

Dąbrowa Górnicza największy po Sosnowcu organizm miejski w Zagłębiu Dąbrowskim ma krótką, lecz bardzo bogatą historię i tradycję walk robotniczych o godne, ludzkie życie.

Ten silnie urbanizujący się ośrodek przez prawie dwieście lat, jeszcze w połowie XIX wieku był największą wsią przemysłową Królestwa Polskiego. Podlegał też w swoim rozwoju przemownemu wpływowi monokultury górniczo-hutniczej, która odcisnęła na nim swoje piętno w postaci brzydoty osiedli ludzkich skupionych wokół największych zakładów przemysłowych. Wokół siedzib ludzkich rozwinęła się w drugiej połowie XIX w. gęsta sieć kolejowa z licznymi bocznkami, przejazdami kolejowymi i rampami przeładunkowymi.

Przypadająca w 1999 roku 140. rocznica powstania w Zagłębiu Dąbrowskim kolei zwanej niegdyś Droga Żelazną Warszawsko-Wiedeńską (DŻWW) skłania do refleksji. Warto też przy tej okazji wspomnieć, że ćwierć wieku później do Dąbrowy Górniczej dotarła druga, tym razem szerokotorowa linia kolejowa zwana Droga Żelazną Iwangrodzko-Dąbrowską. Jest to tym ważniejsze, że wraz z likwidacją dąbrowskiego górnictwa i unowocześnianiem hutnictwa zniknęły dawne torowiska. Jednak w drugiej połowie lat siedemdziesiątych do wybudowanej Huty Katowice, choć w zmienionych realiach politycznych, znowu dotarła do granic Dąbrowy Górniczej rosyjska szerokotorówka. Tym razem pojawiła się koncepcja handlu ze Wschodem w ramach "Suchego Portu Przeładunkowego" - ZAGŁĘBIE.

140 lat drogi żelaznej w ZAGŁĘBIU DĄBROWSKIM

Mało kto może dziś wiedzieć, że w 1845 roku z Warszawy do Krakowa podróżowano jeszcze dyliżansem. Sporo zajazdów dla wymiany zdrojonych koni i dobra jak na owe czasy organizacja sprawiała, że dystans 304 km pokonywano w czasie 22-23 godzin. Ten rodzaj komunikacji prowadził Piotr Steinkeller, przemysłowiec i kupiec z Żarek. On również znalazł się w gronie inspiratorów zbudowania pierwszej na ziemiach Królestwa Polskiego drogi żelaznej, której wagony poruszała niedawno wynaleziona w Anglii lokomotywa parowa.

Projektowana trasa zwana od początku *Drogą Żelazną Warszawsko-Wiedeńską* stworzyła Zagłębiu Dąbrowskiemu, a od 1859 r. samej Dąbrowie korzystne warunki do dalszego cywilizacyjnego rozwoju.

Aktem notarialnym z dnia 25 listopada 1835 r. zawiązało się Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Obok Steinkellera akces do Towarzystwa zgłosił Dom Handlowy Bracia Lubieńscy i Spółka w Warszawie. Jeden z braci - Henryk Pomian hr. Lubieński, ówczesny wicedyrektor (wiceprezes) Banku Polskiego okazał się dobroczyńcą Zagłębia Dąbrowskiego. Był on inicjatorem rozwoju tutejszego przemysłu, wspierał

m.in.: budowę Huty Bankowej w Dąbrowie. Jego popiersie odlane z pierwszego wytopu surówki z tej huty znajduje się w Muzeum Miejskim "Szttygarka" w Dąbrowie Górniczej.

Wbrew nazwie kolej nie miała docierać wprost do Wiednia, ale ułatwiała podróżnym kontakt z liniami funkcjonującymi już na terenie cesarstwa austriacko-węgierskiego. Trzeba podkreślić, że wytyczony do realizacji odcinek przyszłej trasy kolejowej z Warszawy do przygranicznej wsi zagłębiowskiej Maczki, był wówczas najdłuższym w Europie. Linia łącząca Lipsk z Drezniem miała zaledwie 40 km, a np. inna z Saint Etienne do Lyonu tylko 60 km.

W kwietniu 1840 roku rozpoczęto roboty na całej wytyczonej trasie. Układano jeden tor, ale prace ziemne i murowane mosty wykonywano od razu z zapasem dla drugiego. Linia przebiegała od Warszawy przez Grodzisk Mazowiecki, Skierniewice, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Ząbkowice i dalej przez graniczną wieś Maczki do znajdujących się już w zaborze austriacko-węgierskim: Szczakowej i Krakowa, które miały już połączenie przez Mysłowice z Opolem i Wrocławiem.

Sprawnie przebiegające prace przerwano w listopadzie 1841 roku. Powód był prozaiczny, wyczerpały się fundusze z pożyczki zaciągniętej w Banku Polskim. Chętnych do zakupu akcji nie

było, bowiem w tym czasie nastąpił ogólnoswiatowy kryzys finansowy. Zrealizowano ponad połowę zaplanowanych robót, a mimo to w maju 1842 r. Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej rozwiązano.

Ratunek nadszedł już w 1843 r., przedstawiciele rządu otrzymali specjalne środki finansowe ze skarbu Królestwa Polskiego, co umożliwiło kontynuowanie inwestycji. W lipcu 1844 r. zapoczątkowano budowę dworca kolejowego w Warszawie, a jesienią 1846 r. nowa trasa dotarła do Częstochowy. Teraz nastąpił ważny dla Zagłębia Dąbrowskiego okres budowy tej kolei. Jan Przemsza-Zieliński nazwał go *"... etapem ekspansji wiedeńskiej w naszym regionie ..."*

Prace na odcinku Częstochowa-Ząbkowice potrwały jeszcze około jednego roku. Pierwszy pociąg wtoczył się na peron stacji Ząbkowice dnia 1 grudnia 1847 roku. Od tego dnia zaczęto również budować odcinek *wiedeńskiej* ziemią zagłębiowską do wsi Maczki, którą nazwano *Granicą*. Nowa stacja przyjęła pierwszy pociąg dnia 15 kwietnia 1848 roku. Mała, nikomu nieznana wioska, od razu awansowała do roli znaczącego węzła kolejowego. Leżała bowiem na szlaku pociągów zmierzających z Krakowa przez Mysłowice do Opola, Wrocławia, Berlina.

Powstał tu dworzec kolejowy, z wysokimi zadaszonymi peronami, komorą celną oraz salami dla podróżnych klasy I-II i III. Były specjalne pokoje dla dworu cesarskiego i jego gości. Nieco później (1860 r.) wybudowano parowozownię i wagonownię, wyposażone w kołową obrotnicę dla nadawania parowozom właściwego kierunku jazdy.

Budynek stacji kolejowej miał prawdopodobnie dwa zegary wskazujące od strony zaboru rosyjskiego czas wschodnio-europejski, a od strony przeciwnej czas europejski. Trzeba dodać, że *Granica* leżała w pobliżu słynnego "trójkąta trzech cesarzy".

Podróż z Warszawy do Granicy trwała ponad dziesięć godzin, a podróżni po odprawie celnej mogli tu udawać się w dalszą drogę do Krakowa lub Wrocławia. Wystarczyło tylko przejść na drugą stronę stacyjnego budynku.

Wraz z utworzeniem linii Ząbkowice - Maczki (Granica) ożywiły się leżące na tej trasie Strzemieszyce Wielkie (dziś dzielnica Dąbrowy Górniczej). W tej wiosce ustanowiono w 1848 roku pierwszy przystanek kolejowy. Stojący do dziś przy ul. G.Narutowicza parterowy budynek wzniesiono dopiero na przełomie roku 1875/76. Kilkanaście lat później Strzemieszyce doczekały się również innych przystanków kolejowych.

Powstała linia kolejowa stanowiła wprowadzenie dogodnego połączenia z obszarami znajdującymi się w zaborze austriacko-węgierskim, ale nie była korzystna dla transportu pochodzącego z zaboru pruskiego. Łatwo też dojść do wniosku, że nie rozwiązywała ona również tych problemów w prężnie rozwijającym się Zagłębiu Dąbrowskim. Stąd coraz częściej dawano z różnych stron sygnały o potrzebie budowy dodatkowego połączenia kolejowego. Przypomnieć trzeba, że polscy inżynierowie: *Stanisław Wysocki* i *Teodor Urbaniski* w swoich projektach z lutego 1836 r. postulowali połączenie Warszawy z Dąbrową, Niwką i Krakowem ale zdecydowano inaczej.

Od roku 1854 rząd pruski już oficjalnie przez swojego ambasadora w Petersburgu barona *Wertera* dopominał się o utworzenie dogodnego połączenia kolejowego ze Śląskiem na trasie od Granicy do Mysłowic, przez które przebiegała już trasa do Opola i Berlina. Komisarze wyznaczeni przez rządy Rosji i Prus rozważali aspekty połączenia kolejną z Częstochowy przez Herby do Wrocławia oraz od Granicy do Szopienic i rozwijających się Katowic, które prawa miejskie uzyskały w 1865 roku.

Ostatecznie przyjęto wariant trzeci - trasę wyznaczoną od Ząbkowic przez Dąbrowę, Będzin, Sosnowiec do Katowic. Rozumowano już wtedy słusznie, że największą korzyść przynieść może linia kolejowa łącząca Warszawę z największym ośrodkiem przemysłowym Królestwa Polskiego, *Zagłębiem Dąbrowskim*. Kierownictwa licznych tu kopalń węgla kamiennego, hutnictwa żelaza i metali kolorowych widziały w tym również płynące dla siebie korzyści z połączenia urbanizującego się regionu ze Śląskiem i Prusami.

Rządy Prus i Rosji zawarły dnia 19 lutego 1857 r. odpowiednią umowę, w której strona rosyjska zobowiązała się do realizacji inwestycji. Jeszcze tego roku Rosjanie oddali już funkcjonującą linię kolejową w dzierżawę nowemu Towarzystwu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Kontraktem zobligowano Towarzystwo do wykonania w ciągu trzech lat nowego odcinka kolei o długości 16 wiorst i 214 sążni (*wiorsta* = 1,07 km, *sążeń* = 1,728 m). Projekt nowego odcinka trasy od Ząbkowic w kierunku Śląska powstał zimą 1857/58 roku. Już w czerwcu 1858 r. przystąpiono do budowy. Pod Będzinem napotkano spore wzgórze, które pokonano przekopem o głębokości 25 stóp (*stopa* = 0,288 m). Równocześnie nad przekopem wymurowano kamienny most, biegła tu bowiem droga z Dąbrowy do centrum Będzina.

Drugi most żelazny przerzucono nad rzeką Przemszą w Sielcu (dziś dzielnica Sosnowca). Jego elementy wykonano w zakładach metalowych hr.

Zamoyskiego w Warszawie. Konstrukcję ostatniego mostu na granicznej rzece Brynicy dostarczono z Berlina. Można powiedzieć, że prace przy budowie tego odcinka kolejowego przebiegały sprawnie, skoro już w drugiej połowie sierpnia 1859 r. oddano go do eksploatacji. Przedstawiciele rządu pruskiego (dyrektor Offerman) i rosyjskiego (dyrektor Rosenbaum) - 12 lipca 1859 r. podpisali umowę o przejęciu i prowadzeniu wspólnej komunikacji pomiędzy obydwojma państwami. Odcinek Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej tzw. "*odnoga żąbkowicka*" Żąbkowice - Sosnowiec połączyła linię warszawsko-wiedeńską i górnośląską.

Dnia 24 sierpnia 1859 r. oddano go do użytku. Data ta stanowi o 140 rocznicy powstania strategicznego dla Zagłębia Dąbrowskiego systemu komunikacji kolejowej.

Dworzec w Sosnowcu wybudowano wg projektu Włocha, Henryka Marconiego. Obieg stacyjny, murowany prawie w całości zachowany do dziś, był na owe czasy budynkiem pięknym i nowoczesnym. Miał wydzielone sale dla pasażerów klasy I-II i III oraz dworu cesarskiego i gości specjalnych. Pomyślano też o pomieszczeniach do odprawy celno-paszportowej, które miały odegrać jeszcze większą rolę w czasach, kiedy zaczęto tu odprawiać podróżnych udających się na dworzec Sosnowiec Południowy, po wybudowaniu tam szerokiego toru Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej.

Tymczasem po drugiej stronie torów nowego dworca powstała z czasem, mała parowozownia z okrągłą obrotnicą i innymi urządzeniami, niezbędnymi do obsługi taboru kolejowego. Oddanie do eksploatacji tego odcinka kolejowego łączyło się z powstawaniem przystanków kolejowych na jego trasie, oraz licznych bocznic kolejowych do hut i kopalń. Powstała więc stacja w Gołonogu z zadaszonym peronem, wzniesiono budynki stacyjne w Dąbrowie, choć bez wysokich peronów, a znacznie później wybudowano tu stalowy most, kładkę dla pieszych, by mogli przemieszczać się na drugą stronę torowiska oraz do budynku stacyjnego oddzielonego wiązką torowisk biegnących do Huty Bankowej i kopalni "Paryż". Nie były to budowle imponujące, ot miejsce na małą poczekalnię, kasy bagażowe i biletowe. Dzisiaj zarówno Gołonóg, jak i Dąbrowa Górnicza, leżące na trasie elektrycznej kolei, pełnią ledwie funkcję przystanków.

W tzw. Nowym Będzinie wzniesiono wówczas trójczłonowy, murowany obiekt dworca kolejowego. Jego część środkowa miała jedno piętro, a krawędzie dachów ozdobiono niewielkimi wieżyczkami, które zniknęły w trakcie kolejnych remontów i modernizacji. Natomiast dla Starego Będzina usytuowanego w dzisiejszym jego centrum, przeznaczono parterowy domek drewniany jako tymczasowe pomieszczenie. W latach dwu-

dziestych na jego miejscu wzniesiono nowoczesny, dwupoziomowy dworzec murowany z wysokimi zadaszonymi peronami i wyjściem na obydwie strony przedzielonego torami miasta. Projekt stacji wykonał architekt A. Szyszko-Bohusz. Warto w tym miejscu dodać, że obydwa terminy będąńskie *Nowy*, *Stary* Będzin funkcjonowały zwyczajowo, a nie jako termin administracyjny. Tereny otoczone murami obronnymi nazywano *Starym Będzinem*, a poza murami *Nowym Będzinem*.

KOLEJ IWANGRODZKO - DĄBROWSKA

Sięgając do początków kolei żelaznej w Zagłębiu Dąbrowskim myślimy zazwyczaj o trasie zwanej niegdyś Drogą Żelazną *Warszawsko-Wiedeńską*. Mało kto dziś pamięta, że istniała i druga niezależna linia kolejowa, wybudowana ponad ćwierć wieku po warszawsko-wiedeńskiej jako Droga Żelazna *Iwangrodzko-Dąbrowska*.

Pomysł jej budowy podyktowały bardziej względy wojskowo-strategiczne aniżeli ekonomiczne. Opis tego historycznego już wydarzenia odnajdujemy w magazynie *Ekspres Zagłębiowski* nr 7 z dnia 3 września 1994 roku. Jego autorem jest inż. Stanisław Zieliński jeden z realizatorów inwestycji.

Budowa kolei szerokotorowej o uznawanej w carskiej Rosji rozpiętości szyn 1,524 m, w przeciwieństwie do normy europejskiej wynoszącej 1,435 m okazała się zadaniem kłopotliwym, wymagającym dodatkowych peronów i urządzeń do obsługi tylko rosyjskiego taboru kolejowego. Przed pomysłodawcami trasy kolejowej pojawiły się też trudności związane ze stawianymi przez carskie władze wojskowe rozlicznymi uwarunkowaniami. Postulowały one np., by linia kolejowa przewidywana do wywozu zagłębiowskiego węgla w głąb Rosji była nie tylko szerokotorowa, ale także przebiegała przez dwa tunele, które nadawały się do szybkiego zablokowania na wypadek wojny.

Trudno było spełnić ten wymóg na płaskim na ogół terenie przez jaki miała przebiegać trasa kolei. Wreszcie znaleziono małe wzgórze we wsi Kempke k/ Miechowa, a drugie we wsi Wzdół k/ Sandomierza. Jednak inwestorzy, choć należeli do udziałowców bogatych, nie bardzo chcieli przystać na spełnienie wymagań wojskowych. Łąpówki skutecznie przekonały upartych urzędników Petersburga. Wyrazili zgodę na budowę jednego tunelu w okolicach Miechowa.

Dopiero w latach 1910-1912 tunel ów poszerzono, a trasę wzbogacono o drugi tor, spełniając tym samym kolejny warunek stawiany przez władze rosyjskie.

Całą trasę liczącą 461,9 km podzielono na trzy wykonawcze odcinki. Pierwszy z Iwangrodu - Dębina do Bzina - Skarżyska-Kamiennej. Drugi ważny dla Zagłębia przebiegał od Bzina do Dąbro-

wy Górnicej. Trzeci odcinek to trasa z Koluszek przez Bzin do Ostrowca Świętokrzyskiego. Na tej inwestycji skorzystał Bzin, stając się stacją węzłową. Krzyżowały się tu główne szlaki kolejowe biegnące z terenów Rosji przez Dęblin do przemysłowego Zagłębia Dąbrowskiego przez Kielce, Miechów, Olkusz, rozgałęziając się do Dąbrowy Górnicej i Sosnowca. Druga trasa wiodła z Koluszek do Ostrowca Świętokrzyskiego i dalej na południowy wschód do Galicji w zaborze austriackim.

Ustawą z dnia 10 lipca 1881 r. car rosyjski zatwierdził powołanie Towarzystwa Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej, które stało się inwestorem nowej linii kolejowej. W gronie członków założycieli towarzystwa byli m.in.: Zygmunt hrabia Wielopolski, margrabia Gonzaga Myszkowski, Tomasz hrabia Zamoyski, przemysłowcy: Karol Schreiber, Wilhelm Rau, Leon Lowenstein i bankierzy: Jan Bloch, Leon Goldstand i inni.

Projektantem i budowniczym trasy był m. in. mieszkaniec ówczesnego Sosnowca - inżynier *Stanisław Zieliński*, który wspólnie z innym przedsiębiorcą - *Sędzikowskim* - przedsięwzięcie zrealizowali. W imieniu Towarzystwa prace nadzorował naczelnik *dystansu Bolesław Rupniewski*. Warto przypomnieć, że podobnie jak z koleją warszawsko-wiedeńską i tu rozpatrywano kilka wariantów połączeń granicznych z Austrią i Prusami, ale ostatecznie zrealizowano projekt S. Zielińskiego.

Budowę rozpoczęto w 1882 r., a trwała ona ponad trzy lata, dając zatrudnienie 18. tysiącom robotników. Inwestycję nadzorował inż. Wiedler i włoski specjalista Forradini. Napotkane pod Miechowem wzgórze przebito tunelem o szerokości 5,16 m oraz długości 746 m. Trasę oddano do eksploatacji dnia (25) 26 stycznia 1885 r., a ze stacji Kielce, tego dnia o godzinie 16⁰⁰ wyruszyły pierwsze dwa pociągi. Jeden w kierunku stacji kolejowej Dąbrowa Górnicza, drugi w stronę przeciwną do Dębina (Iwangrodu). Nazajutrz szlak ten włączono do normalnej eksploatacji.

Warto nadmienić, że pierwszy pociąg kolei iwangrodzko-dąbrowskiej na trasie od Kielc do Strzemieszyc prowadził *Klemens Możdżeński*, były adiutant generała Józefa Bema z czasów jego walk narodowowyzwoleńczych (1846-1848) na Węgrzech.

Szerokotorowa kolej brała swój początek od stacji Dąbrowa Górnicza, gdzie miała styczność z linią normalnotorową kolei warszawsko-wiedeńskiej. Pasażerowie po odprawie celnej w Sosnowcu mogli w Dąbrowie przesiąść się w dalszą podróż do Rosji. Nie było potrzeby w Sosnowcu przemieszczać się pieszo lub furmanką do oddalonego znacznie dworca Sosnowiec-Południowy,

gdzie również docierała odnoga rosyjskiej szerokotorówki.

Z Dąbrowy Górnicej przez Gołonóg, Strzemieszyce kolej iwangrodzka zmierzała do Olkusza, Kielc i dalej przez Radom w głąb Rosji.

W Strzemieszycach Wielkich krzyżowały się tory linii szerokotorowej z normalnotorową. Problem techniczny rozwiązano budując żelazny most, który dziś już zabytkowy, nadal służąc swemu przeznaczeniu, jest dowodem dużych osiągnięć inżynierii drugiej połowy XIX wieku. Powstały też w Strzemieszycach dwie stacje: Strzemieszyce Południowe (1848 r.) i Strzemieszyce Północne (1870 r.), przez które przebiegały torowiska obydwu niezależnych linii kolejowych.

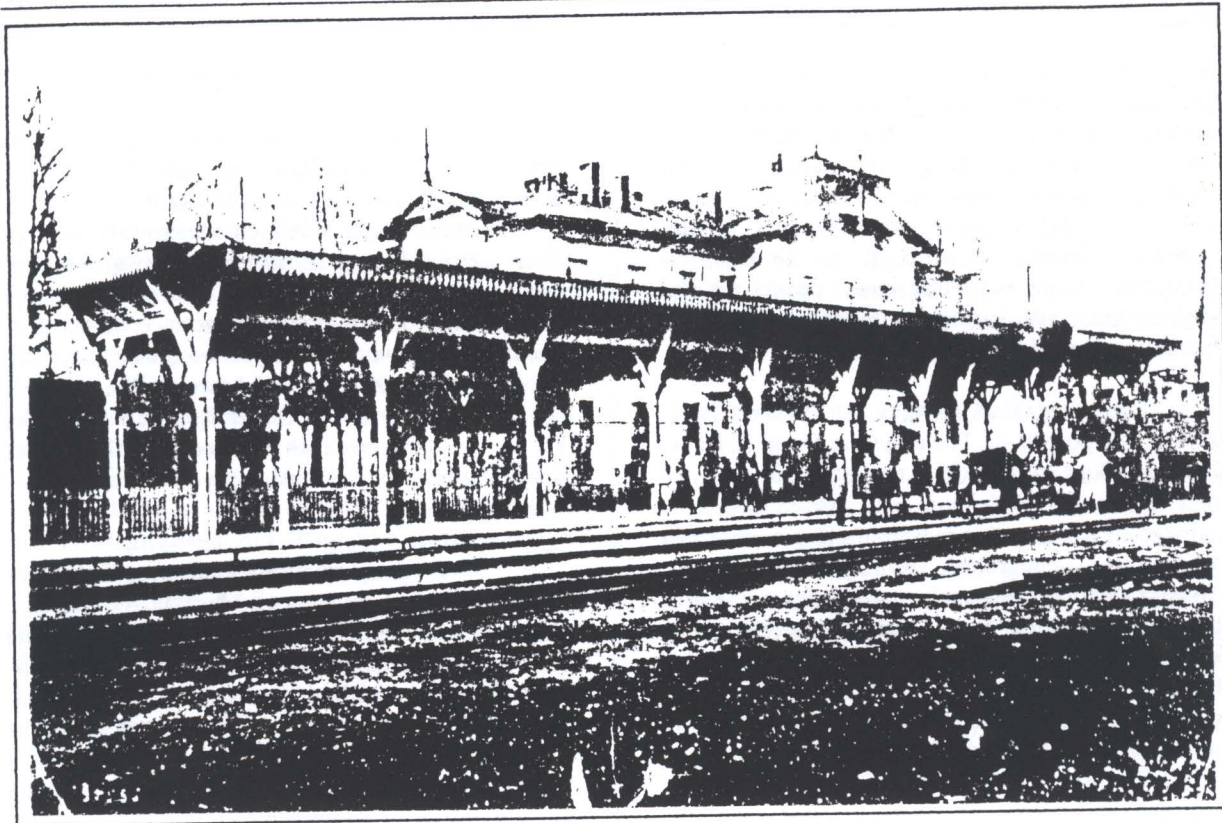
Odnoga od stacji Strzemieszyce do dworca pasażerskiego Granica - Maczki, położonego w pobliżu granicy austriacko-węgierskiej wynosiła 7,87 wiorst linii szerokotorowej. Linia ta w okolicach Kazimierza i Porąbki rozwidlała się w kierunku Dańdówki, kończąc swój bieg na stacji zwanej dziś Sosnowiec Południowy.

Dwa niezależne przystanki kolejowe w gminie Strzemieszyce przy trasach biegnących w kierunkach: Częstochowa - Kraków i Sosnowiec - Kielce wymusiły lokalizację wokół nich dwóch różnych dzielnic. Ich mieszkańcy mieli ułatwiony dojazd do pracy w zakładach Dąbrowy Górnicej czy pobliskich osadach Niemce i Kazimierz.

Nowa trasa kolejowa wzbogaciła sieć szkolną Strzemieszyc. Do funkcjonującej już w okresie Księstwa Warszawskiego szkoły czteroklasowej doszła tzw. "kolejówka" usytuowana w drewnianym budynku "za remizą", którą utrzymywały władze kolejowe.

Strzemieszyce wyrastały powoli do roli znaczącego węzła kolejowego. Był to wówczas ewenement, by licząca około 12 tysięcy mieszkańców miejscowość należąca do gminy olkusko-siewierskiej, miała trzy dworce kolejowe i tak bogate urządzenia węzła kolejowego. Trzeba dodać, że w 1920 r. pojawiła się tu trzecia stacja kolejowa "Górniki" jako dzisiejsze Strzemieszyce Wschodnie. I choć wiadomo, że Strzemieszyce Wielkie i Małe taką nazwę nosiły już w XIV wieku, to ich ranga i znaczenie wielce wzrosły dopiero w połowie XIX wieku, kiedy tu zaczęły się krzyżować szlaki kolejowe, łączące europejskie kraje północy z południem i zachodnie ze wschodnimi. Te połączenia kolejowe miały również wielki wpływ na przemysłowy rozwój Zagłębia Dąbrowskiego. Zostało ono połączone ze Staropolskim Okręgiem Przemysłowym oraz siecią szerokotorową rosyjskiego imperium. Zapewniało to Zagłębiu nowe dalekowschodnie rynki zbytu nawet te znajdujące się poza Uralem.

Powstanie końcówki szerokotorowej linii kolejowej w Dąbrowie Górnicej przy istniejącej już trasie kolei warszawsko-wiedeńskiej spowodowało



Gołonóg, Dworzec D.Ż.D.D i W.W. Pocztówka ze zbiorów Jana Kmiotka

wało istną płataninę rozmaitych torowisk i bocznic kolejowych biegnących do poszczególnych zakładów przemysłowych. Jesienią 1887 r. oddano do eksploatacji sporą ilość torowisk biegnących do kopalni "Paryż", z których korzystała również Huta Bankowa. Trzeba również dodać, że do stacji "Iwangrodzkiej" docierała napowietrzna kolejka linowa z węglem wydobywanym na kopalni "Mortimer". Resztki budynków dawnej kolei znajdowały się jeszcze po drugiej wojnie światowej na dzisiejszym placu przed Pałacem Kultury Zagłębia. Podobne torowiska układano w Sosnowcu i innych miejscowościach zagłębiowskich.

W latach dwudziestych znaczący węzeł kolejowy w Strzemieszycach zrzeszał wielu zatrudnionych w nim pracowników w organizacjach związkowych. Warto odnotować je z *Kalendarza Informatora Zagłębia Dąbrowskiego* z 1928 roku. Oto one:

- Zawodowy Związek Kolejarzy Polskich (ZZKP),
- Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych (ZZMK),
- Związek Zawodowy Kolejarzy (ZZK),
- Związek Zawodowy Urzędników Kolejowych (ZZUK).

Trzy ostatnie związki zawodowe miały swoją siedzibę w tzw. "*Domu Kolejowym*".

Włodzimierz Starościak

BIBLIOGRAFIA

1. Dąbrowa Górnicza. Zarys rozwoju miasta. Praca zbiorowa pod red. W. Długoborskiego. Katowice 1976.
2. Dziennik Zachodni nr 68 z dnia 21-22 III 1998.
3. Ekspres Zagłębiowski. Magazyn nr 7 z dnia 3 IX 1994.
4. Kalendarz Informator Zagłębia Dąbrowskiego i okolic na 1928 rok.
5. Kiryk F., Kołodziejczyk R.: Dzieje Olkusza i regionu olkuskiego. Warszawa; Kraków 1978.
6. Kmiolek J., Przemsza-Zieliński J.: Echo dawnych Strzemieszyc. Dąbrowa Górnicza 1998.
7. Ścisło J.: Dziesięć wieków Strzemieszyc Ziemia Będzińska. R. IV, 1972.
8. Wiadomości Zagłębia nr 2,3,4,5,9 1999.