

Wystawa Pyskowice Miasto



Wystawa Pyskowice Miasto

Publikacja opracowana w ramach projektu REACT - Ressources for European Accessible Cultural Tours

ALTO



Strona projektu: <https://react-culture.eu/>

Numer projektu: 2023-1-FR01-KA220-VET-000153145

Partner: **Miejski Ośrodek Kultury i Sztuki w Pyskowicach**

Więcej: <https://www.mokis.pyskowice.pl/>



AUTORZY PUBLIKACJI

Przygotowane opisy historyczne oraz ilustracje prezentowane na wystawie przedstawiają wycinek materiałów dostarczających wiedzy na temat rozwoju miasta Pyskowice oraz pyskowickiego węzła kolejowego. Materiały pozyskano w ramach prywatnego projektu

„Stacja Pyskowice – Kolej Aglomeracyjna i Muzealna GOP” realizowanego w 2024 roku, którego twórcami są:

Piotr Borowiak, Franciszek Krawczyk, Michał Zbiciak, Jerzy Ziobrowski, Jakub Dąbrowski.

Ekspozycja „PYSKOWICE MIASTO” przygotowana dla Centrum Wystawienniczego MOKiS powstała dzięki zaangażowaniu i wsparciu Miejskiego Ośrodka Kultury i Sportu w Pyskowicach oraz Julii i Jarosława Słomskich.

Przygotowanie publikacji: **Anna Ochmann, Wenancjusz Ochmann, Fundacja ARTeria**

Projekt graficzny: **Katarzyna Baranek-Stachura, Fundacja ARTeria**

Elementy interaktywne oraz przygotowanie e-pub: **Dariusz Bieniek, Fundacja ARTeria**

Lektor, opracowanie dźwiękowe: **Wenancjusz Ochmann, Fundacja ARTeria**

Zdjęcia (dla Fundacji ARTeria): **Karolina Kasprzak-Szczerbak**

Więcej: <https://fundacja-arteria.org/pl/glowna/>



PUBLIKACJA BEZPŁATNA



Dofinansowane przez
Unię Europejską

Sfinansowane ze środków UE. Wyrażone poglądy i opinie są jedynie opiniami autora lub autorów i niekoniecznie odzwierciedlają poglądy i opinie Unii Europejskiej lub Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Edukacji i Kultury (EACEA). Unia Europejska ani EACEA nie ponoszą za nie odpowiedzialności.

Wystawa

Pyskowice Miasto

Wystawa stała „Pyskowice Miasto” w Centrum Wystawienniczym MOKiS w Pyskowicach prezentuje bogatą historię powojennego rozwoju miasta oraz znaczenie pyskowickiego węzła kolejowego w latach 1945–2005. Ekspozycja została stworzona w oparciu o unikalne materiały archiwalne, dokumenty, fotografie i pamiątki prywatne, pozyskane dzięki współpracy z mieszkańcami i lokalnymi instytucjami.

Pod hasłem „O tym, jakie były i mogły być – miasto, stacja, historia” wystawa wnikliwie dokumentuje odbudowę rynku, rozwój urbanistyczny miasta oraz projekty dużych osiedli mieszkaniowych. Szczególne miejsce poświęcono historii stacji kolejowej „Pyskowice Miasto” oraz ambitnemu projektowi budowy „Śląskiego Metra”.

Ekspozycja obejmuje między innymi archiwalne fotografie z okresu powojennej rozbudowy miasta, dokumentację planów urbanistycznych z lat 60. i 70., oryginalne tablice informacyjne i szyldy peronowe, zegary oraz wyposażenie kolejowe dawnej stacji, mundury pracowników kolei, tablice miejscowe i oznaczenia infrastruktury kolejowej. Wystawę uzupełnia miniatura rzeźby Stanisława Hochuła, której historia została odkryta dzięki staraniom Julii i Jarosława Słomskich.

Projekt „Stacja Pyskowice • Kolej Aglomeracyjna i Muzealna GOP”, powstały w 2015 roku, stanowi największą ogólnodostępną bazę danych o historii Pyskowic, lokalnego węzła kolejowego i rozwoju kolei aglomeracyjnej, muzealnej i piaskowej na Górnym Śląsku. Inicjatywa ta jest dziełem lokalnych pasjonatów historii – Piotra Borowiaka, Franciszka Krawczyka, Michała Zbiciaka, Jerzego Ziobrowskiego i Jakuba Dąbrowskiego.

Dzięki wsparciu Burmistrza Miasta Pyskowice Adama Wójcika, Miejskiego Ośrodka Kultury i Sportu oraz zespołu Centrum Wystawienniczego powstała wyjątkowa przestrzeń muzealna, która w nowoczesny i przystępny sposób przybliży mieszkańcom i gościom historię miasta w kontekście przemian Górnego Śląska.

Wystawa „Pyskowice Miasto” to obowiązkowy punkt dla wszystkich, którzy chcą lepiej poznać przeszłość, tożsamość i dziedzictwo miasta.



Naszą podróż w głąb historii zaczynamy od odbudowy pyskowskiego rynku i pl. Wyszyńskiego w latach 1945 – 1950.

W marcu 1945 roku władze polskie przejęły Pyskowice. Odbudowę miasta po zakończeniu wojny rozpoczęto jeszcze w tym samym roku od gruntownego odgruzowania. Prace te postępowały jednak bardzo wolno ze względu na chroniczny brak środków finansowych. Dopiero w 1948 roku Pyskowice uzyskały kredyt przeznaczony na odbudowę rynku, stanowiącego centrum niewielkiego miasta o układzie owalnicowym, położonego na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, m.in. tzw. „szlaku solnego” prowadzącego z Krakowa do Wrocławia.

Pyskowice, obok takich miast jak Toszek, Gliwice, Żory czy Czeladź, należą do ośrodków, które wyjątkowo dobrze zachowały swój średniowieczny, owalnicowy układ urbanistyczny. W literaturze fachowej przyjęła się dla nich nazwa „śląskie miasta owalnicowe”. Tego typu plan, zwany również targowym, charakterystyczny dla śląskich miasteczek, wywodzi się z ich dawnego, obronnego charakteru.

Wydział Planowania Miast i Osiedli przy Wojewódzkiej Radzie Narodowej w Katowicach skierował do Pracowni Urbanistycznej Centralnego Biura Projektów Architektury i Budownictwa w Katowicach pismo informujące o planach odbudowy zniszczonej zabudowy rynku oraz o dalszej rozbudowie i ekspansji miasta. Jednocześnie zwrócono uwagę na powtarzalność formy przestrzennej tego typu miast oraz zalecono uczynienie z Pyskowic miasta wzorcowego, stanowiącego punkt odniesienia dla kolejnych projektów odbudowy innych ośrodków o owalnicowym układzie urbanistycznym.

Niemal natychmiast do miasta przybył zespół Pracowni Urbanistycznej CBPAiB w Katowicach, który przystąpił do opracowania projektu odbudowy, wyznaczającego kierunki dalszych działań. Pracom zespołu przewodniczył Kazimierz Wejchert, główny architekt budowanych równoległe z Pyskowicami Nowych Tychów, położonych po przeciwległej stronie GOP-u. Projekt realizowano w ścisłej współpracy z grupą pomiarową Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, kierowaną przez Zdzisława Łuszczynskiego.

Kierownikiem budowy został Robert Cholewa, nadzorujący realizację prac prowadzonych przez Zakład Osiedli Robotniczych (ZOR). Do odbudowy przeznaczono siedem domów oraz siedemnaście kamienic, obejmujących łącznie 220 izb mieszkalnych oraz kilka lokali o funkcji handlowo-usługowej. Zaplanowano również wzniesienie jedenastu nowych domów, wyposażonych w nowocześniejsze instalacje i układ pomieszczeń, dostosowane do powojennych standardów. W celu zachowania spójnej estetyki zespołu zabudowy, kilka narożnych, trzykondygnacyjnych budynków wzniesionych w 1948 roku przewidziano do obniżenia, aby zlikwidować ich dominantę wysokościową względem pozostałej zabudowy.

Budynki realizowane przez ZOR w pewnym stopniu odbiegały od pierwotnych założeń projektowych. Zachowano jednak kluczową zasadę utrzymania zwartego charakteru zabudowy. Za konieczne uznano także przebudowę ratusza oraz nadanie jego architekturze „narodowych cech polskich”.

W 1950 roku Pyskowice zaczęto określać mianem „przyszłego miasta hutników”, co stanowiło pierwszą wyraźną zapowiedź rozbudowy miasta na dużą skalę. Na północ od rynku wyznaczono tereny przeznaczone pod dalszy rozwój budownictwa mieszkaniowego. Planowane działania rozwojowe miały na celu przekształcenie Pyskowic w duży ośrodek miejski, umożliwiającą zmianę dotychczasowego charakteru klasowego miasta.





Po wejściu na wystawę znajdują się trzy gabloty:

Gablota 1

Kolej i życie codzienne w dokumentach

W gablocie zaprezentowano zestaw dokumentów dotyczących historii kolei w Pyskowicach oraz życia osób z nią związanych, codzienności pracowników Polskich Kolei Państwowych.

Wśród eksponatów znajduje się skan **legitymacji członka rodziny kolejjarza wystawiona na nazwisko Stanisława Borowiaka** (obiekt 1) – dokument potwierdzający przynależność do rodzin kolejarskich, uprawniający do korzystania z ulg i świadczeń. Obok niej umieszczono **trzy legitymacje pracownicze PKP wystawione na nazwisko Zofii Kumalowej** (obiekty 2–4), które pokazują zmiany w wyglądzie i formie dokumentów służbowych na przestrzeni lat.

Kolejne dwa eksponaty to **rozkłady jazdy pociągów pasażerskich z Katowic obowiązujące w latach 1987–1998** (obiekty 5–6) – źródło wiedzy o sieci połączeń kolejowych, rytmie podróży i funkcjonowaniu transportu publicznego w czasach PRL i transformacji ustrojowej.

Uzupełnieniem zbioru są dokumenty z wcześniejszego okresu: **legitymacja Przysposobienia Wojskowego z 1947 roku wystawiona na nazwisko Zofii Kumalowej** (obiekt 7) oraz **dowód wpłaty z niemieckiego obozu jenieckiego Oflag VII A Murnau z 1943 roku** (obiekt 8). Te archiwalia wprowadzają kontekst historyczny – losy wojenne i powojenne osób, które później związały swoje życie zawodowe z koleją.



Zgromadzone materiały tworzą wielowątkową opowieść o pracy, rodzinie i pamięci – o ludziach, dla których kolej była nie tylko miejscem zatrudnienia, lecz także częścią codziennego życia i tożsamości.

Skan legitymacji PKP członka rodziny kolejjarza wystawiona na nazwisko Stanisław Borowiak





RYNEK
ODBUDOWA PYSKOWICKIEGO RYNKU I PL. WYSZYŃSKIEGO - 1945 - 1950

Władze powołały komisję Pyskowskie w marcu 1945. Odbudowę miasta po wojnie rozpoczęto od punktowego odgruzowania, jeszcze w tym samym roku. W 1948. Pyskowskie uzyskało kredyt na prace odbudowy rynku, będącego centrum „całokształtne”, „wielokształtne” miasta, na skrzyżowaniu historycznych szlaków drogowych (m. in. tak zwane „szlaki wojenne”) i kierunku Krakowa w stronę Włodawki.

Pyskowskie, obok miast takich jak Tuzów, Glinica, Żory, czy Ciesadz, są jednym z miast, które bardzo dobrze zachowały swój średnio-wiekowy, owalnicowy układ urbanistyczny. Przyjęła się w opracowaniach technicznych nazwa „śląskie miasta owalnicowe”. Forma planu owalnicowego, zwanego również „targowym”, „zwielocznym”. Forma planu owalnicowego, zwanego również „targowym”, „zwielocznym”. Forma planu owalnicowego, zwanego również „targowym”, „zwielocznym”.



STACJA PYSKOWICE
 ul. Władysława Gorkiego 100, 41-100 Pyskowitz
 www.stacja-pyskowice.pl

RYNEK
ODBUDOWA PYSKOWICKIEGO RYNKU I PL. WYSZYŃSKIEGO - 1945 - 1950

Wydział Planowania Miast i Osiedli przy WZN w Katowicach kieruje do Pracowni Urbanistycznej Centralnego Biura Projektów, Architektury i Budownictwa w Katowicach pismo, w którym informuje o planach odbudowy zniszczonych zabudowań rynku oraz dalszej rozbudowy i ekspansji miasta. Jednocześnie zwraca uwagę na powtarzalność formy przestrzennej miasta i nakazuje uczynić Pyskowskie miastem „tuzowym”, dającym szkielet wyjątkowy dla dalszych projektów i odbudowy następnego miast o owalnicowym charakterze.

Niemalże natychmiast, w mieście pojawia się Zespół Pracowni Urbanistycznej CBPAiB w Katowicach. Przygotowywany jest projekt odbudowy, według którego będą postępować dalsze prace. Działaniem zespołu przewodniczy Kazimierz Welchert, główny architekt budujących się na równi z Pyskowicami, po przeciwległej stronie GOP-u, Nowych Tychów. Prace nad projektem były prowadzone w stałej kooperacji z grupą pomiarową Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej pod kierownictwem Zdzisława Luszczynskiego.



STACJA PYSKOWICE
 ul. Władysława Gorkiego 100, 41-100 Pyskowitz
 www.stacja-pyskowice.pl



Gablota 2

Pyskowice - rynek i nowe miasto w fotografii i planach

Gablota ukazuje rozwój przestrzenny i urbanistyczny Pyskowic i dokumentuje zmiany w strukturze miasta, jego architekturze oraz życiu codziennym mieszkańców w okresie powojennym i w czasach PRL.

Najstarsze materiały przedstawiają rynek i ratusz w latach 60. XX wieku, w tym plan urbanistyczny autorstwa Hanny Adamczewskiej-Wejchert i Kazimierza Wejcherta (obiekt 1) oraz zdjęcia dokumentalne Zofii Rydet i Władysława Macowicza (obiekty 2-4).

Kolejne fotografie ukazują **proces odbudowy rynku**, widoki miasta z lotu ptaka oraz fragmenty dawnych artykułów prasowych poświęconych tzw. Nowym Pyskowicom (obiekty 5-7). Zaprezentowano także **plany miasta** z różnych okresów oraz serię zdjęć ukazujących rozbudowę i przemiany przestrzenne Pyskowic (obiekty 8-21).

Szczególną część ekspozycji stanowią **fotografie lotnicze** przedstawiające rozwój nowej części miasta, a także **zdjęcia ulic Dworcowej, Wojska Polskiego, Szopena i Strzelców Bytomskich** (obiekty 22-31), które oddają charakter zabudowy i codzienność mieszkańców w drugiej połowie XX wieku.

Całość tworzy wizualną opowieść o ewolucji Pyskowic – od tradycyjnego układu rynku po nowoczesne osiedla powstałe w okresie powojennym.

Zgromadzone materiały pochodzą ze zbiorów prywatnych Piotra Borowiaka, Fundacji Zofii Rydet, Muzeum w Gliwicach oraz państwowych zasobów geodezyjnych i kartograficznych.



Fotografia. Nowe Pyskowice, ul. Strzelców Bytomskich „Muzeum w Gliwicach – na licencji S. Borowiaka.”



Fotografia. Wytoczne ukształtowania zabudowy rynku (1964), Hanna Adamczewska-Wejchert, Kazimierz Wejchert, Warszawa 1986 r. – ze zbiorów S. Borowiaka.



Fotografia. Ratusz 1966 r., Władysław Macowicz – pocztówka – ze zbiorów S. Borowiaka.



Fotografia. Archiwalne wycinki prasowe dotyczące Nowych Pyskowic – ze zbiorów S. Borowiaka, kompletny opis dostępny u autora wystawy bądź na stacjapyskowice.info/miasto



W kolejnej części wystawy przenosimy się do Nowych Pyskowic w latach 1951-1990

Decyzję o rozbudowie Pyskowic podjęło Prezydium Rządu w połowie 1951 roku, uwzględniając przyszłe zapotrzebowanie na mieszkania dla pracowników rozbudowywanej Huty im. Józefa Stalina w Łabędach, a także kolejnych zakładów przemysłowych na Górnym Śląsku.

Początkowo na terenach pomiędzy Łabędami a Pyskowicami planowano budowę nowego, ogromnego zakładu przemysłowego, znanego dziś pod nazwą Nowa Huta. Ostatecznie jednak inwestycja ta została zrealizowana jako miasto-dzielnica Krakowa.

Wstępny projekt zagospodarowania przestrzennego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, w tym Pyskowic, powstał na zlecenie Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. Miasto projektowano jako wzorcowy ośrodek satelicki, zgodnie z propagandowym hasłem: „narodowe w formie, socjalistyczne w treści”, zdolny do przyjęcia dużej liczby robotników i ich rodzin.

Nowe Pyskowice miały być miastem nowoczesnym i wielkomiejskim, a jednocześnie zielonym i spokojnym. Taką wizję roztaczały władze oraz inwestor - jedyny wówczas realizator budownictwa mieszkaniowego, czyli Śląska Dyrekcja Zakładu Osiedli Robotniczych (ZOR).

Realizacja tej wizji przebiegała jednak z dużymi trudnościami. Nowe Pyskowice powstawały „w bólach”, a koncepcje rozwoju miasta zmieniały się na przestrzeni kolejnych dekad. Z szeroko zakrojonych planów udało się zrealizować jedynie część założeń. Należały do nich m.in.:

- powstanie głównych arterii komunikacyjnych WZ (obecnie ul. Wojska Polskiego) oraz NA (obecnie ul. 3 Maja),
- budowa trzech szkół podstawowych, dwóch przedszkoli oraz żłobka,
- wzniesienie hoteli robotniczych, nowego szpitala, ciepłowni oraz oczyszczalni ścieków,
- utworzenie na terenie miasta bazy i zajezdni autobusowej PKS,
- budowa zakładu Odzieżowej Spółdzielni Pracy „POLKON”,
- powstanie linii kolejowej nr 198 wraz z nowoczesnym budynkiem dworca Pyskowice Miasto.



To, czego nie udało się zrealizować, mogło w znacznym stopniu przyczynić się do przekształcenia Pyskowic w duże, dynamicznie rozwijające się miasto. Część niezrealizowanych inwestycji, paradoksalnie korzystnych dla mieszkańców, sprawiła jednak, że poszczególne dzielnice pozostały cichsze i spokojniejsze. Z drugiej strony, zaniechanie wielu kluczowych projektów doprowadziło do wieloletnich problemów komunikacyjnych oraz rozwojowych miasta.

Do przedsięwzięć, które bezpośrednio lub pośrednio wpłynęły na ograniczenie rozwoju Pyskowic, należały m.in.:

- przeniesienie lokalizacji budowy „Nowej Huty” z Łabęd do Mogiły pod Krakowem,
- zaniechanie projektowania zabudowy wyższej niż pięciokondygnacyjna,
- porzucenie planów budowy sieci tramwajowej oraz siedziby partii na terenie miasta,
- rezygnacja z budowy KWK Pyskowice / KWK Czechowice,
- upadek finansowania Kolei Ruchu Regionalnego (tzw. „Śląskiego Metra”), ze stacją początkową w Pyskowicach Mieście oraz główną stacją zaplecza technicznego przy ul. Mickiewicza,
- zablokowanie budowy centrum handlowego w rejonie ul. Szpitalnej i Dworcowej,
- odejście od dążeń do podniesienia Pyskowic do rangi miasta powiatowego.



Gablota 3

Pyskowice i kolej - przemysł i służba

Gablota łączy w sobie dwa wątki: rozwój przemysłu w rejonie Pyskowic oraz symbolikę pracy kolejarskiej, istotnej dla historii miasta i jego mieszkańców.

Na planszy znajdującej się na witrynie (obiekt 1) zaprezentowano **wydruk skanu szkicu usytuowania kombinatu metalurgicznego w rejonie Pyskowic** w skali 1:25 000. Dokument ukazuje planowaną lokalizację zakładów przemysłowych oraz ich powiązania z układem komunikacyjnym i przestrzennym regionu. Jest to przykład materiału kartograficznego, który odzwierciedla plany rozwoju gospodarczego Górnego Śląska w drugiej połowie XX wieku.

W witrynie poniżej znajdują się **elementy umundurowania kolejarskiego** – czapka i dwie rogatywki (obiekty 1–3). Nakrycia głowy stanowiły charakterystyczny element stroju pracowników kolei, podkreślający rangę zawodu oraz przynależność do służby państwowej.

Zestawione razem obiekty odnoszą się do dwóch ważnych obszarów historii Pyskowic – przemysłu ciężkiego i kolejnictwa – które przez dziesięciolecia kształtowały tożsamość miasta i jego mieszkańców.



Czapka kolejarska



Rogatywka kolejarska



Następny etap podróży przez historię Pyskowic koncentruje się na kolei ruchu regionalnego w latach 1979 – 2005.

U schyłku lat 70. w strukturach Biura Projektów Kolejowych w Katowicach powołano Biuro Budowy Kolei Ruchu Regionalnego. Zakładano, że KRR będzie pełnić funkcję nadrzędnego systemu komunikacyjnego, swoistego „kręgośłupa” Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Z i do tego systemu miały prowadzić odnogi komunikacji miejskiej - tramwajowej, autobusowej oraz taksówkowej – przy pełnej integracji czasowej i taryfowej z WPK oraz PKS.

Zaplanowano budowę dwutorowej, w pełni zelektryfikowanej linii kolejowej na trasie Pyskowice – Gliwice - Katowice - Dąbrowa Górnicza. Szacowano, że w strefie oddziaływania pierwszej linii KRR mieszka lub pracuje około 1 140 000 osób. O przebiegu trasy decydowało przede wszystkim nagromadzenie dużych zakładów pracy w jej bezpośrednim sąsiedztwie, takich jak Huta Katowice, Huta Łabędy czy kopalnie węgla kamiennego, a także obecność pięciu uczelni wyższych oraz kilkunastu kluczowych urzędów administracji państwowej.

W 1986 roku rozpoczęto realizację zarówno Kolei Ruchu Regionalnego, jak i Drogowej Trasy Średnicowej (DTŚ) – drogi szybkiego ruchu, której celem było odciążenie ulic centralnej części GOP-u.

W latach 80. i 90., wykorzystując istniejące połączenia kolejowe, testowano specjalne taryfy biletowe oraz projektowano nowoczesną infrastrukturę obsługi pasażerskiej przeznaczoną dla planowanej linii. Szybko zyskała ona wśród podróżnych nieoficjalną, lecz dumną nazwę „Śląskie Metro”.

Rozpoczęcie budowy KRR nastąpiło zgodnie z harmonogramem 1 czerwca 1986 roku. Uroczyste otwarcie inwestycji, połączone z wmurowaniem kamienia węgielnego na stacji Katowice Bogucice, odbyło się 26 czerwca 1986 roku.

Budowa Kolei Ruchu Regionalnego została jednak wstrzymana na początku lat 90. w wyniku przemian ustrojowych, rosnącej konkurencji ze strony Drogowej Trasy Średnicowej oraz głębokiego kryzysu finansowego przedsiębiorstwa PKP.



STACJA PYSKOWICE
KOLEJ AGLOMERACYJNA I MUZEALNA GOP



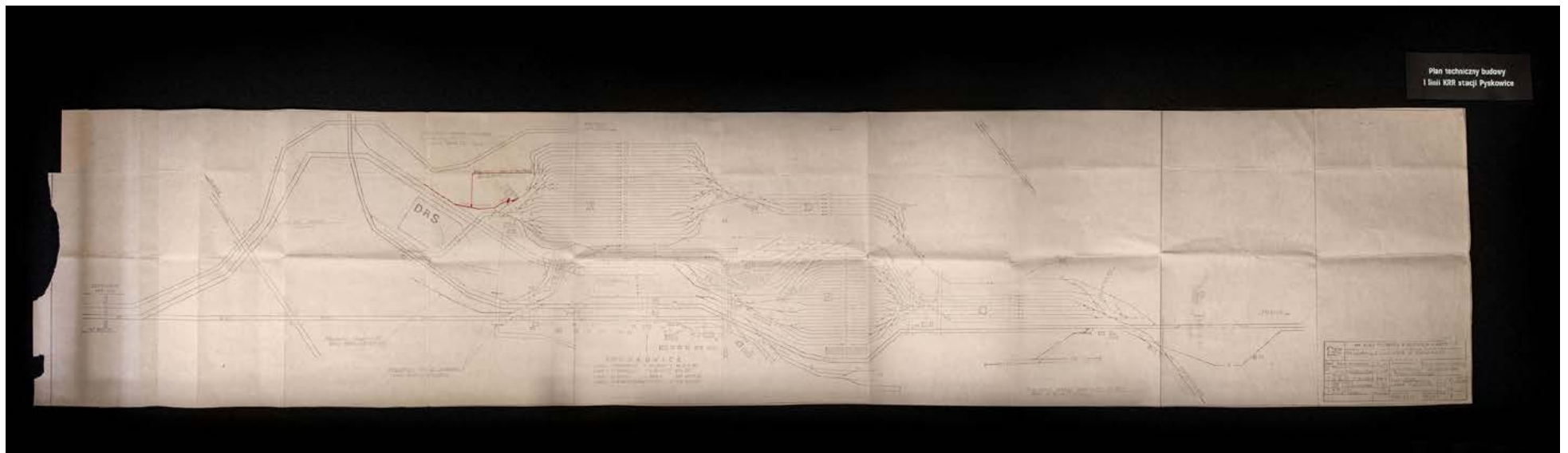
stacjapyskowice.info



Gablota 4

Plany techniczne

Gablotę tworzą dwa kolorowe plany związane z historią infrastruktury kolejowej w Pyskowicach. Szczególnie interesujący jest drugi, opatrzony podpisem „**Plan techniczny budowy I linii KRR stacji Pyskowice.**” Dokument ten ilustruje koncepcję techniczną jednej z etapowych inwestycji kolejowych, stanowiąc przykład materiału projektowego związanego z działalnością kolei w regionie.



Plan techniczny budowy I linii KRR stacji Pyskowice



Następny etap naszej podróży w czasie to kolejowa nowoczesność w sercu osiedla czyli Pyskowice Miasto w latach 1964 – 2001.

W latach 1961–1964 wybudowano nową linię kolejową, łączącą powstające osiedle mieszkaniowe w północnej części miasta z Gliwicami i Katowicami. Budowa pięciokilometrowej odnogi prowadzącej z Pyskowic do Pyskowic Śródmieście (później Pyskowice Miasto) pochłonęła około 26,5 mln złotych.

Oficjalna inauguracja ruchu pasażerskiego na linii nr 198 odbyła się 4 grudnia 1964 roku. Tego dnia, zgodnie z rozkładem jazdy, na trasie Pyskowice – Pyskowice Miasto – Pyskowice wyruszył pierwszy pociąg osobowy, obsługiwany elektrycznym zespołem trakcyjnym EN57-098.

Budynek dworca „Miasto” zaprojektowano w 1966 roku. Autorem projektu był czołowy architekt Biura Projektów Budownictwa Kolejowego w Katowicach, Karol Fojcik. Projektant zaproponował przeszklony pawilon górujący nad peronami, usytuowanymi w niewielkim wykopie. Obiekt wyprzedzał swoje czasy – był nowoczesny w formie i wyrazie architektonicznym, a jego ażurowe wykończenie sprawiało, że nie pozostawiał podróźnych obojętnymi.

Budynek dworca, oddany do użytku w 1969 roku, zajmował powierzchnię około 1200 m². Mieściły się w nim kasy biletowe, kiosk prasowy, poczekalnia z tablicą odjazdów i przyjazdów oraz przechowalnia bagażu. Od strony peronów i stanowisk PKS znajdowało się także zejście do toalet. Tylna elewacja budynku była w niemal całości przeszklona, co umożliwiało obserwację ruchu pociągów na przystanku z każdego miejsca wewnątrz obiektu.

2 kwietnia 2000 roku do stacji Pyskowice Miasto dotarł ostatni pociąg osobowy. Dzień później, decyzją PKP, ruch pasażerski na stacji został całkowicie wstrzymany.

Niemal dwie dekady później Metropolia GZM przystąpiła do realizacji projektu Kolei Metropolitalnej, który w dużej mierze czerpie z doświadczeń i założeń Kolei Ruchu Regionalnego. Jedną ze stacji początkowych nowej sieci aglomeracyjnych połączeń kolejowych ma stać się odbudowana stacja Pyskowice Miasto.





Gablota 5

Stacja kolejowa Pyskowice Miasto - od powstania do likwidacji

Gablota dokumentuje historię stacji kolejowej **Pyskowice Miasto** - ważnego elementu miejskiej infrastruktury transportowej w XX wieku. Zgromadzone fotografie i artefakty ukazują zarówno okres jej intensywnego funkcjonowania, jak i stopniowy proces wygaszania działalności.

Najstarsze zdjęcie (obiekt 1) przedstawia stację okresie rozpoczynającym dynamiczny rozwój Pyskowic. Kolejne fotografie (obiekt 2) pokazują okolice dworca i ulicy Dworcowej w czasach PRL.

Część materiału (obiekt 3) prezentuje **pociągi specjalne prowadzone parowozem TY45-158**, kursujące do Pyskowic Miasta, a następne serie zdjęć (obiekty 4-7) dokumentują schyłkowy okres funkcjonowania stacji - widoczne są jednostki elektryczne EN57, nieczynne tory oraz rozbiórka infrastruktury kolejowej w roku 2000.

Uzupełnieniem ekspozycji jest **oryginalny szklany szyld z dworca Pyskowice Miasto** (obiekt 8) - materialne świadectwo historii miejsca, które przez dziesięciolecia stanowiło ważny punkt na mapie komunikacyjnej miasta.

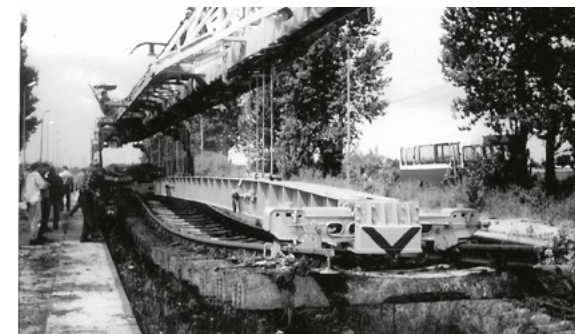
Zestawione razem obiekty tworzą chronologiczną opowieść o powstaniu, rozwoju i likwidacji stacji kolejowej, ukazując przemiany urbanistyczne i komunikacyjne Pyskowic w drugiej połowie XX wieku.



Fotografia. Nowe Pyskowice, stacja kolejowa Pyskowice Miasto, 1964 r. Autor nieznany - upscaling P. Borowiak



Fotografia. Stacja Kolejowa Pyskowice Miasto, nieczynna nastawnia PKM oczekująca likwidacji. Z archiwum prywatnego i dzięki uprzejmości A. Kaliszewskiego



Fotografia. Stacja Kolejowa Pyskowice Miasto, rozbiórka torowiska, 2000 r. Z archiwum prywatnego i dzięki uprzejmości M. Kołodzieja





Gablota 6

Projekty, plany i wizje kolei w Pyskowicach i regionie

Prezentowana gablota ukazuje dokumenty, projekty i materiały związane z funkcjonowaniem oraz planami rozwoju infrastruktury kolejowej w Pyskowicach i na Górnym Śląsku. Zgromadzone obiekty przedstawiają zarówno techniczne aspekty pracy stacji kolejowej, jak i wizjonerskie koncepcje modernizacji transportu szynowego w regionie.

W części technicznej zaprezentowano **oryginalne, kolorowe plany schematyczne** ze stacji Pyskowice Miasto (obiekty 1–2), w tym schemat pulpitu nastawczego oraz plan nastawni PKM. Materiały te dokumentują sposób sterowania ruchem kolejowym i organizację infrastruktury torowej.

Uzupełnieniem jest **makieta projektowa** (obiekt 3), ilustrująca planowane zmiany w obrębie dworca kolejowego w Pyskowicach. Obiekt ten ukazuje sposób prezentacji koncepcji urbanistycznych i technicznych w formie przestrzennej.

Część ekspozycji poświęcona jest również niezrealizowanym i koncepcyjnym projektom transportowym. Znajduje się tu **fotografia ilustrująca wizję „Metra dla Śląska” z 1974 roku** (obiekt 4) oraz archiwalne **wycinki prasowe dotyczące Kolei Ruchu Regionalnego (KRR)** (obiekty 5–6), dokumentujące idee modernizacji komunikacji w regionie.

Ekspozycję zamyka **fotografia przedstawiająca projekt pierwszej linii KRR w Górnos Śląskim Okręgu Przemysłowym z 1990 roku** (obiekt 7), opracowany przez Biuro Projektów Kolejowych w Katowicach.

Zgromadzone materiały ukazują różnorodne podejścia do planowania i wizualizacji rozwoju kolei – od dokumentacji technicznej po koncepcje przyszłościowych rozwiązań komunikacyjnych dla Pyskowic i całego regionu.



Skan ilustracji przedstawiającej pierwszą linię KRR w Górnos Śląskim Okręgu Przemysłowym, 1990 r. Biuro Projektów Kolejowych Katowice – ze zbiorów S. Borowiaka



Skany archiwalnych materiałów prasowych dot. KRR Ze zbiorów S. Borowiaka, kompletny opis dostępny u autora wystawy bądź na stacjapyskowice.info/miasto



Skan ilustracji przedstawiającej METRO DLA ŚLĄSKA, 1974 r. Świat Młodych – z zbiorów S. Borowiaka





Gablota 7

Tabliczki i oznakowania kolejowe

Gablota zawiera oryginalne elementy oznakowania i identyfikacji technicznej wykorzystywane w infrastrukturze oraz taborze Polskich Kolei Państwowych. Zgromadzone obiekty ukazują różnorodność form i materiałów stosowanych do znakowania urządzeń, budynków i pojazdów kolejowych.

Wśród eksponatów znajdują się **żeliwne tabliczki z parowozów** (obiekty 1, 3 i 4), stanowiące charakterystyczny element wyposażenia lokomotyw. Takie tabliczki umieszczano - w celach identyfikacyjnych - na parowozach i tendrach (czyli specjalnych wagonach doczepiany do lokomotywy parowej, służących do przewozu paliwa (zwykle węgla) i wody, które są niezbędne do produkcji pary zasilającej maszynę) – określały numer, typ lub przynależność pojazdu do danej jednostki kolejowej.

Uzupełnieniem zestawu jest **metalowa tablica informacyjna** (obiekt 2) oznaczająca **Odcinek Łączności Przewodowej PKP w Pyskowicach**. Tablica tego typu służyła do identyfikacji lokalnych jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za utrzymanie sieci komunikacyjnej i technicznej kolei.

Zgromadzone przedmioty ilustrują materialny wymiar funkcjonowania kolei – od tablic montowanych na parowozach po oznaczenia obiektów zaplecza technicznego. Razem tworzą obraz precyzyjnego systemu identyfikacji, który przez dziesięciolecia towarzyszył polskim kolejom.



PKP Odcinek Łączności Przewodowej Pyskowice
Tablica miejscowa



Tabliczka PKP z parowozu



Tabliczka PKP z parowozu





Gablota 8

Tablice kolejowe z Pyskowic

W gablocie zaprezentowano **oryginalne metalowe tablice kolejowe** pochodzące z dawnych obiektów technicznych Polskich Kolei Państwowych oraz Kolei Piaskowych w Pyskowicach. Stanowią one materialny ślad po infrastrukturze związanej z funkcjonowaniem lokalnych służb kolejowych.

Obie tablice (obiekty 1-2) utrzymane są w charakterystycznej biało-czerwonej kolorystyce. Umieszczone na nich napisy identyfikują jednostki organizacyjne – **Sekcję Automatyki I klasy** mieszczącą się przy ulicy Piaskowej 1 w Pyskowicach oraz **Nadzór Liniowy Gliwice-Łabędy**.

Ekspozyty te dokumentują codzienny wymiar działalności kolejowej – sieć lokalnych placówek technicznych, których zadaniem była obsługa i utrzymanie urządzeń sterowania ruchem. Dziś tablice te stanowią element dziedzictwa materialnego kolei w regionie, przypominając o zapleczu technicznym, które umożliwiło sprawne funkcjonowanie całej sieci.



PKP Sekcja Automatyki I kl.
44-120 Pyskowice, ul. Piaskowa 1
Tablica miejscowa



PKP Sekcja Automatyki I kl.
44-120 Pyskowice ul. Piaskowa 1
Nadzór Liniowy Gliwice-Łabędy
Tablica miejscowa



KASY BILE
CZYNNE CAK

Oryginalny szyld
Miasta Pyskowie

Niezwykłym eksponatem na wystawie jest FOKA czyli wspomnienie po stacji Pyskowice Miasto w latach 1965 – 2023.

Na postumencie zaprezentowano miniaturową rzeźbę – prototyp „Foki” autorstwa Julii Słomskiej. Dzieło to stanowi współczesną reinterpretację rzeźby „Foka” autorstwa Stanisława Hochuła, która niegdyś zdołała centralnie ulokowane atrium dworca kolejowego Pyskowice Miasto. Oryginał, wykonany w latach 60. XX wieku, był przykładem sztuki użytkowej charakterystycznej dla przestrzeni publicznych okresu powojennego i przez wiele lat stanowił rozpoznawalny element otoczenia stacji. Nieoczywisty w formie posąg kobiety był pieszczotliwie przezwany przez mieszkańców miasta. Najpopularniejszym określeniem stała się właśnie „Foka”, choć wielu Pyskowiczów używało także określeń „Kaczka” lub „Bałwanek”. Rzeźba wraz z zamknięciem dworca zniknęła w niewyjaśnionych okolicznościach. Nie zachowała się też ani na fotografiach ani na rysunkach.



Prototyp autorstwa Julii Słomskiej nawiązuje do tamtej realizacji, odtwarzając jej formę w pomniejszonej skali i zachowując charakterystyczne cechy stylistyczne. Praca ta jest zarówno gestem upamiętnienia zaginionego elementu dawnej infrastruktury, jak i próbą dialogu z historią miejsca. Miniaturowa „Foka” łączy w sobie wrażliwość artystyczną z lokalnym dziedzictwem, przypominając o roli sztuki w przestrzeni codziennego życia i w krajobrazie miejskim Pyskowic.

Reprodukcję w dużej skali, która stoi obecnie przed dawnym dworcem wykonał Jarosław Słomski.

Miniaturowa rzeźba – prototyp „Foki” autorstwa Julii Słomskiej
<https://www.stacjapyskowice.info/rzezba>



FOKA

WSPOMNIENIE PO PYSKOWICACH MIEŚCIE • 1965 — 2023

W centralnie ulokowanym atrium dworcowym Pyskowic Miasta znajdowała się fontanna z rzeźbą wykonaną przez Stanisława Hochuła, kierownika pracowni rzeźbiarskiej Katowickiej Akademii Sztuk Pięknych.

Nieoczywisty w formie posąg kobiety był pieśczośliwie przezywany przez mieszkańców miasta. Najpopularniejszym określeniem stała się "Foka", choć wielu pyskowiczian używało także określeń "Kaczka" lub "Bałwanek".

Rzeźba wraz z zamknięciem dworca zniknęła w niewyjaśnionych okolicznościach. Nie zachowała się na fotografiach, czy rysunkach. Szczęśliwie jednak, w 2022 roku, z dziecięcych wspomnień rodzeństwa Julii i Jarosława Słomskich powstał projekt rekonstrukcji "Foki" i ponownego jej ustawienia w pobliżu dworca Pyskowice Miasto. Rok później, Pyskowice odwiedził autor oryginału wraz z autorem i pomysłodawcą rekonstrukcji - Jarosławem Słomskim.



Gablota 9

Kolej w detalach – przedmioty codzienne i symboliczne

W gablocie zaprezentowano przedmioty o różnym charakterze, które łączy ich związek z kulturą materialną kolei oraz życiem codziennym jej pracowników. Oba obiekty stanowią przykład zachowanych elementów o funkcji użytkowej lub dekoracyjnej, dziś pełniących rolę świadectw epoki.

Pierwszy z nich (obiekt 1) to **element dekoracyjny umieszczony na drewnianej desce**, wykonany z metalu i drewna. Jego pierwotne przeznaczenie nie jest jednoznaczne – mógł pełnić funkcję urządzenia pomiarowego lub elementu symbolicznego związanego z rzemiosłem.

Drugi eksponat (obiekt 2) to **zastona** używana w wagonach pasażerskich w latach 2000–2010, o wymiarach 148 × 129 cm, złożona. Przedmiot służył jako serweta, jednak jego pierwotnym zastosowaniem było przyciemnianie okien w wagonach pasażerskich.

Zestawione razem obiekty pokazują mniej formalny, codzienny wymiar funkcjonowania kolei – od przedmiotów o niejasnym zastosowaniu technicznym po akcenty dekoracyjne obecne w miejscach pracy kolejarzy.



Obiekt o niejasnym przeznaczeniu.
Prawdopodobnie urządzenie miernicze lub waga.



Zastona używana w wagonach pasażerskich w latach 2000–2010, o wymiarach 148 × 129 cm, złożona. Przedmiot służył jako serweta, jednak jego pierwotnym zastosowaniem było przyciemnianie okien w wagonach pasażerskich.





Naszą podróż przez historię kończymy spojrzeniem na inne, wyeksponowana na ścianie i podłódze elementy.

Na ścianach prezentowane są elementy związane z historią i planowaniem przestrzennym Pyskowic oraz funkcjonowaniem kolei.

Uwagę zwracają zwłaszcza **dwa zegary kolejowe**, które przywołują charakterystyczny dla stacji rytm codziennego życia.

Na ścianach znajdują się także dwie plansze - jedna pomiędzy zegarami, druga jest umiejscowiona na kolejnej ścianie. Pierwsza to czarno-biała fotografia lotnicza przedstawiająca **Pyskowice Miasto w 1973 roku**, udostępniona na licencji Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego dla P. Borowiaka. Druga plansza prezentuje **wstępny plan zagospodarowania przestrzennego Pyskowic z 1957 roku**, w zakresie komunikacji, pochodzący ze zbiorów P. Borowiaka.

Razem eksponaty te łączą aspekty historyczne i przestrzenne, ukazując rozwój infrastruktury miejskiej i kolejowej w Pyskowicach oraz codzienne funkcjonowanie stacji w kontekście planowania miasta.

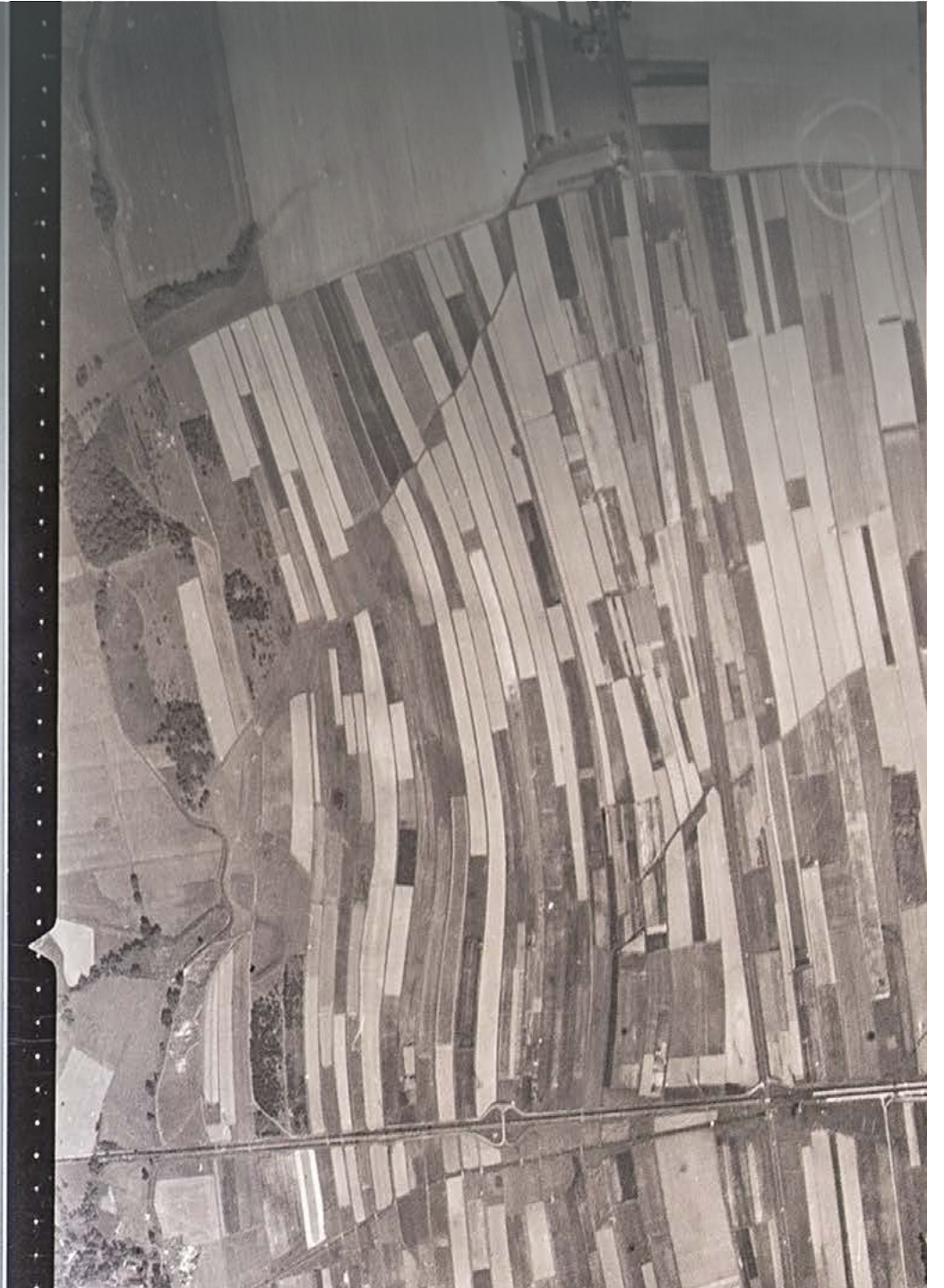


Zegar kolejowy



Kolorowa plansza wstępnego planu zagospodarowania przestrzennego Pyskowic, Komunikacja (1957).
Ze zbiorów Stanisława Borowiaka

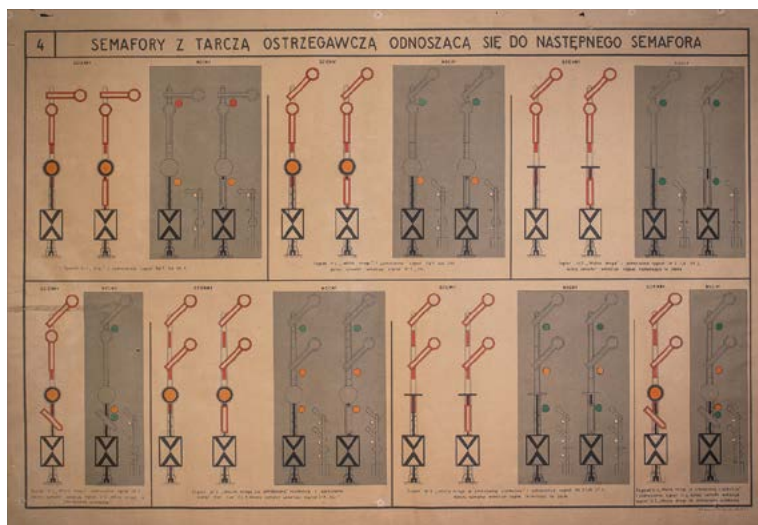




Na podłodze rozmieszczono zestaw plansz, elementów edukacyjnych oraz eksponatów związanych z tematyką kolejową. Dwie kolorowe mapy przedstawiają **Górnośląski Węzeł Kolejowy** w skali 1:25 000, ukazując rozbudowaną sieć połączeń kolejowych regionu. Towarzyszy im **sztyl peronowy z dworca kolejowego w Pyskowicach**, stanowiący oryginalny element wyposażenia stacyjnego.

Dwie kolejne plansze mają charakter edukacyjny – prezentują **system semaforów kolejowych**, w tym semafony z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semafora oraz ogólny zestaw znaków świetlnych wykorzystywanych w ruchu kolejowym.

Całość uzupełnia **mundur kolejarski** umieszczony na manekinie piankowym, składający się z marynarki i czapki. Strój ten przybliży zwiedzającym wygląd i charakter ubioru pracowników kolei, stanowiąc dopełnienie prezentowanej tematyki infrastrukturalnej i historycznej.



Kolorowa plansza edukacyjna - Semafony z tarczą ostrzegawczą odnoszące się do następnego semafora



Mundur kolejarski na manekinie piankowym (marynarka, czapka)





PYSKOWICE MIASTO

KOLEJOWA NOWOCZESNOŚĆ W SERCU URBEDLA - 1844 - 2001

Na terenie Pyskowic, założonego przez króla polskiego, króla pruskiego, króla austriackiego i króla saskiego, w 1844 roku, w miejscu, gdzie dotychczas znajdował się folwark, powstała stacja kolejowa. W 1844 roku, w miejscu, gdzie dotychczas znajdował się folwark, powstała stacja kolejowa. W 1844 roku, w miejscu, gdzie dotychczas znajdował się folwark, powstała stacja kolejowa.



STACJA PYSKOWICE

PYSKOWICE MIASTO

KOLEJOWA NOWOCZESNOŚĆ W SERCU URBEDLA - 1844 - 2001

W budynku dworca, który oddano do użytku w 1869, na 1200 metrów kwadratowych, mieściły się kasy biletowe, poczekalnia i tablica rozkładowa. W 1900 roku, w miejscu, gdzie dotychczas znajdował się folwark, powstała stacja kolejowa. W 1900 roku, w miejscu, gdzie dotychczas znajdował się folwark, powstała stacja kolejowa.



STACJA PYSKOWICE

FOKA

WSPOMNIENIE PO PYSKOWICACH MIEŚCIE - 1965 - 2023

W centralnie ulokowanym atium dworcowym Pyskowice Miasta znajdowała się fontanna z 1965a wykonaną przez Stanisława Hochhuta, kierownika pracowni rzeźbiarskiej Katowickiej Akademii Sztuk Pięknych.



STACJA PYSKOWICE

STACJA KOLEJOWA

Przygotowanie materiałów pyskowickich projektu 10



STACJA KOLEJOWA

