

PRZEMYSŁAW NADOLSKI

Z dziejów kolei
w Bieruniu

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Kolej żelazna w dzisiejszym rozumieniu tego słowa narodziła się w Anglii w pierwszej połowie XIX wieku. Pierwszą trasą, na której podjęto regularne przewozy kolejowe była linia ze Stockton do Darlington, uruchomiona w 1825 r. Wprowadzenie nowego środka transportu związane było z rozwojem przemysłu ciężkiego, głównie górnictwa w wyniku rewolucji przemysłowej.

Prusy, do których wówczas należał Śląsk, były krajem mniej rozwiniętym niż Anglia. Największy wpływ na rządy mieli wielcy właściciele ziemscy (junkrzy). Burżuazja i mieszczaństwo nie mogły realizować swych planów rozwoju gospodarki. Co prawda już od 1816 r. wysuwano różne projekty dotyczące budowy kolei użytku publicznego, jednakże musiały one czekać wiele lat na realizację.

Pierwsze linie kolejowe na Górnym Śląsku

Kopalnie węgla na Górnym Śląsku, podobnie jak w Anglii, już dawno stosowały szyny drewniane lub żelazne do toczenia wózków z urobkiem. W latach 1800-1801 zbudowano na Górnym Śląsku pierwszą linię kolejową przeznaczoną do użytku przemysłowego. Przewoziła ona węgiel wydobyty z szybu „Henrietta” kopalni „Król” („Koenigsgrube” - później „Prezydent”) do huty „Królewskiej” („Koenigshutte” - obecnie „Kościuszek”) na terenie obecnego miasta Chorzowa. Rozstaw szyn tej kolei wynosił 600 mm a siłą pociagową na całej trasie były konie. Szyny były początkowo drewniane, w 1812 r. zostały okute żeliwnymi płaskownikami.

Pruski Zarząd Górnictwa, chcąc zapoznać się z dorobkiem angielskim w dziedzinie transportu wysłał do Anglii dwóch swoich urzędników. Po ich powrocie podjęto decyzję o budowie w państwowej odlewni żelaza w Berlinie pierwszego w dziejach Niemiec parowozu. W czerwcu 1816 r. został on zaprezentowany w stolicy, po czym przetransportowany na Górny Śląsk. Maszyna przeznaczona była dla obsługi opisanej wyżej linii kolejowej w Królewskiej Hucie (obecnie Chorzów). Okazało się jednak, że rozstaw kół parowozu nie odpowiada szerokości toru. Po wielu próbach ostatecznie ustawiono go jako stacjonarną maszynę parową.¹

Te pierwsze doświadczenia nie zniechęciły jednak przedsiębiorców do idei kolei żelaznej. Po wprowadzeniu w Prusach szerokich reform politycznych i społecznych (wolność handlu i rzemiosła, zniesienie osobistego poddaństwa, samorząd miast) wzrosła potrzeba wprowadzenia szybkiego i niezawodnego środka transportu, który mógłby przewozić na większe odległości surowce i produkty, jak również pasażerów. Umożliwiłoby to zbyt wyrobów przemysłowych nie tylko w całym kraju lecz również poza jego granicami.

Nie zrealizowane projekty kolei śląskich

Pierwszy plan budowy kolei żelaznej na Śląsku z prawdziwego zdarzenia powstał w 1816 r. w Wyższym Urzędzie Górniczym (Oberbergamt) we Wrocławiu. Jej trasa miała prowadzić z zagłębia węglowego pod Wałbrzychem do Malczyc, gdzie znajdował się port rzeczny na Odrze. Stamtąd węgiel mógł być transportowany drogą wodną w głąb Niemiec. Projekt ten nie został jednak dalej rozwinięty z powodu licznych trudności, głównie finansowych.

¹ Jerczyński M., Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku, Opole-Wrocław 1992, s. 15
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Kolejną inicjatywą był ogłoszony w tym samym roku plan K. J. B. Karstena, nadzorca hutnictwa śląskiego (Oberhuettenverwalter). Według jego autora dwutorowa kolej o trakcji parowej miała połączyć dwustukilometrową trasą miasto Wrocław z okolicami Zabrza, gdzie znajdowała się ówczesna największa państwowa kopalnia węgla kamiennego „Koenigin Luise” („Królowa Luiza”). Oczywiście głównym zadaniem projektowanej linii był w miarę tani i wygodny transport wydobytego na Górnym Śląsku węgla do Wrocławia i dalej na zachód w głąb Niemiec.

Trasę miano poprowadzić przez Strzelce Opolskie i Ozimek, prawym brzegiem Odry. Po drodze było zaprojektowanych dziewięć stacji. Czas przejazdu pociągu z węglem z Zabrza do Wrocławia miał wynosić dwa i pół dnia. Stanowiło to wielki postęp w porównaniu z dotychczas wykorzystywaną drogą wodną poprzez Kanał Kłodnicki i rzekę Odrę. Historycznie rzecz biorąc, był to pierwszy projekt połączenia kolejowego Wrocławia z Górnym Śląskiem.²

Budżet państwa nie kwapił się jednak do sfinansowania przyszłej kolei. Pamiętać trzeba, że na całym świecie nie było jeszcze (aż do 1825 r.) ani jednej linii kolejowej z prawdziwego zdarzenia (z wyjątkiem krótkich odcinków kolei zakładowych). Zupełny brak doświadczenia w projektowaniu i budowie długich tras kolejowych stwarzał podstawową przeszkodę dla całego przedsięwzięcia. Przewidywane trudności materiałowe i finansowe spowodowały zarzucenie projektu i skierowanie środków na ukończenie będącego wówczas w budowie Kanału Kłodnickiego, który prowadził również z Zabrza (nie licząc podziemnej sztolni z Chorzowa) do Koźła, gdzie węgiel płynął dalej Odrą.

Sfery rządowe nie negowały wówczas całkowicie potrzeby rozwoju transportu na Śląsku jak i w całym państwie, jednakże nie były przekonane do środka, który był dotąd zupełnie nie wypróbowany i propagowany tylko przez kilku entuzjastów. Nie chciano też zwiększać długu publicznego, gdyż król musiałby wtedy odwołać się do parlamentu, na co rządzący wówczas Fryderyk Wilhelm III nie chciał się zgodzić. Wszystkie środki będące do dyspozycji kierowano więc na modernizację transportu już istniejącego i dostępnego, głównie na rozbudowę sieci dróg i szos, które miały wówczas znaczenie zarówno gospodarcze jak i strategiczne.

Jedynie ludzie bardzo przewidujący mogli zdawać sobie sprawę z pożytków, jakie kolej żelazna mogła przynieść śląskiej prowincji, od wieków leżącej na ważnych szlakach komunikacyjnych, zwłaszcza z zachodu na wschód Europy. Należeli do nich przedsiębiorcy i kupcy z samego Śląska, którzy mając trudności w handlu, z powodu wprowadzonych ceł na granicach z Rosją i Austrią, chcieli zdobyć rynki zbytu w całych Prusach i na Zachodzie, do czego jednak niezbędny był szybki i stosunkowo tani transport. Najtrudniejsze było zdobycie dużych kapitałów potrzebnych na budowę dalekich tras. Było to wówczas mało prawdopodobne, gdyż bardzo niewielu ludzi zdawało sobie sprawę z rzeczywistego znaczenia nowego środka transportu.

Po 1815 roku położenie gospodarcze Śląska było bardzo niekorzystne. Największe rynki zbytu na wschodzie i południowym wschodzie odgrodziły się odeń zaporami w postaci wysokich ceł. Najważniejsze gałęzie rzemiosła, którymi były wówczas włókiennictwo lniane i sukienne nie wytrzymały naporu przemysłowej produkcji na masową skalę, której konkurencji nie mogły sprostać mimo wyższej jakości swoich wyrobów. Ich upadek pogłębiał już i tak dotkliwy regres gospodarczy. Należało znaleźć środek, dzięki któremu

² 2 Freymark H.: Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes, Breslau 1942, s. 18 nast
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

śląskie rzemiosło i przemysł mogłyby znaleźć szansę rozwoju i zdobycia nowych rynków zbytu. Takie możliwości dawał dogodny transport, a środkiem takiego transportu była wówczas nowo wynaleziona i wprowadzana do użytku kolej żelazna.

Jednym z głównych kierunków eksportu jak i importu był wówczas Kraków, który jako Rzeczpospolita Krakowska, będąc swego rodzaju strefą wolnocłową, oferował dostęp do rynków całego wschodu Europy, a nawet Azji. Ze Śląska prowadziły wówczas do Krakowa dwie drogi: przez Mysłowice i przez Nowy Bieruń, gdzie funkcjonowało przejście graniczne i komora celna w Zabrzegu nad Wisłą. Chodziło więc o poprowadzenie równoległe do dróg kołowych linii kolei żelaznej, która znakomicie ułatwiała zwiększenie obrotów towarowych z Krakowem.

Plan Krausego

Biorąc wyżej wymienione czynniki pod uwagę, w 1830 r. przedstawiono kolejne trzy projekty budowy linii kolejowych. Kupiec Fr. Wolff chciał połączyć Wrocław z Berlinem, inny kupiec Friesner Świebodzice (a więc okręg wałbrzyski) z Wrocławiem, a radca rejencyjny i budowlany (Regierungs- und Baurat) Friedrich Theodor Krause Tarnowskie Góry (czyli okręg górnośląski) z Opolem i rzeką Odrą. Ten ostatni projekt powstał z inicjatywy hrabiego Andreea Marii von Renarda ze Strzelec, który będąc właścicielem ziemskim równocześnie rozwijał w swych dobrach, głównie w okolicach Zawadzkiego, kapitalistyczną gospodarkę przemysłową. Jego śladami szło w tym czasie również wielu innych górnośląskich posiadaczy dóbr.

Krause, urodzony w 1790 roku w Koenigsborn koło Unna w Westfalii, już od 1828 roku propagował idee budowy kolei żelaznych, wygłaszając odczyty i pisząc artykuły do prasy. Był wyższym urzędnikiem rejencyjnym w Opolu, a później w Legnicy, gdzie zajmował się drogami i szosami, jak również drogami wodnymi.

Już w 1827 roku jeden z największych właścicieli ziemskich i potentat przemysłowy, hrabia Andreas Maria von Renard ze Strzelec Opolskich nosił się z zamiarem wybudowania połączenia kolejowego prowadzącego z hut na Górnym Śląsku do Odry. Chodziło mu o zbyt produktów z jego własnych hut żelaza. Renard skontaktował się z Krausem, a ten pomógł mu opracować w szczególności plan. Hrabia zaproponował udział w przedsięwzięciu innym właścicielom hut żelaza i kuźnic na Górnym Śląsku. Rozpoczęto również rozmowy z ministrem finansów na temat sposobu nabywania i wywłaszczania niezbędnych gruntów pod budowę.

Trasa miała prowadzić od Tarnowskich Gór doliną Małej Panwi, aż do ujścia tej rzeki do Odry w pobliżu Czarnowąs. Zamiast parowozów zastosować miano trakcję konną. Plan ten został przedstawiony w Berlinie w 1830 roku, przy czym pomysłodawcy mieli nadzieję na znaczący finansowy udział państwa w tych przedsięwzięciach. Kapitał prywatny wydawał się zbyt słaby na tak wielkie zamierzenia. Władze państwowe odrzuciły ten sposób finansowania, nie negując jednak samej idei budowy. Sugerowano z ich strony oparcie się wyłącznie na kapitale prywatnym. Mimo pozytywnego odbioru z tej strony plan nigdy nie został zrealizowany.”³

Wobec wysuwanych zastrzeżeń Krause postanowił opracować nowy, pełniejszy plan. Opierał się on na nowych możliwościach handlowych powstałych dzięki polityce Związku

³ Bufo S.: Eisenbahnen in Schlesien, Egglham-Muenchen 1989. s. 34 nast.
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Celnego (Zollverein), który jednoczył kraje niemieckie oraz na znaczeniu, które posiadał Kraków dla przemysłu i handlu śląskiego.

Planowana trasa miała połączyć Wrocław z Górnym Śląskiem; projekt przewidywał ponadto doprowadzenie linii aż do granicy z Austrią a na końcowy punkt całej trasy wybierał małą osadę Nowy Bieruń (Neuberun). Dnia 3 marca 1834 roku plan został przedstawiony ministrowi Rotherowi, szefowi departamentu handlu, przemysłu i budownictwa. Rother poproszony został znów o finansowy udział skarbu państwa (fiskusa) w wysokości 50 000 talarów. Przebieg projektowanej trasy na odcinku górnośląskim był podobny do poprzedniego planu Krausego sprzed czterech lat. Prowadziła ona z Wrocławia przez Karłowice, Kup, Osowiec, Zawadę, Ozimek, Strzybnicę, Nakło k. Tarnowskich Gór, Piekary, Mysłowice do Nowego Bierunia, a ściślej do wsi Zabrzeg, gdzie znajdowało się już drogowe przejście graniczne. Trasa kolei biegła przez ważne ośrodki hutnictwa żelaza i przemysłu metalowego (Osowiec, Ozimek) oraz hutnictwa ołowiu i srebra (Strzybnica). Ułatwiłoby to zarówno transport do Wrocławia i w głąb Prus jak też na teren Austrii przez granicę w Nowym Bieruniu. Zasadniczą zmianą w stosunku do wersji poprzedniej było przedłużenie linii przez cały okręg przemysłowy Górnego Śląska aż do styku z granicą austriacką koło Nowego Bierunia (w rejonie drogowego przejścia w Zabrzegu).

Projekt przewidywał wzniesienie nasypu pod linię dwutorową, jednakże tymczasowo miano zbudować tylko jeden tor szerokości 5 stóp z żelaznych szyn walcowanych na kamiennych podkładach. Na razie zastosować miano wyłącznie trakcję konną, lokomotywy parowe byłyby wprowadzone później. Na całej linii przewożono by 720000 cetnarów ładunku. Zysk projektowano na 400. Opłaty za przewóz kształtowałyby się w wysokości 3,5 feniga za cetnar na milę kopalin, 1,5-2 fenigów za węgiel, 5 fenigów za inne towary. Biorąc pod uwagę inne środki transportu było to taniej niż na szosach (7 fenigów), ale drożej niż na szlakach wodnych (około 2 fenigów).

Całkowita długość linii wynieść miała 28,5 mili. Zaprojektowano również dwa odgałęzienia do Opola i Królewskiej Huty. Koszt wzniesienia jednej mili wynieść miał przeciętnie 40 000 talarów, całkowity koszt budowy wyniósłby w ten sposób 1140 000 talarów.

Ruch pociągów miał być prowadzony parowozami. Każdy zainteresowany mógłby użytkować tę linię za pomocą własnego taboru, uiszczając odpowiednią opłatę, jedynie początkowo ruch byłby prowadzony wyłącznie przez właściciela trasy. Według Rothera opłacalna byłaby stawka nawet w wysokości 5 fenigów. Dawałoby to opłatę za przewóz jednego cetnara ładunku z Wrocławia do Nowego Bierunia w wysokości 10 srebrnych groszy 10,5 feniga. Wynosiło to więcej niż dotychczas stosowane stawki w transporcie wodnym czy drogowym.

Głównym celem budowy miało być wywożenie z Górnego Śląska tutejszych surowców: cynku, żelaza, węgla i drewna jak najtańszą drogą do Wrocławia. Taniość stawki przewozowej była decydująca jeśli chodzi o możliwość zbytu tych towarów. Interes w budowie linii mieli nie tylko przemysłowcy górnośląscy lecz także kupcy wrocławscy, prowadzący handel z Krakowem. Kolej nie miałaby być wyłącznie konkurencją dla szos czy rzek, lecz tworzyłaby razem z nimi rozwinięty system transportowy łączący Dolny Śląsk z Górnym.

Według opinii Ruffera założenie nowej linii byłoby bardzo pożądane, ponieważ transport wodny Odrą był często przerywany z powodu niskich stanów wody. Jednocześnie kolej mogła prowadzić ruch w zimie, w czasie gdy rzeki były zamrożone. Tym samym kolej mogłaby zastąpić nieefektywny i drogi w utrzymaniu Kanał Kłodnicki. Jednakże głównym

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

warunkiem pozyskania środków finansowych od prywatnych przedsiębiorców była gwarancja osiągnięcia odpowiednich zysków. Nikt nie angażowałby swojego kapitału w działania, które nie gwarantowałyby zwrotu tych pieniędzy i to z nadatkiem.

Plan został przedstawiony szefowi pruskiego Zarządu Przemysłowego (Gewerbeverwaltung) Beuthowi oraz w Wyższym Urzędzie Górniczym (Oberbergamt) we Wrocławiu.

W dniu 20 kwietnia 1834 roku komitet złożony z Ruffera, Ertela, Krakera, Loebbeckego i Molinariego wydał opinię o projekcie Krausego przeznaczoną dla prowincjalnego dyrektora podatkowego. Podobną wydano w I 836 roku. Postulowały one przedłużenie projektowanej trasy do Frankfurtu i Drezna lub Berlina i Szczeci na. Tylko takie rozwiązanie mogło zagwarantować rentowność przedsięwzięcia, ale prywatny kapitał nie mógłby udźwignąć takiej inwestycji. Konieczna była pomoc państwa.

Dopóki nie można było obliczyć dokładnie rentowności projektowanej trasy, nie było szans na realizację planu Krausego. Z kolei nadprezydent prowincji śląskiej uważał, że w ruchu wewnątrz krajowym kolej nie ma szans przewyższyć rentownością innych środków transportu, a jeśli chodzi o ruch międzynarodowy, wszystko było zależne od woli państw sąsiadujących z Prusami.

W latach następnych, wobec wzrastającego zainteresowania projektami budowy kolei, Krause przygotował jeszcze jeden plan budowy, tym razem linii z Górnego Śląska do Wrocławia i dalej do Berlina i Drezna. Ostatecznie żaden z planów tego autora nie został zrealizowany, jednak stały się one zaczynem powodującym rozwój dalszych koncepcji przeprowadzenia linii.

Mimo wszelkich wad i usterek plan ten był pierwszą próbą realnego zaprojektowania linii kolejowej łączącej Dolny Śląsk z Górnym. Ta właśnie wersja stała się podstawą studiów projektowych przyszłej Kolei Górnośląskiej. W 1836 r. Krause zaproponował kolejny projekt linii, tym razem z Wrocławia do Berlina.

W międzyczasie powstawały w Niemczech pierwsze odcinki linii kolejowych. Na ziemiach niemieckich pierwszą linią była trasa z Norymbergi do Fuerth, uruchomiona w 1835 r. Z kolei w państwie pruskim w 1838 r. uruchomiono kolej z Berlina do Poczdamu.

Tymczasem w Austrii wydano koncesję na budowę Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda prowadzącej z Wiednia przez Oświęcim do Wieliczki i dalej na wschód. Pruscy przemysłowcy zaczęli się obawiać o przechwycenie przez Austrię zysków z handlu bliskowschodniego.

Kolej Górnośląska (Oberschlesische Eisenbahn)

Wobec tego, że państwo nadal było sceptyczne co do możliwości budowy tak długich połączeń kolejowych, burżuazja sama musiała podjąć starania o sfinansowanie całego przedsięwzięcia. Dnia 2 czerwca 1836 roku we Wrocławiu założono komitet do spraw budowy kolei, w którego skład weszli radcy handlowi Gustaw Heinrich von Ruffer i Eduard von Loebbecke, kupcy Arnold Lueschwitz, Friedrich Lewald, Theodor Molinari, K. A. Milde i Kopisch, radca sprawiedliwości Heinrich Graeff, właściciel ziemski i przemysłowiec Andreas Maria hr. Renard oraz wielcy posiadacze ziemscy hr. Henckel von Donnersmarck, hrabiowie Gustav i Moritz Saurma, von Nimptsch i inni. Głównym zadaniem komitetu miało być zbadanie „czy założenie kolei żelaznej między Wrocławiem i Bieruniem z punktu widzenia interesów przedsiębiorców jest wykonalne”. Właśnie wrocławskie wielkie

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

kupiectwo było tym środowiskiem, które najbardziej interesowało się wprowadzeniem nowego środka transportu, gdyż najwięcej mogło z niego skorzystać w przyszłości.

Grono to zaczęło oficjalnie rozważać projekt budowy kolei z Wrocławia do Nowego Bierunia pod kątem jego opłacalności, przede wszystkim oczywiście dla członków komitetu. O pomoc przy zbieraniu danych statystycznych mogących pomóc przy obliczaniu rentowności planowanej linii poproszono państwo. Daleko idącą przychylność dla tego przedsięwzięcia okazał nadprezydent prowincji śląskiej von Merckel. Pozyskano dla sprawy również następcę tronu, późniejszego króla Fryderyka Wilhelma IV. Jego wstąpienie na tron w 1840 roku bardzo przyspieszyło budowę.

Roboty przygotowawcze trwały dość długo, bo aż pięć lat. Polegały one przede wszystkim na opracowaniu projektu technicznego budowy linii wraz ze szczegółowym jej przebiegiem w terenie i zebraniu środków finansowych w koniecznej do realizacji tego zamierzenia wysokości.

Jedyną możliwą formą jego finansowania wydawała się emisja akcji, których sprzedaż pozwoliłaby zebrać fundusze. Przesądzało to o zarządzaniu przyszłą koleją w formie spółki akcyjnej. Władze państwowe przychylniejszym okiem zaczęły patrzeć na inicjatywę, która nie polegała na domaganiu się pieniędzy od rządu. Przy dominującym udziale kapitału prywatnego gotowe były same w jakimś stopniu uczestniczyć w projekcie. Przedstawione projekty zweryfikowano pod względem technicznym. Rozpoczęto też wstępne studia terenowe, które jednak przedłużały się wskutek złych warunków atmosferycznych i braku fachowców.

W obecnym układzie rząd sam zaczął nalegać na jak najszybsze przeprowadzenie prac budowlanych i oddanie nowej linii do użytku, udzielając w tym celu wszelkiej pomocy nowo zawiązanym spółkom. Impulsem do szybkiego działania stała się również prowadzona w Austrii budowa nowej linii kolejowej. tzw. Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (Kaiser-Ferdinands-Nordbahn). Miała ona prowadzić z Wiednia przez Brno do Bogumina i dalej aż do Bochni koło Krakowa. Stwarzało to pewne niebezpieczeństwo odcięcia śląskiej gospodarki od galicyjskich rynków zbytu, które zaopatrywane dogodną trasą w towary austriackie mogły odwrócić się od Wrocławia i Śląska.

Postanowiono obie koleje w jakimś punkcie granicy prusko-austriackiej połączyć, aby stworzyć możliwość bezpośredniego wwozu towarów z Prus na teren Austrii. Do pośpiechu nagliło nie tylko rozpoczęcie w 1840 roku po stronie austriackiej prac niwelacyjnych Kolei Północnej w terenie ale i rozpoczęcie budowy w Królestwie Polskim linii warszawsko-wiedeńskiej prowadzącej z Warszawy do punktu połączenia z Koleją Północną w Austrii.

W ten sposób trzy koleje: austriacka, pruska i rosyjska mogły spotkać się w jednym punkcie węzłowym, na który pierwotnie przewidywano Oświęcim, leżący wówczas w Austrii. Poza tym już pojawiły się zamiary przedłużenia Kolei Północnej z Wieliczki do Lwowa i Brodów, a więc aż do granic Rosji, co umożliwiłoby połączenie z jednym z najbardziej chłonnych potencjalnych rynków zbytu.

Kolej Górnośląska miała więc być ogniwem pośrednim pełniącym w europejskiej sieci kolejowej rolę łącznika między Morzem Adriatyckim a Bałtyckim oraz Morzami Czarnym i Północnym. Tutaj zbiegać się miały trasy z Wiednia, Berlina, Drezna, Wrocławia i Warszawy. W ten sposób również stworzono by czynnik przyspieszający rozwój całego górnośląskiego przemysłu i handlu.

Na początku czerwca 1837 r. powstała dyrekcja budowy przyszłej kolei. W jej gestii leżały sprawy techniczne, finansowe i statutowo-prawne. Brak oficjalnego zezwolenia władz państwowych wciąż przeszkadzał w zbieraniu funduszy na budowę. Komitet kontynuował

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

jednak prace, pozyskawszy przychylność ówczesnego następcy tronu (Kronprinz) księcia Fryderyka Wilhelma.

W listopadzie 1837 r. ustalono ostatecznie przebieg trasy z Wrocławia do Opola prowadząc ją lewym brzegiem Odry (tym samym odrzucono w tym zakresie plan Krausego). Umożliwiało to przeprowadzenie linii przez Oławę i Brzeg, które były ważnymi ośrodkami gospodarczymi oraz powiązanie jej z bardziej zasobnymi terenami rolniczymi po tej stronie rzeki. Teren pod budowę miał być wykupiony od razu pod dwa tory, podkłady w torze drewniane, a trakcja parowa. Jak widać wybrano rozwiązania stosowane do dzisiaj, co dowodzi dalekowzroczności twórców kolei. Nie obowiązywały przecież wówczas żadne normy w tym względzie. Jeżeli chodzi o finansowanie inwestycji, wystąpiły znaczne trudności w pozyskiwaniu kapitałów, kiedy okazało się, że potencjalni chętni nie mogą liczyć na szybkie spekulacyjne zyski.⁴

Dnia 3 listopada 1838 r. państwo wydało ustawę o kolejach, która obowiązywała z pewnymi zmianami aż do II wojny światowej. Według ustawy przedsiębiorstwo budowy i eksploatacji kolei mogło być tylko spółką akcyjną i musiało uzyskać koncesję państwa. Ze swej strony państwo zapewniało prawo przewozu osób i towarów na określonej trasie, możliwość wywłaszczania gruntów pod budowę kolei oraz ochronę przed konkurencją na obszarze działania danego przedsiębiorstwa. Spółka kolejowa musiała jednak ukończyć budowę w określonym terminie, prowadzić ruch w porozumieniu z państwową pocztą oraz miała obowiązek przewozu osób i towarów odpowiadających wymaganiom technicznym. Taryfy przewozowe i rozkłady jazdy musiały być zatwierdzane przez państwo. Maksymalny zysk akcjonariuszy ograniczono do 10%. Państwo miało prawo do wykupu kolei po trzydziestu latach od jej uruchomienia. Aby zachęcić kapitalistów do inwestowania w kolej państwo gwarantowało minimalny określony zysk (dywidendę) posiadaczom akcji kolejowych.

Ustawa w zasadzie sprzyjała rozwojowi kolei, mimo wszelkich ograniczeń. Odtąd biurokraci (często jako reprezentanci warstwy junkrów zupełnie nie rozumiejący znaczenia nowego środka transportu) nie mogli już przeciwdziałać powstawaniu kolei, jeśli tylko spełniały one ustawowe wymogi. Ostateczne zielone światło dla kolei nastąpiło z chwilą objęcia tronu w 1840 r. przez popierającego rozwój nowych środków transportu Fryderyka Wilhelma IV. W sierpniu 1840 r. państwo przyrzekło wydanie koncesji dla planowanej kolei na Dolnym i Górnym Śląsku.

Za podstawę projektu nowej linii przyjęto plan Krausego z I 834 roku. Był on oparty na realnych podstawach i wobec tego możliwy do zrealizowania. W lipcu 1837 roku planowano podjęcie robót przygotowawczych (Vorarbeiten) na trasie z Wrocławia do Nowego Bierunia. Przede wszystkim chodziło o dokładne wytyczenie trasy w terenie uwzględniające niwelację terenu. W ten sposób rozstrzygnięto by jaką ostatecznie trasą należy poprowadzić nową kolej. Kierownictwo nad tymi pracami powierzono inspektorowi budownictwa wodnego von Unruhowi. Dnia 8 lipca 1837 roku nadprezydent rejencji śląskiej von Merckel wydał zezwolenie na ich przeprowadzenie.

W tym samym roku przeprowadzono pomiary geodezyjne w okręgu przemysłowym na pierwotnie zaplanowanej trasie Strzybnica-Chechło-Piekary-Szarlej -Dąbrówka Wielka-Siemianowice-Roździeń-Janów-Brzezinka-Nowy Bieruń. Kolej miała ominąć miasto Bytom, biegnąc po jego obrzeżach. Na terenie powiatu pszczyńskiego nowa linia prowadziła

⁴ Honigmann D., Simson R.: Zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschiesischen Eisenbahn. Breslau 1867. s. 12, 18 i nast.

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

przez Kosztowy, Dzieckowice, Imielin. Chełm Wielki, Chełm Mały, Kopciowice do Zabrzegu.

We wrześniu tego roku większa część robót niwelacyjnych była już ukończona. Niestety, częste były przypadki niszczenia palików wytyczających trasę przyszłej kolei. Nie wiadomo czy czynów tych dopuszczano się z pobudek chuligańskich, czy robili to pokrzywdzeni przez budowę linii właściciele pobliskich parcel.⁵

W prowadzeniu trasy w terenie zaszły później niewielkie zmiany, spowodowane głównie ukształtowaniem terenu, przez który miała przebiegać linia. W 1838 roku von Unruha zastąpił inspektor budowlany Manger, który kierował pracami do roku 1840. Po nim stanowisko to objął starszy inżynier (Ober Ingenieur) August Rosenbaum i sprawował je do swej śmierci w 1857 roku.

Techniczne opracowanie projektu leżało całkowicie w gestii prywatnych akcjonariuszy, państwo jednakże przyrzekło i okazało daleko idącą pomoc merytoryczną, zobowiązując do niej wszystkie urzędy lokalne na Górnym Śląsku. Wyróżnił się w tym zakresie prezydent rejencji opolskiej hrabia von Pueckler, który nawet stanął wkrótce na czele spółki Kolei Górnośląskiej.

Przy określaniu dokładnego przebiegu linii dostosowywano się do ukształtowania powierzchni terenu, rezygnując z kosztowniejszych budowli inżynierskich, jak mosty, wiadukty, wykopy itp. Również koszty nabycia gruntów pod budowę starano się utrzymać na jak najniższym poziomie. Przestrzegano jednak ściśle reguły prowadzenia trasy przez najważniejsze ośrodki przemysłowe, aby zapewnić kolei jak najwięcej klientów, którzy w przyszłości mogliby nią wywozić swoje produkty i dowozić potrzebne surowce. Manger i Rosenbaum dobrze spełnili swoje zadanie i przystosowali się do stawianych im wymogów ekonomicznych.

Wystąpiły liczne rozbieżności między członkami komitetu przy prowadzeniu linii z Opola w kierunku granicy z Galicją. Hrabia Renard opowiadał się za budową trasy przez Ozimek i dalej przez jego posiadłości koło Strzelec Opolskich. Z kolei inne plany przewidywały trasę przez Koźle, Gliwice, Mysłowice do Nowego Bierunia, inny z Gliwic do Pszczyny, jeszcze inny przez Racibórz do Bogumina. Każdy miał na względzie swe partykularne interesy. W końcu rejencja w osobie hrabiego Puecklera postanowiła opracować własny wariant przebiegu, najlepiej odpowiadający interesom ogólnopaństwowym. Na odcinku do Opola zmieniono trasę przebiegu linii, przesuwając ją ze Skorogoszczy do Lewina, z uwagi na przyszłe połączenie z Nysą. Zrezygnowano z trasy przez Ozimek na rzecz Gliwic, dokąd przeniósł się punkt ciężkości górnośląskiego przemysłu. Końcowym punktem linii pozostała granica z Galicją.

Na wykonanie planu przeznaczono sumę 6000 talarów, którą zebrano z zaliczek od akcjonariuszy na poczet nabycia w przyszłości akcji spółki. Państwo nie zezwoliło na pozyskanie środków drogą zbiórki publicznej. Ostrzegano wręcz ludzi przed angażowaniem się w niepewne przedsięwzięcie, na które jeszcze nawet nie zostało wydane oficjalne zezwolenie, a działający komitet nie posiadał umocowania prawnego.

Na razie wydano tylko 24 marca 1841 r. wstępną koncesję na odcinek z Wrocławia do Opola, którego przebieg nie budził wątpliwości. Dnia 5 kwietnia 1841 roku utworzono na tej podstawie spółkę nazwaną Towarzystwem Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft). Decyzje w jej sprawie mogło podejmować walne zgromadzenie

⁵ Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Pszczynie (dalej APP), zespół Landratsamt Pless. synn.782

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

akcjonariuszy (Generalversammlung). Bieżące kierownictwo sprawowała rada nadzorcza (verwaltungsrat), dzieląca się na dyrekcję (Direktorium) kierującą działalnością spółki i wydział (Ausschuss) nadzorujący sprawy finansowe. Prezesem spółki został Eduard von Loebbecke. Spółce zezwolono na gromadzenie kapitału w wysokości półtora miliona talarów przez rozpisanie akcji. Dnia 2 sierpnia tego samego roku udzielono spółce praw korporacji (uzyskała osobowość prawną)

Dnia 2 maja 1841 r. wmurowano kamień węgielny pod budowę dworca we Wrocławiu na Przedmieściu Świdnickim i rozpoczęto roboty ziemne na koncesjonowanym odcinku. Roboty trwały aż do wiosny roku następnego. 1 maja 1842 r. odbyła się jazda próbna na odcinku z Wrocławia do Świętej Katarzyny.

Oficjalne otwarcie odcinka z Wrocławia do Oławy, połączone z uroczystym przejazdem pociągu dla specjalnych gości, nastąpiło 21 maja 1842 r. Jest to data, którą można przyjąć za początek istnienia kolejnictwa na Śląsku, jak też i na obecnych ziemiach polskich. W Kongresówce pierwszy odcinek kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego uruchomiono dopiero w 1845 r.

W dzień później odbyła się pierwsza jazda ogólnodostępna. Dnia 3 sierpnia tego roku oddano do ruchu odcinek z Oławy do Brzegu. Budowa kolei wywołała ogólne protesty ze strony przedsiębiorców przewozowych posługujących się transportem konnym. Obawiali się, słusznie zresztą, że kolej doprowadzi ich do ruiny.

Ten sam sposób myślenia można będzie zaobserwować niewiele lat później w Bytomiu, gdzie transport konny chwilowo przeważa nad projektami budowy kolei.⁶

Rejencja opolska wysunęła własny projekt przebiegu linii z Opola prawym brzegiem Odry przez Kędzierzyn, Gliwice, Świętochłowice do Mysłowic i granic państwa. Projekt ten został zatwierdzony na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy dnia 5 października 1842 roku. Zmieniono pierwotną trasę, na której przeprowadzono w 1837 r. prace geodezyjne. Duże trudności sprawiał geodetom pagórkowaty teren wschodniej części Górnego Śląska.

Koszt budowy odcinka z Opola do granicy oszacowano na 2,4 miliona talarów. Spółka postanowiła, wobec braku funduszy, zwrócić się do państwa o pożyczkę na dalszą rozbudowę kolei. Wobec dość liberalnej polityki króla było to możliwe. a ponadto uznano, że nowy środek transportu przydatny będzie dla celów militarnych i gospodarczych. Państwo na mocy umowy przejęło część akcji w zamian za gwarancje oprocentowania (w wysokości 3,5%) kapitału zainwestowanego przez prywatnych inwestorów. Dotyczyło to wyłącznie odcinka z Opola do granicy państwowej z Austrią. Równocześnie przedstawiciel państwa zasiadł w radzie nadzorczej i miał wpływ na obsadzanie etatów naczelnego inżyniera, dyrektora i głównego księgowego. Dotyczyło to również taryf i rozkładów jazdy. Państwo miało prawo przejąć zarządzanie koleją, gdyby musiało akcjonariuszom dopłacać więcej niż 1,5% dywidendy oraz w przypadku niemożliwości ukonstytuowania się rady nadzorczej.

W maju 1843 roku dyrekcja Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn) poleciła szczegółowo wytyczyć linię na trasie Opole-Koźle-Gliwice-Świętochłowice-Bieruń. Kierownictwo prac powierzono inżynierowi Rosenbaumowi. Z Katowic nowa linia prowadzić miała przez Janów, Kosztowy, Las Dzieńkowicki, Imielin, Chełm Wielki do Nowego Bierunia.⁷

⁶ Honigmann, Simson, op.cit., s. 25 i nast.

⁷ APP. Landratsamt Pless, sygn. 782

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Dnia 29 maja 1843 r. otwarto odcinek z Brzegu do Szczepanowic (Opole Zachodnie). Kolej nie dotarła jeszcze do Opola z uwagi na konieczność budowy mostu na Odrze. Na linii według rozkładu miały kursować 3 pary pociągów osobowo-towarowych dziennie. Od Opola do Rudzińca prowadzono już prace ziemne. Zrezygnowano jednak na razie z budowy końcowego odcinka do Nowego Bierunia z uwagi na trudności finansowe. Połączenie z koleją Cesarza Ferdynanda miało nastąpić w Boguminie. W zamian udało się uzyskać zezwolenie na budowę linii do Krakowa od władz Wolnego Miasta Krakowa. Ze względów ekonomicznych było to nawet dogodniejsze niż połączenie przez Nowy Bieruń.

Utworzone zostało specjalne Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej (Krakau-Oberschlesische Eisenbahngesellschaft) z siedzibą w Krakowie. Połowa miejsc w jego zarządzie przypadła krakowianom, jednakże zdecydowanie dominował kapitał pruski. Budowa została rozpoczęta latem 1844 r. W Szczakowej przewidziano połączenie z budowaną już koleją Warszawsko-Wiedeńską.

W kwietniu 1844 r. rozpoczęto już budowę linii z Kędzierzyna do Bogumina. Prace ziemne na tym odcinku jak też i wcześniej wybudowanych utrudniane były przez złe warunki atmosferyczne powodujące obsunięcia ziemi i trudności w dowozie materiałów. Znaczna część obiektów mostowych wówczas powstających była drewniana. Jedynie na większych rzekach zbudowano mosty trwałe.

W końcu marca 1844 r. postanowiono zacząć prace ziemne na odcinku z Gliwic do Świętochłowic. Do końca tego roku na trasie Opole-Świętochłowice wykonano 213 prac ziemnych i 114 nawierzchniowych. Dopiero w sierpniu 1845 r. odbyto jazdy próbne i 31 października 1845 r. otwarto odcinek z Opola do Gliwic przez Kędzierzyn (wówczas stacja nazywała się Koźle, jednak zlokalizowano ją daleko od tego miasta ze względu na istnienie tam twierdzy). 15 listopada tego roku uruchomiono oficjalnie odcinek do Świętochłowic (stacja Koenigshttte in Schwientochlowitz-Królewska Huta w Świętochłowicach, położona w połowie drogi między obecnymi stacjami Świętochłowice i Chorzów Batory).⁸

Z Wrocławia do Świętochłowic uruchomiono dziennie 2 pary pociągów osobowych i jedną osobowo-towarowych. Czas przejazdu pociągu osobowego wynosił 5 godz. 20 min. Do Mysłowic uruchomiono połączenie 3 października 1846 r. Dopiero 13 października 1847 r. oddano do użytku całą linię aż do Krakowa. Już w 1851 r. odcinek położony na terenie Austrii (która w międzyczasie zajęła Wolne Miasto Kraków po nieudanym powstaniu) został przejęty przez tamtejszy rząd.

W 1848 r. Kolej Warszawsko-Wiedeńska dotarła do Granicy (obecnie Sosnowiec Maczki), a Kolej Północna Cesarza Ferdynanda do Bogumina. Śląsk wchodził stopniowo w skład tworzącej się ogólnoeuropejskiej sieci kolejowej.

Kolej górnośląska stała się od razu jedną z najważniejszych kolei pruskich. Łączyła ona Górny Śląsk nie tylko z Wrocławiem lecz również z Dreznem i Berlinem. Poprzez odcinek do Bogumina uzyskano również połączenie z Wiedniem.

Inne linie kolejowe na Śląsku

Kwestia budowy kolei wiodącej z zagłębia wałbrzyskiego do Wrocławia była bardzo istotna dla istniejącego tam przemysłu, zarówno wydobywczego jak i lekkiego (tkactwo na

⁸ Jerczyński, Koziarski, op.cit., s. 21-23; Honigmann, Simson, op.cit.. s. 65 i nast.

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Przedgórzu Sudeckim). Upośledzenie tego regionu można było przezwyciężyć tylko przez przybliżenie go do rynków zbytu za pomocą taniego i szybkiego środka transportu.

Z inicjatywy wrocławskiego kupca Ruffera utworzono w 1837 r. komitet budowy kolei, w którego skład wchodził m.in. hrabia von Hochberg z Książa. Istniała pewna konkurencja między nim a komitetem kolei górnośląskiej. W 1841 r. po wytyczeniu trasy rozpoczęto zbieranie kapitałów i dość szybko zebrano 1 mln talarów co umożliwiło ogłoszenie subskrypcji akcji i zwołanie pierwszego walnego zgromadzenia.

Gdy uzbierano cały kapitał założycielski 16 i 17 marca 1842 r. można było utworzyć Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft).

W kwietniu tego roku rozpoczęto prace ziemne. Nawierzchnię można było ułożyć rok później. Trasa wiodła z Wrocławia (Dworzec Świebodzki) przez Kąty obecną Jaworzynę Śl. do Świebodzic. Nie docierała więc bezpośrednio w głąb Zagłębia Wałbrzyskiego. Poza trasą kolei pozostała Świdnica, wówczas posiadająca jeszcze status twierdzy. Po jazdach próbnych w sierpniu kolej otwarto do użytku publicznego 29 października 1843 r. Początkowo kursowały tu 3 pary pociągów. Niedługo później, 20 lipca 1844 r. otwarto łącznicę z Jaworzyny do Świdnicy.⁹

Kolejnym szlakiem kolejowym, który planowano zbudować na Śląsku, było połączenie Wrocławia ze stolicą Prus, Berlinem. Obok planu Krausego wysuwano tu projekty połączenia przez Gubin (plan Crellego), Głogów i Zieloną Górę (projekt zespołu miast dolnośląskich) oraz Legnicę, Bolesławiec i Gubin (projekt Doussiera). Nowo powstałe Towarzystwo Kolei Śląsko-Saksońskiej z kolei chciało poprowadzić linię przez Zgorzelec z odgałęzieniem do Drezna.

W 1842 r. utworzono Towarzystwo Kolei Dolnośląskiej (Niederschlesische Eisenbahngesellschaft). Nie zdołało ono jednak zebrać wystarczającego kapitału w przewidzianym terminie. Ostatecznie państwo cofnęło koncesję dla tego towarzystwa i utworzono nowe Towarzystwo Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Maerkische Eisenbahngesellschaft). Tutaj, tak jak w przypadku kolei górnośląskiej, państwo przejęło 117 akcji, w zamian za co gwarantowało 3,5% zysku. Ponieważ państwo mogło nadzorować zarząd spółki, ustalanie taryf i rozkładów jazdy, była to pierwsza śląska kolej tak silnie od państwa uzależniona.

W sierpniu 1843 r. rozpoczęto budowę odcinka Wrocław-Legnica. Zawarto też odpowiednie umowy międzypaństwowe z rządem Saksonii. W 1845 r. do spółki przyłączono otwartą w 1842 r. kolej Berlińsko-Frankfurcką. Linie do Drezna i do Berlina rozgałęziały się w małej śródlądowej osadzie Węgliniec, która awansowała do rangi węzła kolejowego. Dworzec we Wrocławiu powstał obok dworca kolei Świebodzkiej (do dziś zachowała się tylko wieża). Pierwszy odcinek do Legnicy uruchomiono 19 października 1844 r. Linia przebiegała w pobliżu Środy Śląskiej i portu w Malczycach, jednakże w pewnej od nich odległości. Dalej na zachód konieczne było wykonanie długiego wiaduktu nad Bobrem koło Bolesławca (zachowany do dziś, jeden z najdłuższych w Polsce).

Dnia 1 października 1845 r. otwarto ruch na trasie z Legnicy do Bolesławca. Rozkładowo kursowały tutaj 2 pary pociągów osobowych i para pociągów osobowo-towarowych. 1 września 1846 r. otwarto z kolei ruch na trasie z Węglińca przez Lubsko i Gubin do Frankfurtu. 15 listopada otwarto odcinek do Jędrzychowic pod Zgorzelcem (nie

⁹ Bufo. op.cit., s. 42 i nast.

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

był jeszcze gotowy most na Nysie Łużyckiej). Dopiero 1 września 1847 r. otwarto całe połączenie do Drezna.¹⁰

W ten sposób Śląsk uzyskał połączenia ze stolicą państwa pruskiego, Berlinem oraz Saksonii Dreznem. Umożliwiło to na długie lata znaczny postęp gospodarczy i ułatwiło konkurencję na rynkach Niemiec i Europy. Śląski przemysł mógł zdobywać nowe rynki zbytu.

Opisana wyżej Kolej Dolnośląsko-Marchijska nie realizowała aspiracji wielu miast, głównie tych położonych nad Odrą. Zawiązały one nowe towarzystwo kolejowe zwane Dolnośląską Koleją Boczna (Niederschlesische Zweigbahn). Główną rolę odegrał tu Głogów i Żagań. Pierwsze z tych miast było szczególnie zagrożone utratą swej roli ośrodka handlu na trasie ze Śląska w głąb Prus. Do miast tych dołączyła się Szprotawa. Szybko uzbierano połowę wymaganego kapitału i uzyskano wstępną koncesję. Już w 1844 r. rozpoczęto roboty ziemne w tych punktach trasy, których usytuowanie nie budziło wątpliwości wśród członków spółki. Problemy budziło położenie dworca w Głogowie, który był miastem-twierdzą.

Już 1 listopada 1846 r. otwarto całą linię z Głogowa przez Szprotawę do Jankowej Żagańskiej, gdzie łączyła się z Koleją Dolnośląsko-Marchijską. Już w 1844 r. utworzono komitet budowy linii z Głogowa przez Szlichtyngową do Leszna i Poznania. Zbudowano ją jednak dopiero w 1857 r. po otwarciu linii z Wrocławia do Poznania. Chciano również budować trasę łącznicy z Legnicy do Głogowa co jednak było na razie niemożliwe z powodu wstrzymania wydawania nowych koncesji.

Już w 1840 r. obywatele Raciborza przekonywali zarząd kolei górnośląskiej do budowy łącznicy prowadzącej od tej linii do Austrii przez Racibórz. W styczniu 1841 r. założono komitet budowy, do którego przystępowało wielu ziemian, kupców i przemysłowców. Duszą tego przedsięwzięcia stał się książę von Lichnowsky, który przez swoje koneksje zdołał przeprowadzić w zarządzie kolei jej przeprowadzenie właśnie przez Racibórz, a nawet ofiarował swoje grunty leżące na trasie przyszłej kolei. Zdołał też nakłonić króla do objęcia osobistego patronatu nad budową. Od królewskiego imienia kolej zyskała nazwę Kolei Wilhelma (Wilhelmsbahn). Jak zwykle państwo zagwarantowało określony poziom zysków, a także wszczęło negocjacje z Austrią na temat technicznych szczegółów połączenia. Z pomocy państwa wkrótce zrezygnowano, ponieważ nie chciało ono zapewnić ochrony przed konkurencją.

Roboty ziemne rozpoczęto w kwietniu 1844 r. w Krzyżanowicach. Grunty wykupywano od razu pod dwa tory. Zbudowano dwa mosty na Odrze w Raciborzu i Boguminie. Ten ostatni był wznoszony w połowie przez Kolej Wilhelma i w połowie przez Kolej Północną Cesarza Ferdynanda. Podczas budowy konieczna była nawet interwencja dyplomatyczna z powodu planów Austrii wybudowania linii z Drezna przez Pragę do Wiednia. Zaszкодziłoby to pruskim interesom gospodarczym na Śląsku.

Dnia 1 stycznia 1846 r. otwarto połączenie z Kędzierzyna do Raciborza przez Nędzę. Uruchomiono 2 pary pociągów osobowych. Dopiero 1 maja 1847 r. udostępniono do użytku publicznego trasę z Raciborza do Chałupek, zaś 1 września 1848 r. most na Odrze i odcinek do Bogumina na terenie Austrii. Było to drugie połączenie Śląska z Austrią po linii do Krakowa.¹¹

Poza dotychczasowymi liniami kolejowymi pozostawała Nysa, której znaczenie było o wiele większe niż dziś. Planowano połączyć to miasto z linią kolei górnośląskiej przez

¹⁰ Tamże, s. 47

¹¹ Freymark. op.cit., s. 27 i nast.
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Brzeg lub Lewin Brzeski, czym zajmowały się komitety we Wrocławiu i w Nysie. W 1843 r. nastąpiło połączenie obydwu komitetów w celu wypracowania wspólnego projektu. Utworzono Kolej Brzesko-Nyską (BriegNeisser Eisenbahn). W następnym roku ustalono Brzeg jako punkt wyjścia nowej linii. Gorzej było z usytuowaniem dworca w samej Nysie, która była jedną z wielu śląskich twierdz.

Roboty ziemne rozpoczęto w 1845 r. Pierwszy odcinek z Brzegu do Pakosławic otwarto 25 lipca 1847 r., a do Nysy kolej dotarła oficjalnie 26 listopada 1848 r. Dworzec położony był daleko przed miastem, gdyż władze wojskowe nie godziły się na wprowadzenie linii wewnątrz obwarowań twierdzy.¹²

Wszystkie omówione dotąd linie stworzyły pierwociny sieci kolejowej Śląska. Wydarzenia Wiosny Ludów zahamowały budowę nowych linii, gdyż przedsiębiorcy nie chcieli angażować kapitałów w tak niepewnych czasach. Burżuazja walczyła w tym czasie o zdobycie większych praw politycznych i większą wolność gospodarowania. Miało to wpłynąć korzystnie na rozwój gospodarki lecz dopiero kilka lat później. Pierwszy okres budowy linii na Śląsku cechują: dążenie do integracji sieci, wzrost wpływu państwa na inwestycje kolejowe, rozwój linii pierwszorzędnych przy w zasadzie nie istniejących jeszcze połączeniach lokalnych.

Rozwój sieci kolei prywatnych w latach 1850-1859

Po 1850 r. szczególnie na Górnym Śląsku zdawano sobie sprawę z konieczności rozwoju połączeń lokalnych, które umożliwiłyby bezpośredni wywóz surowców i produktów z zakładów przemysłowych na rynki zbytu na zachodzie. Rozbudowywano więc zarówno połączenia lokalne i bocznicie zakładowe normalnotorowe (związane prawie wyłącznie z Koleją Górnosląską) jak też i odrębną sieć kolei wąskotorowych do użytku przemysłowego (przewóz towarów).

W 1852 r. uruchomiono linię z Katowic przez Ligotę do Murcek, prowadzącą do najstarszej górnosląskiej kopalni węgla kamiennego. W 1855 r. otwarto linię z Gliwic przez Sośnicę i Porębę do Chebzia, równoległą do istniejącej głównej trasy Kolei Górnosląskiej. Uruchomiono też liczne bocznicie zakładowe.

Wcześniej, bo w 1851 r. rozpoczęto budowę sieci kolei wąskotorowych o rozstawie 785 mm służących głównie przemysłowi ciężkiemu. Główna trasa wiodła z Lasowic koło Tarnowskich Gór przez Bobrowniki, Karb, Chebzie, Nowy Bytom do Wirka. Posiadała ona liczne odgałęzienia do kopalń i hut. Jej ogólna długość wynosiła około 110 kilometrów.

Podobnie na Dolnym Śląsku projektowano linię ze Świebodzic do centrum zagłębia węglowego. W 1851 r. zatwierdzono plan połączenia przez Sobiecin do obecnej stacji Wałbrzych Fabryczny. Otwarto tę trasę 15 lipca 1853 r.

Towarzystwo kolei wrocławsko-świebodzickiej rozpoczęło prowadzoną etapami budowę linii ze Świdnicy wzdłuż Przedgórze Sudeckiego do Austrii. 24 listopada 1855 r. otwarto ruch na odcinku ze Świdnicy (gdzie przeniesiono dworzec i wybudowano dwa długie wiadukty) do Dzierżoniowa. Przedłużono ją do Ząbkowic Śląskich 1 listopada 1858 r. Nie udało się na razie połączyć tej linii z Kotliną Kłodzką ani przez Nysę z Górnym Śląskiem (planowano nawet zakończenie trasy w Bytomiu), jednak umożliwiła rozwój gospodarczy obszarów przedsudeckich.

¹² Bufe, op.cit.. s. 1
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Uruchomiono także 16 grudnia 1856 r. łącznicę z Jaworzyny Śl. do Legnicy między koleją świebodzicką a dolnośląsko-marchijską. Jednocześnie państwo hamowało budowę alternatywnych do istniejących połączeń Śląska z Berlinem, co mogłoby uszczuplić wpływy do budżetu. Swoje wpływy miały też władze wojskowe forsując lub zwalczając budowę pewnych połączeń ze względów militarnych.

Jeżeli chodzi o kolej Dolnośląsko-Marchijską to wskutek wahania koniunktury i niepewnych zysków akcjonariusze zaoferowali sprzedaż kolei państwu w zamian za gwarancje zysków od posiadanych akcji. Fiskus na to przystał i od 1 stycznia 1852 r. kolej ta jako pierwsza na Śląsku przeszła na własność państwa. W Berlinie utworzono Królewską Dyрекcję tej kolei i rozwiązano dotychczasową spółkę.

Już wówczas projektowano włączenie także kolei górnośląskiej do sieci kolei państwowych, jednak było na to za wcześnie. Kolej ta otrzymała jako wyraz poparcia państwa (które miało tu przecież znaczne wpływy) koncesję na budowę linii z Wrocławia do Poznania. W 1853 r. rozpoczęto jej budowę. 27 października 1856 r. otwarto na niej ruch. Trasa ominęła miasto Trzebnicę biegnąc przez Oborniki Śląskie, Żmigród i Rawicz. Na Odrze we Wrocławiu wybudowano specjalny most z obrotowymi przesłami dla umożliwienia żeglugi.

Poprzez tę linię nastąpiło dawno oczekiwane połączenie Bałtyku z Wiedniem. Kolej Górnośląska stała się właściwie monopolistą w swojej branży we wschodniej części Śląska. Tylko przez jej linie możliwy był przejazd z Berlina czy znad Morza Bałtyckiego na Górny Śląsk i dalej do Austrii. Wyrazem wzrostu jej znaczenia była budowa nowego dworca Kolei Górnośląskiej we Wrocławiu według projektu Hermanna Grapowa (obecny Dworzec Główny). W latach 1853-1856 uruchomiono drugi tor na całej trasie z Wrocławia do Mysłowic. Wybudowano też bezpośrednie połączenie z Koleją Warszawsko-Wiedeńską z pominięciem terytorium austriackiego. Odcinek z Szopienic do Sosnowca oddano do użytku 24 sierpnia 1859 r.

Pomiędzy dyrekcją kolei górnośląskiej a urzędnikami państwowymi nasilały się tarcia. Państwo postrzegało ją jako opozycyjną wobec ówczesnych władz, a potencjalni klienci mieli za złe monopolizm w zakresie taryf i demonstracyjnie wystawny tryb życia urzędników. Osoby te, głównie wrocławscy bankierzy, nie chcieli by państwo przechwytywało, zgodnie z umową nadwyżki zysków. Wliczali więc te kwoty w koszty funkcjonowania kolei, inwestując je w nieruchomości i wypłacając sobie wysokie pensje. Państwo postanowiło doprowadzić do przejęcia spółki, by móc prowadzić za jej pomocą własną politykę inwestycyjną i transportową. W 1856 r. przejęto administrację kolei i utworzono Królewską Dyрекcję Kolei Górnośląskiej we Wrocławiu (Koenigliche Oberschlesische Eisenbahndirection). W kompetencji rady nadzorczej spółki pozostały jednak sprawy taryf.

Nowe inwestycje na Górnym Śląsku prowadziła Kolej Wilhelma, czerpiąca wysokie dochody z transportu węgla do Austrii i zboża do Prus. W 1853 r. rozpoczęto budowę linii z Nędzy przez Rydułtowy, Rybnik, Orzesze do Mikołowa. Na jej trasie zbudowano pierwszy (i do dziś jedyny) na Górnym Śląsku tunel kolejowy koło Czernicy. Oddano ją do użytku w 1856 r. przedłużając z Mikołowa do Ligoty, przez co połączono ją z liniami Kolei Górnośląskiej. Odtąd Kolej Wilhelma miała bezpośredni dostęp do górnośląskiego zagłębia węglowego. Zbudowano też połączenie z rolniczymi terenami Wyżyny Głubczyckiej. Dnia 1 stycznia 1855 r. uruchomiono linię z Raciborza do Wojnowic, zaś 1 października 1856 r. przez Baborów do Głubczyc.

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Wskutek niespodziewanych kłopotów finansowych doszło jednak do przejęcia tej kolei w 1857 r. w zarząd państwa. Powstała Królewska Dyrekcja Kolei Wilhelma w Raciborzu (Koenigliche Wilhelmsbahn-Direction). Odtąd wspólnie z koleją górnośląską państwo posiadało decydujący wpływ na transport kolejowy Górnego Śląska.

W 1856 r. rozpoczęto też budowę linii z Opola do Tarnowskich Gór. Prowadziło ją nowo założone towarzystwo Kolei Opolsko-Tarnogórskiej (Oppeln-Tarnowitz Eisenbahn-Gesellschaft). Jego twórcami byli książę Hohenlohe-Oehringen ze Sławęcic, książę raciborski, hrabia Andreas Renard ze Strzelec i wrocławianin Gustaw Ruffer. Trasa była niemal wiernym powtórzeniem planów z 1843 r. Linie oddano do użytku 24 stycznia 1858 r. Trasa ta w obydwu punktach końcowych łączyła się z Koleją Górnośląską. Ta ostatnia wybudowała w 1859 r. połączenie z Tarnowskich Gór przez Karb do Chebzia.¹³

Budowa linii z Mysłowic do Nowego Bierunia i Oświęcimia. Oddanie do użytku pierwszej linii kolejowej na obecnym terenie miasta

Linia kolejowa łącząca Mysłowice z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda już od dłuższego czasu istniała w planach kierownictwa Kolei Górnośląskiej. Nie wytyczono jednakże dotąd definitywnie dokładnej trasy, którą planowane połączenie miałyby przebiegać. Powodowało to liczne zabiegi, jakie miejscowości czy instytucje gospodarczo zainteresowane w budowie linii czyniły u wyższych władz. Już 11 sierpnia 1843 roku władze państwowe udzieliły spółce Kolei Górnośląskiej zezwolenia na budowę jednotorowej linii z Mysłowic do Nowego Bierunia o długości 18 km.¹⁴

W 1845 roku władze spółki podjęły jednak decyzję o budowie w pierwszej kolejności połączenia Mysłowic z Krakowem, przesuwając termin rozpoczęcia prac na szlaku do Nowego Bierunia na lata następne.

Pierwotny projekt przewidywał oczywiście trasę przez Nowy Bieruń do Oświęcimia. Tam nowa linia miała łączyć się z Koleją Północną. Niedługo później powstała jednak jego alternatywa. Drugi wariant kierował nową linię z Mysłowic przez Brzezinkę, Ławki i Pszczynę do Dziedzic. Obydwa z nich zostały wytyczone w terenie przez geodetę (Feldmesser) Eymanna w listopadzie 1852 roku.

Minister przemysłu i handlu von der Heydt był początkowo bardzo sceptyczny co do możliwości rozpoczęcia budowy, jednak jeszcze pod koniec 1852 roku zmienił zdanie. Walnie przyczynił się do tego mistrz górniczy (Bergmeister) Brade, który rozmawiał z nim w Berlinie, wysłany w imieniu księcia pszczyńskiego. Zmiana trasy wymagałaby zgody Berlina i pociągnęłaby za sobą wzrost kosztów budowy (nawet o 600 000 talarów). Ostatecznie minister i przedstawiciel księcia zgodzili się na trasę z Mysłowic przez Kosztowy, Lędziny, Paprocany, Pszczynę do Dziedzic po stronie austriackiej.

W marcu 1853 roku władze Kolei Górnośląskiej poleciły wytyczyć w terenie linię według wariantu „pszczyńskiego”, jednakże na prywatny koszt księcia Hochberg von Pless. Kierownictwo robót sprawował starszy inżynier Rosenbaum. Sam Rosenbaum oraz von

¹³ Jerczyński, Koziarski, op.cit., s. 44-47

¹⁴ J. R. Krzyża: Rozwój kolejnictwa w województwie śląskim i jego znaczenie dla Polski. Katowice 1939. s. 22

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Nostitz byli przeciwni osobiście temu rozwiązaniu, z czym nie zgadzał się Lewald z kierownictwa kolei.¹⁵

Z października 1854 r. pochodziła petycja wystosowana w tej sprawie przez magistrat miasta Pszczyny do ministra przemysłu i handlu von der Heydta w Berlinie. Miasto zwracało uwagę na swe interesy w kontekście zamiaru budowy.

Głównym argumentem, mającym świadczyć o słuszności tego nowego rozwiązania był fakt, że linia mogła obsłużyć więcej kopalń węgla kamiennego, położonych w okolicy Brzezinki, Wesołej i Łędzin. Wywóz węgla z tych zakładów mógł być czynnikiem przysparzającym kolei wielu klientów i zysków.

Kolejnym argumentem miała być bliższa odległość do Wiednia, co ułatwiłoby eksport tamże węgla i innych produktów górnośląskiego przemysłu. Lepsze miało być również połączenie z Węgrami. Wzrosłaby również długość odcinka wiodącego przez terytorium pruskie (ominięto by austriacki odcinek z Oświęcimia do Dziedzic), co zwiększyłoby zyski krajowych towarzystw kolejowych, zapobiegając odpływowi pieniędzy za granicę. Łatwiejsze miałyby być również warunki terenowe budowy linii, co znacznie zmniejszyło by koszty jej budowy.

W kwietniu 1855 roku budowa Kolei Północnej na odcinku do Oświęcimia miała się ku końcowi. Minister handlu uznał wobec tego, że zaszła już konieczność ostatecznego wytyczenia trasy połączenia tej linii z Koleją Górnośląską i jak najszybszego rozpoczęcia jego budowy. Wezwał więc fachowców do wypowiedzenia się, który wariant przebiegu projektowanego połączenia z Austrią jest najlepszy.

Wiążące w tym zakresie okazały się opinie Królewskiego Komisarjatu Kolejowego (Koenigliches Eisenbahn-Commissariat) i Wyższego Urzędu Górniczego (Oberbergamt) z Wrocławia. W listopadzie 1853 roku obydwie instytucje poparły wariant przez Nowy Bieruń. Z kolei rejencja opolska opowiedziała się za trasą z Mikołowa lub Łazisk Górnych przez Pszczynę do Dziedzic, czego jednak nie wzięto pod uwagę.

Ministerstwo wydało w dniu 8 czerwca 1855 roku ostateczną decyzję rozstrzygającą przebieg nowej linii. Wybrano wariant przez Nowy Bieruń, tym samym przesądzając o przeprowadzeniu pierwszej w dziejach linii kolejowej wiodącej przez obecny obszar miasta Bierunia.

Projekt nowej linii z Mysłowic przez Nowy Bieruń do Oświęcimia został opracowany już w listopadzie 1853 roku. Jego autorem był starszy inżynier (Oberingenieur) radca budowlany Rosenbaum z wrocławskiej dyrekcji Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn). Odcinek prowadzący przez Nowy Bieruń pokrywał się w zasadzie z tym wytyczonym już w 1837 roku.¹⁶

Wytyczanie w terenie nowej trasy rozpoczęto w październiku 1855 r. Geometry pracowali pod kierunkiem projektanta linii, Rosenbauma. Bezpośrednio pracami kierował geodeta (Feldmesser) Eymann. Zaraz po ustaleniu miejsca ułożenia torów rozpoczęto zakup gruntów, przez które kolej miała przebiegać. Większość właścicieli parcel uznała, że oferowane ceny są zbyt niskie w stosunku do ich rzeczywistej wartości, a poza tym nowa linia obniży wartość ich działek przecinając je na dwie części. Zmuszało to kolej do wszczynania postępowań wywłaszczeniowych, na co zezwalała pruska ustawa o kolejach z 1838 roku. Całymi miesiącami ciągnęły się sprawy sądowe, zanim osiągnięto jakiś

¹⁵ APP. zespół Archiwum Książąt Pszczyńskich. sygn. AKP XI/1339

¹⁶ Archiwum Państwowe w Opolu (dalej APO), zespół Rejencja Opolska, sygn. RO I 8104
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

kompromis między obydwoma stronami. Wywłaszczenia prowadzono zawczasu również na odcinku od Nowego Bierunia do granicy. Między innymi dotknęły one gminę Zabrzeg, która straciła część swojego pastwiska gminnego (Gemeindehutung) w rozmiarze 6 mórg 191 prętów kwadratowych.¹⁷

W 1856 roku rozpoczęto prace ziemne przy budowie nowej kolei. W tym samym roku po stronie austriackiej oddano do użytku odcinek z Dziedzic do Oświęcimia Kolei Północnej. W międzyczasie zmieniła się struktura zarządzania koleją. Państwo pruskie przejęło kontrolę nad spółką i powołano z dniem 1 stycznia 1857 roku Królewską Dyрекcję Kolei Górnośląskiej (Koenigliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn).

Od grudnia 1856 roku na szczeblu centralnym prowadzono rokowania z władzami austriackimi w sprawie ich ewentualnej zgody na połączenie Kolei Górnośląskiej z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda. Austriacy nie chcieli jednak początkowo zgodzić się na takie rozwiązanie. Przyczyną była tu głównie obawa, że ruch kolejowy na trasie z Mysłowic przez Trzebinę do Oświęcimia mógłby się przenieść na nowy odcinek, już po stronie pruskiej, i w związku z tym austriacka kolej poniosłaby spore straty.

Dopiero w 1858 roku szala zaczęła przechylać się na korzyść Prus i Austriacy zaczęli wykazywać większą ustępliwość, rozumiejąc, że nowe połączenie zwiększy również ruch na ich odcinkach kolejowych.¹⁸

Jednym z pomysłów ze strony Kolei Górnośląskiej był projekt wykorzystania dotychczas istniejącego mostu drogowego na Wiśle w Nowym Bieruniu jako mostu kolejowego. Most ten był na całej swej długości (również na odcinku położonym już po stronie austriackiej) własnością państwa pruskiego. W ten sposób obiecywano sobie duże oszczędności, które powstałyby przez zaniechanie budowy nowego mostu kolejowego. Nie był to jednak pomysł zbyt realistyczny. Jego pochodną był wysunięty nieco później projekt, aby nowo zbudowany most kolejowy dostosować do ruchu drogowego i w ten sposób udostępnić obu środkom komunikacji.

We wrześniu 1858 roku linia z Mysłowic do Nowego Bierunia była już gotowa do ostatecznego odbioru technicznego. Jednakże dopiero w dniu 30 listopada 1858 roku doszło do tego odbioru ze strony przedstawicieli towarzystwa kolejowego, władz powiatowych i rejencji opolskiej.

Według protokołu odbioru linia była prawidłowo wybudowana pod względem technicznym i nadawała się do dopuszczenia jej do ruchu kolejowego. Jedynie niektóre mosty i przepusty wymagały pewnych przeróbek. Nawierzchnia przejazdów drogowych na całej trasie została utwardzona za pomocą bali drewnianych lub kamienia polnego. Budynki mieszkalne i gospodarcze położone w pobliżu toru otrzymać miały ogniotrwałe pokrycia dachów. Było to konieczne, gdyż w owych czasach zdecydowanie przeważały jeszcze dachy słomiane lub gontowe. Oficjalnie ogłoszono również, jak w przypadku każdej nowo wybudowanej linii, regulamin przepisów porządkowych (Bahn-Polizei-Reglement), obowiązujący na trasie. Głównym z jego postanowień był bezwzględny zakaz poruszania się osób postronnych po terenie kolejowym. Przekraczanie linii dozwolone było wyłącznie na przejazdach drogowych.

Dopiero dnia 7 czerwca 1859 roku ministerstwo handlu wydało oficjalne zezwolenie na podjęcie ruchu kolejowego na nowo wybudowanej linii. Oficjalne uruchomienie linii na

¹⁷ APP, Landratsamt Pless, sygn. 782

¹⁸ APO, Rejencja Opolska, sygn. RO I 8105

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

odcinku z Mysłowic do Nowego Bierunia nastąpiło według planu 25 czerwca 1859 roku. Ta data wyznacza pojawienie się transportu kolejowego na obecnym obszarze Bierunia.¹⁹

Również w 1859 roku oddano do użytku istniejący do dziś budynek dworca w Nowym Bieruniu, który nosił, podobnie jak miejscowość aż do 1922 roku (i później w okresie 1939-1945) oficjalną nazwę niemiecką Neuberun. Jako dworzec graniczny pełnił on różnorakie funkcje. Oprócz kasy biletowej i poczekalni, jak również posterunku dla odprawy celnej, funkcjonowała w nim od samego początku restauracja dla podróżnych. Prowadził ją kupiec i spedytor Hammer, jednakże niezadowolona z jego gospodarzenia kolej od 1861 roku wynajęła lokal kupcowi Christophowi Walterowi. Nie zrobił on na tym kokosów, gdyż ruch osobowy na nowej stacji był stosunkowo niewielki.

W dodatku nowy restaurator popadł w konflikt z landratem (starostą) pszczyńskim i miejscowym policjantem, którzy nie chcieli się zgodzić na wyszynk alkoholu w jego lokalu. Było to prawdopodobnie spowodowane działaniami konkurencji (w samym Nowym Bieruniu funkcjonowało już kilka gospód z wyszynkiem). Jako że konkurenci Waltera byli w większości wyznania niechrześcijańskiego, posunął się on do publicznego oskarżenia landrata o to, że popiera Żydów. Oczywiście doprowadziło to do nowych zatargów, aż do sprawy sądowej włącznie.

Projekt nowego odcinka kolei z Nowego Bierunia do Oświęcimia o długości wynoszącej 4,5 km zgłoszony został w czerwcu 1860 roku do zatwierdzenia przez nadzór budowlany. Autorem planu był kolejowy mistrz budowlany (Eisenbahn-Baumeister) Dirksen z dyrekcji Kolei Górnośląskiej we Wrocławiu. On też sprawował później bezpośrednio kierownictwo nad pracami budowlanymi. Pertraktacje z władzami austriackimi w sprawie warunków zgody na doprowadzenie pruskiej linii do austriackiej stacji Oświęcim były już w pełnym toku.

Na odcinku tym zaprojektowano jeden przepust dla cieku wodnego oraz wiadukt nad drogą (o wymiarach 12 na 12 stóp w świetle) do pędzenia bydła (Viehtrieb) koło folwarku w Zabrzegu. Most na Wiśle zaprojektowano jako skonstruowany z dźwigarów (belek) kratownicowych. Jak już wspomniano, pierwotnie planowano nawet przeniesienie nań całego ruchu drogowego z leżącego w sąsiedztwie dotychczasowego mostu w ciągu szosy z Wrocławia przez Nowy Bieruń do Oświęcimia. Jako most kolejowo-drogowy miał on być tańszy niż utrzymywanie obok siebie dwóch odrębnych mostów dla dwóch różnych rodzajów komunikacji.²⁰

Dnia 12 marca 1861 roku w Nowym Bieruniu zebrała się komisja, która po wizji lokalnej ostatecznie zdecydowała o kształcie nowego mostu. Zdecydowano, że obiekt lepiej będzie wykonać w konstrukcji rozporowej (Sprenghwerkstaeger) zamiast kratownicy. Most miał posiadać dwanaście przęseł po 39 stóp. W maju tego roku zatwierdzono zmieniony projekt mostu. Jeszcze w tym samym roku rozpoczęto prace przy budowie nowego odcinka linii do Oświęcimia. W 1862 roku rozpoczęto wznoszenie wiaduktu nad drogą koło folwarku w Zabrzegu.

Do nowych zatargów z kolejnym dzierżawcą restauracji na dworcu w Nowym Bieruniu, A. Neldnerem doszło w 1861 roku. Nie mając zbyt wielkiego dochodu z dzierżawionego lokalu postanowił on postawić koło wznoszonego na Wiśle mostu tymczasową drewnianą budkę, w której sprzedawałby żywność i napoje robotnikom pracującym przy budowie. Przeciwno temu gwałtownie zaprotestowali właściciele trzech

¹⁹ APO, Rejencja Opolska, sygn. RO I 8106

²⁰ APO, Rejencja Opolska, sygn. RO I 8107

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

znajdujących się w Nowym Bieruniu gospód, konkurenci Neldnera. Głównym oponentem był W. Sandberg. Zaangażował on w sprawę wiejski sąd i księdza proboszcza (choć nie był katolikiem). Sprawa trafiła aż do rejencji w Opolu. Wrogowie Neldnera nic nie wskórali, gdyż ostatecznie otrzymał on zezwolenie na ustawienie budki, która miała przecież służyć tylko robotnikom zatrudnionym na budowie, a nie mieszkańcom osady, od której była zbyt oddalona.

W 1862 roku gospodarze z Zabrzegu złożyli skargę na odcięcie dojazdu do ich posesji przez nasyp nowej kolei. Do władz wystąpili Wojtek i Walek Stęchły (Stenchly), małżonkowie Katarzyna i Józef Ryszka, Andrzej Michałek (Michalek), Regina Harmańska (Harmansky), małżonkowie Marianna i Andrzej Miś (Misch), Jakub Saternus, Jan Lamik (Lamig) i Michał Miś (Misch). Ponieważ budując trasę w kierunku granicy pruskiej uniemożliwiono niektórym rolnikom gospodarowanie na własnej ziemi, kolej zobowiązała się w stosunku do niektórych z nich do rozbiórki na własny koszt ich dotychczasowych zabudowań i wypłacenia odszkodowania mającego umożliwić tym ludziom wzniesienie nowych gospodarstw, już po wschodniej stronie toru (bliżej Czarnuchowic). Drugim czynnikiem wpływającym na rozbiórkę tych budynków były ich kryte słomą dachy stwarzające zbyt duże zagrożenie pożarowe koło linii obsługiwanej iskrzącymi parowozami. Pozostałym gospodarzom wymieniono pokrycia dachowe na ogniotrwałe (zastosowano papę). Jak się okazało, wnieśli oni nową skargę, domagając się zastąpienia papy przez dachówkę lub blachę cynkową, co było jednak zbyt kosztowne.²¹

Innym problemem była stodoła na folwarku w Zabrzegu, kryta słomą. Z powodu jej zbyt bliskiej odległości od toru kolejowego kolej musiała się zobowiązać do wymiany pokrycia dachu na ogniotrwałe.

W styczniu 1863 roku ostatecznie ukończono prace po śląskiej (pruskiej) stronie nowo budowanej linii. Dnia 14 lutego tego roku nastąpił techniczny odbiór tego odcinka. Ministerstwo z Berlina zezwoliło na otwarcie ruchu na tej trasie 7 marca 1863 roku. Oficjalne uruchomienie linii nastąpiło dnia 16 marca 1863 roku.

W nowym rozkładzie jazdy, wprowadzonym po otwarciu linii wprowadzono dwa pociągi z Gliwic do Oświęcimia odjeżdżające z Nowego Bierunia o godzinie 5.40 i 15.25.

O sytuacji politycznej w stosunkach między Austrią i Prusami w owym czasie świadczy fakt, iż na zarządzenie obydwu zainteresowanych rządów, pruskiego i austriackiego, na nowo oddanym do użytku moście założono ładunki wybuchowe (Sprengminen). W każdej chwili gotowy on był do zniszczenia. Nie minęły zresztą trzy lata, kiedy z tych ładunków skorzystano i w 1866 roku, po wybuchu wojny między obydwojma krajami, most wyleciał w powietrze. Dopiero po zakończeniu krótkiej zresztą wojny został odbudowany i ponownie oddany do użytku.²²

Po kilku latach eksploatacji, w 1871 roku specjalna komisja z Opolą badała trasę z Mysłowic do Nowego Bierunia pod kątem polepszenia jej profilu i zmian promieni łuków. Planowane zmiany wprowadzono w życie jednak dopiero bezpośrednio przed wybuchem pierwszej wojny światowej, przy okazji budowy drugiego toru.

²¹ APO, Rejencja Opolska, sygn. RO I 8108

²² APP, Landratsamt Pless, sygn. 782

Nie zrealizowane plany doprowadzenia linii kolejowej do miasta

Walne zgromadzenie dyrekcji kolei Prawodrzańskiej (Rechte-Oder-UferEisenbahn) w dniu 11 grudnia 1872 roku zdecydowało o podjęciu prac przygotowawczych do budowy linii kolejowej z Tychów przez Łędziny i Bieruń do Oświęcimia. Kolej ta eksploatowała oddany do użytku w 1870 roku odcinek z Szopienic przez Tychy i Pszczynę do Dziezic po stronie austriackiej. Budowa nowej linii wymagała jednak jeszcze zezwolenia na budowę ze strony władz państwowych.

W grudniu 1872 roku magistrat Bierunia wystosował pismo do dyrekcji Kolei Prawodrzańskiej we Wrocławiu (a konkretnie do radcy budowlanego Grapowa) w sprawie przeprowadzenia tej linii przez Bieruń. Jak napisano dosłownie, proszono aby „uwzględnić nasze miasto przy zakładaniu kolei i zapewnić nam przystanek osobowy” (unsere Stadt bei Anlage der Bahn zu beruecksichtigen und eine Haltestelle uns zu gewaehren). Najbardziej czynny w tych sprawach był radny miejski Lehfeldt. Miasto postanowiło delegować go wraz z burmistrzem Białetzky’em na koszt magistratu do dyrekcji kolejowej we Wrocławiu w celu pozytywnego załatwienia tej sprawy dla Bierunia.

Upzejma odpowiedź radcy Grapowa stwierdzała, że popiera on co prawda osobiście ideę zbudowania w przyszłości połączenia kolejowego dla Bierunia, co leżałoby w interesie zarówno towarzystwa kolejowego jak i mieszkańców miasta, jednakże w chwili bieżącej przeważyły odmienne interesy kopalń węgla kamiennego.

Należało się domyślać, że górnictwo było o wiele lepszym klientem dla kolei niż małe miasteczko z niewielką liczbą mieszkańców.²³

Decyzją z dnia 25 grudnia 1872 roku berlińskie ministerstwo handlu postanowiło powierzyć poprowadzenie prac przygotowawczych do budowy linii kolejowej prowadzącej z Gliwic i Wirku przez Mikołów, Tychy i Bieruń aż do Oświęcimia innej spółce, a mianowicie dyrekcji Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej (Niederschlesisch-Maerkische Eisenbahn).

W marcu 1873 roku Kolej Prawodrzańska zawiadomiła magistrat Bierunia o tej zmianie, która świadczyła o przywiązywaniu niewielkiej wagi do całej sprawy przez czynniki wrocławskie i berlińskie.

Rozporządzeniem gabinetowym z dnia 14 listopada 1872 roku utworzono w Katowicach Królewską Komisję Kolejową (Koenigliche Eisenbahn-Kommission Kattowitz). Rozpoczęła ona działania od 15 lipca 1873 roku, obejmując swym zasięgiem całą trasę od Koźła do Oświęcimia wraz z odgałęzieniem do Sosnowca i liniami drugorzędnymi normalno- i wąskotorowymi (a więc również stację w Nowym Bieruniu). Komisja podlegała bezpośrednio dyrekcji kolei we Wrocławiu. Ten pośredni szczebel zarządzania miał ułatwić bieżące kierowanie eksploatacją wszystkich linii kolejowych w przemysłowej części Górnego Śląska. Niewiele lat później Komisja przekształciła się w samodzielną dyrekcję kolei w Katowicach.²⁴

Od 1 kwietnia 1885 roku w związku ze zmianą struktury zarządzania Koleją Górnośląską trasa z Mysłowic do Oświęcimia (ze stacją w Nowym Bieruniu) zaczęła podlegać nowo utworzonemu Kolejowemu Urzędowi Ruchu w Katowicach (Koenigliches Eisenbahn-Betriebsamt Kattowitz).²⁵

²³ APP, zespół Akta miasta Bierunia, sygn. 110

²⁴ APP, Landratsamt Pless, sygn. 778

²⁵ APP, Akta miasta Bierunia, sygn. 110

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Dnia 11 sierpnia 1886 roku magistrat i właściciele zakładów przemysłowych miasta Mikołowa wystosowali petycję do ministra Maybacha z prośbą o rozważenie możliwości budowy nowej linii kolejowej z Gliwic przez Zaborze, Porębę, kopalnię Wolfgang (później Wawel), Wirek, Mikołów, Tychy i Bieruń Stary do Bierunia Nowego wraz z odgałęzieniem Wirek-Chebzie. W Nowym Bieruniu linia ta łączyłaby się z już istniejącą trasą z Mysłowic do Oświęcimia. Nowy szlak miałby prowadzić na północ od miasta w jego bezpośredniej bliskości (między innymi przez teren dawnego stawu bieruńskiego) kierując się północną stroną szosy do Nowego Bierunia.

Według inicjatorów linia ta miała być ważniejsza dla regionu, niż znajdująca się wówczas w budowie trasa z Gliwic do Orzesza. Główne korzyści jakie nowa trasa przyniosłaby gospodarce kraju to dogodne połączenie z Austrią oraz lepsza komunikacja części powiatu pszczyńskiego z okręgiem przemysłowym Górnego Śląska. Powstałyby szerokie możliwości wywozu wapnia produkowanego w tutejszych wapiennikach oraz darniowych rud żelaza (eksploatowanych na terenach dawnego stawu Rudnik na zachód od Lędzin). Wydobywania owych rud szybko zresztą zaniechano, niekoniecznie z braku dostępu do kolei, lecz raczej z powodu ubogich złóż. Dobry dostęp do rynków zbytu zyskałyby również kopalnie węgla z okolic Mikołowa.

Odpis owego memoriału władze Mikołowa przesyłały do Bierunia. Władze miasta, żywotnie zainteresowane projektem, oczywiście gorąco go poparły. Z równie gorącym poparciem spotkał się projekt ze strony pszczyńskiego landrata oraz izby handlowej (Handelskammer) w Opolu. Izba opolska nie uznała jednak za godny uwagi odcinka z Tychów do Nowego Bierunia.

Dyrekcja kolei, której przesłano ów projekt do zaopiniowania, odparła, że projekt nie rokuje żadnych nadziei na rentowność w przyszłości. Ministerstwo na tej podstawie odpowiedziało wnioskodawcom w uprzejmym tonie, że linia byłaby faktycznie godna rozważenia, jednak względy finansowe muszą powodować przełożenie tych projektów na okres późniejszy.²⁶

Jak podano w rozkładzie jazdy, w 1886 roku przez stację w Nowym Bieruniu przejeżdżały trzy pary pociągów w obu kierunkach — do Oświęcimia i Mysłowic. Były to: odjeżdżający o godzinie 6.53 pociąg osobowy z Katowic do Oświęcimia, o 12.26 osobowo-towarowy z Mysłowic do Oświęcimia i o 18.38 osobowy z Katowic do Oświęcimia oraz o 8.26 osobowy z Oświęcimia do Katowic, o 21.07 osobowy z Oświęcimia do Katowic i o 15.11 osobowo-towarowy z Oświęcimia do Mysłowic. W 1891 roku znacznie wzrosła ilość pociągów do siedmiu par, z czego dwie kursowały przez Oświęcim aż do Krakowa.²⁷

Stacja nowobieruńska służyła głównie robotnikom zamieszkałym w okolicach Bierunia, dojeżdżającym do pracy w okręgu przemysłowym Górnego Śląska. Większość z nich nie jeździła tam codziennie, lecz mieszkając przez cały tydzień w domach noclegowych przybywała w sobotę do rodzin, wracając do swoich miejsc pracy w niedzielę wieczorem. Zachował się raport miejscowej policji z 1893 roku, który opisuje zachowanie pijanych robotników, wszczynających na stacji burdy i obrzucających wyzwiskami urzędników kolejowych. Ponieważ kolejarze sami nie mogli dać sobie rady, zobowiązano miejscowych żandarmów z Chełmu i Zabrzegu do pilnowania porządku na stacji w każdą niedzielę przed odjazdem pociągu do Katowic.²⁸

²⁶ APP, Landratsamt Pless, sygn. 786

²⁷ APP, Akta miasta Bierunia, sygn. 110

²⁸ APP. zespól Landratsamt Pless, sygn. 778

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

W 1892 roku landrat pszczyński zasugerował magistratowi wnoszenie dalszych petycji, nie zrażając się odmową sprzed sześciu lat. Akcję w tym kierunku poparł dość nieoczekiwany sojusznik, a mianowicie emerytowany dyrektor Otto Marienfeld z Berlina. Magistraty Bierunia i Mikołowa także tym razem włączyły się do działań, usiłując stworzyć swego rodzaju lobbying na rzecz tej sprawy.

Impulsem do nowych działań stała się obowiązująca od 1 października 1892 roku nowa ustawa o kolejach lokalnych (Kleinbahngesetz), oferująca dogodne warunki i pomoc państwa przy przedsięwzięciach prowadzących do rozbudowy sieci kolejowej w Prusach i poprawienia komunikacji lokalnej. Nawiązując do postanowień ustawy, również dyrekcja kolei we Wrocławiu zwróciła się do władz lokalnych z propozycją współpracy w tym zakresie. Korzystając z okazji różne prywatne firmy z branży kolejowej rozesłały zawczasu oferty budowy do poszczególnych magistratów (np. Schikora & Wolff z Katowic oraz Freudenstein & Co z Berlina).²⁹

Opierając się na postanowieniach nowej ustawy dnia 30 czerwca 1894 roku z inicjatywą wystąpił Wydział Powiatowy (Kreis-Ausschuss) w Pszczynie, który zwrócił się do gmin powiatu o poparcie nowego projektu budowy kolei lokalnych na tym terenie. Plan opracowano we współpracy z doświadczoną w zakresie budowy linii kolejowych firmą Lenz & Co ze Szczecina.

Projektowana linia wąskotorowa miała prowadzić z Wirka przez Halembę, Mokre, Mikołów, Tychy, Stary Bieruń do Nowego Bierunia. Druga trasa biegłaby ze Starego Bierunia przez Bojszowy, Międzyrzecze, Miedźną, Goczałkowice, Pszczynę, Łąkę, Wisłę Wielką, Wisłę Małą Pawłowice, Warszowice, Baranowice do Żor. Przy sprzyjających warunkach ekonomicznych niewykluczone było w przyszłości przebudowanie części trasy na normalnotorową.

Miasto Bieruń wyraziło oczywiście swe żywe zainteresowanie i poparcie. Poza magistratem podobny pogląd podzielały miejscowe zakłady przemysłowe, cierpiące na brak możliwości dogodnego wywozu swoich produktów, którymi były głównie materiały wybuchowe (Altberuner Sprengstoff-Fabrik Georg von Giesche's Erben 8~ Co, Schlesische Zuendhuetchen & Sprengkapsel-Fabrik Lamprecht & Haberkorn oraz Zuendholzfabrik M. Lubetzki). Projekt poparła również Izba Handlowa (Handelskammer) z Opola.

Dnia 12 lutego 1896 roku minister zgodził się jedynie na linię wąskotorową, jako rokując rentowność podczas eksploatacji. Zgoda taka miała podstawowe znaczenie, gdyż tylko w tym przypadku państwo gwarantowało określoną wysokość dywidend od zainwestowanego przez prywatnych inwestorów kapitału. W przeciwnym razie ewentualni przedsiębiorcy musieli działać wyłącznie na własne ryzyko.³⁰

Sprawa zaczęła mieć większe szanse na realizację gdy 17 stycznia 1897 roku minister, uznawszy sprawę za ważną dla interesów ogólnopaństwowych, polecił dyrekcji kolei w Katowicach przystąpić do wstępnych prac projektowych w zakresie budowy nowej linii kolejowej z Gliwic i Wirku przez Tychy do Nowego Bierunia. Przede wszystkim brano pod uwagę możliwą do osiągnięcia rentowność nowej trasy.

Już 31 stycznia 1897 roku uchwałę w tej sprawie podjął pszczyński wydział powiatowy (Bezirksausschuss). Zdecydowanie poparł on całą inicjatywę, przyrzekając udzielenie wszelkiej pomocy.

²⁹ APP. Akta miasta Bierunia, sygn. 110

³⁰ Tamże

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Linia miał być pierwotnie wytyczona przez Panewniki, Podlesie, Tychy, Urbanowice, Bieruń i Ściernie do Nowego Bierunia. Przystanki osobowe planowano między innymi w Halembie, Kamionce i Ścierniach. Stacja w Bieruniu miała powstać przy szosie z Urbanowic do Bierunia. Dyrekcja dóbr księcia pszczyńskiego sugerowała raczej by wybudować ją przy szosie z Bierunia do Łędzin. Protest Mi-kołowa wywołało wytyczenie linii w odległości aż czterech kilometrów od miasta.

Dyrekcja kolei w Katowicach domagała się od władz lokalnych podania przypuszczalnych ilości ładunków, które mogłyby być przewożone nową trasą. Chodziło o określenie przypuszczalnej rentowności tego szlaku.³¹

Jak wspomniano wyżej, już przedtem na tej samej trasie projektowała wąskotorową linię kolejową znana z doświadczenia w tym zakresie firma Lenz. Nie doszło to jednak do skutku. Pszczyński wydział powiatowy (Kreis-Ausschuss) wraz z tą firmą planował również linię z Bierunia Starego do Pszczyny (i do Łędzin) ale nie gwarantowała ona rentowności koniecznej do zwrócenia się poniesionych nakładów.

Wkrótce odezwały się głosy landrata katowickiego i gminy Kochłowice, które domagały się poprowadzenia nowej linii dalej na północ z uwagi na ich własne korzyści oraz na trudny do budowy górzysty teren w okolicy Mikołowa. Już w tym samym roku ministerstwo zaczęło się skłaniać do zakończenia linii w Katowicach, z poprowadzeniem tylko odgałęzienia do Nowego Bierunia.

Decydującym jednak czynnikiem, który przekreślił szanse na budowę odcinka biegnącego przez Bieruń była postawa powiatu pszczyńskiego, który nie chciał bezpłatnie odstąpić gruntów, przez które nowa kolej miała przebiegać. Stwierdzono, że dotknięty w latach czterdziestych tego stulecia wielkim głodem powiat jest jeszcze zbyt ubogi by sprawiać państwu podobne prezenty.

Nie trzeba było długo czekać, aby zaplanowano (już w marcu 1899 roku) nowy przebieg odcinka z Kochłowic do Ligoty, który doczekał się realizacji zamiast trasy do Bierunia, odłożonej ad acta.³²

Miasto jak i władze powiatowe nie ustawały jednak w wysiłkach. Dnia 31 stycznia 1898 roku Wydział Powiatowy złożył wniosek do ministra robót publicznych w sprawie budowy kolei z Wirka do Nowego Bierunia.

Magistrat Bierunia dnia 19 listopada 1900 roku wniósł petycję do parlamentu Prus (Haus der Abgeordneten) w Berlinie. Protestowano w niej przeciwko poprowadzeniu nowej linii kolejowej z Wirka przez Ligotę do Murcek zamiast do Bierunia. Takie nieuwzględnienie próśb władz miejskich prowadziło do stagnacji w miejscowym przemyśle i braku nowych miejsc pracy. Niestety, pismo zostało odrzucone. Kolejną petycję do parlamentu wniesiono 2 listopada 1901 roku.

Dopiero dnia 20 marca 1902 roku sprawa bieruńskiej kolei stała się przedmiotem dyskusji w parlamencie. Okazją było omawianie na tym forum ustawy o rozbudowie państwowej sieci kolejowej. Poruszył ją w swym przemówieniu poseł reprezentujący okręg pszczyńsko-rybnicki, adwokat Faltin ze Strzelec Opolskich. Dnia 2 maja tego roku omówiono dokładniej ową petycję, przekazując ją następnie rządowi jako materiał do dalszych prac. W 1903 roku temat poruszył poseł Moritz, a po raz kolejny poseł Faltin zabrał głos w tej sprawie 17 maja 1904 roku.³³

³¹ APP, Archiwum Książąt Pszczyńskich sygn. AKP XI/1361

³² APO, Rejencja Opolska, sygn. RO I 8245

³³ APP, Akta miasta Bierunia, sygn. 110

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Kolejnym etapem działania było odbycie dnia 28 lipca 1907 roku w Bieruniu zebranie przedstawicieli gmin i obszarów dworskich z landratem pszczyńskim. Żądano podjęcia działań na rzecz budowy linii, lecz niczego konkretnego nie udało się załatwić. Nie od władz lokalnych zależały fundusze na budowę linii i rozpoczęcie jej budowy.

Również gmina Tychy dnia 17 kwietnia 1907 roku uchwaliła przyśpieszenie działań na rzecz wybudowania linii z Tychów do Bierunia. Były to jednak tylko kolejne pobożne życzenia bez żadnych następstw. Sugerowano również budowę trasy z Rybnika przez Tychy do Oświęcimia.

W 1907 roku mistrz budowlany i inżynier Otto Niendorfz Katowic wysunął fantastyczny projekt budowy nowej linii kolejowej z Mysłowic do Czarnuchowic koło Nowego Bierunia. Miała ona biec dokładnie prawym brzegiem Przemszy w bezpośredniej bliskości rzeki. Pomijając techniczne trudności takiej budowy (bagnisty, zalewowy teren) trasa taka nie miałaby żadnych szans na rentowność. Zdał sobie chyba z tego sprawę sam projektodawca, gdyż już nigdy więcej plan ten nie przewijał się w urzędowej korespondencji lub doniesieniach prasowych.

Kolejne interwencje miasta w sprawie budowy kolei miały miejsce w 1908 roku, oczywiście jak zwykle bez skutku. W maju 1911 roku doszło za to do kolejnej interpelacji w pruskim parlamencie, dotyczącej kolei w Bieruniu. Poseł baron Reitzenstein z Pielgrzymowic, nawiązując do trzydziestej rocznicy daremnych starań miasta Bierunia, ponownie poruszył tę sprawę. Argumentował, że mieszkańcy Bierunia i jego okolic, nie mając dogodnych połączeń kolejowych, zmuszeni są korzystać z kolei zagranicznych, czyli położonych na terytorium Austrii. Skutkiem tego miał być odpływ zysków za granicę. Poza tym brakowi kolei przypisał upadek niektórych zakładów przemysłowych w mieście (chodziło o firmy Lamprecht & Haberkorn oraz M. Lubetzki), które z braku dogodnego połączenia kolejowego, umożliwiającego wywóz produktów i przywóz surowców zbankrutowały lub przenieśli swoją siedzibę do innych miejscowości.

W styczniu 1912 roku kolejną interwencję w Berlinie podjął baron von Schleinitz, dyrektor fabryki materiałów wybuchowych w Krywałdzie. Jako kandydat na posła w tutejszym okręgu pszczyńsko-rybnickim postanowił zdobyć głosy wyborców bieruńskich angażując się w tę sprawę. Jednym z argumentów, jaki Schleinitz przytaczał w swoich pismach interwencyjnych był odpływ mieszkańców Bierunia narodowości niemieckiej na zachód. Ten tzw. Ostflucht, mający miejsce głównie z powodów ekonomicznych, spowodowany brakiem perspektyw dla działalności gospodarczej w tak małym i oddalonym od szlaków komunikacyjnych mieście, jakim był wówczas Bieruń, zinterpretowany został przez Schleinitza jako zagrożenie dla niemieckiej racji stanu. Niewątpliwie była to przesada, ale w tego typu zabiegach każdy argument był dobry, zwłaszcza polityczny.

Miasto wystosowało 15 marca 1912 roku również kolejną petycję do ministra robót publicznych w Berlinie. Podniesiono argumenty znane już z mowy w parlamencie posła Reitzensteina o bankructwie zakładów przemysłu chemicznego oraz kolejny o braku możliwości odbywania jarmarków w Bieruniu, na których okoliczni chłopi mogliby zbywać płody rolne, zaopatrując mieszczan. Powodem tej sytuacji był oczywiście brak dogodnego środka transportu.³⁴

Petycja poparta została przez dyrekcje dóbr i zakładów przemysłowych księcia pszczyńskiego i hrabiego Henckel von Donnersmarck. Dyrekcja kopalń książęcych stwierdziła, że nowa linia umożliwiłaby zwiększenie zbytu węgla do Galicji. W ówczesnej

³⁴ APP. Akta miasta Bierunia, sygn. 113

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

sytuacji pociągi z węglem w tamtym kierunku musiały jeździć objazdami przez Mysłowice lub Pszczynę. Ważne to było w szczególności dla kopalni „Heinrichsglueck”, której węgiel z powodu jego niskiej jakości mógł być zbywany wyłącznie na terenie Galicji. Co prawda mimo werbalnego poparcia dyrekcja księżęca nie chciała zagwarantować żadnych własnych środków finansowych na budowę nowej linii kolejowej. Powiat pszczyński zadeklarował nawet nieodpłatne odstąpienie gruntów do niego należących, czemu tak bardzo sprzeciwiał się jeszcze stosunkowo niedawno.

Rejencja opolska odparła jednak, że realizacja odcinka z Gliwic do Mikołowa zupełnie nie ma szans, a trasa do Bierunia może być zbudowana, ale w dalszej przyszłości, kiedy pozwolą na to środki w budżecie. Dyrekcja kolei logicznie stwierdziła, że ewentualne skrócenie tras przewozu węgla z kopalń księcia pszczyńskiego byłoby wbrew interesom kolejowym, gdyż zmniejszyłoby wpływy z opłat za te przewozy. Dla kolejarzy decydującym argumentem mógł być tylko jeden: czy po zbudowaniu nowej trasy przybędą jacyś nowi klienci, do tej pory nie korzystający z jej usług. Tylko to przyniosłoby nowe dochody dla kolei państwowych i mogłoby uzasadnić nowe inwestycje.³⁵

Problem poruszyła również w swym artykule z 17 kwietnia 1912 roku pod tytułem „Eisenbahnwünsche aus dem Stidosten Oberschlesiens” (Kolejowe życzenia z południowego wschodu Górnego Śląska) wychodząca w Królewskiej Hucie (obecnie Chorzów) gazeta „Der Oberschlesische Kurier”. Autor artykułu opisywał historię wieloletnich starań o budowę kolei, która przechodziłaby przez Bieruń. Przytaczał również opinię dyrekcji kolei w Katowicach, która negowała możliwość wybudowania takiej trasy z powodu zbyt małego prognozowanego przewozu towarów i pasażerów. W ten właśnie sposób dyrekcja zaopiniowała przesłaną jej z Berlina petycję, wniesioną tam przez bierunian.³⁶

Jedynym połączeniem miasta z szerokim światem był tylko kursujący trzy razy dziennie do Nowego Bierunia dyliżans (Postkutsche) dowożący pasażerów z miasta do stacji kolejowej na ośmiokilometrowej trasie.

W 1913 roku miasto zwróciło się do wspomnianej już wyżej firmy Lenz & Co ze Szczecina o współpracę przy projektowaniu nowej linii. Firma rozpoczęła nawet wstępne prace projektowe, ale wkrótce je przerwała. Powodem był fakt, że ministerstwo w Berlinie stwierdziło, że nie zezwoli żadnej prywatnej firmie na wybudowanie i eksploatację linii kolejowej na tej trasie, gdyż jest ona zbyt ważna z punktu widzenia interesów ogólnopaństwowych. Owe interesy wcale jednak nie przyśpieszały budowy tej linii przez państwo. Również wymiana pism rozpoczęta przez miasto z firmą Sasko-Turyńskie Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Kolei (Sachsisch-Thueringische Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft) nie dała żadnych konkretnych rezultatów.

Miasto próbowało nawet działań zupełnie nieoficjalnych, aby tylko wpłynąć na najwyższe czynniki w państwie. Poproszono księcia pszczyńskiego aby przy okazji częstych pobytów cesarza Wilhelma II w Pszczynie zapoznał go ze sprawą i nakłonił do jakichś działań. Księżę odparł jednak dość szorstko, że cesarz bywa u niego zupełnie prywatnie, dla wypoczynku i zwracanie mu głowy sprawami urzędowymi byłoby wysoce niewskazane. Aż do I wojny światowej miasto pozostawało bez linii kolejowej. Dopiero wybuch wojny miał przynieść zmianę sytuacji.³⁷

³⁵ APP, Landratsamt Pless, sygn. 786

³⁶ Akta miasta Bierunia. sygn. 113

³⁷ APP, Archiwum Książąt Pszczyńskich, sygn. AKP XI/1348

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Na istniejącym już szlaku kolejowym przez Nowy Bieruń dyrekcja kolei podjęła działania zmierzające do zwiększenia jej przepustowości. Dnia 23 lipca 1908 roku prezydent rejencji opolskiej wydał zezwolenie na budowę drugiego toru na całym przebiegu linii z Mysłowic do Oświęcimia, aż do granicy pruskiej. Jednocześnie z dobudową toru poprawić miano profil całej linii, gdyż występowały tu zbyt duże spadki terenu, utrudniające prowadzenie ruchu pociągów. Projekt ten już w kwietniu tego roku wyłożono w urzędach do wglądu osób i zainteresowanych instytucji. Prace budowlane rozpoczęto jednak dopiero w 1911 roku.

Budowa trwała dość długo, tak że dopiero 7 stycznia 1913 roku nastąpić mógł odbiór techniczny drugiego toru od Imielina do Nowego Bierunia. Dnia 30 października tego roku odebrano drugi tor z Brzezinki do Imielina. Ostateczne ukończenie prac na całej trasie nastąpiło dopiero po wybuchu wojny, w 1915 roku.³⁸

W 1913 roku rozbudowano również istniejącą po zachodniej stronie toru w km 2 14,67 rampę załadowniczą (ładownię), służącą do celów transportowych domeny (będącej własnością państwa folwark Solce). W miejsce rampy drewnianej powstała tam nowa, murowana. Jako bardziej trwała, mogła wytrzymać ona zwiększony ruch wozów konnych, dowożących i odwożących ładunek z domeny.

Próbowano również poprawić bezpieczeństwo ruchu na skrzyżowaniach z drogami. W 1910 roku znajdujemy informację o oświetleniu przejazdu drogowego przez tory koło stacji Nowy Bieruń. Z braku elektryczności oświetlono go lampami spirytusowymi.³⁹

Bocznicą fabryki „Lignose”. Pierwszy tor kolejowy w Starym Bieruniu

W 1917 roku pierwsza wojna światowa osiągnęła swoje apogeum. Prowadzące walkę na dwa fronty Niemcy potrzebowały coraz więcej materiałów wybuchowych. Jedną z głównych ich wytwórni na terenie Rzeszy był bieruński zakład Altberuner Sprengstoff-Fabrik, należący wówczas do koncernu Giesche's Erben (Spadkobiercy Gieschego), a przejęty w 1919 roku przez berlińską spółkę „Lignose”. Jego głównym mankamentem był jednak brak własnej bocznic kolejowej. Niebezpieczne materiały musiano transportować wynajmowanymi od różnych prywatnych właścicieli, głównie rolników, konnymi zaprzęgami szosą z Bierunia aż do stacji w Nowym Bieruniu. Opóźniało to oczywiście transport i powodowało niebezpieczeństwo dla mieszkańców przy drodze ludzi. Poza tym na odcinku drogi z miasta do fabryki panowały bardzo złe warunki do jazdy, nie była ona w ogóle utwardzona. W czasie przewożenia cięższych ładunków wozy niejednokrotnie grzęzły po osie w błocie. Wynajmowanie tych pojazdów było zresztą bardzo trudne i o wiele droższe podczas sezonu prac w polu. Ponadto miejscowi rolnicy nie darzyli fabryki zaufaniem z powodu częstych eksplozji na jej terenie. W ogóle koszt eksploatacji konnych furmanek był bardzo wysoki. Już w 1877 roku zakład musiał uruchomić własny transport konny. Przed wybudowaniem bocznic trzeba było na stacji w Nowym Bieruniu załadować i rozładować przeciętnie pięć wagonów produktów i surowców dziennie.⁴⁰

³⁸ J. R. Krzyża, *opcji.*, s. 22

³⁹ APP, Landratsamt Pless, sygn. 779

⁴⁰ T. Rogalski: *Monografia Zakładów Tworzyw Sztucznych „Erg” w Bieruniu* wydana z okazji 120-lecia zakładów (1871-1991 r.), Bieruń Stary 1991, s. 89

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

W dodatku właśnie w 1917 roku zaplanowano znaczną rozbudowę fabryki w związku ze wzrastającą produkcją i zbytem. Miał powstać w zasadzie całkiem nowy zakład przemysłowy tuż obok starego. Już od 1 kwietnia tego roku produkcja materiałów wybuchowych miała wzrosnąć w tak dużym stopniu, że miano przeładowywać dziesięć do dwudziestu wagonów dziennie. Dotkliwy brak koni występujący z powodu wojny czynił niemożliwym zastosowanie tego środka transportu w szerszym niż dotąd zakresie.

Jedynym wyjściem z tej sytuacji była jak najszybsza budowa bocznic kolejowej od najbliższej linii kolei państwowych aż do budynków fabryki. Mimo wojennych ograniczeń inwestycyjnych sprawę uznano za nadzwyczaj ważną (kriegswichtig) i zapewniono środki a nade wszystko deficytową siłę roboczą na wykonanie prac budowlanych. Całą inwestycję zaliczono do budowli wojennych pierwszej rangi (Kriegsbauten I. Ordnung). Do wykonania prac skierowana została jednostka wojsk kolejowych.

Projekt nowej bocznicę wykonał w marcu 1917 roku przedsiębiorca budowlany Konrad Segnitz z Bytomia. Trasa miała rozpoczynać się na stacji w Nowym Bieruniu. Obsługę prowadziła tamtejsza nastawnia Nnt. Zaprojektowano złożony z trzech torów o długości 90 m każdy tzw. dworzec zdawczy (Uebergabebahnhof), położony na północ od stacji i przejazdu kolejowego. Na włączenie bocznicę bezpośrednio do stacji Nowy Bieruń nie pozwalał brak miejsca po południowej stronie przejazdu. Trzy tory odstawcze podzielono na tor dojazdowy (Zustellgleis), przejazdowy (Umfahrgleis) i odjazdowy (Abholgleis). Na torach odstawczych nie mogły manewrować równocześnie lokomotywy kolei państwowych i fabryczne. Wprowadzono telefoniczne zapowiadanie pociągów, czemu służyła linia telefoniczna z fabryki do nastawni Nnt. Długość toru całej bocznicę aż do fabryki wynosiła 8,6 km.⁴¹

Na terenie fabryki zaprojektowano dwa tory zestawcze (Aufstellunggleise) i jeden (w 1923 roku były już dwa) tor objazdowy, tor załadowczy (Ladegleis) i dwa żeberka ochronne (tote Gleise). Poza tym wybudowano małą lokomotywnię jednostanowiskową (Lokschuppen) wraz z małą stacją napraw (Reparaturanlage), hydrantami, zbiornikiem na węgiel (Kohlenbunker), stacją wodną (Wasserstation), rampą załadowczą (Laderampe) i wagą (Wage). Trasa miała być obsługiwana przez lokomotywę fabryczną.⁴²

Bocznicę postanowiono zbudować jak najszybciej i jak najmniejszym nakładem kosztów. Unikano większych robót ziemnych i znacznie większych obiektów inżynierskich, jak mosty czy przepusty. Początkowo projektowano ją wybudować wprost na szosie powiatowej (Kreisstrasse) z Nowego Bierunia do miasta. Wykorzystano by w ten sposób samą drogę jako torowisko linii kolejowej. Dopiero po wojnie nie miał być zbudowany osobny nasyp, już wyłącznie pod tor kolejowy. Ostatecznie jednak, zdając sobie sprawę z niebezpieczeństw wynikających z prowadzenia ruchu drogowego i kolejowego jedną drogą zarzucono ten plan. Zdecydowano się na osobny nasyp kolejowy biegnący wzdłuż szosy i omijający istniejące budynki mieszkalne i zabudowania gospodarskie. Poprowadzono go na tyłach posesji.

W kwietniu 1917 roku gotowy projekt bocznicę został przesłany do zatwierdzenia w dyrekcji kolei w Katowicach. W lipcu tego roku przesłano go z Katowic do zatwierdzenia w rejencji opolskiej. Wyłożono go też do wglądu w urzędach okręgowych na terenie przez który przebiegać miała nowa linia.

Budując bocznicę wykonano jeden dwumetrowy sklepiony przepust mury z cegły oraz dwa przepusty rurowe. Z powodu przecięcia dotychczas istniejących dróg

⁴¹ APP, Akta miasta Bierunia, sygn. 113

⁴² APP, Landratsamt Pless, sygn. 794
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

dojazdowych do pól konieczne było też wytyczenie w kilku przypadkach nowych dróg objazdowych. Trasa przecięła koło Nowego Bierunia szosę do Bierunia Starego oraz w Ścierniach szosę do Pszczyny. Konieczne było również wykonanie przejazdu kolejowego na obecnej ulicy Bojszowskiej, prowadzącej do planowanego w owym czasie nowego osiedla podmiejskiego i do Jajost.

Zezwolenie na budowę rejencja opolska wydała 3 listopada 1917 roku. Rozpoczęto prace, które trwały jednak dość długo, głównie z powodu braku, zaciągniętej do wojska, siły roboczej.

W kwietniu 1918 roku zaprojektowano jeszcze jeden ważny element, który miał udostępnić bocznice nie tylko celom przemysłowym, ale również umożliwić korzystanie z niej mieszkańcom Bierunia w zakresie nadawania i odbierania przesyłek towarowych. Była to mijanka (Kreuzungsgleis) wraz z drogą ładunkową na terenie samego miasta (w rejonie obecnej ulicy Barańcowej). Tor mijankowy o długości 90 m dobudowano od strony północnej. Zwrotnice zaopatrzone w zamki. Po uruchomieniu całej boczniczy ten dodatkowy tor miał służyć jako ładownia obsługująca miasto i jego okolice.⁴³

Zezwolenie na wybudowanie tej mijanki wydał prezydent rejencji 11 czerwca 1918 roku. W lipcu tego roku budowa całej boczniczy wciąż nie była jeszcze ukończona. Transport od nowej mijanki do fabryki prowadzono prowizoryczną kolejką wąskotorową. Odbiór techniczny całej nowo zbudowanej boczniczy nastąpił dopiero 28 stycznia 1920 roku. Brakowało jeszcze wówczas na trasie tablic i znaków ostrzegawczych. Problemem był też zły materiał szynowy zastosowany do budowy trasy. W warunkach wojennych użyto do niej starych wyeksploatowanych szyn i podkładów przeniesionych z innych tras kolejowych. Z tego powodu oraz przez zły profil trasy wprowadzono na niej ograniczenie prędkości ruchu pociągów do 15 i 10 kilometrów na godzinę.

Ruch towarowy na trasie szybko rósł. W lipcu tego roku przewożono już 170 ton towarów do i z miasta oraz 250 ton produktów i surowców fabrycznych. Ruch prowadziły na trasie dwie lokomotywy: duża parowa i mniejsza benzolowa.

Tabor wagonowy składał się z jednej cysterny (Kesselwaeen), jednego wagoonu zbiornikowego (Topfwagen) oraz jednego wagonu towarowego (Gueterwagen).⁴⁴

Po uruchomieniu nowej trasy pojawiła się wśród mieszkańców miasta nowa idea. Z inicjatywy miejscowego lekarza doktora Ryboka, członka rady miejskiej, rozpoczęto rozmowy z przedstawicielami dyrekcji kolei w sprawie wprowadzenia ruchu osobowego na nowo zbudowanej trasie.

Mieszkańcy miasta, zwłaszcza robotnicy dojeżdżający do pracy w okręgu przemysłowym nie chcą iść 8 kilometrów pieszo do i ze stacji w Nowym Bieruniu. korzystali wbrew przepisom z wagonu pocztowego, który kursował na całej trasie. Niemal codziennie był on przepelniony pasażerami.

Dnia 23 kwietnia 1920 roku magistrat miasta Bierunia wystosował wniosek do dyrekcji kolei w Katowicach w sprawie wprowadzenia na tej trasie ograniczonego ruchu osobowego, powołując się na opisane wyżej nielegalne korzystanie z przewozu i, stosownie do panujących wówczas poglądów ze względu na rządzących w Berlinie socjaldemokratów, argumentując, że zmuszanie ludzi do takich zachowań jest sprzeczne z zasadami socjalizmu.

W maju tego roku dyrekcja zarządziła kontrolę nawierzchni toru w celu stwierdzenia możliwości dopuszczenia na nim ruchu osobowego. Dnia 17 czerwca tego roku dr Rybok

⁴³ APP, Akta miasta Bierunia. sygn. 114

⁴⁴ APP, Landratsamt Pless, sygn. 794

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

rozmawiał na ten temat z dyrektorem Klientem. Dzień później na dworcu w Nowym Bieruniu spotkali się w tym celu przedstawiciele rejencji w Opolu, dyrekcji kolei w Katowicach, fabryki materiałów wybuchowych „Lignose” i miasta Bierunia. Wspólnie obejrzano całą trasę aż do miasta i fabryki.

Opracowano już wówczas konkretne plany przewidujące budowę na całej trasie czterech przystanków osobowych z peronami o wymiarach 30 na 3 metry. Miały one powstać na odcinku 4 (peron od strony południowej), 38, 63, 81 (wszystkie perony od północy). Planowano uruchomienie czterech par pociągów skomunikowanych na stacji w Nowym Bieruniu z pociągami na trasie Mślowice-Oświęcim. Lokomotywa i wagon niezbędne do przewozu pasażerów miały zostać wypożyczone.

Inicjatorzy całego przedsięwzięcia chcieli nawet powołać specjalną spółkę akcyjną w celu prowadzenia ruchu osobowego na bocznicę. Władze powiatu pszczyńskiego poparły całą inicjatywę i deklarowały wzięcie udziału w owej spółce. Z kolei fabryka „Lignose AG” deklarowała wykonanie na własny koszt peronów wraz z budkami dla podróżnych, ale nie chciała nieodpłatnie udostępnić samej trasy. Nie zgadzała się również na odstąpienie lokomotywy ani na wejście do planowanej spółki akcyjnej. Dyrekcja kolei popierała całe przedsięwzięcie, lecz nie chciała się na razie zbyt angażować z powodu niepewnej sytuacji politycznej. Rządy Komisji Międzysojusznicej na Górnym Śląsku i polskie dążenia do oderwania tego kraju od Rzeszy nie sprzyjały planom na przyszłość. Kolej mogła jedynie wypożyczyć dwa wagony osobowe, jednak bez lokomotywy.⁴⁵

Dyrekcja dóbr księcia pszczyńskiego wyraziła pewne poparcie dla wprowadzenia na bocznicę ruchu pasażerskiego, jednakże dopiero po wybudowaniu planowanego przy szosie ze Ścierń do Bojszów nowego szybu kopalnianego mogłaby być sprawą bardziej zainteresowana. Na razie nie chciała się tu angażować.

W granicach Drugiej Rzeczypospolitej

Po przyłączeniu Górnego Śląska do Polski sprawy budowy linii kolejowe, z Mikołowa przez Tychy do Nowego Bierunia wcale nie odłożono ad acta. Jeszcze przed oficjalnym przejściem władzy, dnia 6 stycznia 1922 roku odbyło się w tej sprawie posiedzenie magistratu miasta Mikołowa. Głównymi autorami nowej inicjatywy byli starszy mierniczy górniczy (Obermarkscheider) Weber z Katowic oraz Feliks Orlicki.

Stwierdzono tam, że konieczna jest budowa linii na trasie z Bielszowic do Oświęcimia przez Mikołów, Tychy, Bieruń i Nowy Bieruń (przeciw pominięciu ich gmin protestowali przedstawiciele Kończyc i Pawłowa). Trasa omijała również Cielmice, Urbanowice i Paprocany. Wybrano w tym celu specjalny komitet budowy, który miał kierować działaniami w tym zakresie. W marcu tego samego roku wybrana została komisja techniczna do szczegółowego opracowania projektu nowej trasy. Ogólne plany i kosztorys były już wcześniej przygotowane. Planowany przebieg linii wymagał budowy nowego dworca w Mikołowie.

Nowa trasa służyć miała przede wszystkim przewozom towarowym. Chodziło tu głównie o zbyt dla kopalń węgla kamiennego, których reprezentantem był Weber. Finansowanie budowy miało pochodzić ze skarbu państwa polskiego. Projekt nowej linii miał zostać przedstawiony wojewodzie śląskiemu oraz rządowi w Warszawie.

⁴⁵ APP, Akta miasta Bierunia. sygn. 114
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Na trasie powstać miały między innymi stacje w Halembie, Śmiłowicach, Mikołowie oraz Bieruniu. Nowy dworzec w Bieruniu miał powstać w połowie drogi między miastem a Lędzinami.⁴⁶

W 1923 roku faktycznie wykonano taki projekt na koszt zainteresowanych gmin. Przedstawiono go do rozpatrzenia Śląskiej Radzie Wojewódzkiej i Ministerstwu Kolei Państwowych w Warszawie. Opinia tych gremiów była przychylna, jednakże realizację planu odłożono na później, gdyż aktualnie prowadzone były ważniejsze realizacje.⁴⁷

Po przyłączeniu części Śląska do Polski w 1922 roku zasadniczo zmienił się charakter stacji w Nowym Bieruniu. Dotychczasowy ruch graniczny, urząd celny i ożywiona wymiana handlowa straciły rację bytu. Wisła przestała być na tym odcinku granicą państwową choć pozostała granicą między województwami. Dawny dworzec graniczny stał się senną lokalną stacją.

Dnia 7 maja 1927 roku socjalistyczna „Gazeta Robotnicza” donosiła o odbytym w Bieruniu Starym zebraniu organizacyjnym Związku Polskich Samodzielnych Rzemieślników i Przemysłowców. Uczestnicy przypisywali upadek gospodarczy miasta przede wszystkim brakowi linii kolejowej. Postulowano znów przekształcenie zbudowanej podczas pierwszej wojny światowej boczniczy do „Lignozy” w pasażerską linię kolejową. Przypomniano przedwojenne plany rządu niemieckiego budowy kolei ze Starego Bierunia do Tychów. (Istniał już wtedy projekt autorstwa doktora Mossa, powstały z inicjatywy oddolnej). Zarząd dóbr księcia pszczyńskiego grał wówczas na zwłokę, nie chcąc dać bezpłatnie gruntów pod budowę, choć werbalnie popierał całą sprawę. Gminy chciały nawet same ponieść koszty budowy kolei. W Bieruniu Starym powołać miano komitet wszystkich związków i organizacji, występujący jednym głosem o budowę nowej linii.

W lutym 1928 roku Dyrekcja Kolei Państwowych w Katowicach, przynaglana prośbami płynącym z Bierunia, stwierdziła że ze względu na brak kredytów nieuzasadniona jest budowa linii Nowy Bieruń-Stary Bieruń-Tychy. Istniejąca już bocznicza do „Lignozy” ze względów technicznych nie nadawała się do przebudowy. Nie byłoby to też w żaden sposób uzasadnione ekonomicznie. Ponadto panujący słaby ruch na istniejącej linii z Mysłowic do Oświęcimia nie rokował szans na rentowność po wybudowaniu nowej linii.⁴⁸

Mieszkańcy miasta nie ustawiali jednak w wysiłkach. Niezrażeni odmową, we wrześniu 1929 roku wystosowali „Memoriał w sprawie połączenia kolejowego Starego Bierunia i innych miejscowości ze stacjami Nowy Bieruń i Tychy”. Skierowano go do władz wojewódzkich i kolejowych. Chodziło przede wszystkim o ułatwienie robotnikom dojazdu do miejsc pracy, z powodu braku przemysłu na miejscu zmuszonych do dojeżdżania w kierunku okręgu przemysłowego. Również rolnicy poprzez utrudniony wywóz płodów rolnych cierpieli ekonomicznie na braku kolei.

Memoriał podpisały miejscowe organizacje społeczne: Kółko Rolników, koło Związku Samodzielnych Polskich Rzemieślników i Przemysłowców, koło Związku Obrony Kresów Zachodnich, Towarzystwo Śpiewu „Polonia”, Polski Związek Pracowników Przemysłowych, Biurowych i Handlowych, Centralny Związek Robotników Budowlanych w Polsce Oddział Bieruń Stary, Katolickie Towarzystwo Polek, Liga Obrony Powietrznej i

⁴⁶ APP, Archiwum Książąt Pszczyńskich, sygn. AKP XI/1348

⁴⁷ Archiwum Państwowe w Katowicach (dalej APK), zespół Sejm Śląski, sygn. 1038

⁴⁸ APK. zespół Urząd Wojewódzki Śląski Wydział Komunikacyjno-Budowlany (dalej UWSI KB). sygn. 5750

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Przeciwgazowej, Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, Związek Podoficerów Rezerwy Rzeczypospolitej Polskiej, Związek Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej, Klub Sportowy Bieruń Stary, Ochotnicza Straż Pożarna, Towarzystwo Czytelni Ludowych, Stowarzyszenie Polskiej Młodzieży Katolickiej, Rada Miejska wraz z magistratem, Związek Harcerstwa Polskiego oraz nauczyciele.

W ówczesnych warunkach (niedługo potem wybuchnąć miał wielki kryzys gospodarczy) inicjatywa ta miała bardzo małe szanse powodzenia. Mimo to przekazano ją nawet do Warszawy, do Ministerstwa Komunikacji.⁴⁹

Dnia 14 grudnia 1930 roku magistrat miasta Bierunia zwrócił się do Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach w sprawie budowy kolei. Podjęto również uchwałę o wniesieniu interpelacji na forum Sejmu Śląskiego. Sprawą zajmowała się specjalna komisja złożona z budowniczego J. Banascha, budowniczego J. Grabowskiego i mistrza rzeźnickiego R. Bendela. Linia ta była już wówczas w programie wydatków Skarbu Śląskiego, jednakże bez określonego terminu realizacji. W 1931 roku władze, mimo kryzysu, rozwały budowę nowych linii kolejowych z Żor przez Pszczynę do Oświęcimia oraz z Żor przez Tychy do Oświęcimia.⁵⁰

Jeżeli chodzi o istniejącą trasę przez Nowy Bieruń, w 1932 roku naprawiono przejazd kolejowy koło stacji w Nowym Bieruniu, przekładając kostkę, którą był wyłożony. Spoiny między kostkami zalano asfaltem. Wymieniono przy okazji na wierzchnię torowiska. Całość prac, wykonanych przez firmę Ottona Kotali z Królewskiej Huty (Chorzowa), odbyła się na koszt PKP, zresztą po długich sporach z zarządem drogi. Ze strony kolei nadzór sprawował odcinek drogowy w Nowym Bieruniu.⁵¹

W 1935 roku ludność powiatu pszczyńskiego wniosła petycję do województwa w sprawie budowy linii. Zajął się tym Śląska Rada Wojewódzka. Wojewoda śląski Michał Grażyński w expose budżetowym na lata 1935/1936 zapowiedział podjęcie wstępnych studiów nad budową tej linii. Jednakże na obradach Komisji Budżetowej nie uwzględniono pozytywnie tego projektu ze względu na brak kredytów możliwych do zaciągnięcia z kasy wojewódzkiej.⁵²

Na linii z Mysłowic przez Nowy Bieruń do Oświęcimia, jak wiemy ze starych rozkładów jazdy, w 1937 roku kursowało ogółem dwanaście par pociągów. Ze stacji w Nowym Bieruniu w kierunku Oświęcimia pierwszy pociąg odjeżdżał o godzinie 5.56, a ostatni już po północy o 0.07. W kierunku Mysłowic i Katowic pierwszy pociąg odjeżdżał o godzinie 4.20, a ostatni o 21.5 1. Na dworcu nie było już, w przeciwieństwie do okresu sprzed 1922 roku, restauracji. Potwierdza to jego degradację, w wyniku której z roli dworca granicznego spadł on do rzędu zwykłych przelotowych stacji.

Budowa linii kolejowej Tychy-Nowy Bieruń

Miasto Bieruń doczekało się swojej linii kolejowej dopiero w latach trzydziestych. Było zresztą ostatnim miastem ówczesnego województwa śląskiego, które nie miało jeszcze połączenia kolejowego.

⁴⁹ APK, UWŚI KB, sygn. 5751

⁵⁰ APK, UWŚI KB, sygn. 5752

⁵¹ APK, UWŚI KB, sygn. 3584, 3705

⁵² APK, Sejm Śląski, sygn. 1038

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Dnia 15 czerwca 1936 roku na 10 posiedzeniu Sejmu Śląskiego czwartej (jak się okazało ostatecznie) kadencji poseł Koj wspólnie z innymi złożyli wniosek w sprawie budowy kolei z Tychów do Bierunia Starego oraz rozpoczęcia wstępnych studiów na projekcie kolei z Mikołowa do Tychów. Tak więc stary, już XIX-wieczny plan, miał się wreszcie doczekać realizacji w czasach polskich. Sejm uchwalił rezolucję w tej sprawie. Głównym jej adresatem był wojewoda i Urząd Wojewódzki Śląski. Dzięki bowiem środkom ze Skarbu Śląskiego mógł on finansować budowę lokalnych połączeń kolejowych, jeżeli Sejm Śląski takie przedsięwzięcie uchwalił. Ministerstwo Kolejnictwa w Warszawie zatwierdzało tylko projekty pod względem technicznym, a skarbu państwa nic to nie kosztowało.

Aktualnie można było zaciągać kredyty z Funduszu Pracy. Posłowie uważali, że najwyższa pora rozpocząć prace w tym rejonie aby spowodować ożywienie gospodarcze i możliwość zatrudnienia bezrobotnych z powiatu pszczyńskiego. Była to szczególnie ważna kwestia, gdyż mieszkańcy okolic Bierunia jeszcze w czasach pruskich musieli w dużej liczbie szukać pracy w okręgu przemysłowym, nie mogąc znaleźć jej w jedynym miejscowym większym zakładzie — „Lignozie”.

Posłowie wezwali Śląską Radę Wojewódzką do szybkiego przedstawienia Sejmowi projektu ustawy o budowie kolei Tychy-Nowy Bieruń. Jednocześnie upoważniono wojewodę śląskiego do prac wstępnych w ramach kredytów będących w dyspozycji. Śląską Radę Wojewódzką wezwano również do podjęcia studiów wstępnych nad projektem linii z Mikołowa do Tychów.⁵³

Sejm na wniosek posłów uchwalił rezolucję dotyczącą wszystkich opisanych spraw i zobowiązał zarówno wojewodę jak i radę wojewódzką do szybkiego działania. Dnia 12 grudnia 1936 roku na 11 posiedzeniu Sejmu IV kadencji Śląska Rada Wojewódzka przedłożyła wniosek zawierający projekt ustawy o budowie „kolei normalnotorowej znaczenia pierwszorzędnej Tychy-Bieruń Nowy. Projekt po pierwszym czytaniu przekazano do Komisji Budżetowo-Skarbowej. Na 12 posiedzeniu Sejmu dnia 25 stycznia 1937 roku poseł Antoni Olszowski zreferował sprawozdanie Komisji Budżetowo-Skarbowej w sprawie wniosku o uchwalenie nowej ustawy kolejowej.

Główne argumenty jakie zdaniem posła przemawiały za budową nowej linii to połączenie rybnickiego zagłębia węglowego ze wschodnią częścią województwa śląskiego oraz z Krakowem. Jednocześnie Kraków uzyskałby lepsze połączenie ze Śląskiem niemieckim. Przy budowie nowej linii znalazłoby zatrudnienie około tysiąca robotników. Całość kosztów ponieść miał Skarb Śląski. Posłowie przegłosowali jedynie usunięcie z projektu słów o pierwszorzędnym znaczeniu nowej linii, co nie odpowiadałoby stanowi faktycznemu.

Ostatecznie Sejm Śląski uchwalił w drugim i w trzecim czytaniu ustawę o budowie kolei normalnotorowej Tychy-Nowy Bieruń. Akt prawny przeszedł w głosowaniu zdecydowaną większością głosów, żadne z ugrupowań nie wyraziło sprzeciwu. Opublikowano ją w Dzienniku Ustaw Śląskich nr 3 poz. 7.⁵⁴

Linia ta miała być swoistym przedłużeniem istniejącej już trasy z Jaśkowic do Tychów. Po wybudowaniu planowanego drugiego toru na odcinku z Nowego Bierunia do Oświęcimia miała ona umożliwiać wywóz węgla z kopalń okolic Rybnika w kierunku wschodnim omijając przeciążony okręg przemysłowy.

Już wcześniej gotowy był projekt nowej linii, wykonany przez Urząd Wojewódzki Śląski. Po sprawdzeniu zatwierdziło go Ministerstwo Komunikacji w Warszawie dnia

⁵³ Tamże

⁵⁴ APK, Sejm Śląski, sygn.1039, 1040

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

12 listopada 1935 roku. W latach 1936-1937 inżynier Drzewiecki wykonał projekt szczegółowy całego przebiegu linii.

Przewidziano w nim, poza stacjami Tychy i Bieruń Nowy, które miały być przebudowane w celu wprowadzenia do nich nowej linii, budowę jednej stacji i trzech przystanków osobowych. Przystanki osobowe miały powstać w Tychach Południe, Paprocanach oraz Urbanowicach. Miasto Bieruń Stary otrzymać miało własną stację kolejową położoną w km 10:070. Projekt przewidywał jeden tor stacyjny od strony północnej oraz dwa od południowej. Od strony południowo-zachodniej zaprojektowano żeberko ochronne. Budynek stacyjny stanąć miał od strony północnej (ulica Młyńska). Na wschód od niego zaplanowano magazyn przesyłek towarowych z torem i rampą załadowniczą.⁵⁵

W km 11,894 nowej linii planowano włączenie do niej istniejącej bocznicy do fabryki „Lignoza”. Włączenie to miało nastąpić po zachodniej stronie dotychczasowej bocznicy, a nie po wschodniej jak to zrealizowano w latach siedemdziesiątych, przecinając nią ulicę Bojszowską.

Budową nowej linii zajmowało się specjalnie powołane Kierownictwo Budowy Kolei Tychy-Bieruń Nowy z siedzibą w majątku Solce koło Nowego Bierunia oraz w Tychach. Podlegało ono Urzędowi Wojewódzkiemu Śląskiemu w Katowicach. Kierownikiem budowy nowej linii był jej projektant, inżynier W. Drzewiecki. Na terenie obecnego miasta mieściło się kilka odcinkowych magazynów owego Kierownictwa. Funkcjonowały one w Starym Bieruniu przy ulicy Młyńskiej, w Ścierniach i w majątku Solec.

W 1936 roku rozpoczęto prace pomiarowe na gruntach miejscowych rolników, wytyczając wstępnie trasę. Już w czerwcu tego roku rozpoczęto prace budowlane dzięki pożyczce z Funduszu Pracy. Znalazło tu zatrudnienie 1200 bezrobotnych, głównie z powiatu pszczyńskiego.

W czerwcu i w sierpniu 1937 roku wyłożono do publicznego wglądu w urzędach projekty nowej linii kolejowej. Mieszkańcy mogli wnosić zarzuty przeciw określonymu prowadzeniu trasy w terenie.

W maju 1937 roku wznoszono już nasyp kolejowy na terenie Bierunia. Budowa linii utrudniła dojazd na Baraniec mieszkającym tam bierunianom oraz właścicielom pól uprawnych. Droga została przecięta nasypem, zmuszając ludzi do dalekiego objazdu. Zdjęto też warstwę humusu w miejscu budowanego nasypu kolejowego koło rzeki Mlecznej. Humus przekazano miejscowym właścicielom gruntów ornych dla użyźnienia ich pól.

W październiku 1937 roku budowano równoległą do kolei drogę koło ulicy Młyńskiej. Miała ona umożliwić dojazd do swoich działek właścicielom, którzy zostali od nich odcięci nowo budowaną trasą.

Jak w czasie budowy każdej linii kolejowej, musiano wywłaszczać parcele poszczególnych właścicieli, które przecięła linia kolejowa. Ludzie z reguły nie zgadzali się na proponowane im ceny wykupu, uznając je za zbyt niskie. Dopiero przymus umożliwił kolei zajmowanie koniecznych do budowy działek. Szczególnie dotknięci byli tu mieszkańcy Bierunia, którym linia przecięła działki położone na południe od miasta (np. Klemens Kostyra). Sprawy wywłaszczeniowe ciągnęły się aż do 1938 i 1939 roku. Z kolei rolnicy w 1937 roku skarżyli się do władz na plony zniszczone im na polach przez budowniczych kolei.

W kwietniu 1937 roku ogłoszono przetarg na przewóz materiałów budowlanych ze stacji w Nowym Bieruniu na poszczególne odcinki budowy. Taki sam przetarg ogłoszono dokładnie rok później. Rok później ogłoszono również przetarg na dzierżawę nasypów,

⁵⁵ APK, UWŚI KB, sygn. 5748
Przemysław Nadolski

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

przekopów i rowów na nowo budowanej linii. W zamian dzierżawcy odstępowali kolei określoną ilość zebranego siana.

Dużym problemem podczas budowy było niszczenie przez okoliczną ludność znaków wytyczających przebieg nowej linii, kradzież ogrodzeń placów budowy i ziemi (humusu) z tego terenu. Nie wiadomo czy były to tylko chuligańskie wybryki, czy np. poszkodowani właściciele gruntów mścili się w ten sposób na kolei.⁵⁶

Poręcze na przejazdach i wzdłuż dróg równoległych na całym przebiegu linii z Tychów do Nowego Bierunia dostarczała huta „Piłsudskiego” (obecnie „Kościuszko”) w Chorzowie, zrzeszona w Syndykacie Polskich Hut Żelaznych. Materiały te były gotowe jesienią 1938 roku i zostały wówczas odebrane przez kierownictwo budowy.⁵⁷

W 1938 roku używano na budowie licznego taboru roboczego. Prace ziemne wykonywano za pomocą prowizorycznych kolejek wąskotorowych, które transportowały ziemię na i z placów budowy. Trakcję stanowiły lokomotywki spalinowe (tzw. motorówki o mocy 12 KM) oraz wagoniki-wywrotki. Lokomotywy dostarczone zostały przez firmę Austro-Daimler z Wiednia (stanowiły one tabor Wydziału Komunikacyjno-udowlanego Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego, używany sukcesywnie przy budowie różnych linii kolejowych na terenie całego województwa.⁵⁸

W km 11 .274 wykonywano most na rzece Mlecznej oraz w km 11.374 wiadukt nad szosą do „Lignozy” (obecna ulica Chemików). W lipcu 1939 roku gotowe były już fundamenty i szalunki betonowej konstrukcji. Most miał konstrukcję z jazdą dołem. Wiadukt posiadał betonowe przyczółki oraz konstrukcję nośną blaszaną spawaną z jazdą górą. W świetle mierzył 10 m. Obydwa obiekty zaprojektowali Wieńczysław Bujalski oraz Stanisław Cholewa z Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach. Projekty gotowe były w grudniu 1938 roku. Dnia 30 maja 1939 roku zatwierdziło je Ministerstwo Komunikacji w Warszawie. Nieco dalej od miasta, w km 16,3 zaprojektowano wiadukt z dźwigarem żelbetowym dwuprzegubowym na drodze gminnej.⁵⁹

Z kolei w km 13,671 nad drogą z Tychów do Oświęcimia (obecna ulica Krakowska) zaprojektowano wiadukt o świetle 19,3 m między przyczółkami. Tor położony był ukośnie w stosunku do drogi. Projektantem był inż. W. Bachowski. Zatwierdzono projekt 3 czerwca 1938 roku.⁶⁰

W sierpniu 1938 roku w Urzędzie Wojewódzkim Śląskim wykonano projekty przebudowy istniejących stacji w Tychach i Nowym Bieruniu w celu wprowadzenia do nich nowo budowanej linii. Na początku 1939 roku zostały one jeszcze pozmieniane przez Dyrekcję Kolei Państwowych w Katowicach, jako nie odpowiadające wymogom ruchowym. Dyrekcja zarządziła całkowitą nie zaś częściową przebudowę obydwu stacji. Roboty ziemne przy przebudowie miały być prowadzone przez rok 1939.⁶¹

Na rok 1938 zaplanowano szczegółowo interwencyjne zatrudnienie bezrobotnych na trasie nowo budowanej linii. Mieli oni być zatrudnieni przez 31 tygodni w roku. Częściowo

⁵⁶ APP, Akta miasta Bierunia, sygn. 311

⁵⁷ APK, UWŚI KB, sygn. 5753

⁵⁸ APK, UWŚI KB, sygn. 5755

⁵⁹ APK, UWŚI KB, sygn. 5757

⁶⁰ APK, UWŚI KB Mapy i plany, sygn. 284

⁶¹ APK, UWŚI KB, sygn. 5758

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

był to tzw. turnus, częściowo pełne zatrudnienie. W ten sposób nabyliby oni w przyszłości prawo do zasiłku dla bezrobotnych.⁶²

W 1938 roku gotowa już była korona nasypu. Rok później, tuż przed wybuchem wojny, gotowe były na trasie wszystkie nasypy i wykopy oraz większa część mostów i wiaduktów. W czasie wojny wszystkie te obiekty uległy uszkodzeniom z powodu przerwania prac budowlanych i nie zabezpieczenia wykonanych elementów.⁶³

ową linię planowano uruchomić dopiero w 1940 roku. Miało to nastąpić po ukończeniu robót ziemnych i zabudowaniu konstrukcji mostowych na całej trasie. Z powodu wybuchu wojny termin ten przestał być aktualny.

Lata drugiej wojny światowej i okres powojenny

Wybuch drugiej wojny światowej przyniósł przerwanie robót przy budowie linii kolejowej. Miasto po raz kolejny miało historycznego pecha i straciło szansę na własną kolej. Pozostały jednak prawie ukończone roboty ziemne (wykopy i nasypy) oraz elementy obiektów inżynierskich (przyczółki mostów i wiaduktów). Zostały one wykorzystane, ale dopiero po zakończeniu wojny.

Okupant miał swoje własne plany co do rozwoju sieci kolejowej. W listopadzie 1942 roku planowano wykonać obejście (obwodnicę) stacji kolejowej w Oświęcimiu (wówczas Auschwitz O/S). Głównymi zainteresowanymi instytucjami był oddział planowania przestrzennego (Landesplanung) rejencji katowickiej, komendantura obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu (KL Auschwitz) oraz koncern IG Farbenindustrie AG budujący wielkie zakłady chemiczne w Dworach koło Oświęcimia (funkcjonujące do dziś). Linia miała dopiero być wytyczona w terenie. Głównym celem budowy linii było uzyskanie objazdu węzła oświęcimskiego i możliwości bezpośredniego kierowania pociągów z kierunku Górnego Śląska do zakładów w Dworach oraz w kierunku Krakowa.

Dnia 19 listopada tego roku spotkali się na dworcu w Nowym Bieruniu przedstawiciele zainteresowanych instytucji. Przybyli tu urzędnicy rejencji w Katowicach, dyrekcji kolei, landratury w Bielsku, referatu planowania rejencji, okręgu urzędowego (Amtsbezirk) w Oświęcimiu oraz urzędu gospodarki wodnej (Wasserwirtschaftsamt) w Katowicach. Niezbędna była w celu budowy linii rozbudowa odcinka z Nowego Bierunia do Oświęcimia do rozmiarów dwutorowego. Podczas wojny podjęto już nawet wstępne przygotowania do tych prac.

Nowa linia, rozpoczynając się od stacji Nowy Bieruń, miała się odgałęziać w kierunku wschodnim dopiero po drugiej stronie Wisły w km 25,0. Następnie miała przecinać wiaduktem linię z Oświęcimia do Trzebini oraz szosę do Chrzanowa, rzekę Sołę i łączyć się z linią Oświęcim-Spytkowice-Kraków koło stacji Dwory.

W 1943 roku okazało się, że komendantura obozu oświęcimskiego życzy sobie zmiany przebiegu linii na terenie wsi Babice, gdzie pierwotnie planowany przebieg naruszał budynki będące własnością SS. Oczywiście spełniono ten wymóg, niemożliwe było sprzeciwienie się takiej instytucji.

⁶² APK, UWŚI KB, sygn. 6017

⁶³ E. Długajczyk: Bieruń Stary w dokumentach archiwalnych. Materiały do planu zagospodarowania przestrzennego z lat 1946-1947, Bieruń 1990, s.6

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

Ostatecznie przedłużająca się wojna z niepomyślnym dla Niemiec przebiegiem odsunęła w nieokreśloną przyszłość te plany. W 1944 roku ministerstwo w Berlinie zdecydowało o odłożeniu realizacji planów do końca wojny. Po wojnie PKP nie powróciły już do tych projektów.⁶⁴

Pod koniec wojny nasiliła się w okolicy Bierunia działalność oddziałów partyzanckich. W większości powstawały one po drugiej stronie Wisły i Przemszy i tam walczyły, niekiedy tylko zapuszczając się na teren Górnego Śląska. Jednym z pierwszych przejawów tej działalności było wysadzenie w powietrze szyny na trasie Nowy Bieruń-Oświęcim, tuż koło mostu na Wiśle w km 352,8. Stało się to w nocy na 30 lipca 1943 roku i było prawdopodobnie dziełem miejscowych członków komunistycznej Polskiej Partii Robotniczej pod dowództwem Klemensa Szewczyka. Akcja ta nie spowodowała wykolejenia pociągów ani dłuższych przerw w ruchu. Z kolei dnia 15 kwietnia 1944 roku między stacjami nowy Bieruń i Chełm Wielki wysadzono w powietrze tor kolejowy. Wybuch wyrwał odcinek około 1 m szyny. Nie doszło jednak do wykolejenia pociągu, a ruch prowadzono nadal po drugim torze. Akcji dokonali partyzanci z oddziału Armii Ludowej im. Jarosława Dąbrowskiego, przybyli z okolic Chrzanowa.⁶⁵

Obydwie opisane akcje partyzanckie nie przyniosły właściwie żadnego skutku z militarnego punktu widzenia, a z powodu ich nieudolnego przeprowadzenia mogły mieć wyłącznie wydźwięk propagandowy. Poza nimi transport kolejowy pracujący na potrzeby Rzeszy i toczony przez nią wojny nie był nigdy na tym terenie poważniej zagrożony i aż do stycznia 1945 roku funkcjonował bez zakłóceń.

Zakończenie wojny przyniosło ponowny zastój w inwestycjach kolejowych. Monity i żądania wystosowywane po 1945 roku do władz wojewódzkich w sprawie ukończenia rozpoczętej przed wojną budowy linii z Tychów do Nowego Bierunia pozostawały bardzo długo bez odpowiedzi. Szansą dla porzuconej budowy linii do Bierunia stała się dopiero rozbudowa osiedli mieszkaniowych miasta Tychy. Aby ułatwić ich mieszkańcom dojazd w kierunku Katowic zbudowano i oddano do użytku w 1958 roku nowy odcinek linii z Tychów do Tychów Miasto. Poprowadzono go dokładnie śladem planowanej przed wojną linii, wykorzystując wykonane już wtedy roboty ziemne. W 1965 roku oddano do użytku drugi tor kolejowy na trasie z Nowego Bierunia do Oświęcimia, rozbudowując kolejowy most na Wiśle.⁶⁶

W samym Bieruniu jednak kolej pojawiła się dopiero w latach siedemdziesiątych. Boom inwestycyjny tych czasów spowodował dalszą rozbudowę Tychów oraz lokalizację na przedmieściach Bierunia sztandarowej inwestycji — fabryki samochodów małolitrażowych na licencji „Fiata”. Jednocześnie po wschodniej stronie miasta rozpoczęto budowę nowej kopalni węgla kamiennego „Piast”. Obydwa te zakłady potrzebowały transportu kolejowego.

Spełnieniem tych potrzeb była budowa nowej linii kolejowej z Tychów Miasto przez Bieruń Stary do Lędzin. Oddano ją do użytku w 1972 roku, aż do Bierunia Starego wykorzystując wzniesione już przed wojną obiekty. Wraz z uruchomieniem na tej trasie pociągów pasażerskich Bieruń Stary po ponad stu latach starań uzyskał wreszcie kolejowe połączenie ze światem. Poza stacją w centrum miasta na trasie tej, na granicy Bierunia, powstał przystanek osobowy Tychy Fabryka mający służyć pracownikom FSM, przeniesiony

⁶⁴ APK, zespół Rejencja Katowicka, sygn .11174

⁶⁵ Hitlerowcy o dywersji kolejowej na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim (1943-1944). Wybór dokumentów, oprac. B. Kobuszewski, Katowice 1972, s. 37, 38. 58

⁶⁶ Transport województwa katowickiego w 40-leciu Polski Ludowej. Wrocław-Warszawa-Kraków -Gdańsk-Łódź, s. 39

„Z dziejów kolei w Bieruniu”

później bliżej zakładów mleczarskich i przemianowany na Bieruń Stary Mleczarnia. Do Fabryki Samochodów doprowadzono w latach siedemdziesiątych również bocznice zakładową od posterunku Ściernie. Wykonawcą tej inwestycji było ówczesne Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych Nr 5 w Katowicach.⁶⁷

Po wybudowaniu nowej linii przyłączono do niej bocznice zakładową „Ergu”. Po zbudowaniu krótkiej łącznicy w okolicach ulicy Bojszowskiej (o innym przebiegu niż planowany przed wojną) zlikwidowano dotychczasowy tor bocznicowy wzdłuż ulic Tomowej, Barańcowej, wzdłuż ulicy Warszawskiej na tyłach domów wsi Ściernie oraz na ulicy Nasypowej w Bieruniu Nowym. Do dzisiaj pozostał jedynie nasyp użytkowany jako droga oraz nazwa ulicy Tomowej.

Również w latach siedemdziesiątych pomiędzy Bieruniem Starym (posterunek Baraniec) i Nowym wykonano bocznice kopalni „Piast”, którą poprowadzono dokładnie w miejscu linii budowanej przed wojną. Tak więc ponad trzydzieści lat po wybuchu wojny ukończono rozpoczętą w latach trzydziestych budowę kolei, która poprowadzona w tym samym miejscu miała jednak zupełnie inną formę. Na odcinku z Tychów do Bierunia Starego jest to linia Polskich Kolei Państwowych, zaś pomiędzy Starym a Nowym Bieruniem zakładowa bocznicza kopalni „Piast”.

Dnia 27 grudnia 1973 roku zelektryfikowano linię z Mysłowic przez Nowy Bieruń do Oświęcimia, zaś dnia 28 grudnia 1974 roku odcinek z Tychów Miasta do Łędzin. Poza tym w latach 1978-1983 została zbudowana przez Wodzisławskie Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich, jako generalnego wykonawcę, bocznicza kolejowa od posterunku odgałęźnego Górki Ściernie do kopalni „Czeczott” w Woli. Rozbudowano w tym celu wiadukt kolejowy nad szosą do Nowego Bierunia (ulica Krakowska). Na trasie tej kursują pociągi transportujące podsadzkę piaskową z kopalni „Maczki-Bór” w Sosnowcu do kopalni „Czeczott”. Nie doszło jednak do budowy planowanego połączenia tej Kopalni z Tychami. W ten sposób zakończono kształtowanie sieci kolejowej w granicach obecnego miasta Bierunia w jej dzisiejszej postaci.⁶⁸

W latach osiemdziesiątych podjęto ponadto rozbudowę stacji kolejowej w Nowym Bieruniu, którą wykonały katowickie Zakłady Budownictwa Kolejowego (dawne PRK Nr 5/69).⁶⁹

Dzięki staraniom ówczesnego radnego wojewódzkiego inż. Jana Wieczorka, w planach rozbudowy Śląskiej Kolei Regionalnej znalazło się również połączenie pasażerskie Bierunia Starego z Nowym.

Swoistym paradoksem historii jest fakt, że bierunianie po dziesiątkach lat starań uzyskali własną stację kolejową w czasach zmiękczenia kolejowego transportu pasażerskiego. Kiedy kolej w XIX wieku była jednym z głównych czynników miastotwórczych, Bieruń wegetował na uboczu, oddalony od głównych szlaków. Po zbudowaniu w drugiej połowie XX wieku całej sieci nowych połączeń osobowych i towarowych okazało się, że kolej żelazna ma już bardzo niewielki wpływ na rozwój miasta. Tym niemniej marzenia się spełniły: Bieruń jest nie tylko stacją lecz nawet (nieformalnie ale faktycznie) małym węzłem kolejowym.

⁶⁷ R. Szpala: XXV lat Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych Nr 5 w Katowicach, [Katowice 1977]. s. 10

⁶⁸ Kopalnia „Czeczott” W kalejdoskopie lat. Wydarzenia. Wspomnienia. Anegdoty, Katowice 1995, s. 33-38

⁶⁹ 35 lat Zakładów Budownictwa Kolejowego 1952-1987, [Katowice 1987], s. 6