostało utrwalone w 2004r.

Na pierwszym planie widoczna stara jeszcze z XIX wieku trasa bocznicy kolejowej jaka wiodła z fabryki Schoena aż do głównej trasy Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Widoczny na zdjęciu po lewej stronie Domek Dróżnika, to już obiekt współczesny. Po prawej stronie nowoczesne zabudowania dawnej fabryczki chemicznej „Gzichów”. Przynajmniej do późnych lat 50. XX wieku trasa bocznicy kolejowej fabryczki „Gzichów” wiodła ukośnym torem z południowego zachodu na północny wschód i łączyła się z bocznica schoenowską mniej więcej za widocznym stojącym na przystanku autobusem linii nr 154 (autobus w kolorze niebieskim).

Bocznica kolejowa fabryki „W. Fitzner i K. Gamper” swój pozorny krótki początek wiodła początkowo tylko z fabryki w kierunku Nowego Będzina. Jednak wagony zanim wyekspediowano na tory Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, to najpierw jeszcze wtaczano je na jedno, a później nawet na dwutorową bocznica tej fabryki. Bocznica była stosunkowo prosta, wymagała jednak współpracy z pobliskim „Domkiem dróżnika” i dróżnikami zakładowymi z tej fabryki, którzy kiedyś mieli swą siedzibę wraz z rodzinami w pobliskim stojącym tam jeszcze do dzisiaj ceglonym budynku.

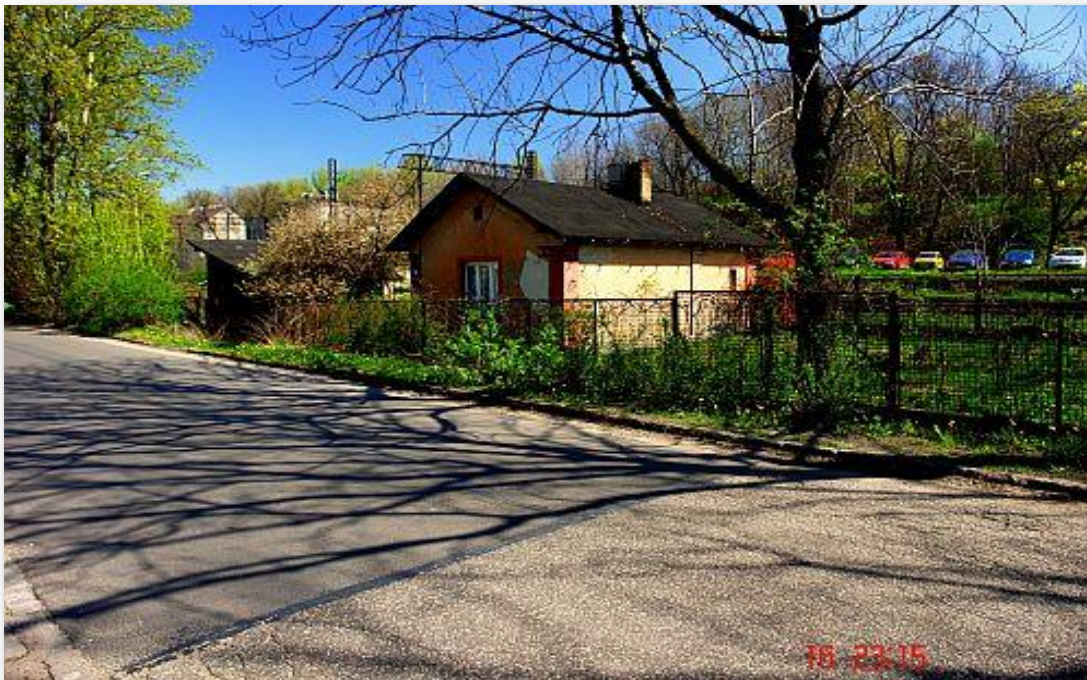


Zdjęcie z 2019 roku. Konstaktyńów. Dawna siedziba fabrycznych dróżników kolejowych z firmy „W. Fitzner” i „K. Gamper” .

Na uwagę zasługuje natomiast przejazd i przejście kolejowe przy „Placu Schoena” oraz dwie prywatne bocznicie kolejowe fabryki włókienniczej Schoena i fabryki „Gzichów” oraz ich współpraca z Domkiem Dróżnika. Domek Dróżnika jaki stoi obecnie tuż przy przejeździe kolejowym od strony południowej, to już jednak inwestycja, o ile mnie pamięć nie myli, ale sięgająca jeszcze lat 60. XX w.



Zdjęcie wykonano od strony południowo zachodniej (2004 r.). Na zdjęciu widoczny jeszcze z XIX wieku szlak prywatnej, schoenowskiej boczniczy kolejowej. Widoczny po prawej stronie Domek Dróżnika (pokryty białą falista blachą) to już element współczesny. W dali po lewej stronie fragmenty dawnej fabryki Schoena.



Stary zabytkowy jeszcze z XIX wieku Domek Dróżnika, stojący przy dawnej Alei Schoenowskiej. Dzisiaj już nie istnieje (zdjęcie z 2004r.)

Zabytkowy, pierwszy jeszcze Domek Dróżnika stał tu niemal zawsze, odkąd tylko w XIX w. powstał z prawdziwego zdarzenia przejazd i przejście kolejowe na trasie Kolej Warszawsko – Wiedeńska przy „Placu Schoena”. Całkiem jednak możliwe, że na przestrzeni następnych lat był już kilkakrotnie jednak modernizowany. Zamieszkiwany był całodobowo nie tylko przez samego dróżnika ale i jego rodzinę. Przy Domku Dróżnika – jak pamiętam – rozciągał się nasycony kolorami ogródek oraz stało też malutkie o skośnym dachu zabudowanie gospodarcze. Specyfiką tego malutkiego kolejowego Domku Dróżnika było to, że dróżnik obsługiwał nie tylko wyłącznie sam przejazd kolejowy przy „Placu Schoena” na głównej linii Kolejowej Warszawsko – Wiedeńskiej, ale koordynował też ekspedycję bocznic wagonowych z trzech zakładów pracy: z „W. Fitzner i K. Gamper” i z fabryki Schoena oraz z fabryki „Gzichów”.

Autor sięgając pamięcią w daleką przeszłość przypomina jednak sobie, że już w okresie okupacji niemieckiej z tej malutkiej kolejowej budowli dróżnik czuwał nie tylko nad przepustowością pędzących niczym wicher pociągów po głównej linii Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej, ale koordynował też wtaczanie wagonów na prywatne bocznic oraz dbał również o bezpieczeństwo pieszych, którzy przejeżdżali pojazdami lub przekraczali pieszo wymieniony przejazd i przejście przy „Placu Schoena”. A ruch pieszych spieszących do pracy do pobliskich fabryk z każdym rokiem był coraz to większy i większy..... Szczególne jednak jego masowe nasilenie przypadało na pory tak zwanych roboczych zmian dniówkowych. W miarę budowy ulic, szczególnie: uliczki Rybnej (ruch w kierunku Pogoni), uliczki Staszica (ruch w kierunku Konstantynowa, Katarzyny i Sielca) i dzisiejszej uliczki Piotrkowskiej (ruch w kierunku Nowego Będzina) oraz uliczki Okrzei (ruch w kierunku Środuli) oraz przemieszczanie się pieszych i pojazdów, nie licząc dużej częstotliwości pędzących pociągów po linii Kolejowej Warszawsko – Wiedeńskiej, przepustowość na tym malutkim skrawku ziemi była więc zawsze wyjątkowo duża. W tej sytuacji dyrekcja sosnowieckiej kolei na stanowisko dróżnika wybierała tylko takie osoby, które posiadały odpowiednie predyspozycje do świadczenia pracy w tak trudnych warunkach. Z tego co słyszałem od mojego wujka, Wacława Maszczyka, z kolejarzkiej tak jak i on

rodziny, to kandydat na dróżnik zanim zasiadł w swej kolejarski budowli przy „Placu Schoena”, to uprzednio dobierany był w drodze selekcji konkursowej.

Szlaban od strony „Placu Schoena” przynajmniej jeszcze w okresie okupacji niemieckiej dróżnik wprawiał w ruch ręcznie, kręcącą korbą. Natomiast od strony Konstantynowa szlaban obsługiwał też ręcznie, ale już z kolei inny dróżnik, który miał swą siedzibę ponoć w ceglasmym zakładowym budynku firmy W. Fitzner i K. Gamper. Ten ceglasmty budynek, w którym mieszkali zakładowi dróżnicy jeszcze tam stał w 2020 roku i prezentowany jest na zdjęciu przez autora w tym artykule, tylko powyżej. Po 1945 roku (rok ?) te same szlabany, uruchamiano już tylko mechanicznie z jednego miejsca. Sięgając jednak pamięcią w jakże odległe już lata, bowiem gdy jeszcze autor do „Placu Schoena” docierał na bosakach. A bywałem tam przecież już wtedy setki, setki razy. To nigdy wtedy nie widziałem jak transportowano wagony do fabryki Schoena. Możliwe, że już wówczas ogromnie zafascynował mnie tylko malutki, fikuśny, buchający parą parowozik i niespotykana już dzisiaj ceremonia związana z wtaczaniem wagonów na bocznice kolejową do fabryczki „Gzichów”.

Ten niczym w teatrzyku spektakl i biorący w nim udział kolejowi „artyści” wprost mnie zauraczał. Zawsze bowiem przy pierwszym toczącym się z fabryczki po szynach wagonie w kierunku głównej boczniczy kolejowej maszerował w charakterystycznym kolejarskim mundurze mężczyzna. Nigdy kobieta, jak to bywa w wielu podobnych sytuacjach współcześnie. Przy wtórze gwizdka trzymanego w ustach, w ręce jeszcze dzierżył czerwoną chorągiewkę, którą wykonywał nieznanne mi znaki. Niekiedy prawdopodobnie dla fantazji. Nagle wskakiwał na stopień ostatniego wagonu, ale tylko na króciutką ulotną chwilę, i wtedy bacznie wpatrywał się cały czas w dróżnika stojącego przed Domkiem Dróżnika Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Ten z kolei, przy wtórze charakterystycznego dzwonka szlabanowego, pośpiesznie wówczas opuszczał szlaban na przejeździe kolejowym. Jeden od strony „Placu Schoena”, a ten drugi od strony Konstantynowa i Środuli.

W tym samym niemal czasie końcowy północny wtedy fragment ulicy Chemicznej był już całkowicie zablokowany. Bowiem po dwóch stronach gdzichowskiej boczniczy, która jeszcze wówczas wiła się z fabryczki ukośnie poprzez uliczkę Chemiczną pokrytą „kocimi łbami” aż do boczniczy schoenowkiej, aby nie dopuścić do wypadku, stali już skupieni dwaj kolejarze. Jeden od strony ulicy Rybnej, a drugi od strony Alei Schoenowskiej. Każdy z nich w swej dłoni trzymał tylko czerwoną chorągiewkę. Nie posiadali jednak gwizdków. Bacznie tylko czuwali nad bezpieczeństwem przechodniów śpieszących po wąskiej uliczce Chemicznej oraz w razie konieczności zatrzymywali też poruszające się po jezdni pojazdy. Najczęściej w tamtych odległych już latach pojazdami były w zasadzie tylko furmanki, platformy, beczkowsy, lub powozy konne.

Jak pamiętam to, Fabryczka „Gzichów” dysponowała wówczas niewielką ilością taboru kolejowego. Załedwie dwoma, lub trzema wagonami (możliwe, że były wynajmowane) i jak już wspominałem malutkim, niezwykle jednak urokliwym buchającym parą parowozem, którego rodowód sięgał jeszcze zaborów Rosji carskiej z początków lat XX wieku. Niestety, ale podobno został zełomowany w latach 60. lub 70. XX wieku. Gdy wypychający wagony i buchający parą oraz niemiłosiernie sapiący parowozik mozolnie już w końcu dotarł do głównej ale wspólnej boczniczy z fabryką Schoena, która była wtedy usytuowana za ulicznym parkanem, równolegle do linii Kolejowej Warszawsko – Wiedeńskiej, to wówczas ta cała, niby teatralna ceremonia, z jednoczesnym podnoszeniem szlabanów i kolejarskich gwizdków oraz sygnałów wykonywanych chorągiewkami, jednak już się kończyła. Po prostu kurtyna teatralna opadała Ten dziecięcy kolorowy teatralny świat, konnych furmanek, platform, beczkowsów i powozów oraz sapiących parą i dymiących bajkowych parowozów, świat kolejarskich gwizdków i łopoczących chorągiewek jednak już nie istnieje. Tak jak nie doświadczysz już Drogi Internauto punktualnie pędzących pociągów po trasie Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. To wszystko, to jakże już daleka, a nawet dla wielu obecnych mieszkańców z Sosnowca bardzo, bardzo już odległa przeszłość. Możliwe, że nawet przekoloryzowana wrażeniami i doznaniem mych dziecięcych jeszcze wtedy oczu.....



Zdjęcie z 2004 roku. Teren dawnej fabryczki „Gzichów”. Lokomotywka spalinowa z tej fabryczki. Parowozik zabytkowy, pochodzący jeszcze z czasów zaborów Rosji carskiej, jak to bowiem najczęściej w naszej polskiej mentalności bywa już dawno temu ześlomowano.

Po 1950 roku, gdy jako młodzieniec kilkakrotnie w trakcie jednego tylko tygodnia pokonywałem znaną mi już od dzieciństwa tą samą trasę, tym razem jednak do Hali Sportowej „Włóknierz” (dawna prywatna schoenowska ujeżdżalnia koni), która się mieściła w obrębie „Placu Schoena”, to bocznice fabryczki „Gzichów” obsługiwała już tylko lokomotywka spalinowa. I już na zakończenie tej niczym bajkowej opowieści. Od widocznej na jednym z powyższych zdjęć współczesnego już Domku Dróżnika, obudowanego białą blachą falistą, to przynajmniej do późnych lat 50. XX wieku, aż do przejścia kolejowego tylko dla pieszych, które mieściło się przy końcowym budynku od strony „Wenecji”, trasa Kolejowa Warszawsko – Wiedeńska, podobnie jak prywatne bocznice „Gzichów – Schoenowie” były ze względów bezpieczeństwa publicznego odgradzone od ul. Chemicznej wysokim parkanem. Parkanem „ozdobnym”, z podkładów kolejowych, jakie zafundowała nam jeszcze Rosja carska. Tylko w pobliżu „Placu Schoena” w ciągnącym się nieprzerwanie parkanie utworzono dwie stosowne bramowe - przerwy na omawiane dwie bocznice kolejowe: dla fabryki Schoenów i malutkiej fabryczki „Gzichów” **10/**

* * * *

W tym samym niemal czasie co Schoenowie, jednak na tereny wsi Pogoń przybył też niemiecki potentat – Heinrich Dietel. Już w 1878 roku uruchomił przędzalnię wełny chesankowej. W fabryce tej już w 1904 roku znalazło zatrudnienie około 2.000 osób. Tak jak w przypadku państwa Schoen zatrudnionymi w jego fabryce były głównie kobiety i dzieci. Również i w jego fabryce długość dniówki wynosiła wtedy aż 12 godzin. Już niebawem Sosnowiec w Królestwie Polskim stanie się więc jednym z wiodących ośrodków z dziedziny włókiennictwa. Ponieważ tematyce państwa Dietel i powiązaniymi z tą rodziną państwu Lamprechtów poświęciłem co najmniej już kilka artykułów więc tej tematyki nie będę obecnie poszerzał **11/**



Na górnym zdjęciu ostatni tor biegnący tuż, tuż przy okalającym fabrykę Dietla murze - to dawny jeszcze fragment prywatnej bocznicy właścicieli tej fabryki. Natomiast na zdjęciu drugim w kolejności - ulica Stefana Żeromskiego i dawne z IX w. dietłowskie zabudowania fabryczne. Obecnie pobazgrane i zamalowane kiczowatą farbą, kiedyś ozdabiały je piękne i ozdobne cegły – ocalały tylko pojedyncze bryły architektoniczne. Ulice St. Żeromskiego i Nowopogońska nawet w dawnych podręcznikach do geografii przedstawiane były jako jedne z najpiękniejszych ulic w Polsce – tak zwanych ulic fabrycznych, ciągnących się i wijących niczym strome wąwozy z piękną ceglastą zabudową i okalającymi zabudowania oraz park ozdobnymi parkanami

Wraz z rozwojem kopalnictwa i przemysłu na terenach sosnowieckich wsi, przysiołków i osad, a szczególnie po powstaniu miasta Sosnowca zaczęły więc nagle, niczym grzyby po obfitym deszczu powstawać, hotele, banki, sklepy, targowiska i cały, cały szereg innych jeszcze dóbr związanych z mieszkańcami i administracją tego położonego obok granicy pruskiej miasta.

W roku 1894 Gwarectwo „Hrabia Renard” stawia na Katarzynie wielopiętrowy **Hotel „Sielce”**. Budynek ten (ul. Staszica nr 8) przez wiele powojennych lat (po 1945 r.) był niestety ale jednak dowolnie przez administratora przerabiany. A stojące na jego zapleczu zabytkowe, niezwykle zresztą urokliwe ciągi komórek wtopionych w mur z kamienia wapiennego, podobnie jak i niezwykła uroczą ze względu na swą historię i pod względem architektonicznym stojąca stróżówka oraz murki z kamienia wapiennego prezentowały się jeszcze dwa lata temu, tak jakby miały być przeznaczone już do wyburzenia. A przecież były to zabudowania nigdzie dotąd ani też obecnie nie spotykane. Po ostatnim tam jednak pobycie, to odnoszę wrażenie, że spotykani tam przeze mnie mieszkańcy z tych precudownych architektonicznych budynków, nawet sobie nie zdają sprawy w jakich im przyszło cacuszkach historycznych zamieszkać ? Inna sprawa to ta, że administracja tych zabudowań powinna wewnątrz izbowe w tych zabytkowych budynkach dostosować do takich standardowych, luksusowych pomieszczeń, jakie są już od wielu, wielu lat powszechnie stosowane w państwach Zachodniej Europy.

* * * *

Wyjątkowym wydarzeniem w dziejach tych przygranicznych terenów była jednak decyzja samego cara Rosji o utworzeniu w 1902 roku z istniejących na tych terenach osad: Kuźnicy, Starego Sosnowca, Sielca, Środulki, Ostrej Górki, Pogoni i Radochy - **miasta Sosnowca**. Decyzja ta została jak zwykle podjęta przez cara w megalomańskim jednak stylu i ponoć zaczynała się wówczas od takich oto słów:

- My, z Bożej łaski Mikołaj Drugi, Cesarz i Samowładca Wszechrosyi, Król Polski, Wielki Książę Finlandzki ogłaszamy wszystkim wiernym poddanym o nadaniu z dniem 10 czerwca 1902 roku tutajszym terenom prawa miasta

W roku 1902 zostaje oddany do użytku w centrum Sosnowca przy obecnej ulicy 3 Maja - **Hotel „Victoria”**. Na przestrzeni kolejnych lat jednak o dziwo ciągle jest przebudowywany. A w latach 60. – 70. XX wieku definitywnie uległ już wyburzeniu. Do dzisiejszych lat zachował się jednak jeszcze drugi hotel, który został też wybudowany w 1902 roku, a był nim **Hotel „Warszawski”**. No cóż lata nieubłaganie mijają. Więc w rzeczywistości to budynek tego dawnego hotelu kojarzy się dzisiaj wielu przechodniom, szczególnie przyjezdnym, raczej z kamienicą, a nie z dostojnym, ekskluzywnym gościnnym kiedyś hotelem.

W tym samym niemal czasie, zaczęto też wytyczać klepiskowe drogi, a przy nich bardziej majątni przybysze zaczęli więc pośpiesznie stawiać przeróżnej wielkości i o różniącej się w szacie architektonicznej przeróżne zabudowania. Zabytkowa zabudowa i ciągi uliczne Sosnowca, stawały się więc niemal z każdym rokiem coraz to bardziej i bardziej niezwykle urokliwe i romantyczne. Do dzisiaj zresztą w wielu miastach naszej Ojczyzny, szczególnie wywodzących się z zaborów rosyjskich jak austriackich, można spotkać jeszcze taką samą lub bardzo podobną urokliwą zabudowę oraz wąskie uliczki po których bezkolizyjnie kursują też nie tylko same tramwaje **12!**. To do tych właśnie miast i miasteczek „wałą” więc obecnie tłumnie wczasowicze i turyści, a telewizja polska i inne jeszcze środki

przekazu zachęcają niemal codziennie turystów, do odwiedzania tych ośrodków pełnych zabytkowych urbanistycznych perełek.

Pierwsze demolki na terenie Sosnowca nastąpiły już w latach 40. XX wieku, gdy na dobre III Rzesza Niemiecka w popłochu opuściła te strony. A władzę w mieście przejęły osoby o preferencjach prokomunistycznych, ściśle zresztą współpracujące z decydentami radzieckimi i z Armią Czerwoną. Więcej niezwykle ciekawych szczegółów na temat przejścia władzy w mieście po 17 stycznia 1945 roku przez osoby z inklinacjami prokomunistycznymi przekazał profesor Henryk Rechowicz w swojej niezwykle interesującej publikacji książkowej, do której osoby zainteresowane tą tematyką odsyłam **13/**.

Unicestwiano już wtedy, a szczególnie w latach następnych, prawie doszczętnie wszystkie wnętrza dawnych pałaców: - dietlowski Pałac Kawalera i Schoenów na Środulce - oraz niezwykle też ozdobne parki dawnych fabrykantów („Park Schoena” i „Park Dietlowski”) jak również „Park Renardowski” (obecny Park Sielecki), który był dawniej w gestii Gwarectwa „Hrabia Renard”. W kolejnych latach poddano też zadziwiającej przeróbce wnętrza funkcjonującej już od XIX wieku Szkoły Realnej na Pogoni. Szczególnie – jak to doskonale pamiętam z autopsji - ucierpiały na tym unikatowe zabudowania i różnego typu inne jeszcze elementy upiększające w podziemiach tego gmachu oraz niezwykle urokliwa i wiele też mówiąca kolejnym pokoleniom Polaków o przeszłości tej placówki dydaktycznej - aula szkolna. W auli szkolnej na umieszczonym bowiem ogromnym sufitowych plafonie jakiś powojenny „artysta” zamalował więc nawet pochodzący jeszcze z XIX wieku wizerunek rozmodlonego Anioła niosącego w swych dłoniach krzyż prawosławny, a w jego miejsce „wstawił” też Anioła ale wznoszącego ku niebiosom w swych dłoniach już krzyż rzymsko – katolicki. Jakimś cudem na bocznych ścianach tej samej auli szkolnej, pozniwały też jeszcze dawne z carskim wizerunkiem malowidła a na ich miejscach pojawiły się inne. Bardziej o charakterze propolskim..... Warto więc w trakcie zwiedzania tych pomieszczeń zabrać też ze sobą dawny jeszcze lizusowski album pamiątkowy, dosłownie taki sam jaki Heinrich Dietel ofiarował przybyłym oficjelom moskiewskim w dniu uroczystego oddania do użytku Szkoły Realnej, aby się samemu naocznie przekonać jakie w tym budynku na przestrzeni tych minionych lat zostały tam dokonane zmiany wizerunkowe w tych pomieszczeniach.

A w urokliwym z XIX jeszcze wieku Parku Szkolnym – Szkoły Realnej, jedynym takim przyrodniczym białym krukem jaki istniał na terenach Zagłębia Dąbrowskiego, okalającym ten budynek od strony zabytkowych powozowni dietlowskich, co do pnia wycięto wszystkie sprowadzane tu okazałe drzewa i krzewy. Również wymienioną zabytkową powozownię pochodzącą bowiem jeszcze z XIX wieku, dobry los nie ominął, lecz też pozostawił w niej też swe prostackie niszczyielskie piętno. Natomiast pusty już wtedy teren dawnego Parku Szkolnego zalano szpetnym asfaltem, gdyż miały tam ponoć być ulokowane boiska do siatkówki, piłki ręcznej i koszykówki. Ale jak to u nas czasami jednak bywa, to Liceum „Staszica” w międzyczasie nagle przeniesiono do innego już budynku. Ale szpetny asfalt niestety ale tam pozostał **14/**.

Najmniej zniszczeń dokonano w dawnym pałacu państwa Dietel oraz w dawnym sieleckim pałacu państwa Schoen przy ulicy 1 Maja. A pałace sosnowieckie demolowano wówczas tylko ponoć dlatego, gdyż nie były polskie, tylko przybyłych na te tereny kapitalistów. Do tego jeszcze byli to przybysze pochodzenia niemieckiego. Taka przynajmniej maniakałna wersja przekazów przez dziesiątki lat jeszcze wówczas krążyła wśród intelektualnych elit z tego miasta jak również wśród moich znajomych, kolegów i przyjaciół z Sosnowca.

W zasadzie to kolejne, tym razem to już masowe wyburzenia nastąpiły w latach 60 i 70. XX w. Na przestrzeni tylko tych lat wyburzono wtedy na terenie Sosnowca nie tylko wiele precudownych zabudowań jakie powstały i ozdabiały centrum tego miasta, ale zrównano nawet wtedy z ziemią niektóre zabytkowe dzielnice tego miasta. Nota bene z bogatą zresztą przeszłością historii. Może więc tylko dla przykładu podam, że unicestwiono wtedy wznoszoną przez dziesiątki lat przez Gwarectwo „Hrabia Renard” całą dzielnicę Nowy Sielec **15/**. Co jednak powinno budzić w tym wszystkim nasze niezmiernie

zdziwienie ? Ano to, że nie oszczędzono nawet wtedy od wyburzeń zabytkowej dzielnicy Środuli, gdzie podczas okupacji niemieckiej mieściło się przecież żydowskie Getto.

Zlikwidowano też wtedy w centrum samego miasta zabytkowe kolejarskie ceglaste budynki mieszkalne jakie się ciągnęły po dwóch stronach ulicy 3 Maja i cały, cały jeszcze kompleks innych jeszcze budynków jakie po 1945 roku ozdabiały tę ulicę. Padły więc wtedy pod kilofem roboczym szczególnie te zabytkowe budowle, które ciągnęły się głównie wzdłuż ulicy 3 Maja, ale od strony Dworca Kolejowego. W imiejsce wyburzonych zabudowań wstawiono blaszaki oraz kilkupiętrowe „punktowce” z tak zwanej wielkiej płyty, nie licujące architektonicznie z pozostałymi zabytkowymi zabudowaniami.

Zburzono też wówczas pierwszą w historii tego miasta niezwykle ciekawie i oryginalnie zaprojektowaną i wybudowaną stację benzynową, jaka przez dziesiątki lat stała przy ulicy 3 Maja, opodal Kolejowego Kościółka. Pierwszą tego typu stację benzynową jaką wybudowano w dziejach tego miasta. Nie oszczędzono też od wyburzenia niezwykle precudownego parkanu ceglasto - metalowego jaki ogradzał Kościółek Kolejowy. Parkanu tak pięknego, że nawet utrwalił go na kilku zdjęciach czarno - białych fotografowie niemieccy. Ich bogatą spuściznę fotograficzną, na której zarejestrowali w czasie okupacji niemieckiej setki zabytkowych obiektów z terenów Sosnowca opublikowało wydawnictwo Dikappa w postaci albumu, pt. SOSNOWIEC. FOTOARCHIWUM 1940 – 1943. Zdecydowana większość zarejestrowanych na tych zdjęciach obiektów, dzisiaj już zabytkowych, po prostu po 1945 roku też wyburzono.

Do współczesnych więc lat te wyburzone caczuszka zachowały się już tylko na dawnych pocztówkach i zdjęciach archiwalnych, które – o ironio losu – są obecnie bardzo często prezentowane na przeróżnych wystawach, organizowanych sezonowo przez instytucje kulturalne z mojego kiedyś rodzinnego miasta. Wiele niezwykle ciekawych zdjęć z przeszłości z dawnej zabudowy Sosnowca, a wyburzonych już niestety masowo w latach 60. – 70. XX w., można też jeszcze zobaczyć w wersji filmowej na internetowym portalu - You Tube. Jak wynika z dokonywanych tam wpisów internetowych, to te niezwykle filmy, cieszą się też stosunkowo dużą popularnością wśród Internautów.

No cóż ? Tylko mój ukochany rodzinny od drugiej połowy XIX wieku Sosnowiec jaki autor doskonale już zapamiętał jeszcze w latach dziecięcych i młodzieńczych, gdy tam jeszcze mieszkał i przemieszczał się po jego zaułkach, to już obecnie po prostu nie istnieje.....Wyparował w przestworza niczym ulotna kamfora.....

.....

Przypisy i publikacje:

1 – Sosnowiec, Zarys rozwoju miasta. Praca zbiorowa pod redakcją Henryka Rechowicza, wydawnictwo PWN, Warszawa – Kraków, 1977

2 – Więcej na ten temat w moim opublikowanym w maju 2022 roku artykule (na mojej tylko stronie internetowej) - SOSNOWIEC. ZAGMATWANE PRZEKAZY Z PRZESZŁOŚCI.

3 – Opisałem to z detalami i opublikowałem w co najmniej kilku artykułach.

4 – Znacznie więcej na te temat w moim artykule – GDY ŚPIEWAŁY NAM SKOWRONKI – oraz w kilku jeszcze innych artykułach opublikowanych na mojej stronie internetowej.

5 – Znacznie więcej informacji na temat zabudowy „Renarda” oraz „Parku Renardowskiego” (obecnie zwanego Parkiem Sieleckim) można pozyskać z co najmniej kilku opublikowanych już moich artykułów.

6 – Więcej informacji na ten temat w moim opublikowanym artykule - Z SOSNOWCA NA KASPROWY WIERCH I GUBAŁOWKĘ - oraz w kilku jeszcze innych artykułach.

7 - Więcej informacji można pozyskać z opublikowanych na mojej stronie internetowej z co najmniej kilku moich artykułów.

8 - Więcej informacji można pozyskać z opublikowanych na mojej stronie internetowej z co najmniej kilku moich artykułów. Szczególnie wiele ciekawych informacji jak i zdjęć pamiątkowych rodzinnych i dokumentów można pozyskać z publikacji – KOCIMI ŁBAMI ULICZKĄ NOWOPOGONSKĄ.

9 – Znacznie więcej na ten temat w moim opublikowanym artykule - BYŁ SOBIE „PLAC SCHOENA”.

10 - Znacznie więcej informacji można pozyskać z co najmniej kilkunastu już wcześniej opublikowanych artykułów na mojej stronie internetowej. Część bowiem moich artykułów administrator ze strony internetowej – www.wobiektywie2018.5v.pl – już zlikwidował. Z uwagi na przyznanie autorowi ograniczonej tylko ilości pikseli internetowych.

11 – Więcej więc na te tematy informacji można pozyskać z opublikowanych już moich artykułów i komentarzy jakie umieszczałem na portalu Facebook. W artykułach tych oraz w komentarzach na Facebook opublikowałem też co najmniej kilkadziesiąt zdjęć i dokumentów związanych z losami tej saksońskiej rodziny.

12 – Więcej o tej tematyce w kilkunastu moich opublikowanych, na mojej stronie internetowej artykułach oraz w poszerzonych w treści komentarzach jakie umieściłem na przestrzeni tylko ostatnich lat na portalu Facebook.

13 – Henryk Rechowicz, Sosnowiec. Zarys rozwoju miasta., wyd. PWN., Warszawa – Kraków, 1977, s. 147 – 153.

14 – Znacznie więcej informacji na temat Szkoły Realnej i wiele też unikatowych zdjęć z XIX wieku można pozyskać z mojego opublikowanego artykułu: - RENDEZ -VOUS Z KAŻDĄ WŁADZĄ.

15 – więcej na ten temat w co najmniej kilku moich opublikowanych już artykułach.

16 – Antoni Barciak i Andrzej T. Jankowski, SOSNOWIEC, OBRAZ MIASTA I JEGO DZIEJE, TOM III, sosnowiec 2010 r.

17- Antoni Barciak i Andrzej T. Jankowski, SOSNOWIEC, OBRAZ MIASTA I JEGO DZIEJE, TOM III, sosnowiec 2010 r.

18 – Wspomnienia rodzinne i własne.

Katowic, czerwiec 2022 rok

Janusz Maszczyk