

BIULETYN TOWARZYSTWA MIŁOŚNIKÓW ZIEMI WODZISŁAWSKIEJ

Herold Wodziszławski



NR 2 (64)
LIPIEC - GRUDZIEŃ 2020 R.

ISSN 2657-9111

wodzislawtmzw@wp.pl

 HeroldWodzislawski

TEMAT NUMERU:

DRUGIE POWSTANIE ŚLĄSKIE



PONADTO:

POST
SCRIPTUM
DO TRAGEDII
PSZOWSKIEJ
Z 1906 R.

SAMOLOT NAD
WODZISŁAWIEM
CZYLI HISTORIA
NIEMIECKIEJ
PROWOKACJI

PRZYCZYNKI
DO DZIEJÓW
KOLEI ŻELAZNYCH
W WODZISŁAWIU

KOMUNIKATY
I WIADOMOŚCI
TMZW

W drugim numerze Herolda Wodzisławskiego 2020 r. tematem wiodącym jest 100. rocznica II powstania śląskiego. Pięknie przygotowana przez **Piotra Sidora** okładka przedstawiająca GRH Piechota-Herr z Wodzisławia ukazuje nam jak dynamiczne działania podejmowała społeczność tej ziemi równe 100 lat temu. Ten wyjątkowy jubileusz przeżywamy niestety w cieniu pandemii koronawirusa, dlatego też w Wodzisławiu Śląskim poza symbolicznym przystrojeniem pomnika powstańców śląskich przez miasto, koncertem patriotycznym w kościele WNMP czy udekorowaniem przez TMZW Galerii Art. Wladislavia nie miały miejsca inne specjalne wydarzenia związane z II powstaniem śląskim. Niemniej jednak rocznicy tej poświęcony jest niniejszy numer Herolda Wodzisławskiego, a w nim dwa artykuły. Pierwszy z nich autorstwa **Krzysztofa Witosza** o opanowaniu Wodzisławia przez powstańców śląskich, drugi **Piotra Sidora** o Międzysojuszniczej Komisji Rządzącej i Plebiscytowej. Ponadto **Janusz Lubarczyk** przypomniał pszowską tragedię z 1906 r., a **Tomasz Muskus** napisał o prowokacji niemieckiej i powiązanej z nią wizytą polskich lotników nad Wodzisławiem. W numerze przeczytamy też drugą część artykułu o wodzisławskiej stacji kolejowej autorstwa **Kazimierza Mrocza**. Wśród bieżących komunikatów TMZW znajdziemy informację o nowych elementach małej architektury Wodzisławia - Ławce Wodzisławskiej i rzeźbie Utopka Zefflika. Galeria Art. Wladislavia ma również odnowiony szyld i witrynę wejściową. Nowy szyld zamienił wcześniejszy istniejący od 1992 r. W dobie pandemii koronawirusa Art. Wladislavia zmieniła również godziny otwarcia. Galerię można odwiedzać w czwartki od 11:00 do 13:00, piątki od 17:30 do 18:30 oraz pierwsze niedziele miesiąca od 11:00 do 12:00.

Wehikul Czasu

100 lat temu:

Wodzisław w Rybnickim. W niedzielę 14-go listopada jechali wczas rano dwaj ludzie z Pielgrzymowic do miasta. Widocznie zagadali się z sobą i nie zważali na otoczenie, bo przy przejeździe po-przez tór kolejowy na szosie do Jastrzębia, nadje-chał ranny pociąg od Jastrzębia i uderzył całą siłą w furmankę. Konie wyszły bez szwanku, nato-miast jeden z jadących poniósł śmierć na miejscu, drugi odniósł ciężkie okaleczenia. Odstawiony do miejskiego szpitala wodzisławskiego, nie odzyskał dotąd przytomności. Lekarze wątpią czy rannego zdołają otrzymać przy życiu. Prawdopodobnie mu-si to być przejazd bez szranki kolejowej, przy któ-rym pociągi sygnalizują swój przejazd dzwone-niem.



Wodzisław. W niedzielę przyszło do kłótni a od kłótni do bijatyki między robotnikiem Guzym z Kokoszyca a synem piekarza A. Szczęsnego. Podczas bójki uderzył Guzy Szczęsnego nożem w rękę, zadawa-jąc mu większą ranę, tak że musiał się udać do lekarza.

Gwałty niemieckie.

Wodzisław, (pow. rybnicki). Herbert Ties odgrażał się Polakom („Munition und Waffen haben wir genug“).

Krzysztof Witosz

Opanowanie Wodzisławia przez siły powstańcze w czasie II zrywu niepodległościowego w 1920 r.

20 sierpnia 1920 r. na terenie ówczesnego powiatu rybnickiego rozpoczął się drugi zryw powstańczy. Jednym z istotnych epizodów związanych z przebiegiem tych wydarzeń, było podjęcie próby opanowania miasta Wodzisławia przez oddziały powstańcze. Jednocześnie zdarzenia, które się wówczas rozegrały, jak w soczewce charakteryzowały specyfikę militarnych (walka formacji paramilitarnych), prawnych (obecność międzynarodowych sił rozjemczych na terenie plebiscytowym) i politycznych (rywalizacja polsko-niemiecka o przynależność terytorialną) uwarunkowań tego konfliktu, definiowanego w kategorii „małej wojny”.



Patriotyczny pochód w wigilię 3 maja 1920 r.
w Wodzisławiu Śląskim

W godzinach porannych 20 sierpnia 1920 r. pod Wodzisław podeszły stosunkowo niewielkie oddziały powstańcze dowodzone przez Józefa Michalskiego. Zgodnie z przeprowadzoną 10 czerwca 1920 r. reorganizacją struktur Polskiej Organizacji Wojskowej Górnego Śląska (POW GŚ.) obszar powiatu rybnickiego wchodził w skład VI – raciborsko-rybnickiego okręgu organizacyjnego. Jego komendantem był Józef Buła ze Smolnej. W zakresie jego kompetencji było planowanie działań na powierzonym terenie, nadzór nad wyszkoleniem bojowym podwładnych oraz werbunek i zaprzysiężenie nowych członków. Struktura

organizacyjna okręgu opierała się na organizacjach rejonowych, obejmujących siły zrzeszone w strukturach lokalnych, na czele których stali tzw. mężowie zaufania, którzy występowali jako zwierzchnicy tych ogniw. Ponadto komendantom rejonów podlegały po dwa oddziały szturmowe (znajdujące się w stałej gotowości), służące do zwalczania bojówek niemieckich.

Zgodnie z wytycznymi dowództwa POW GŚ. głównym celem akcji powstańczej miało być podjęcie walki z niemiecką policją bezpieczeństwa (*Sicherheitspolizei* - SiPo), rozbicie jej posterunków oraz rozbicie funkcjonariuszy, a także zmanifestowanie w terenie politycznej obecności strony polskiej (tworzenie na obszarach kontrolowanych własnego aparatu państwowego, jak i odpowiedzialnej za bezpieczeństwo Straży Obywatelskiej). Jednocześnie starano się unikać konfrontacji z wojskami koalicyjnymi przebywającymi na terenie plebiscytowym.

Powszechnie znienawidzona SiPo zwana potocznie „zycherką” liczyła ok. 5 tys. dobrze wyszkolonych oraz uzbrojonych funkcjonariuszy. Zorganizowana była według wzorców wojskowych i stanowiła podporę niemieckich rządów. Jednocześnie formacja ta była odpowiedzialna za narastający terror wobec ludności miejscowej utożsamiającej się z opcją propolską, którego apogeum nastąpiło w sierpniu 1920 r.

Gwarantem stabilności i spokoju na obszarze powiatu rybnickiego miało być ok. 350 żołnierzy wojsk sojuszników stacjonujących w Rybniku, którzy podlegali działającej w Opolu Międzysojuszniczej Komisji Rządzącej i Plebiscytowej. Byli to francuscy żołnierze z 91 brygady wchodzącej w skład 46 Dywizji, a także przetrzuceni, zapewne z Raciborza, włoscy żołnierze wydzieleni z jednego z batalionów 135 Pułku Piechoty. Siły te obejmowały jedną bądź dwie kompanie. Funkcja kontrolera powiatowego spoczywała w rękach włoskiego pułkownika Pesentiego, który odpowiadał za zapewnienie na podległym mu terenie bezpieczeństwa i jednocześnie w jego gestii było prawo wydawania zezwoleń na posiadanie broni.

Próba opanowania Wodzisławia przez stronę powstańczą stanowiła pewien wyjątek od powszechnie przyjętej w czasie II zrywu niepodległościowego zasady, iż wobec rozlokowania w miastach powiatowych oraz większych ośrodkach miejskich wojsk sojuszników (opierających się na jednostkach francuskich, włoskich i angielskich), ciężar działań został przeniesiony na tereny wiejskie. Jednocześnie siły powstańcze nie podjęły zajęcia „z marszu” Wodzisławia. Wynikało to być może z kilku powodów:

braku posiadania dokładnych informacji o przeciwniku i stopniu zaangażowania proniemiecko nastawionych mieszkańców miasta, konieczności podjęcia walki w terenie zurbanizowanym, czy posiadania niewystarczającej dla wszystkich ilości broni oraz amunicji.

W zastawej sytuacji, pełniący funkcję zastępcy burmistrza radny Pientka (był to miejscowy lekarz), wezwał na pomoc policjantów niemieckich z Rybnika, którzy przybyli do Wodzisławia w godzinach popołudniowych. Przedstawicielom wodzisławskiego magistratu zdominowanego przez opcję proniemiecką, a wyłonionego w listopadowych wyborach 1919 r. wydawało się, że podjęte działania zapobiegną próbie zajęcia przez powstańców miasta. Ponadto zwrócono się do kontrolera powiatowego z



Odnowiony w 2020 r. pomnik powstańców śląskich w Wodzisławiu z symboliczną datą II powstania śląskiego

prośbą o udzielenie pomocy wojskowej. (Wchodzący w skład sił sojuszniczych Włosi pomimo głoszonej neutralności w wielu wypadkach sprzyjali stronie niemieckiej). Podjęto również działania na rzecz powstania lokalnych proniemieckich sił paramilitarnych. Zapewne wykorzystano osoby sympatyzujące z Verband Heimattreuer Oberschlesier (Związek Wiernych Ojcowiznie Górnoślązaków), organizacji agitującej na rzecz pozostania terenów plebiscytowych w granicach państwa niemieckiego i zwalczającej polskie działania niepodległościowe. Członkowie niemieckiej Samoobrony wystawili posterunki na rogatkach miasta.

Powstańcy w nocy 21 sierpnia 1920 r. ok. godz. 3.20 rozpoczęli atak. Do gwałtownych walk doszło w rejonie cmentarza parafialnego zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie wodzisławskiego kościoła niedaleko rynku. Wobec wsparcia funkcjonariuszy SiPo przez cywilów szturm wstrzymano ok. godz. 6.00 na ranem. Wymiana ognia, w której użyto również granatów ręcznych, spowodowała niewielkie zniszczenia. Uszkodzony został kościół, budynek parafialny oraz kilka domów mieszkalnych. Powstańcy rozpoczęli blokadę miasta, wystawiając własne posterunki od strony południowej.

Stacjonowali nieopodal cmentarza żydowskiego, na Wilchwach oraz drodze prowadzącej do Jastrzębia. Na tzw. Wzgórzu Wisielców umieszczono stanowisko karabinu maszynowego, które zapewniało stronie powstańczej dobry wgląd na przedpole.

Od godzin porannych 21 sierpnia 1920 r. burmistrz Wodzisławia ponownie monitował o pomoc, tym razem zwracając się do przedstawicieli wojsk francuskich rozlokowanych w Rybniku. Po południu tego dnia do Wodzisławia przybyła samochodem grupa ok. 20 żołnierzy dowodzona przez młodego porucznika. Zaproponował on pośrednictwo w podjęciu pertraktacji między przedstawicielami rady miejskiej, a stroną powstańczą. Rozmowy te zostały podjęte i odbywały się w sztabie sił powstańczych zlokalizowanym na Wilchwach. Wobec odrzucenia przez stronę niemiecką zaproponowanych warunków związanych z oddaniem miasta w ręce polskie zostały one zakończone.

W związku z tym, Francuzi uznali, że ich misja została wypełniona i opuścili Wodzisław. Po ich wyjeździe ok. godz. 18.00 powstańcy podjęli drugi atak wyprowadzony od strony południowej, który zakończył się powodzeniem. Polska flaga została zawieszona na budynku ratusza. Kwatera powstańcza została umieszczona w hotelu „Kaiserhof”. Tam również przetrzymywano jeńców. Następnego dnia przejęto całe miasto obsadzając najważniejsze obiekty - budynek poczty, dworzec kolejowy i ratusz. Ulice były patrolowane przez uzbrojone patrole. Przeprowadzano również rewizje w poszukiwaniu broni.

Rankiem 24 sierpnia 1920 r. powstańcy zostali jednak zmuszeni do opuszczenia miasta. Wiązało



Bitwa o Wodzisław. Fragment spektaklu patriotycznego w 2018 r. GRH Piechota-Herr

się to z działalnością oddziałów włoskich, które miały powstrzymać dalsze rozprzestrzenianie się akcji powstańczej w kierunku Raciborza i Koźła. Do Wodzisławia został skierowany pododdział Włochów i pomimo napiętej sytuacji grożącej wymianą ognia na drodze negocjacji (stronę polską reprezentował dr Alojzy Pawelec), strona powstańcza po uprzednim oddaniu broni, wznosząc okrzyki na cześć Polski, wymaszerowała z miasta.

Pięć dni później zryw powstańczy ostatecznie wygasł, zaś zawarte porozumienie nie satysfakcjonowało de facto żadnej ze stron. Okazało się ono tylko chwilowym rozejmem. O wszystkim miał zadecydować plebiscyt.

Wybrana literatura:

J. Ludyga-Laskowski, *Zarys historii trzech powstań śląskich 1919-1920-1921*, pod red. A. Brożka, Warszawa – Wrocław 1973.

Pod red. S. Rosenbauma, *W obcym kraju ... Wojska sprzymierzone na Górnym Śląsku. 1920-1922*, Katowice 2011.

R. Kaczmarek, *Powstania śląskie 1919-1920-1921. Nieznana wojna polsko-niemiecka*, Kraków 2019.

P. Hojka, *Czas zmian. Wodzisław i ziemia wodzisławska pomiędzy Cesarstwem niemieckim a II Rzeczpospolitą*, Wodzisław Śląski 2018.

J. Przewłocki, *Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa na Górnym Śląsku w latach 1920-1922*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1970.

J. Wyglenda, *Plebiscyt i powstania śląskie*, Opole 1966.



"Ławka Wodzisławska" autorstwa rzeźbiarza Józefa Burszyka

Z inicjatywy członków TMZW powstała „Ławka Wodzisławska”. Jej autorem jest rzeźbiarz pochodzący z Belsznicy **Józef Burszyk**. Pan Józef od lat zajmuje się rzeźbą, a jego cenione prace stanowią wystrój wielu miejsc w kraju i zagranicą. W ostatnim czasie wykonał np. dwie rzeźby do wodzisławskiej stajenki Bożonarodzeniowej.

Ławka wodzisławska to pomysł, który narodził się w ubiegłym roku w gronie członków TMZW podczas jednego z zebrań. Członek TMZW **Darek Dyrzłag** zaproponował wówczas wykonanie "Ławki Wodzisławskiej", w jakiś sposób nawiązującej do naszego

miasta. Prezes TMZW **Piotr Hojka** podjął rozmowy z artystami współpracującymi z TMZW, co umożliwiło realizację tego niecodziennego pomysłu. Wykonania dzieła podjął się współpracujący z nami rzeźbiarz Józef Burszyk z Belsznicy. W początkach 2020 r. artysta przystąpił do pracy, czego efektem było stworzenie w kwietniu 2020 r. "Ławki Wodzisławskiej". Na niej znajduje się herb miasta oraz napis „Bądz”, co w zamysle artysty ma nawiązywać do bycia choć przez chwilę Wodzisławianinem, albo przebywania w naszym mieście.

„Wodzisławianinem...Bądz”, „Bądz... w Wodzisławiu”, „Związany z naszą ziemią Bądz” czy też po prostu „Bądz... wśród nas”, to słowa, które jak wiele innych każdy może dopasować sam siadając na niezwyklej wodzisławskiej ławce – mówił Józef Burszyk.

Długa na 160 cm ława, zdobi wodzisławską Galerię Art. Władisłavia i będzie okazyjnie wystawiana na zewnątrz podczas różnego rodzaju świąt i miejskich wydarzeń.

Piotr Sidor

Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa wobec drugiego powstania śląskiego

Pochylając się nad zagadnieniem drugiego powstania śląskiego, należy zwrócić uwagę na jego szczególny kontekst polityczny. Otóż, na mocy Traktatu Wersalskiego z 28 czerwca 1919 r. większa część Górnego Śląska znalazła się w obrębie obszaru plebiscytowego, na którym od lutego 1920 r. władzę sprawowała Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa. Cel, jaki postawiono przed Komisją zawierał się w trzech zasadniczych zadaniach. Po pierwsze, Komisja miała przeprowadzić na określonym obszarze głosowanie ludowe. Wiązało się to z szeregiem czynności przygotowawczych, takich jak zapewnienie porządku i bezpieczeństwa, organizacja administracji i sądów, podział obszaru na okręgi wyborcze. Drugim zadaniem, przed jakim stanęło to kolegialne ciało było zaproponowanie Radzie Najwyższej podziału obszaru plebiscytowego między Polskę i Niemcy. Jak wiemy, zadanie to okazało się niezwykle trudne i ostatecznie Komisja się z niego nie wywiązała. Ostatnim zadaniem Komisji Międzysojuszniczej było przekazanie odpowiednich terytoriów rządowi Polski i Niemiec. Podstawą funkcjonowania Komisji było założenie, iż w jej ręce przechodzi wszelka władza należąca dotychczas do rządu niemieckiego (z wyjątkiem ustawodawstwa i podatków). Na obszarze plebiscytowym Komisja zastąpiła nadrzędną władzę prowincjonalną oraz centralne organy rejencji (w tym kierownictwo nad administracją i policją). Komisji zapewniono więc władzę wykonawczą z ograniczonymi kompetencjami ustawodawczymi. Na obszarze plebiscytowym w dalszym ciągu obowiązywać miały ustawy rządu niemieckiego, jednak nabierały one mocy dopiero za aprobatą Komisji Międzysojuszniczej. Funkcję naczelnego organu spełniali trzej komisarze w osobach: gen. Henri Le Rond, przewodniczący (przedstawiciel Francji), płk Harold F. P. Percival (przedstawiciel Wielkiej Brytanii) oraz gen. Andreo de Marinis Stendardo di Ricigliano (przedstawiciel Włoch). Terenowa sieć administracji Komisji podporządkowana była kontrolerom powiatowym. Spośród nich jedenastu reprezentowało Francję, pięciu Wielką Brytanię i pięciu Włochy. Kontrolerzy odpowiadali za całość administracji na terenie powiatu, a podlegali bezpośrednio dyrektorowi Departamentu Spraw Wewnętrznych. W powiecie rybnickim funkcję kontrolera pełnił pułkownik Pesenti, a następnie podpułkownik Asinari di Bernezzo.



Generał Henri Le Rond

Ciekawym problemem jest stosunek Komisji Międzysojuszniczej do drugiego powstania śląskiego. Znamienny jest tu brak jednomyślności wśród komisarzy. Reprezentujący Wielką Brytanię pułkownik Percival wychodził z założenia, iż powstanie polskie było akcją z góry przygotowaną, dla której antypolskie demonstracje niemieckie były jedynie pretekstem. Natomiast generalicja francuska głosiła przekonanie o solidnym wojskowym wsparciu i wcześniejszym przygotowaniu akcji niemieckich, których celem miało być zbrojne opanowanie terenu plebiscytowego. Dowódcy francuscy słusznie wiązali sprawę intensywnych przygotowań niemieckich z sytuacją na froncie polsko – bolszewickim. Informacje o zwycięskiej kontrofensywie polskiej pod

Warszawą ostudziły jednak niemieckie zamiary wobec Górnego Śląska. W przekonaniu generałów francuskich powstanie polskie miało być obroną szykanowanej i atakowanej ludności polskiej.

Najprawdopodobniej drugie powstanie śląskie wybuchło za wiedzą i aprobatą propolsko nastawionej części Komisji Międzysojuszniczej. Wybuch powstania był dla Francuzów sytuacją wygodną, bo, choć był powodem znacznego chaosu, pozwalał skutecznie rozprawić się z niebezpiecznym elementem niemieckim.

Należy zauważyć, że Komisja Międzysojusznicza podejmowała wszelkie środki zmierzające do przywrócenia porządku publicznego. Pierwszą, zdecydowaną reakcją na zaistniałe wypadki było ogłoszenie stanu oblężenia w poszczególnych powiatach. W interesującym nas powiecie rybnickim stan

oblężenia został wprowadzony dekretem z dnia 22 sierpnia 1920 r. W myśl tego dekretu zapewnienie porządku i bezpieczeństwa publicznego powierzone zostało władzy wojskowej. Wprowadzenie stanu oblężenia przewidywało też ustanowienie nadzwyczajnego komisarza cywilnego (w porozumieniu z władzą wojskową) oraz trybunałów nadzwyczajnych. Czasowo zawieszono niektóre akty prawodawstwa niemieckiego oraz zastrzono przepisy prawa karnego. Stan oblężenia w powiecie rybnickim został zniesiony dekretem z dnia 11 września 1920 r. (z mocą od 13 września).

Z naciskiem podkreślano, iż obowiązkiem wojsk sojuszniczych jest reagowanie na wszelkie przypadki atakowania ludności cywilnej przez „uzbrojone bandy” oraz udzielanie pomocy w podobnych przypadkach urzędnikom i funkcjonariuszom Policji Bezpieczeństwa.



Siedziba Międzysojuszniczej Komisji Rządzącej i Plebiscytowej w Opolu

Zajmującą kwestią jest sprawa przekształcenia Policji Bezpieczeństwa (*Sicherheitspolizei*) w Policję Plebiscytową. Jak powszechnie wiadomo, był to główny postulat stawiany przez Polaków w momencie wybuchu drugiego powstania śląskiego. Sprawa ta była rozważana przez Komisję Międzysojuszną już od dłuższego czasu. W pierwszej połowie sierpnia czyniono intensywne przygotowania do powołania nowej formacji policyjnej, o czym świadczy rozmieszczenie w poszczególnych powiatach oficerów mających kontrolować Policję Plebiscytową oraz oddanie ich do dyspozycji Kontrolerom Powiatowym. Co ciekawe, w następnych dniach Policja Bezpieczeństwa otrzymywała wymierne wsparcie ze strony Komisji Międzysojuszniczej, a

po wybuchu drugiego powstania śląskiego Przewodniczący Komisji wydał zarządzenie nakazujące dozbrojenie policji, określając szczegółowe regulacje dotyczące ilości broni i amunicji, które miały być przekazywane przez oddziały wojsk sojuszniczych.

Ostatecznie, dekretem z dnia 24 sierpnia 1920 r. Komisja Międzysojusznicza rozwiązała Policję Bezpieczeństwa (*Sicherheitspolizei*). Dekret stwierdzał, iż „personel urodzony poza obrębem tegoż obszaru i nie zużytkowany w nowej policji oddany będzie do dyspozycji Rządu Niemieckiego.” Wszelki sprzęt i pomieszczenia należące do Sipo przejęła Komisja Międzysojusznicza. Kolejny dekret opublikowany w tym samym dniu powoływał nową Policję Górnego Śląska (*Police de Haute-Silesie*), określaną również jako Policja Plebiscytowa (*Abstimmungspolizei*). Spełniono w ten sposób podstawowe żądanie Polaków, a jednocześnie uniknięto niewygodnego, z punktu widzenia Francuzów, obowiązku wsparcia Sipo w jej działaniach antypowstańczych. Zasadniczą różnicą między nowymi a dawnymi siłami bezpieczeństwa miał być polsko-niemiecki skład powołanej właśnie Apo. Policja Górnego Śląska miała być całkowicie podporządkowana władzom sojuszniczym, wszelkie sprawy związane m.in. z rekrutacją były zależne od instrukcji dyrektora Departamentu Wojskowego Komisji Międzysojuszniczej. Zadaniem nowej policji miało być „zabezpieczenie porządku aż do ukończenia misji powierzonych przez traktat pokojowy Komisji (...)”.

Kiedy więc powstanie spełniło swe zasadnicze zadania, przynosząc korzyści zarówno Polakom, jak i Francuzom, pod auspicjami Komisji doprowadzono do porozumienia zwaśnionych stron, co zaowocowało wezwaniem w dniu 28 sierpnia do zaprzestania walk.

W następnych dniach Komisja Międzysojusznicza podejmowała działania zmierzające do zaprowadzenia spokoju na podległym jej obszarze. Celem unormowania sytuacji oraz zapewnienia ludności poczucia bezpieczeństwa zarządzono, by obecność wojsk sojuszniczych była mocniej eksponowana, a w rejonach, gdzie utrzymywało się napięcie między Polakami a Niemcami oddziały wojskowe miały brać udział w rozbrajaniu ludności cywilnej, w porozumieniu z Kontrolerami Powiatowymi.

Krótki epizod drugiego powstania śląskiego nie przyniósł istotnych korzyści militarnych, choć przyczynił się znacząco do realizacji polskiego postulatu likwidacji *Sicherheitspolizei*. Ważne jednak, aby

spojrzeć na to wydarzenie z szerszej perspektywy, dostrzegając jego znaczenie w rozgrywkach między mocarstwami sprawującymi kontrolę sojuszniczą nad obszarem plebiscytowym. W polityce Komisji Międzysojuszniczej drugie powstanie śląskie stanowiło bardzo istotny element, aczkolwiek należało sprawę powstania rozegrać niezwykle delikatnie, nie narażając na szwank reputacji samej Komisji oraz nie powodując eskalacji napięcia między Polakami a Niemcami. Co istotne, drugie powstanie śląskie musimy też postrzegać przez pryzmat toczącej się wojny polsko – bolszewickiej, pamiętając, że ten aspekt również wpisuje się w kontekst działań Międzysojuszniczej Komisji Rządzącej i Plebiscytowej.

Wybrana bibliografia:

ŹRÓDŁA:

-Archiwum Państwowe w Opolu, zespół Naczelne Dowództwo Wojsk Sprzymierzonych na Górnym Śląsku w Opolu.

LITERATURA:

R. Kaczmarek, *Powstania śląskie 1919 – 1920 – 1921. Nieznana wojna polsko – niemiecka*, Kraków 2019.

J. Przewłocki, *Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1970.

P. Sidor, *Plebiscyt górnośląski w powiecie rybnickim* [w:] "Górny Śląsk – Reditus. Wokół wydarzeń z lat 1918 – 1922", red. M. Choroś i P. Pałys, Opole 2019.

Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej dziękuje Pani **Monice Witek** za cenny dar w postaci pięknego obrazu, przedstawiającego wodzisławski Balaton jesienią. Obraz ten wzbogaci wystroj naszej Galerii Art. Wladislavia przy Rynku nr 20.

Monika Witek to uznana artystka nowego pokolenia. Całe dzieciństwo spędziła w Pszowie. Z wykształcenia jest historykiem sztuki. Po powrocie z krakowskich studiów zamieszkała w swoim rodzinnym mieście, gdzie mieści się jej mała pracownia. Przez kilka lat pracowała w szkołach oraz w muzeum w Raciborzu. Obecnie prowadzi własną szkołę rysunku i malarstwa dla dzieci i młodzieży. Sama z pasją tworzy po godzinach - najchętniej obrazy olejne i czarno-białe rysunki. Jest miłośniczką poezji, kocha kawę i jesień. Stale tęskni za lasem i oceanem. Jej prace zobaczyć można na prywatnym profilu na Facebooku (link <https://www.facebook.com/monika.witek.710>). Zainteresowanym podajemy również kontakt telefoniczny do artystki: 601 677 734.

Monika Witek: "Wodzisławska Jesień"
kolekcja Art Wladislavia, Wodzisław Rynek 20



Janusz Lubiszczyk

Post scriptum do tragedii pszowskiej z 1906 roku

Przed kilkoma laty ukazał się obszerny artykuł poświęcony Franciszkowi Chrószczowi, jednej z ofiar pruskiego ustawodawstwa – noweli osadniczej. Kilkanaście miesięcy temu mój serdeczny kolega Piotr Hojka, pisząc pracę syntetyczną na temat ziemi wodzisławskiej z okazji 100-lecia odrodzonej Rzeczypospolitej, zapytał: kim był właściwie Chrószcz? Pytanie nietrudne, ale odpowiedź złożona. O Chrószczu z Pszowa wiemy dzisiaj znacznie więcej niż jeszcze dekadę temu. Oczywiście temat zapewne nie został wyczerpany, ale posiadana wiedza pozwala stworzyć pewien zwarty obraz „Śląskiego Drzymały”. Powtórzmy więc jego pytanie: kim właściwie był Franciszek Chrószcz? Dla jednych przypadkowym bohaterem, spontanicznym buntownikiem, hulaką, zawiadką, mordercą i samobójcą, dla innych „pięknym” symbolem walki z pruskim ustawodawstwem.

Początek wieku XX, tereny ówczesnego Śląska, na którym przyszło żyć Chrószczowi były poligonem walk o „rząd śląskich dusz” pomiędzy Polakami a Prusakami. Wprawdzie państwo polskie zostało wymazane z map nieco ponad wiek wcześniej, jednak nadal podejmowano heroiczne próby, by je wskrzesić. Co najistotniejsze, podjęte próby zakończyły się, jak doskonale wiemy, pomyślnie. W tle trwała „rywalizacja” między dwoma narodami: pruskim i polskim, o wpływy i bogactwo tych ziem. Chrószcz – Ślązak, obywatel pruski bił się po stronie tego państwa w trzech wojnach. Bez wątpienia więcej łączyło go z Prusakami niż z Polakami. Co warto podkreślić, ci ostatni emigrowali w celach zarobkowych, w ogromnych ilościach na Śląsk, z terenów przejętych przez zaborców (austriackich, rosyjskich, pruskich). Franciszek, pracując na kopalni, stykał się z nimi bez wątpienia, regularnie. Pomimo poświęcenia, krwi przelanej za pruską ojczyznę, nie okazano mu zbytnej wdzięczności. Wprawdzie za udział w wojnach otrzymał odznaczenia oraz stopień podoficera, jednak orderzy nie ułatwiły jego egzystencji. Prawdopodobnie zrobiłby karierę w armii, ale uraz nogi uniemożliwił mu kontynuowanie służby. Marniutkie uposażenie, które było ekwiwalentem wojskowym za poniesiony uszczerbek na zdrowiu, na niewiele starczało. Prócz pobierania wspomnianej renty, by móc normalnie funkcjonować, dorabiał Chrószcz na kopalni Anna, jednocześnie lecząc ludzi. Jednak jego sytuacja materialna była bardzo trudna. W domu niejednokrotnie panował głód i niedostatek. Ponadto, Franciszek pomagał swojej mamie, troszcząc się jednocześnie o rodzinę, którą niedawno założył. Do tego momentu był lojalny wobec państwa pruskiego.

Wiele zmieniło się, gdy, zmuszony drakońskim prawem, zdecydował się opuścić Śląsk i udać się na zarobkową tułaczkę. W roku 1886 wraz z rodziną wyjechał do Westfalii. To był, jak się zdaje, przełom. W jego życiu nastąpił diametralny zwrot. Franciszek zweryfikował swoje „postrzeganie świata”. Pracując w niemieckich kopalniach, na co dzień spotykał wielu Polaków. Z terenów dawnej Rzeczypospolitej na tereny Westfalii „za chlebem” w okresie od utworzenia Cesarstwa Niemieckiego do wybuchu I wojny wyjechało na pewno kilkaset tysięcy (niektórzy twierdzą, że nawet pół miliona) Polaków. Stworzyli prężnie działające polskie organizacje o charakterze religijnym, zawodowym, kulturalnym, społecznym, a nawet politycznym. Po upływie dekady Chrószcz wraz z rodziną, zdoławszy uciąć parę groszy, wrócił na Śląsk. Nie był już tą samą osobą. Nastąpiła bez wątpienia ogromna transformacja jego poglądów. Dzielił dołę i niedołę z Polakami.

Po powrocie zamieszkał w Rydułtowach, w domu odziedziczonym przez żonę. Z zebranych poza krajem oszczędności utworzył firmę transportowo-przewozową. W tym celu zakupił konie. Nadal dorabiał na kopalni „Anna”, a ponadto w dalszym ciągu zajmował się fleczerstwem i leczeniem.

Kolejnym okresem istotnym w jego życiorysie był czerwiec 1903 roku, kiedy odbyły się wybory do Reichstagu. Chrószcz wraz z najstarszym synem rozpoczęli agitację na rzecz polskiego kandydata Jana Kowalczyka, redaktora „Górnoślązaka” z Katowic na okręg pszczyńsko-rybnicki. Ta decyzja była bez wątpienia pokłosiem zarobkowej emigracji, spotkań z Polakami z trzech zaborów, ale także efektem rozczarowania obywatela państwa pruskiego. W konsekwencji swych działań Franciszek utracił dom i pracę w kopalni, jego firmę zlicytowano, a syna wtrącono do więzienia na 5 lat. Splot wydarzeń

spowodował, że zostawiła go żona. Wsparcie kandydata, który reprezentował Polaków i sprzeciwiał się władzy pruskiej stawił Chrószcz w jednym szeregu z opozycją wobec tego państwa. Franciszek opowiedział się jednoznacznie po jednej ze stron. Zapłacił za to ogromną cenę, jednak najgorsze dopiero miało nastąpić.

Wiemy doskonale, co się wydarzyło w środku lata 1906 roku. W konsekwencji odmowy budowy domu i zignorowania nakazu zburzenia spornego muru, pieca, w środę 8 sierpnia Chrószcz położył trupem żandarma Rothego, a w czasie obławy miał strzelić sobie w pierś. Warto zadać sobie proste pytania: czy Franciszek mógłby wybudować dom, gdyby w dalszym ciągu był lojalnym obywatelem państwa pruskiego? Z pewną dozą prawdopodobieństwa otrzymałby stosowną zgodę. Tymczasem brutalnie dotknęła Ślązaka, obywatela pruskiego nowela osadnicza wymierzona przeciw Polakom! Dosięła go zatem kara za sprzyjanie „temu”, co polskie.



Pamiętka w 60 lecie tragedii pszowskiej
Zbiory TMZW i Muzeum w Wodzisławiu Śląskim

W ten sposób wytracono ogromny oręż z reki oponentów, wszak Chrószcz to morderca i samobójca! Z kolei prasa od narodowej, przez katolicką, po socjalistyczną, opisując szczegółowo pszowską tragedię, wzięła go w obronę. Oczywiście tłumaczyła czyn Chrószcza, wykorzystując jednocześnie tę smutną historię w bieżącej polityce.

Czy Franciszek odebrał sobie życie? Dzisiaj nie możemy wykluczyć takiego scenariusza, ale można też mieć pewne wątpliwości. Mógł odebrać sobie życie. Przecież znalazł się w położeniu bez wyjścia, do tego targwały nim różne sprzeczne emocje. A może to „tylko” sprytny, skrzętnie utkany, smutny finał, pisany ręką pruskiego oprawcy? Może podczas obławy, strzelaniny, wymiany ognia, raziła go jedna z kul, niekoniecznie wystrzelona z jego pistoletu? Przecież nie można tego wykluczyć. Dla władz samobójstwo było wygodne. Na mogiłę „obrońcy polskości” pielgrzymowałyby niezliczone ilości pokrzywdzonych pruskim ustawodawstwem, spragnionych niezależności, przeciwników państwa. Chrószcz stałby się symbolem walki ze zniechęconym pruskim oprawcą. Pochówek jednoznacznie wskazuje, jak dużym problemem dla rządzących był Chrószcz i oponenti jego pokroju. Jako samobójca „pochowany” wczesnym rankiem, w ciszy, bez świadków, bez krzyża, tradycyjnego kamienia, prawdopodobnie w bliskości kościoła, ale bez należytej czci. Należało o tej tragedii możliwie szybko zapomnieć, wymazać ją z pamięci i wrócić bezzwłocznie do codzienności. To władzom się nie mogło udać w chwili ogromnych napięć i niepokojów społecznych w państwie pruskim.

Postać Franciszka była wielokrotnie wykorzystywana w retoryce antyniemieckiej – co nie dziwi, analizując ówczesne realia – zarówno po odzyskaniu niepodległości, w okresie międzywojennym i po wojennej zawierusze. Pewnie grzechem zaniechania byłoby tego nie czynić, jednak tego rodzaju traktowanie ludzkiej tragedii budzi co najmniej kilka wątpliwości. Chrószcza po tragicznej śmierci, nieco ponad dekadę później, w odrodzonej Polsce ukazywano jako bohatera, a przecież nie był żadnym indywidualnym, a prostym człowiekiem, który sprzeciwiał się noweli osadniczej, i który chciał jedynie wybudować dom na własnym kawałku ziemi. Jego tragedię umiejętnie wykorzystwały zwaśnione strony, zbijając przy tym polityczny kapitał. W ten prosty, zrozumiały sposób próbowano obnażać prawdę o ówczesnym bezlitosnym ustawodawstwie zachodniego sąsiada, ale i bez cienia wątpliwości w jakimś sensie „przypodobać się” Ślązacom. Niestety, na tym gruncie budowano niechęć do współhistniejących obok narodów. A w tle, w dalszym ciągu trwała zagorzała walka o bogactwo tej ziemi i „dusze” zamieszkujące Śląsk.

Bezsprzecznie samobójstwo Chrószcza to posunięcie niegodne pochwały – on: silny, zahartowany, zaprawiony w bojach weteran, dawny żołnierz odebrał sobie życie? Być może, ale nie mamy co do tego pewności, i zapewne nigdy jej nie będziemy mieli. Założmy, że Chrószcz strzelił sobie w pierś. A gdyby przeżył? Zostałby pojmany i surowo ukarany? Dla władz pruskich samobójstwo było rozwiązaniem komfortowym, pewnie optymalnym. Przekazy prasy rządowej głosiły wszem, że Chrószcz targnął się na swoje życie. Jeśli ktoś popełnia samobójstwo, co gorsza wcześniej zabierając życie innego człowieka, jego ocena wydaje się jednoznacznie

Tomasz Muskus

Samolot nad Wodzisławiem czyli historia niemieckiej prowokacji w 1939 r.



Myśliwiec 121 Eskadry z Krakowa

W ostatnim czasie interesowałem się osobą pilota Franciszka Surmy, który pochodził z Gołkowic na ziemi wodzisławskiej. Mało osób w Polsce wie, że Franciszek Surma jako pierwszy pilot Polak miał swój pomnik w Wielkiej Brytanii. Zainteresowany bliżej jego osobą nie wiedziałem, że wkrótce odkryję coś niesamowitego związanego z naszym miastem, a także z naszym Franciszkiem Surmą. Zbliżała się kolejna rocznica wybuchu II wojny światowej, więc jak zawsze oglądałem filmy związane z tą tematyką. Oglądając mój ulubiony odcinkowy serial „Wrzesień 1939” zwróciłem uwagę na wycinki z gazet z dnia 1 września o niemieckich prowokacjach przed wybuchem II wojny światowej. Wtedy zauważyłem coś ciekawego co zwróciło moja uwagę. Zobaczyłem tytuł artykułu „Samolot nad Wodzisławem” sprawdziłem zaraz tytuł tej gazety to był „Dobry Wieczór Kurier Wieczorny”, pisało tam tak: *W ubiegłą środę, w godzinach przedwieczornych nad Wodzisławiem ukazał się bombowiec niemiecki. Polskie samoloty myśliwskie zmusiły go do ucieczki.* Szukając wcześniej informacji o Franciszku Surmie dowiedziałem się że podobno w czasie gdy wybuchła wojna Franciszek przyleciał z kolegą nad dom w Gołkowicach by pożegnać się z rodziną. Z początku wydawało mi się to niewiarygodne, aby pilot wojskowy mógł po prostu przylecieć i złożyć wizytę nad swoją miejscowością. Zacząłem to weryfikować choć już wtedy wiedziałem, że latanie nad domem 1 września 1939 r. i robienie krzyża na niebie było mało prawdopodobne i wiązałoby się z konsekwencjami służbowymi. Franciszek Surma był przydzielony do 121 Eskadry Myśliwskiej, która podlegała Armii Kraków latał wtedy na Samolocie PZL P.11. Dla pewności sprawdziłem jego loty bojowe w pierwszych dniach wojny. Kiedy jednak zobaczyłem wycinek z gazety z 1 września 1939 r. i skonsultowałem się w tej sprawie z znajomymi historykami, byłem już pewny, że to Franciszek przeganiał razem z jego kolegą z sąsiedniej Moszczenicy Ryszardem Koczorem niemieckiego Dorniera znad wodzisławskiego nieba 30 sierpnia 1939 r. Zacząłem kontaktować się zarówno z Muzeum Lotnictwa w Krakowie jak i z Instytutem Sikorskiego w Londynie. Zadanie to nie było łatwe, gdyż ze względu na panujące obostrzenia związane z Covidem występują problemy z komunikacją. Natrafiłem jednak na kolejną gazetę z 1 września 1939 r o nazwie „ABC Nowiny Codzienne”, a w niej artykuł pt. „Prowokacje Niemieckie nie ustają. Bombowiec niemiecki zmuszony do ucieczki”. Z obu artykułów dowiadujemy się, że w środę 30 sierpnia 1939 r. w godzinach popołudniowych nad wodzisławskim niebem ukazał się niemiecki bombowiec Dornier Do 17. Szybko zaalarmowano władze wojskowe, a do akcji wkroczyły polskie samoloty myśliwskie i zmusiły go do ucieczki. Samolotami tymi pilotowali najprawdopodobniej dwaj miejscowi piloci. Po akcji nadlecieli nad swoje miejscowości Gołkowice i Moszczenicę i w ten symboliczny sposób pożegnali ziemię wodzisławską na zawsze. Obaj niebawem zginęli. Epizod ten po wojnie został zapomniany.

W ostatnim czasie interesowałem się osobą pilota Franciszka Surmy, który pochodził z Gołkowic na ziemi wodzisławskiej. Mało osób w Polsce wie, że Franciszek Surma jako pierwszy pilot Polak miał swój pomnik w Wielkiej Brytanii. Zainteresowany bliżej jego osobą nie wiedziałem, że wkrótce odkryję coś niesamowitego związanego z naszym miastem, a także z naszym Franciszkiem Surmą. Zbliżała się kolejna rocznica wybuchu II wojny światowej, więc jak zawsze oglądałem filmy związane z tą



Franciszek Surma



Pierwsza strona gazety ABC informująca o niemieckiej prowokacji nad Wodzisławiem

Franciszek Surma ur. 1916 r. w Gołkowicach na ziemi wodzisławskiej, pilot, polski as myśliwski II wojny światowej, kawaler Orderu Virtuti Militari. Zginął w czasie walki z maszynami Luftwaffe 8 listopada 1941

r. w okolicy Dunkierki.

Ryszard Koczor ur. w 1916 r. w Moszczenicy na ziemi wodzisławskiej, polski pilot wojskowy. Po klęsce kampanii polskiej przedostał się do Francji i Wielkiej Brytanii. Zginął 2 grudnia 1940 r. podczas lotu treningowego.

Autor pragnie podziękować **Piotrowi Hojce** z Muzeum w Wodzisławiu Śląskim, bratu **Mariuszowi**, **Tomaszowi Wiśniewskiemu**, **Sławomirowi Ciokowi**, **Tomaszowi Kaczmarskiemu** za pomoc merytoryczną oraz uczniom, gronu pedagogicznemu i dyrektorowi Szkoły Podstawowej w Gołkowicach **Waldemarowi Paszylce** za pielęgnację pamięci o polskim asie myśliwskim.



Sztandar Szkoły w Gołkowicach z wizerunkiem Franciszka Surmy prezentuje Dyrektor Szkoły

Tomasz Muskus - to urodzony w Wodzisławiu Śląskim konsultant, researcher historyczny i miłośnik historii oraz ziemi wodzisławskiej, zamieszkały w Londynie.

Literatura:

100 autorytetów na 100 lecie odzyskania niepodległości, pod. red. A. Marcisza i A. Gruchota, Racibórz 2019.

P. Hojka, *Wodzisław Śląski i ziemia wodzisławska w czasie II wojny światowej*, Wodzisław Śląski 2011.

Dobry Wiecór Kurier Wieczorny i ABC Nowiny Codzienne z 1 września 1939 r.

K. Cichy, *Wodzisław Śląski - Nasze Miasto*, Rybnik 2003.



Poniższe zdjęcie przedstawia anonimowych powstańców śląskich około 100 lat temu, w jednej z południowych miejscowości Górnego Śląska. Szczególną uwagę zwraca ubiór i uzbrojenie powstańców, którzy pozują na tle niewielkiego murowanego budynku, najprawdopodobniej kaplicy. W tle widzimy drzewa i zabudowania wiejskie, oraz stodołę. Niestety napisu, który również przyciąga naszą uwagę nie da się już odczytać. Wszystkich, którzy mogą rozpoznać miejsce w którym zrobione zostało to zdjęcie proszę o kontakt: wodzislawtmzw@wp.pl

Piotr Hojka - Prezes TMZW

Kazimierz Mroczek

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

Wodzisławski węzeł kolejowy był stale rozbudowywany. Spotkałem się z informacją podaną w roku 1902 w Górnoślazaku, że władze miasta zaciągnęły pożyczkę w rybnickiej kasie powiatowej w wysokości 35 tys. marek. Część tych pieniędzy miała być przeznaczona na zbudowanie toru kolejowego do miejskiej cegielni. Część też na budowę kostnicy i remont budynku poklasztornego.

Inwestycje w zakresie rozbudowy wodzisławskiego dworca kolejowego podejmowano już przed drugą wojną światową. Stacja Wodzisław posiadała wówczas już trzy tory dla przewozu pasażerów oraz siedem torów do przewozu towarów. Była też parowozownia do której prowadziły trzy tory a także warsztat ślusarski. Kierownikiem parowozowni był w roku 1932 pan Herok. Stał się on bohaterem kilku artykułów w ówczesnej prasie śląskiej. Antyrządowa gazeta "Polonia" sprzyjająca Wojciechowi Korfantemu, przeciwnikowi rządów sanacyjnych przedstawiała go jako wzorowego obywatela. Natomiast prorządowa Polska Zachodnia wręcz przeciwnie. Jest to też przykład jak ostre wówczas były spory polityczne między dwoma obozami politycznymi. Ten zaciekły spór obejmował i też jak widać zakłady pracy. Niestety ofiarami tej wojny politycznej stawali się czasami niewinni ludzie. Tak o sprawie kierownika parowozowni wodzisławskiej pisała wspomniana już Polska Zachodnia w roku 1932: *"W tych dniach rozpisywała się "Polonia" jak to "denuncjanci" sanacyjni starali się usunąć z posady kierownika parowozowni w Wodzisławiu, Herok, zarzucając mu wystąpienie antynarodowe. Oczywiście, że "Polonia" broniąc "swojego" zrobiła wszystko, by Heroka przedstawić w roli niewinnego baranka. Jakże inaczej przedstawia się sprawa dla tych, którzy byli świadkami ostatniej rozprawy sądowej w sprawie Heroka i tow., gdzie zarzuty podniesione przeciwko Herokowi, a zwłaszcza zarzuty stawiane Herokowi przez oskarżonego, niemal w 100 % zostały udowodnione. Wykazało się, że Herok wcale nie jest tym niewinnym barankiem, za którego "Polonia" chciała go przedstawić i za którego sam pragnąłby uchodzić, to też konsekwencji z przebiegu procesu nie mogą ponosić wyłącznie oskarżeni, których sprytny Herok jako jedynych świadków przeciw sobie zdołał zaskarżyć do sądu nim ci świadkowie pod przysięgą mogli zeznać prawdziwość podniesionych przeciwko H... zarzutów. A pomimo to jednak rozprawa sądowa udowodniła Herokowi częściowo podniesione przez oskarżonych zarzuty. Ten moment jest dla Heroka bardzo charakterystyczny i rzuca bardzo drastyczne refleksje, o ile bierze się pod uwagę, że Herok jeszcze przed zaskarżeniem obciążających go świadków, błagał o litość i miłosierdzie. Pomijamy moment pochodzenia Heroka z hakatystycznej rodziny, pomijamy to, że ojciec jego wolał przenieść się do Vaterlandu aniżeli mieszkać w Polsce, pomijamy hakatystyczne wybryki brata jego, albowiem dla oceny Heroka wystarczą nam udowodnione pod przysięgą wypowiedzenia się Heroka, wobec czego jest to dla nas znamienne, że "Polonia" tego właśnie Heroka przytuliła do swojej piersi i zalicza do swoich owieczek, tembardziej, że ten "niewinny" Herok, który rzekomo nikomu nie robi najmniejszej krzywdy odpowiadał w tych dniach przed Sądem Grodzkim w Wodzisławiu za oszczerstwo, za które poniósł zasłużoną karę".*

Wspomniana parowozownia funkcjonowała prawdopodobnie do roku 1934. Została zamknięta w czasach Wielkiego Kryzysu. Nad takim stanem ubolewała Polska Zachodnia w 1938 roku. *"Przed kilku laty w*



Pracownicy parowozowni w Wodzisławiu Śląskim
fot. Muzeum w Wodzisławiu Śląskim/książka
"Kierunek Loslau"

Wodzisławiu Śl. została zamknięta tamtejsza parowozownia rzekomo ze względów oszczędnościowych. Praktyka wykazała jednak, że zamknięcie tej parowozowni było wielkim błędem, bowiem nie tylko, że nic nie zaoszczędzono, ale przeciwnie dużo stracono na tym pociągnięciu. Ucierpiał na tym przed wszystkim ruch kolejowy na liniach kolejowych Orzesze- Pawłowice- Wodzisław- Rybnik - Gierałtowiec oraz Brzezie n/O - Wodzisław- Rybnik- Gierałtowiec. Gdy parowozownia w Wodzisławiu była w ruchu następowała na tych liniach tylko jedna zmiana parowozów przy pociągach, a to właśnie w Wodzisławiu. Obecnie zmiany następują w kilku miejscach, a ponadto parowozy zmuszone są na

poszczególnych stacjach zapatrywać się w świeże paliwo i wodę". Kolejny artykuł na ten temat złej sytuacji na wodzisławskiej stacji w tej sanacyjnej gazecie opatrzone nagłówkiem; "Dyrekcji P. K. P. pod rozwagę". Jego treść była następująca: "Ze strony kupiectwa w Wodzisławiu otrzymujemy cenne uwagi, które kierujemy pod adresem dyrekcji kolei w Katowicach. Stację w Wodzisławiu przed około 4 laty pozbawiono rezerwowej lokomotywy, co wpłynęło na fatalne funkcjonowanie transportowego dowozu wagonów towarowych. Sfery gospodarcze Wodzisławia i okolicy w roku 1935 i w r. 1936 już interweniowały w tej sprawie i otrzymały- jak nas zapewniono- przyrzeczenie od dyrekcji P. K. P. w Katowicach że zło zostanie usunięte; dworzec będzie posiadał jedną zapasową lokomotywę do przetaczania wagonów. Niestety skończyło się na oświadczeniu dyrekcji i nadal kupiectwo jest niejednokrotnie narażone na straty skutek otrzymania towarów z opóźnieniem. Przetaczanie wagonów towarowych praktykuje się w ten sposób, że czeka się na przyjazd pociągu osobowego, i - o ile czas pozwala- odpina się od pociągu lokomotywę i przy jej pomocy podwozi wagony. Warto przytoczyć następujący fakt. Pewna miejscowa hurtownia materiałów budowlanych oczekiwała od kilku dnia nadejścia 5 wagonów cementu. 21 bm [października] otrzymała awizo, że towar nadszedł. Okazało się przy tym, że wagony te już dnia poprzedniego stały na stacji, lecz nie było lokomotywy, która mogłaby je przetoczyć na tor przeładunkowy. W obecnej porze, gdy każdy dzień zwłoki w dostawie materiałów budowlanych może przynieść straty, bo mamy zimę na karku, podobny stan rzeczy jest naprawdę niekorzystny dla odbiorców towarów i stanowi niemiły zgrzyt w dotychczasowej harmonijnej pracy z organami kolejowymi. Zaznaczyć należy, że do stacji w Wodzisławiu przychodzi przeciętnie około 50 wagonów towarowych dziennie i usprawnienie możliwości szybkiego wyładowania towarów leży w interesie ogółu".

Jednak największa rozbudowa stacji kolejowej w Wodzisławiu miała miejsce już po ostatniej wojnie światowej co było związane z uprzemysłowieniem Ziemi Wodzisławskiej. Kolej bowiem zmuszona była do przewozu coraz większej liczby pasażerów a zwłaszcza towarów w tym węgla. Załogi kopalń górniczych w zasadzie korzystały z transportu kolejowego. Dopiero w późniejszych latach podstawą do przewozu osób był transport autobusowy. Jednak główny rodzaj przewozów na kolejach to węgiel. Intensywny rozwój przemysłu szedł w parze z rozbudową wodzisławskich kolei. Największe więc inwestycje na żelaznym szlaku przypadają w naszym regionie na lata 60-te i 70-te XX wieku. Obecnie dalej funkcjonują trzy tory do przewozu pasażerów oraz 15 torów towarowych a także tory prowadzące do hali napraw i dwa do placu przeładunkowego. Rzecz jasna wszystko to nie jest od kilku lat w użyciu i popada w ruinę.

Pod koniec lat 60- tych XX wieku zaczęto zastępować lokomotywy węglowe spalinowymi. Elektryfikacji linii z Katowic do Rybnika miała miejsce w roku 1977.



Elektryfikacja linii Wodzisław-Chałupki
 fot. Zenon Keller, Muzeum w Wodzisławiu Śląskim

Jednym z ważniejszych wydarzeń w dziejach wodzisławskiego dworca było uruchomienie elektrycznej linii z Rybnika do Wodzisławia. Ówczesne Nowiny pisały tak o tym historycznym wydarzeniu: "Pierwszy elektryczny pociąg komisyjny z Katowic wjechał na wodzisławski dworzec PKP w dniu 17 bm [17 listopada 1981 r.] o godz. 9.16". Poinformowano wówczas że regularne połączenia Katowic z Wodzisławiem trakcją elektryczną rozpoczną się od 1 grudnia 1981 r. Dotychczas w Rybniku, który miał już elektryczne połączenia z Katowicami pasażerowie musieli się przesiadać do pociągu o napędzie spalinowym, który jechał w kierunku Wodzisławia. W nowym rozkładzie jazdy jaki miał

obowiązywać od 23 maja 1982 roku czas jazdy pociągu z Katowic do Wodzisławia dzięki elektryfikacji miał zostać skrócony o 10 minut. W uroczystościach oddania zelektryfikowanego odcinka PKP z Rybnika do Wodzisławia uczestniczyli: podsekretarz stanu w Ministerstwie Komunikacji i jednocześnie naczelny dyrektor Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych inż. Janusz Głowacki oraz przedstawiciele

władz partyjnych regionu. Wspomniany tygodnik wskazywał: *"Trakcja elektryczna na tym odcinku znacznie usprawni wywóz wyrobów koksopochodnych z rozbudowanej koksowni "Radlin" a także węgla z kopalń zlokalizowanych w rejonie Wodzisławia Śl. oraz przyniesie duże oszczędności eksploatacyjne w postaci zaoszczędzonego- tak cennego oleju napędowego"*. Natomiast linię kolejową Wodzisław - Chałupki zelektryfikowano w roku 1984 a linię Wodzisław - Jastrzębie - Zdrój w roku 1985. W latach 80-tych rozbudowano stacje w Wodzisławiu Śląskim.

Wróćmy jednak do historii sprzed ponad 100 lat. Kolejne połączenia Wodzisławia następowały stopniowo. Po połączeniu Rybnika z naszym miastem w dalszej kolejności połączono miasto Wodzisław z Chałupkami (stacja graniczna) przez Czyżowice, Bełsznicę i Olzę. Była to linia w ówczesnym nazewnictwie określana jako Loslau - Annaberg. Aby doprowadzić kolej z Wodzisławia do Chałupek należało zbudować most w Olzie. Prace przy budowie żelaznej drogi ruszyły w roku 1882. Odcinek ten o długości 15,4 km oddano do użytku 1 października w roku 1886. Wodzisław podobnie jak Racibórz zyskał połączenie zagraniczne z ówczesnym państwem austriackim.

Warto podkreślić, że Chałupki od średniowiecza stanowiły przedmieście miasta Bogumin, które być może tak jak Wodzisław zostało lokowane przez księcia opolskiego Władysława. Jednak po wojnach śląskich w XVIII wieku, kiedy Śląsk odebrały Prusy Austrii przedmieście Bogumina, które należało do Prus nazywano Preußisch Oderberg a potem Annaberg. Nazwa Chałupki pojawiła się dopiero pod koniec XIX wieku. Na temat tego odcinka żelaznego szlaku Dawid Keller pisze: *"Jej budowa miała kosztować 1 269 000 mk. Projekt został sporządzony w sposób umożliwiający korzystne wykorzystanie warunków terenowych w kierunku ładowanym (na południe- znaczne spadki). Dzięki nowemu odcinkowi miał ulec skróceniu czas dostarczania węgla do odbiorców w państwie Austro- Węgierskim. Projektowana linia wychodziła ze stacji w Wodzisławiu w kierunku południowo - zachodnim przekraczając szosę wiodącą z Wodzisławia do Chałupek, przebiegając w pobliżu Gorzyc, przekraczając Odrę i osiągając linię kolei Koźle- Bogumin... Zdecydowano, że nowy odcinek zostanie wprowadzony odrębnym torem szlakowym do stacji w Chałupkach. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej przedstawiło swoim akcjonariuszom pozytywną opinię co do rentowności przedsięwzięcia... 13 października 1882 r. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej uzyskało koncesję na budowę linii prowadzącej do Chałupek. Należy zauważyć, że na potrzeby wspomnianej budowy linii kolejowej KED OSE uzyskała decyzję o bezpłatnym przekazaniu miejskich terenów. Już bowiem 13 października 1881 r. władze OSE zwróciły się do władz Wodzisławia o przekazanie odpowiednich gruntów pod budowę odcinka wiodącego do Chałupek. Zgoda na ten fakt została usankcjonowana podpisaniem odpowiedniej umowy 9 stycznia 1882 r."*. Ponieważ linia kolejowa Loslau - Annaberg przebiegał przez ówczesne powiaty rybnicki i raciborski toteż władze tych jednostek musiały wypowiedzieć się w tej sprawie. Już 18 grudnia 1882 roku swoje uwagi zgłosiły władze powiatu raciborskiego. Kontrowersję budził planowany przystanek w Gorzycach. Wskazywano, że ludność okolicznych miejscowości będzie pozbawiona dostępu do planowanego przystanku. W tej kwestii powiat osiągnął sukces i przystanek kolejowy postanowiono zbudować w Bełsznicy. Przystanek jednak nosił nazwę Gross Gorzütz (Gorzycy Wielkie). Oczywiście było wiele innych zastrzeżeń a między innym co do odległości szyn od zabudowań mieszkalnych. Jak już wspomniano szlak kolejowy z Wodzisławia do Chałupek oddano w roku 1886 i kursowały tu codziennie z Rybnika przez Wodzisław trzy pociągi pasażerskie na dzień. Linia ta została zelektryfikowana w roku 1984 a wydarzeniu temu towarzyszyła uroczystość na wodzisławskim dworcu 21 grudnia 1984 roku. Z wodzisławskiego dworca przy zebranych gościach odjechał pociąg w kierunku Chałupek.

Ostatnie połączenia Wodzisławia w ruchu pasażerskim to połączenie z uzdrowiskiem Jastrzębie. W Głosie Śląskim z marca z roku 1912 można było przeczytać: *"W ubiegłym tygodniu rozpoczęto prace przedwstępne około budowy kolejki z Jastrzębia przez Moszczenicę, Godów, Wielkie Turze do Wodzisławia. Praca idzie bardzo ciężko, gdyż grunta, przez które tor prowadzi, są gliniaste. Trzeba będzie na torze postawić około 40 mostów. Roboty potrwać dobre dwa lata"*. Natomiast w numerze pisma Polak z roku 1913 możemy przeczytać: *"Budowa kolei z Wodzisławia do Jastrzębia, która ma kosztować 2 877 000 mk,*

postępuje wciąż naprzód i jest już blisko ukończenia. Jesienią tego roku ma być oddana do użytku". Odcinek ten oddano do użytku w roku 1913. W opracowaniu "Ziemia rybnicko - wodzisławska" można przeczytać na ten temat. "O połączeniu Żor poprzez Pawłowice i Jastrzębie z Wodzisławiem zdecydowały nie względy ekonomiczne (nie było w tym rejonie przemysłu), ale polityczne. Władze pruskie wybudowały ten odcinek "dla wzmocnienia niemczyzny w zawsze silnych polskich powiatach Rybnik - Pszczyzna". Najpierw połączono Żory z Pawłowicami, co miało miejsce w 1910 roku, potem w czasie 11 miesięcy z Jastrzębiem, a wreszcie w 1913 roku z Wodzisławiem". To ostatnie połączenie dzisiaj niestety już nie istnieje.

Jednak nie byłby to pełny obraz połączeń kolejowych z Wodzisławia. Ostatnia linia kolejowa z Wodzisławia została zbudowana w czasach komunistycznych i była to linia kolejowa prowadząca do budowanej kopalni "1 Maja" a w zasadzie jak wówczas nazywano kopalni "Mszana" na Wilchwach, obecnej dzielnicy Wodzisławia Śląskiego. Nie była to jednak linia służąca do ruchu pasażerskiego ale wyłącznie towarowego. Budowę kopalni rozpoczęto w roku 1951 natomiast budowę bocznic kolejowej do stacji Wodzisław Śląski w roku 1952. Budowę tego odcinka ukończono w roku 1955. Pierwszy pociąg z materiałami budowlanymi wjechał na plac kopalniany 5 maja 1953 roku. Po likwidacji kopalni "1 Maja" linia ta została zdewastowana.

Wydarzenia związane z Wodzisławskim szlakiem kolejowym na podstawie dawnych relacji prasowych

Jazda pociągami wodzisławskimi nie była zbyt przyjemna ze względu na wielkie przepełnienie. W notatce prasowej z roku 1932 możemy przeczytać: *"Niedomagania na linii kolejowej Rybnik- Wodzisław - Jastrzębie". Pasażerowie powyższej linii żalą się na niedomagania w pociągu który wyjeżdża rano o 6-tej z Jastrzębia. Dawniej pociąg ten miał zawsze 1-2 wagony szkolne, które były przepelnione młodzieżą z okolicznych wiosek, udających się do szkół do Rybnika. Od dłuższego czasu wagony tym na tem odcinku skasowano, a jednocześnie nie dodano do tego pociągu żadnego wagonu III kasy. Pociąg ten ma zwykle tylko półtora przedziału klasy III i w półprzedziale toczy się nieraz 30 i więcej osób. Najgorzej jest wsiadającym na stacji Godów lub Turze, ponieważ już z góry skazani są na stanie, popychanie i ocieranie ubrań o wysmarowane cholewki robotników kolejowych, których poważna ilość udaje się o tej porze do pracy. Możeby do tych robotników dyrekcja zarezerwowała osobny przedział? Dla młodzieży szkolnej to niezbyt... dobrze jest przebywać w gryzącym dymie fajek i papierosów.*

W roku 1927 niedaleko dworca kolejowego został przejechany przez pociąg mieszkaniec Wilchw Szczepański, który przechodził przez tory. W końcu listopada roku 1928 doszło do śmiertelnego wypadku na przejeździe kolejowym niedaleko dworca. Jedna z mieszanek Maria B. zdążając do pracy przekroczyła zamknięte szlabany i dostała się pod pociąg jadący z Chałupiek. Poszkodowana została zabrana do szpitala, ale niestety nie udało się jej uratować. W 1931 roku na dworcu poniósł śmierć palacz kolejowy pochodzący z Połomi, Ryszard Dudzik. Podczas przetaczania lokomotywy pracownikowi zgniotła maszyna klatkę piersiową i po przywiezieniu do szpitala zmarł. W roku następnym podobny wypadek doprowadził do śmierci 32- letniego pracownika kolejowego z Ruptawy.

W 1934 roku na przejeździe kolejowym na drodze prowadzącej na Marusze doszło do tragicznego wydarzenia. Pisał o tym Sztandar Polski: *"W ub. czwartek rano [4 grudnia] wydarzył się na przejeździe kolejowym na drodze z Marusz do Wodzisławia tragiczny wypadek kolejowy. O godz. 6.45 rano najechał pociąg osobowy, zdążający z Olzy do Wodzisławia na furmankę rolnika Józefa Kołka z Kamienia nad Odrą, który jechał ze swemi dwiema zamężnymi córkami: Rymerową Agnieszką i Ochwatową Marją na targ do Wodzisławia. Zapora nie była zamknięta. Skutki najechania pociągu były straszne. Wóz został doszczętnie zdruzgotany. Rymanowa oraz ojciec jej Józef Kołek, ponieśli śmierć na miejscu. Ochwatowa została poważnie pokaleczona, chociaż życiu jej nie zagraża niebezpieczeństwo. Oddano ją pod opiekę lekarską w szpitalu w Wodzisławiu. Maszynista prowadzący pociąg, próbował w ostatniej chwili pociąg zatrzymać, co mu się jednak nie udało. Widok nieszczęśliwych ofiar katastrofy był zatrważający. Obaj zabici zostali formalnie porozrywani. W rowie obok toru leżał zmasakrowany kadłub konia. Na miejsce straszliwego wypadku przybyły władze policyjne, prokuratorskie i kolejowe. Stwierdzono, że zapora nie*

została zamknięta, co było bezpośrednią przyczyną katastrofy. Winę ponosi częściowo zaporowy P. z Radlina. Rzeczono zapory miały być uszkodzone. Tragicznie zmarły Kolek liczył lat 60, zaś córka jego, zamężna Rymerowa- 20 lat". Sprawa ta znalazła odzwierciedlenie przed sądem w Rybniku w lipcu 1935 roku. Oskarżony został za brak zamknięcia szlabanu dróżnik z 25 letnim nienagannym stażem pracy. Przewód sądowy wykazał jednak, że zaporę nie została całkowicie zamknięta na skutek uszkodzenia. Szlaban zawisł w połowie. Jednak pracownik kolei zdając sobie sprawę z niebezpieczeństwa wyszedł na środek drogi dając sygnał chorągiewką i trąbką by furmanka się zatrzymała co potwierdziła ocalała kobieta. Jednak okazało się że woźnica był osobą głuchoniemą. Oskarżony otrzymał jednak wyrok 6 miesięcy więzienia z zawieszeniem na 3 lata.



Wodzisławska stacja przed generalnym remontem w 2013 r.

fot. Sebastian Pańczyszyn/Wikipedia

W roku 1968 na tym samym przejeździe kolejowym miała miejsce również tragedia. Dnia 20 sierpnia 1968 roku o godzinie 23 rozpoczęła się operacja "Dunaj", czyli agresja wojsk państw komunistycznych w tym Polski na ówczesną Czechosłowację. Do wypadku doszło w nocy z 20 na 21 sierpnia 1968 roku, o godz. 22.33, a więc 27 minut przed rozpoczęciem inwazji na Czechosłowację, w Wodzisławiu na wspomnianym przejeździe kolejowym. W Nowinach Wodzisławskich z roku 2012 ukazał się na ten temat taki tekst autorstwa Piotra Hojki. *"Szpica wojsk radzieckich składająca się z kilkudziesięciu pojazdów opancerzonych, widząc szlaban w poprzek drogi zinterpretowała zamknięty przejazd kolejowy jako granicę państwa. Dowódca oddziału radzieckiego nakazał więc pierwszemu pojazdowi sforsowanie zapory i przekroczenie „granicy” polsko-czechosłowackiej. Kierowca opancerzonego wozu jadąc na zamkniętym włazie zapewne miał ograniczone możliwości obserwacji, możliwość skutecznej obserwacji dodatkowo potęgowała noc i brak oświetlenia ulicznego. Kolejarz pracujący na posterunku na próżno usiłował zatrzymać kolumnę radziecką. Wóz uderzył w szlaban i wjechał na tory, w tym samym czasie od strony Chahupek nadjechał pociąg zmierzający do Wodzisławia...Uderzenie składu kolejowego w amfibię było na tyle silne, że wóz bojowy został zepchnięty na prawą stronę i wpadł do rowu. 21 sierpnia o godz. 0.20 telefonogram nr 2 z Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Katowicach do Komendy Głównej w Warszawie donosił: „Dnia 20.08. br. o godzinie 22.33 na niestrzeżonym (sic!) przejeździe kolejowym w m. Wodzisław amfibia najechała na zaporę kolejową, w wyniku czego nastąpiło zderzenie z nadjeżdżającym pociągiem. Parowóz wykoleił się, amfibia została uszkodzona. Jeden żołnierz został zabity, ośmiu rannych w tym czterech ciężko”.*

Ulewne deszcze też dawały znać o sobie i na kolei żelaznej. W roku 1938 w sierpniu podmyty został po ulewie tor kolejowy między Wodzisławiem a Turzą. Wyjeżdżający do Jastrzębia z Wodzisławia pociąg o 19.50 nie był w stanie pokonać przeszkody jaka burza wyrządziła. Jak podała prasa na pomoc przybyli okoliczni mieszkańcy, którzy łopatami pracowali przy usunięciu przeszkód przez półtorej godziny.

W 1929 roku pojawił się pomysł wybudowania w Wodzisławiu nowego dworca ze względu jak to określono znacznej odległości obecnego dworca od miasta. Wówczas pierwszy raz wysunięto powracającą jak bumerang koncepcję budowy przystanku Wodzisław Śląski - Centrum. Dziś po wielu latach pomysł ten ponownie powraca, ale czy zostanie on zrealizowany?

W 1930 roku jak wynika z rozkładu jazdy z Wodzisławia do Rybnika kursowało 16 pociągów osobowych. W roku 1935 otwarto nową linię kolejową z Moszczenicy do Zebrzydowic i w związku z tym wprowadzono korekty do rozkładu jazdy pociągów z Jastrzębia do Wodzisławia. Natomiast w roku 1936 kursowało 13 pociągów osobowych na tej linii.

Na wodzisławskim dworcu zdarzały się też i kradzieże. W roku 1919 prasa podała: *"W poczekalni tutejszego dworca skradziono wszelkie zapasy trunków, papierosów, cygar, czekolady, wina, kiełbasy, masła, konserw i kasę do wymienienia wypróżniono. Gospodarz ma z tego powodu szkodę 5000 mk".* W

numerze styczniowym Polski Zachodniej z roku 1930 informowano: "W nocy z 11 na 12 bm. włamali się dotychczas nieznani sprawcy do magazynu kolejowego w Wodzisławiu, pow. Rybnik skąd po otwarciu kilku skrzyń skradli 400 sztuk cygar, 8 paczek tytoniu tureckiego po 25 gr 3 kl. sera, kilogram skóry". W roku 1936 można się było dowiedzieć kto prowadził dworcową restaurację. Prasa podała następującą informację: "*W nocy z pierwszego na drugie święto Wielkanocne złodzieje odwiedzili restaurację dworcową, dzierżawioną przez Penkałową Marję i zabrali wyroby tytoniowe, żywność i jeden płaszcz ogólnej wartości mniej więcej 300 zł. Policji udało się przytrzymać sprawcę w osobie bezdomnego Subela Pawła. Towar mu odebrano a sam znalazł się za kratkami*". Na dzierżawę restauracji dworcowych Dyrekcja Kolei w Katowicach ogłaszała przetargi.



Tablica pamiątkowa na dworcu kolejowym

"Marsz śmierci" - 1945 rok

Ostatni rok II wojny światowej (1945) okazał się tragiczny dla naszego miasta. W styczniu 1945 r. zbliżająca się klęska III Rzeszy spowodowała ucieczkę Niemców przed zbliżającą się armią rosyjską. Postanowiono też ewakuować hitlerowski obóz zagłady w Oświęcimiu. Niemcy wybrali nie przypadkowo nasze miasto jako miejsce ewakuacji więźniów. Wodzisław posiadał dogodne połączenia kolejowe zwłaszcza z Morawami i był na uboczu a także w niewielkiej odległości od obozu zagłady. Ewakuacja z Oświęcimia rozpoczęła się 18 stycznia. Wycieńczeni więźniowie mieli do pokonania 63 km w śnieżyicy i mrozie.

"Marsz śmierci" usiany trupami więźniów przeszedł też przez Wilchwy. Tu znaleziono ciała pięciu osób. Od roku 1958 ich mogiła znajduje się na miejscowym cmentarzu. W oczekiwaniu na transport kolejowy z Wodzisławia na Wilchwach ewakuowani nocowali m. in. w sali u Blazego na początku wioski, w budynku nieistniejącej już szkoły, czy zabudowaniach gospodarczych. Pierwsi więźniowie dotarli już do naszego miasta 19 stycznia 1945 roku, ale prawdopodobnie to byli więźniowie z jednego z licznych podobozów. Główne kolumny więźniów oświęcimskich docierały do Wodzisławia od 20 stycznia 1945 roku. Ze stacji wywieziono kolejną znaczną ich część bo co najmniej 23 000 osób. Piotr Hojka podaje, że na terenie stacji Wodzisław Śląski doszło do minimum dwóch lub trzech egzekucji. Zamordowanych zostało przez esesmanów około 35 więźniów oświęcimskich. Rozgrywające się tu sceny były tragiczne. We wspomnieniach opublikowanych w roku 1985 i zamieszczonych w zbiorze referatów "Ewakuacja więźniów obozu w Oświęcimiu w styczniu 1945 r.", wydanych przez Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej, możemy przeczytać: "*Na placu przy parowozowni w Wodzisławiu leżeli w śniegu wyczerpani fizycznie więźniowie. Widziałem jak jeden z SS-manów (w wieku około dwudziestu lat) podszedł do leżącego więźnia i zapytał go, czy chce żyć. Więzień z trudem podniósł głowę na znak, że - tak, wówczas SS-man wcisnął butem głowę więźnia w śnieg i strzelił mu w tył głowy. Podchodząc do kolejnych więźniów czynił to samo*". Na budynku stacji kolejowej w Wodzisławiu Śląskim w roku 1972 odsłonięto tablicę pamiątkową, która też zachowana została na ścianie odnowionego dworca. Napis na niej jest następujący:

"W styczniu 1945 roku w czasie tragicznej ewakuacji więźniów obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu na terenie stacji kolejowej w Wodzisławiu Śl. hitlerowcy zamordowali 30 więźniów oświęcimskich. Cześć ich pamięci".

Literatura:

- D. Keller, *Początki kolei żelaznej w Wodzisławiu Śląskim*, maszynopis Archiwum 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, Muzeum w Rybniku 2007.
- P. Hojka, *Czas zmian. Wodzisław i ziemia wodzisławska pomiędzy Cesarstwem Niemieckim a II Rzeczpospolitą*, Wodzisław Śląski 2018, s.22.
- P. Hojka, *Gdy Sowieci na Czechosłowację przez Wodzisław szli*, [w:] "Nowiny Wodzisławskie" nr 47/2012.
- 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". Pod 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*, Muzeum w Wodzisławiu Śląskim 2019.

K. Kotas, *Dzieje Chatupek do roku 1918*, wyd. Halegg, Krzyżanowice 2014.

B. Cimała, P. Porwoł, W. Wieczorek, *Wypisy do dziejów Rybnika i Wodzisławia Śląskiego*, Opole 1985.

Ziemia rybnicko - wodzisławska, Pod 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.

Część pierwsza artykułu ukazała się w numerze 1/2020 "Herolda Wodzisławskiego".

Ryby w Leśnicy!

Coś co jeszcze niedawno wydawało się nie do pomyślenia stało się faktem. Od kilkunastu miesięcy w rzece płynącej przez sporą część powiatu wodzisławskiego – Leśnicy (Lesznicy), można zaobserwować odradzające się życie biologiczne. Szczególnie widoczne jest ono w pobliżu dzielnicy Turzyczka, gdzie w rzece pływają sobie ryby. Prowadzona od lat przez **Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Wodzisławiu Śląskim** rozbudowa sieci kanalizacyjnej przynosi efekty. Pozostaje więc mieć nadzieję, że wraz z dalszą rozbudową kanalizacji sanitarnej przez **PWiK** jakość wód powierzchniowych w naszym powiecie będzie się nadal poprawiać. Mamy również nadzieję, że ta informacja spowoduje, że z większym szacunkiem będziemy podchodzić do naszej lokalnej przyrody. Nie brak wciąż bowiem miejsc, w których do rzeki spuszcza się ścieki lub wyrzuca śmieci. Apelujemy do mieszkańców aby pamiętali, że czyste powietrze i czyste wody powierzchniowe to środowisko w którym chcemy żyć. Razem możemy zmieniać je na lepsze, choćby poprzez włączenie swoich gospodarstw do sieci kanalizacyjnej.

W najnowszym magazynie historycznym *CzasYpismo* wydawanym przez Instytut Pamięci Narodowej w Katowicach, ukazał się artykuł pt. „Początki władzy ludowej w Wodzisławiu Śląskim”, którego autorem jest prezes TMZW **Piotr Hojka**. Ostatnim czasem ukazały się trzy ciekawe publikacje dotyczące lokalnej historii. Są to album pt. *Wodzisław Śląski obrazy z przeszłości*, autorstwa **Sławomira Kulpy**, *50 lat wspomnień. Złoty jubileusz Dni Wodzisławia Kingi Kłosińskiej i Dawida Jęczmionki i 100 autorzytetów na 100- lecie niepodległości* pod redakcją **Artura Marcisza i Arkadiusza Gruchota**. Gratulujemy autorom i zachęcamy wszystkich do przeczytania powyższych pozycji książkowych.

Rzeźba wodzisławskiego Utopka Zeflika, którą prezentowaliśmy w numerze 1/2020 Herolda Wodzisławskiego, jest już kolejnym elementem małej architektury miasta, ufundowanym przez Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej. Rzeźbę w początkach 2020 r. wykonał członek TMZW **Piotr Solis**. Wodzisławski Zeflik liczy 105 cm wzrostu, w rękach trzyma but, oraz ma schowany w kieszeni różaniec. Waga rzeźby to ok. 20 kilogramów. Zeflik zamieszkał na wodzisławskim Balatonie. Do wykonania w późniejszym czasie pozostała tabliczka informacyjna. Zachęcamy do jesienno spaceru nad wodzisławskim Balatonem.



TMZW ma odnowiony szyld i witrynę wejściową. Szyld zastąpił dotychczasowy, który istniał w latach 1992-2019.

Zarząd Towarzystwa Miłośników Ziemi Wodzisławskiej informuje, że ustalił nową składkę członkowską w wysokości 25 złotych rocznie. Członków TMZW prosi się wpłacanie składek na konto bankowe Stowarzyszenia do końca marca każdego roku (w roku bieżącym składki należy opłacić do końca listopada, numer konta na ostatniej stronie Herolda).

Towarzystwo Miłośników Ziemi Wodzisławskiej i Herolda, możecie znaleźć w serwisie facebook pod adresem: <https://www.facebook.com/tmzwwodzislaw/> oraz na amatorskiej stronie internetowej pod adresem: <https://ogr310.webwave.dev/>

Informujemy, że nasze czasopismo posiada zarejestrowany numer ISSN 2657-9111, jest 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.

Ze względu na pandemię koronawirusa szersza działalność TMZW i Galerii Art. Wladislavia jest zawieszona, a Galeria Art. Wladislavia ma zmienione godziny otwarcia. Galeria jest czynna w czwartki od godziny 11:00 do 13:00, w piątki od godziny 17:30 do 18:30 oraz w pierwsze niedziele miesiąca od godziny 11:00 do godziny 12:00.

Nakład drukowany biuletynu zależy od środków pozyskanych od darczyńców, dlatego osoby chcące pomóc w wydawaniu i druku Herolda Wodzisławskiego prosimy o wpłaty na konto bankowe TMZW: **Mikołowski Bank Spółdzielczy nr konta: 88 84360003 0101 0400 0589 0002.**

DRUKARNIA

LEGIS

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

Redaguje zespół: Piotr Hojka, Piotr Sidor, Kazimierz Cichy, 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