

## Dworzec kolejowy na Radloku

Murowany dworzec kolejowy wybudowano w połowie lat 80. XIX stulecia. Wystawiony został głęboko na zachód od miasta. Czy możemy mieć pewność, co do tego, że teren, na którym go wzniesiono należał do dawnego miasteczka Georgenberg? Spróbujmy skonfrontować wątpliwości z tym, co się im sprzeciwia.

Zwróćmy zatem uwagę na to, że linia kolejowa oraz towarzysząca jej infrastruktura zostały zbudowane na terenie granicznym, gdzie stykały się z sobą, z czasem, aż trzy odrębne własności. W początkach dziejów naszego miasta było to sąsiedztwo z ziemiami Jerzego Fryderyka Hohenzollerna, założyciela miasta, a od 1629 roku z Donnersmarckami, zaś w 1671 roku właścicielem tych ziem został Pan Bytomia Leon Ferdynand, a prawie w 30 lat później jego syn Karol Józef. Z jego prawnych następców interesuje nas Hugo I Pan Siemianowic (A. Kuzio-Podrucki...2003), ponieważ jego władztwo nad domeną tej linii Donnersmarcków wypadło akurat na czas budowy linii kolejowej. Druga sąsiedzka własność, od strony północnej, należała do Pana Świerklańca i Rept.

Trakt kolejowy został ułożony w części na terenie nazywanym Radlokiem. Ta topograficzna nazwa obejmowała obszar położony na zachód od naszego miasta i przekraczała jego administracyjne granice.

Dzisiaj po naszej stronie jego dokładnych granic nie sposób dokładnie określić. Należały do niego pola i łąki położone daleko na wschód od dworca kolejowego, aż poza dawny przydrożny krzyż na Radloku.

Zastanawiać może to, że w monografiach poświęconych wcześniejszym dziejom miasta nie wymienia się tej nazwy. Mogło to być zależne od rozległości tego obszaru, bo np. w 1574 r. wybito przy *Jasiowej Górze* i na *Skrabacce* 79 nowych szybów, a zarówno okolice *Jasiowej Góry*, jak i znaczna część *Skrabacki* to Radlok. Nazwy te indywidualizowały miejsca nowych szybów. Gdyby się ograniczono jedynie do wskazania Radloka, to nasza wiedza o topografii tamtego czasu byłaby nikła, a dla lokalnej ewidencji górniczej mało przydatna i dlatego niepraktykowana.

Przywołane już wcześniej dowody poświadczają jej używanie w XIX stuleciu. Lecz na Śląsku i w Wielkopolsce występuje ona już w XIII wieku, a znacznie wcześniej w Europie Zachodniej. W dobie piastowskiej na Śląsku podatek od uprawnej ziemi nazywano „powołowe”, a później „poradlne”; była to danina ludności wiejskiej. To ostatnie było przeniesieniem nazwy narzędzia „radła” na inne desygnaty związane z gospodarką rolną. „Poradlne” było miarą powierzchni gruntu rolnego i podatkiem w naturze (J. Widajewicz, O. Balzer...1913).

Czy takie byłyby źródła nazwy Radlok (Radłok)? Fakty wskazują na to, że tak. Nazwa Radlok przynależna jest do zachodnich obrzeży miasta i obejmowała: Radlok miasteczkowski, pniowiecki rewir leśny i tiliński, który graniczył od północy i zachodu z wymysłowskim; a więc nie miały obszar. Na te tereny rozciągała się jurysdykcja kościoła starotarnowickiego. I dopiero na początku okresu międzywojnia J. E. bp August Hlond dekretem opatrzonym datą 22 czerwca 1926 roku podporządkował kolonię Radlok jurysdykcji parafii w Miasteczku Śląskim. Jeszcze w latach 1926/27 nazwa Radlok jako kolonia występowała również w północnym obrębie Nakła Śląskiego, obok Kowolików.

Dla naszych rozważań interesujące znaczenie posiada dokument wydany przez księcia Władysława Opolskiego z 1247 roku dla opactwa premonstratensów na Ołbinie k/ Wrocławia. Odnosił się on do lokacji Rept na prawie niemieckim. Wśród szeregu przywilejów wymienia się zwolnienie od podatku poradlnego (J. Drabina...2000). W 1415 roku z parafii repeckiej wydzielono nową tarnowicką, która obejmowała m.in. Pniowiec, Rybną, Lasowice i Sowice (J. Drabina...2000). W ten to sposób miasteczkowski, pniowiecki i wymysłowski Radlok objęty został kościelną jurysdykcją starotarnowicką. Czas sprawił, iż dawna podatkowa terminologia przepadła, lecz nazwy związane z obszarem przetrwały, natomiast dawne granice pomiędzy nimi są nie do odtworzenia.

Ale dlaczego akurat ks. T. Christoph przywołał Radlok przy odnowieniu i poświęceniu krzyża? Czy dlatego, że był on jedynym na zachód od miasta i można go było tak nazwać? Otóż nie tylko z tego powodu, ale przede wszystkim dlatego, ponieważ w czasie jego odnowienia i poświęcenia tak go nazywano. I tak go pewnie postrzegano od czasu jego wystawienia w tym miejscu, a było to jeszcze przed 1827 rokiem (Dawne mapy Górnego Śląska 1561-1946).

Zachowała się urzędowa notka o kolonii Radlok z dnia 1 lipca 1863 roku, gdy ustanowiono Ekspedycję Pocztową II klasy w miasteczku Georgenberg. Pierwszym jej naczelnikiem został Ryszard Preiss. Znany jest również dokument z 3 czerwca 1852 roku, w którym Thomas Wodarczyk dokonuje zapisu na rzecz katolickiej lokalii w miasteczku Georgenberg jednej morgi gruntu na Radloku u Kału (A. Famuła...1998).

Po tej dygresji o interesujących topograficznych miejscach na terenie naszego miasta, wracamy do budowy dworca kolejowego. Początki planowania budowy nowej linii kolejowej z Kluczborka przez Olesno, Lubliniec, Koszęcin i Piasek do Bytomia miały miejsce już w latach siedemdziesiątych. Przedsięwzięcie to znalazło nie tylko uznanie, ale i aktywne poparcie u hrabiego Gwidona Donnersmarcka ze Świerklańca; oczywiście nie bez przyczyny. Stało się to swoistym preludium dla sporów pomiędzy ówczesnymi potentami ziemskimi, przemysłowymi, samorządowymi, władzami opolskiej rejencji a spółką budownictwa kolejowego Prawego Brzegu Odry. Ponieważ jednak wymienionym podmiotom przyświecał wspólny cel, doszło ostatecznie do kompromisu. U jego podstaw legły zasady: minimalizacja kosztów i opłacalność przedsięwzięcia. Było to jednocześnie niezbędną przesłanką uzyskania rządowej pomocy finansowej.

Realnym wyrazem kompromisu, o czym dalej, w naszej miejskiej gminie były układane tory kolejowe oraz budynek dworca wzniesiony w dzisiejszym miejscu. Karczowano zatem, pod szlak kolejowy i infrastrukturę, lasy Hugona I Pana Siemianowic poza Tarnowskimi Górami w kierunku północnym, a następnie te, które obejmowano nazwą Zwierzyniec; Thiergarten – kierunek Kalety, należące do Donnersmarcków ze Świerklańca (P. Nadolski, K. Soida, H. Dąbrowski, E. Wieczorek...2007).

Generalny projekt nowej, podrzędnej linii kolejowej opracowała spółka Kolej Górnośląska, a wprowadzane w nim zmiany były wspomnianym już kompromisem. Według tego projektu dworzec kolejowy miał powstać w znacznie większym oddaleniu od miasta, aniżeli wskazuje na to stan dzisiejszy. Pierwotnie miał być wystawiony w odległości 3,4 a potem 2,5 km od miasta. Takie oddalenie stanowiło gwarancję ułożenia najkrótszego odcinka drogi żelaznej do Lublińca. A zaś każdorazowe zbliżenie budowy do naszego miasta powodowało znaczący wzrost kosztów i było nie do zaakceptowania dla akcjonariuszy spółki, którzy myśleli o zysku, a nie zaś o wykładaniu kapitału za friko (P. Nadolski...2007).

Dopiero zręczne działanie tarnogórskiego urzędu powiatowego oraz skłonienie urzędów miast Tarnowskich Gór i naszego do rezygnacji z podatku komunalnego wobec realizującej projekt spółki Kolei Prawego Brzegu Odry, spowodowało przesunięcie planowanego szlaku kolejowego wraz z infrastrukturą bardziej na wschód. I to dzięki temu budynek stacyjny miano ostatecznie wystawić w odległości 1,2 km od „centrum miasta” (P. Nadolski...2007), a więc w jego administracyjnych granicach. Podatek komunalny składał się z podatku od dochodu i realności (nieruchomości).

Dworzec kolejowy wybudowano na brzegu zadrzewionego terenu, który nazywano „Na Dębieńsku”, a zaś obszary na wschód od niego „Pod Dębieńskim”. To ostatecznie przeniosło się na powstałe później pola uprawne i zachowało się jeszcze w czasach po ostatniej wojnie.

Gdy już zdecydowano o budowie traktu kolejowego w odległości 1,2 km od „centrum miasta”, nasi posiadacze terenów rolnych ukuli powiedzenie: „Jak chcą bana, to niech się ją w lesie budują” (Teodor Machura). Czy wskazywali oni leśne tereny Hugona I Pana Siemianowic albo graniczne, zachodnie obrzeża miasta, które były zalesione? Niestety tego nie wiemy, lecz intencja była jasna; wara od naszych pól.

Otóż okazało się, że budowa linii kolejowej została rzeczywiście przesunięta, w odniesieniu do planistycznych założeń, bardziej na zachód. Czy był to rezultat sprzeciwu właścicieli gruntów rolnych albo zdecydowały o tym względy ekonomiczne? Spory przy wywłaszczaniu i to nawet sądowe miały miejsce w powiecie lublinieckim (A. Baron...2014). Wydaje się jednak, że o przesunięciu szlaku kolejowego Tarn-Góry, przy dawnym miasteczku Georgenberg, do Kalet przesądziła ekonomika. Bowiem został on bardziej wyprostowany, a przez to skrócony, pozostając nadal w obrębie miasta. Oszczędności z tego tytułu mogły przekroczyć nawet więcej niż kilometr linii kolejowej, a budowa każdego to koszt spory. Wywłaszczenie właścicieli gruntów pod budowę kolei i towarzyszącą infrastrukturę było dopuszczalne, ponieważ obowiązujące prawo na to zezwalało. Natomiast koszty wywłaszczenia były istotnym faktorem tego przedsięwzięcia. I z tym musiano się liczyć, bo plan budowy podlegał weryfikacji rządowej i od jego przyjęcia uzależniona była finansowa pomoc państwa.

Przyczyny podjęcia budowy linii kolejowej, nazywanej *Nothstandsdistrikt* – okręg objęty klęską żywiołową, jak i stan prawny, finansowy, techniczny tego wyjątkowo dużego przedsięwzięcia został przedstawiony w znakomitym ujęciu w lokalnej lublinieckiej publicystyce (A. Baron...2014).

15 stycznia 1866 dotychczasowej osadzie targowej, taki status posiadało miasteczko Georgenberg, nadano reskryptem rządowym status miejski na podstawie ordynacji miejskiej z 30 maja 1853 r. Funkcje pierwszego miejskiego burmistrza pełnił ławnik Stanisław Michlik; to jeden ze starszych, zasłużonych rodów w naszym mieście. Od kwietnia 1868 r. komisarycznym burmistrzem został Ryszard Preiss i sprawował ten urząd przez 26 lat (J. Nowak... 1927). Pełnił funkcję burmistrza akurat w okresie budowy linii kolejowej.

Posiadał własną posesję w mieście, był wyznania ewangelickiego. Okazał się sprawnym zarządcą miasta. Prowadził działalność kupiecką i był właścicielem kopalni (Ks. T. Christoph...1871-1892).

Należał zatem do kręgu lokalnych przemysłowców. Zapewnie tą ostatnią działalnością zwrócił na siebie uwagę Hugona I Pana Siemianowic, który był aktywnym udziałowcem rozkwitającego, górnośląskiego przemysłu. Bo to właśnie on rekomendował landratowi (staroście) R. Preissa na burmistrza miasta. Landratura zwróciła się wprost do Hugona o wskazanie kandydata na urząd. Dla przypomnienia warto podać, że miasto nie było już od 1808 roku prywatną własnością Donnersmarcków i nie sprawowali nad nim żadnej władzy, którą przejął samorząd będący pod kontrolą państwa; a jednak w sprawach ważnych liczonego się z ich opinią.

Bezkrytyczne przyjmowanie, iż budynek dworca wystawiono w odległości 1,2 km od miasta budzić musi wątpliwości, a to z tego powodu, ponieważ planowane oddalenie 1,2 km pozostaje w niewielkiej, ale jednak różnicy do stanu na dzisiaj. Wynosi ono, rachując od początku ulicy Dworcowej (od Rynku) do stacji kolejowej, łącznie z łukiem obejmującym zabudowania cegielni 1,8 km. A ponieważ odległość powinna być o długość łuku skorygowana, należy ją mierzyć pomiędzy tymi samymi odniesieniami w linii prostej, wtedy wynosi prawie 1650 m; w taki sposób była pewnie mierzona.

W latach budowy linii kolejowej zachodnie obrzeża miasta wyznaczała zwyczajna dróżka; to dzisiejsza ulica M. Dudy. Lecz wówczas więcej było tam przestrzeni, aniżeli zabudowań. Ze zwartych zabudowań obrzeża najbardziej wysuniętym punktem miasta w kierunku zachodnim było zabudowanie osadzone w na-



Widok na naroże, gdzie wystawiony był dom Celarych.

rozu, utworzonym przez dwie ówczesne polne dróżki: dzisiejszą ulicę M. Dudy i dawną pniowiecką. Brała ona swój początek od Rynku, później nazwana Bahnhofstrasse. Po prawej jej stronie nie było jeszcze budynku szkolnego, który wybudowano w 1893 r.

Na wspomnianym narożu, już wtenczas, wystawione było niewielkie, typowe dla naszego miasteczka, drewniane zabudowanie mieszkalne. Dom należał do rodziny Celarych, który w 1904 roku doszczętnie spłonął. W pierwszych latach XX w. wzdłuż przejezdnej drogi, która zasługuje na miano polnej, to dzisiejsza ul. M. Dudy, nie było zwartego ciągu zabudowań, a tym bardziej wcześniej, gdy budowano szlak kolejowy; dopiero później pojawiły się tam zabudowania, co uwzględniają kartografie.

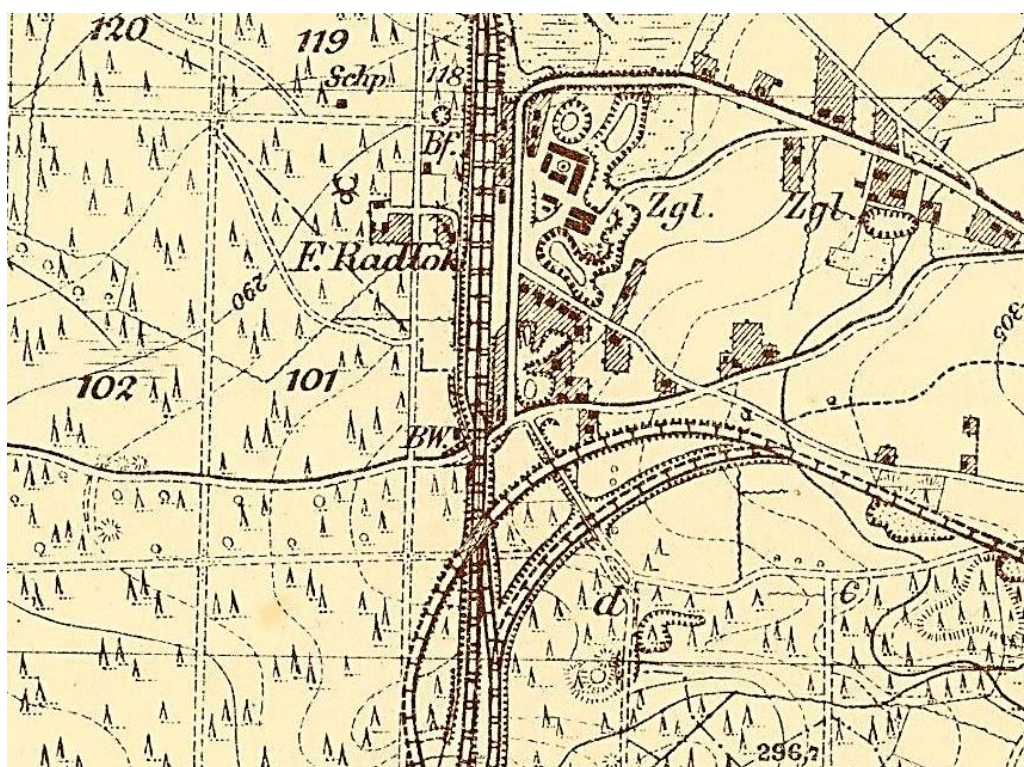
W tym miejscu należałoby postawić pytanie: Czy planowaną odległość 1,2 km od dworca kolejowego odnoszono do „centrum” (Rynek) albo do zachodnich obrzeży miasta? Tego niestety nie wiemy. Czy zatem odległość, która była istotnym faktorem w tym przedsięwzięciu sięgała do 3 bądź 4 typowych, drewnianych zbudowań, tamtego czasu? Tak mogło być. Ale czy było? Jedynym pewnym punktem odniesienia odległości, w tym konkretnym przypadku, byłby od zachodniej strony dworzec kolejowy (1,2 km), którego jednak w takiej odległości nie wybudowano. Dlatego nie sposób udzielić odpowiedzi na postawione pytanie.

Warto wspomnieć ówczesne, jednostkowe zabudowania pomiędzy miastem a zbudowanym dworcem kolejowym: Pierwsze, to niewielka cegielnia oddalona od stacji kolejowej na przysłowiowy rzut kamienia, która pozyskiwała do produkcji glinę po południowej stronie jej zabudowań. Później wyrobisko stało się wodnym zalewem tej najdawniejszej cegielni w tym miejscu. Następnie nieistniejąca już cegielnia, która

prawdopodobnie jeszcze wtenczas należała do Woźniczki, a położona była w kilkusetmetrowej odległości od stacji kolejowej oraz górnicza cechownia, w miejscu której stoją dzisiaj zabudowania p. Rupików. Żaden z tych obiektów nie spełniał wymagań dla „centrum miasta” z powodów oczywistych, ani też zachodnich zabudowań obrzeży miasta.

Przypatrzmy się dokładniej przyległym do miasta jego zachodnim obrzeżom, a byłaby to dzisiejsza ul. M. Dudy. Jej oddalenie do zachodniej pierzei rynku nie było i nie jest identyczne, co łatwo i dzisiaj zauważyć, gdy weźmiemy pod uwagę wybrane trzy miejscowe punkty. Pierwszy z nich, to odległość od Rynku do dawnego domu Celarych, która szacunkowo wynosi około 135 m, wzdłuż ulicy Dworcowej. Nieco dalej, po jej lewej stronie, wystawiona była stodoła należąca do gminy kościelnej. Drugim odniesieniem, to oddalenie początku dzisiejszej ulicy Pivnej do ulicy M. Dudy, według szacunku to około 80 m, a trzecim będzie niewielki, zwarty ciąg zabudowań, który znajdował się (1881 r.) po zachodniej stronie dzisiejszego ratusza, którego także jeszcze nie było. Ich oddalenie do Rynku można szacować na około 80 m. Biorąc zatem pod uwagę ten wyważony środkowy punkt odniesienia, jako zasługujący na to, by nazwać go dla naszych rozważań „zwartym ciągiem budowlanym”, to w prostej linii od budynku stacyjnego do brzegowych zachodnich zabudowań odległość wynosiła i wynosi około 1570 m, a do Rynku, jak podano wcześniej.

Jaka była zasadnicza przyczyna odstąpienia od budowy infrastruktury z odległości 1,2 km od „centrum” na 1,65 km? Czy był to błąd mierniczych geodetów z renomowanej spółki? Posądzanie ich o to byłoby wobec nich niestosowne, delikatnie rzecz nazywając.



Plan sytuacyjny miasteczka Georgenberg z 1943 r. Geodezyjne pomiary sporządzono w 1881. Messtischblatt należy do zbioru Archiwum Map Polski Zachodniej; z zasobu Zbyszka

Wzmiankowano już, że za rezygnację z podatku komunalnego „kupiono” odległość 1,2 km. Ta finansowa ulga była bezwarunkowo konieczna, ponieważ pokrywała ona wzrost kosztów budowy i gwarantowała zysk, którego oczekiwali akcjonariusze spółki. Gdyby warunek zwolnienia z podatku nie został spełniony, to należało się liczyć ze zwrotem do koncepcji budowy w oddaleniu, w najlepszym razie, o 2,5 km od miasta; wtedy trakt kolejowy budowano by na terenie należącym do Hugona I Pana Siemianowic. Można się o tym przekonać na załączonym do tekstu planie sytuacyjnym.

Rozstrzygające znaczenie dla przedmiotu naszych rozważań ma linia graniczna naniesiona na ten plan. Jej początek można śledzić od dolnej części mapki, po jej prawej stronie. Granicą jest linia kreskowo punktowa (---); to typowe graniczne oznaczenie pomiędzy gminami dla tego typu kartografii.



Możemy dostrzec, że linia graniczna dochodzi do *Jasiowej Góry*. Dalej przechodzi pomiędzy kopalnią rud żelaza a hałdą pogórnica z drugiej strony. Następnie prowadzi w prostej linii przez zaplanowane trakty linii kolejowej do Wielkiego Żyglin (Grossbirken) i dochodzi do dróżki pniowieckiej. Teraz biegnie krótko zgodnie z jej kierunkiem na zachód, przechodzi przez nowoułożoną linię kolejową i przesuwa się po jej lewej stronie w kierunku północnym. Odtąd rozpoczyna już w sposób wyraźny swój bieg w stronę zachodnio-północną, a wykres linii granicznej przybiera formę kąta prostego. Dalej widoczna jest już niezakłócona niczym linia graniczna rozdzielająca własność gminy miasteczka Georgenberg od należącej do Huga I Pana Siemianowic, położonej po jej lewej stronie.

Otóż graniczne rozdzielenie własności świadczy o tym, że dworzec kolejowy i niewielki fragment kolejowej infrastruktury od strony południowej, położone były na terenie należącym do miasta. Również niewielka część nowego szlaku kolejowego od strony północnej, co jest niewidoczne, bo znajduje się poza tym planem, ułożona została także na terenie miejskim.

Przeniesienie budowy traktu kolejowego, z planowanego oddalenia od miasta tj. z 1200 m na odległość 1650 m w kierunku zachodnim, nie powodowało wzrostu kosztów budowy, a wręcz przeciwnie, ponieważ zmianie uległa odległość z Tarnowskich Gór do Kalet; została ona skrócona oraz uniknięto konieczności wypłacania odszkodowań rolnikom, będącym jeszcze wtenczas w ruchu kopalniom, a nie wykluczone, że i cegielniom. Konieczne natomiast były roboty ziemne (nasyp) i budowa wiaduktu. Jednak przeniesienie budowy, tak można sądzić, było w interesie zarówno akcjonariuszy, jak i miasta.

Wybór miejsca pod budowę linii kolejowej na zachód od dawnej cegielni Juliusza Ringa był zatem gospodarczo wyważony, bo i budowa była prowadzona jeszcze na terenie komunalnym, prawie na styku administracyjnych możliwości miejskiej własności, co uwidacznia załączony szkic topograficzny, zachowując przez to konieczną przesłankę dla zwolnienia od komunalnego podatku. Nie została naruszona ani własność prywatna, ani przemysłowa, ponieważ prace ziemne, jak i budowlane prowadzone były na terenie komunalnym i prawdopodobnie wykupionych, w części, z rąk prywatnych. A przy tym nie ulega wątpliwości, że osiągnięto przez to maksymalne zbliżenie kolejowej infrastruktury do zamieszkałego obszaru ówczesnego miasta, spełniając przy tym wymagane warunki.

Obydwie rodziny Donnersmacków oddały solidarnie i bezpłatnie grunty zajęte pod budowę linii kolejowej wraz z infrastrukturą na ich prywatnych terenach i to w wielokilometrowym pasie; poczynając od północnych granic Tarnowskich Gór, aż po południowo-zachodnie graniczne obrzeża naszego miasta, a następnie znowu od leśnych granic Zwierzyńca (P. Nadolski...2007).

Wiosną 1883 roku na trasie Tarnowskie Góry – Kalety kursowały już pociągi robocze. Odcinek ten odebrano pod względem technicznym 17 kwietnia 1884 roku. Dokonała tego komisja, w skład której wchodził również burmistrz naszego miasta Ryszard Preiss. Z prac ziemnych pozostało jeszcze dokończenie dróżki wzdłuż linii kolejowej; z lat chłopięcych pamiętam, i nie tylko ja, jej fragmenty, po lewej stronie szlaku kolejowego Miasteczko Śląskie - Kalety. Przystanek, w naszym mieście, dla odprawy towarów oddano do użytku 1 maja 1884 roku, a odprawę osób i bagażu rozpoczęto 1 lipca 1884 roku. Otwarcie drugiego toru na odcinku Tarnowskie Góry – Miasteczko zaplanowano na 1 sierpnia 1897 roku; po odbiorze, który miał miejsce 23 lipca tego roku (P. Nadolski...2007).

Z dniem 1 października 1884 roku został otwarty w Kaletach urząd pocztowy. Nowy urząd dwa razy dziennie wymieniał się kartami (pocztą) z urzędami w Miasteczku i Tarnowskich Górach poprzez konduktorów kolejowych (A. Baron...2014).

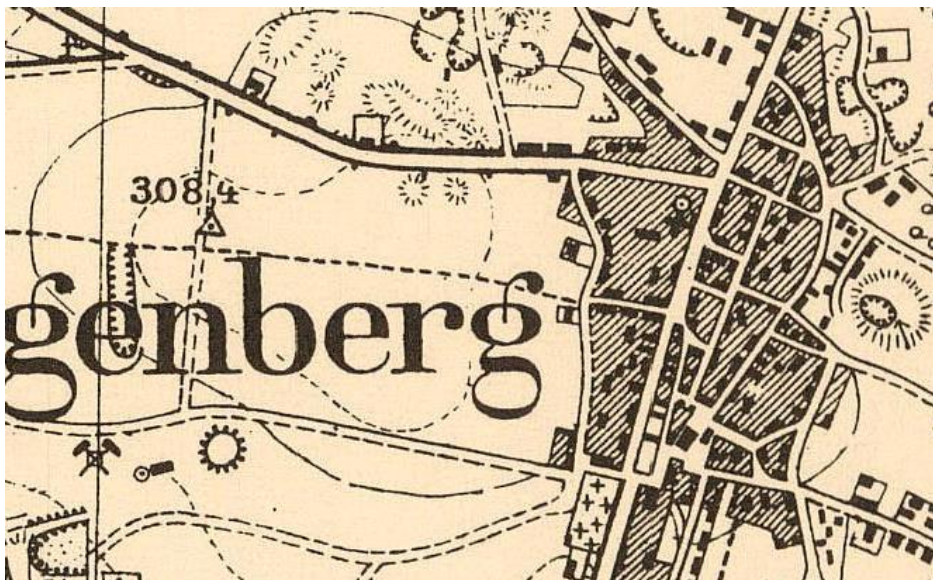
Sprawa budowy dróg dojazdowych do dworca w Kaletach i naszym mieście została powiązana z wybraną koncepcją przebiegu trasy kolei żelaznej. Zostały przedstawione trzy propozycje, poczynając od Koszęcina: 1) Koszęcin – Kalety – Miasteczko – Tarnowskie Góry; 2) Koszęcin – Miotek – Żyglin – Chechło – Radzionków; 3) Koszęcin przez Miotek i Miasteczko do Tarnowskich Gór. Analiza kosztów budowy dla każdej trasy dokonana przez Kolej Prawoobrzeżną wykazała, iż budowa szlaku kolejowego według 2 bądź 3 koncepcji spowoduje jej wydłużenie o 5,5 km albo 3 km, co zawyży planowany poziom kosztów w sposób znaczny, bo o kilkaset tysięcy marek. Kolej Prawoobrzeżna zaproponowała, w zamian za pominięcie Miotka, budowę szosy z Sośnicy ( 6 km) i z Miotka (3,5 km) do Kalet. Na tej podstawie Towarzystwo Budowlane opowiedziało się za budową linii kolejowej przez Kalety. Do tego stanowiska z ociąganiem, ale jednak przekonali się jej dotychczasowi przeciwnicy (A. Baron...2014).

Do zbudowania szosy prowadzącej do stacji kolejowej w Kaletach zgłosił się Gwidon Donnersmarck. Deklarując jednocześnie jej administrowanie (konserwacja, pobieranie opłat). A zaś zarząd jego dóbr, jako

wykonawca zleconej budowy, zażądał 96 tysięcy marek na rzecz budowy szosy. Inwestycja została zrealizowana już wiosną 1884 roku, co zostało komisyjnie stwierdzone (A. Baron...2014).

Władze nowej linii kolejowej uznały, że oddalenie dworca w Miasteczku od „centrum” jest znaczne i stanowi utrudnienie dla jej mieszkańców. To też w tym samym trybie, jak dla szosy w Sośnicy, zadeklarowały sfinansowanie budowy drogi bitej od „centrum aż do dworca kolejowego (P. Nadolski...2007).

Dnia 17 kwietnia 1884 roku również komisyjnie potwierdzono zbudowanie tej drogi (tzw. Zufuhrweg), ale później okazało się, że zrealizowano jedynie odcinek od dworca kolejowego do istniejącej już drogi publicznej (A. Baron...2014).



Fragment Messtischblatt z 1940 r. Wyraźnie zauważalna nowa droga, ale już jako Bahnhofstrasse. Jej odcinek miejski to dawna dróżka pniowiecka. Mapka należy do zasobów Archiwum Map Polski Zachodniej. Zbiór Marka Zielińskiego.

Wypada przyjąć, że uznano ówczesną dróżkę pniowiecką w części za drogę publiczną. Jak już wiemy jej początek rozpoczynał się od Rynku. Prowadziła dalej do krzyża na Radloku, a przy nim zbaczała w lewo. W jej początkowej fazie od Rynku, z obydwu stron, stało kilka zabudowań. Z prawej strony, na posesji Gomołki, były jakieś zabudowania. Nieco dalej, po tej samej stronie wystawiona była nowa plebania; na planie jej nie ma, ale już była zbudowana. Następna posesja Bibielów również była zabudowana. Z przeciwnej strony wystawione było domostwo Śiwców, ale w głębi. A w niewielkim oddaleniu obok, dom Celarych. Wszystkie te nieliczne budowle, przy dróżce pniowieckiej, znajdowały się w kręgu ówczesnego miasta, którego „granicą” od strony zachodniej była dróżka o nazwie nam nieznanej, ale jest to w niezmiennym biegu dzisiejsza ulica M. Dudy. Do tej „granicy” dróżka pniowiecka przechodziła przez miasto, w kierunku zachodnim. W dalszym swym biegu snuła się przez pola, łąki i nieużytki w tym samym kierunku, ale przez to jej otoczenie nie było już „miejskie”. Stąd można wnosić, iż była to droga polna w przeciwieństwie do jej „obudowanego” odcinka, który zasługiwał na miano drogi publicznej, skoro za taki uznała go komisja.

Wydaje się zatem, że Dyrekcja Kolei sfinansowała budowę drogi bitej od dworca kolejowego do naroża dzisiejszej ulicy Dworcowej z ulicą Michała Dudy. A o pozostały niewielki odcinek „miejski”, musiały już zadbać władze samorządowe.

Nie wiadomo, kto zrealizował budowę nowego odcinka Bahnhofstrasse na zlecenie i koszt Dyrekcji Kolejowej. W okresie międzywojnia, jak i powojennym ulica Dworcowa należała do sieci dróg wojewódzkich, ponieważ miała strategiczne znaczenie; dojazd do dworca kolejowego. Była to droga bita. Dzisiaj pokryta gładką nawierzchnią.

Nowa droga, sfinansowana z funduszy kolejowych ułożona została przy powstałych później ogródkach działkowych „Czerwona Róża” i boisku sportowym „Odry Miasteczko”. Tereny pod ogrodnictwo i sport są darowizną ze strony siemianowickiego Donnersmarcka.

Nie dochodziła ona w końcowej fazie wprost do dworca, lecz od prawej, północnej strony, tak jak dzisiaj, ponieważ musiała obejść prywatny teren. Należał on prawdopodobnie do ówczesnego właściciela tamtejszej cegielni. Był to teren glinonośny i w tym miejscu tę kopalinę eksploatowano.

Drogę do stacji kolejowej nazwano Bahnhofstrasse, zaś dla rodzimych mieszkańców była to zawsze droga „na bana”; dzisiejsza ulica Dworcowa.

Na załączonej mapce łatwo zauważyć, że leśniczówka na Radloku położona była na terenie należącym do miasta, lecz nie była ona miejska, ponieważ miasto posiadało jedynie kilku hektarowy miejski las; nazywano go, aż do czasu wyrębu pod Hutę Cynku, Stadtwaldem. A zaś zalesienie na terenie miejskim, naniesione na plan topografii, należało do Donnersmarcka z Siemianowic. Za nieruchomość budowlaną na terenie miejskim wraz z terenami dzierżawionymi płacono podatek od zabudowań i gruntów do miejskiej kasy. O tej powinności podatkowej nie zapomniano nawet w 1945 roku. W miesiącu grudniu tego roku MRN nałożyła na leśnictwo Radlok, w drodze uchwały, podatek od nieruchomości w wysokości 400 zł, a gruntowy oszacowano na 6389, 50 zł.

W okresie międzywojnia, wojennym, aż do zakończenia drugiej wojny światowej, nadleśniczym na Radloku był Leopold Ziegler; była to rodzina wyznania katolickiego. Z tego małżeństwa urodziło się dwóch synów i córka. Pierwszy z nich był nadleśniczym na Szyndrozie, a o drugim wiadomo jedynie to, że zginął w Rojcy podczas wejścia Sowieców do tej miejscowości. Do rodziny Zieglerów należały „Pod Dębieńskim” niemałe tereny gruntów rolnych (Radlok). W okresie międzywojnia nadleśniczy należał do osób wspierających miejscową Ochotniczą Straż Pożarną. W pierwszych dniach po „wyzwoleniu” miasta grupowała się przy nim mniejszość niemiecka, co nie uszło uwadze ówczesnych władz, które przekazywały poufne donosy do starostwa. Rodzina Zieglerów została wywłaszczona i wysiedlona.

Zaś córka, tak się uważa, miała dobre przygotowanie pedagogiczne. Czy uczyła w miejscowej szkole? Tego nie wiemy. Nie ma jej nazwiska w wykazie miasteczkowskich nauczycieli (Ewa Tempich-Garczarczyk...2003). Wyszła za mąż za Franciszka Andretzkiego, który przed 1918 rokiem jakiś czas był dyrygentem kościelnej orkiestry i organistą, co wiadomo z literatury o kulturze muzycznej regionu. Andretzki pełnił jednocześnie, w tym czasie, funkcję kierownika szkoły, co było regułą.

Od 13 grudnia 1918 roku urząd kierownika szkoły został oddzielony od urzędu organisty. Przez kilka następnych był on nadal kierownikiem szkoły, lecz nie mógł już być organistą, ponieważ weszła w życie nowa regulacja prawna (Ewa Tempich-Garczarczyk). Ich własność położona była po lewej stronie ulicy Dworcowej, w kierunku zachodnim, za posesją naszych dziadków.

Następcą L. Zieglera został Kazimierz Jarczak, który miał swój krótki epizod w miejskiej samorządności. Po K. Jarczaku leśniczym został Warian Józef, a zaś gajowymi (pomocnikami) byli: Kuś, Bojanowski i Fischer. Nie jest to wykaz wyczerpujący.

To, co położone było po lewej stronie linii granicznej, należało do Hugona I Pana Siemianowic. Na tym terenie wydobywano rudy żelaza przy dróźnie pniowieckiej, lecz kończyły one swój byt w latach budowy kolejowej infrastruktury. Ważnym walorem gospodarczym tych terenów, abstrahując od żelaznej kolei, w tamtych i nadchodzących czasach, pozostał leśny drzewostan.

Bardziej atrakcyjne gospodarczo to obszary położone na wschód od linii kolejowej. Tam zalegały pokłady dobrej jakościowo gliny, rud żelaznych, piasku i żwiru, a miejscami zapewne kruszce szlachetne, bo o ich eksploatację starał się Gwidon Donnersmarck; otrzymał licencję na ich wydobywanie w 1894. roku („Katolik”).

Na tych obszarach zachowały się ślady po trzech cegielniach: tej przy dworcu kolejowym, której właścicielem był, co jest wysoce prawdopodobne, Juliusz Ring; należał do żydowskiej diaspory. On był posiadaczem terenów w pobliżu cegielni i budowanej linii kolejowej. Od niego nabywali działki pod budownictwo, m.in. Kałuże, Reparty, Gondki, Sobańscy i Konieczni, a miało to miejsce w ostatniej dekadzie XIX w. Kolejną była cegielnia Woźniczki i jego następców na polach Chmielnika, w której ks. T. Christoph w 1880 roku kupił cegły na budowę plebanii (L. Musioł...1965). Po zaprzestaniu produkcji wyrobów ceramicznych, pogliniane wyrobisko zalane zostało wodą. Tak powstały staw wodny znany był w okresie międzywojnia i powojennym pod nazwą: na Hajdukowym, po naszych dziadkach. Trzecia cegielnia, należała w okresie międzywojnia i powojennym do p. Bargła. Położona była po prawej stronie dawnej Bahnhofstrasse, obecnie przy ulicy Działkowej, na terenie nazywanym *Skrabacką*.

Jedną z najstarszych drózek, która rozpoczynała swój początek od „centrum miasta” (początek ul. Dworcowej) w kierunku na zachód, była wspomniana już pniowiecka; zbaczała ona w lewo przed dawnym krzyżem na Radloku. Następnie dochodziła, w niewielkim oddaleniu przed zabudowaniami cegielni J. Ringa, do najstarszej dróżki, którą kiedyś nazywano cmentarną. Była ona już użytkowana, zanim założono w 1815 roku nowy cmentarz. Gdy zbudowano kolej wąskotorową wraz z szopą dla parowozów, została zniesiona i

urządzona po północnej stronie katolickiego cmentarza, jak dzisiaj. W dalszym swym biegu dróżka pniowiecka przechodziła przez cmentarną, a następnie przez nowozbudowane tory kolejowe i wpadała do pniowieckiego lasu na Radloku, w leśnym rewirze Tillyny; od niego wzięta się topograficzna nazwa „Pod Tillyną”.

Dzisiaj po drodze cmentarnej nie ma prawie śladu, a jedynie kilka odcinków obecnej ulicy C. K. Norwida i być może Leona Kruczkowskiego, stanowi jej zmienioną już pozostałość. Była ona przedłużeniem dróżki, która miała swój początek w Wielkim Żyglinie; prowadziła przez pola górnicze w kierunku zachodnim, przechodziła przez południową stronę dawnego miasteczka Georgenberg, na południe od nieistniejącego jeszcze parafialnego cmentarza i dalej w stronę zachodnio-północną w kierunku dzisiejszego dworca kolejowego, wpadała w zachodnie lasy i wielkim łukiem dochodziła do Małego Pniowca. Tak ją przedstawiono na najdawniejszej znanej mi kartografii; to budynek dworcowy przerwał jej pierwotny bieg. Z chwilą wybudowania kolejowej infrastruktury zatraciła swój rozpęd w lesie, a z czasem zanikła.

L. A. Hajduk, czerwiec 2015

P.Nadolski,K.Soida, H.Dąbrowski, E.Wieczorek. *Węzeł kolejowy Tarn-Góry*. Rybnik „BETEZDA“, 2007; A. Baron. *130 lat kolei w Lublińcu. Powstanie linii kolejowej z Kluczborka do Tarnowskich Gór przez Olesno i Lubliniec*, w: *Szkice Lublinieckie* Nr 9/2014; L. Musioł. *Z przeszłości kościelnej Miasteczka*. 1965 – arch. Par.; J. Widajewicz. O. Balzer. *Powołowe-poradlnie. Danina ludności wiejskiej w dobie piastowskiej*. Lwów 1913; „Zapiski parafialne ks. T. Christopha”(lata 1871 -1892”) red. nacz. M. Wroński; J. Drabina. *Osady,Wioski i Parafie*, w: *Historia Tarnowskich Gór*; A. Famuła. *Parafia i Kościół Wniebowzięcia NMP*. 1998; E. Tempich-Garczarczyk. *Szkoła Podstawowa w Miasteczku Śląskim*.

Przekazy i wspomnienia: Teodor Machura. Edward Konieczny. Jerzy Drzyzga. Benon Przybyłek. Dionizy Report. Janek Report. Gerard Respondek. **Alfons Respondek**.