

## Poraj w relacjach Konrada Maszczyka<sup>1</sup>

### Geneza nazw miejscowości i jej rozwój do końca XIX wieku

Źródła Warty znajdują się w prastarej miejscowości Kromolów. W wiekach średnich (X-XII) miejsce to zwano Kram Orłów (tj. wśród orłów lub wokół orłów). Nazwa zaś samej rzeki wzięła się z jej corocznych „kaprysów” związanych z meandrami, zakolami i starorzeczami. To istna „wiercząca się” rzeka, po prostu Wiertka. Jan Długosz wywodził tę nazwę od pełniącej Straż, czyli Wartę. Oskar Kolberg uznał, że etymologia związana z jej pokrętnym biegiem jest bardziej trafna. Chociażby dlatego, że jest na tym terenie rzeka Wiercica (źródło w Żłotym Potoku) o podobnym biegu. Profesor Jan Miodek twierdzi, że do XII wieku nie umieszczano litery „a” po „W” – stąd Zawiercie, a nie „Zawarcie”.

Porajski bieg Warty potwierdza jej kapryśną naturę. Każde zakole czy starorzecze ma tu swoją nazwę: Kochowe, Kukłowizna, Maśkowe, Jasiowe (za ul. Jastrzębską), Nasze Chłopskie (ul. Górnicza), Babskie (bród do Jastrzębia), Baryły Dołek (Leśna), Maruszka (Wesoła), Wielga (czyli pewnie dzisiejsza wielka). Do Warty wpływał strumień, którego źródła można się doszukiwać przy kościele parafialnym w Choroni.

Granicą Księstwa Siewierskiego były (i są nadal) dęby sadzone kępami od cmentarza w Kamienicy Polskiej aż po ulicę Ogrodową w Poraju.

Pierwsze ślady osadnictwa (zamieszkania) na terenie miejscowości Poraj pochodzą z 1790 roku, kiedy to niejaki Domin Chwastek ożeniony z Anną Chwastek w Przybynowie zamieszkał w Poraji 40. Jednym z pierwszych mieszkańców był Tomasz Warta, zamieszkały pod nr 1 w 1810 roku. Przypuszczam, że Tomasz nie miał nazwiska, ale, że osiedlił się nad Wartą przeto zanotowano w księgach parafialnych „Tomasz Warta”.

Wiadomo, że pod numerem 8 zameldował się krótko po tym Marcin Koral pochodzący z Przybynowa, a pod „6” Szymon Majchrzak. W roku 1811 zanotowano w Poraju Błażeja Golisa, a pod numerem 2 – Bartłomieja Bednarczyka żonatego z Katarzyną Ślęzak. Z tego czasu wiadomo jeszcze, że Jędrzej Chwastek żeni się z Salomeą Zamożnowicz (rok 1830), a Anna Emilia Chwastek wychodzi za mąż za Jana Korombła i na stałe zamieszkują w Poraju (obecnie Piłsudskiego).

Las Chojny i mokradła (Smugi) nad Wartą należały do klucza dóbr żareckich. Hrabia Adam Męciński herbu Poraj, z Męcińskich wywodzących się

---

<sup>1</sup> Spisała Katarzyna Kaźmierczak.

z Kurozwek, wybudował nad strumykiem dworek „Marysinek”. Przy strumyku zlokalizowano stawy rybne i kilka chałup, dla kmieci. Ponieważ Męciński miał również dwór w Żarkach, dla odróżnienia „Marysinek” nazywano dworem Poraja. Mówiono, że jeździ się „do pana Poraja”. Około 1823 roku, na skutek decyzji carskiej administracji, hrabia Męciński utracił swoje żareckie posiadłości i z tego powodu osiedlił się w Poraju. Z nadania biskupów krakowskich otrzymał wielohektarowy teren. Zmienił też wówczas nazwisko na „Poraj”. W tym okresie osiedliły się tu pierwsze chłopskie rodziny: Wieczorków, Cichoniów, Doboszów, Kostarczyków, nieco później rodziny Rosikoniów i Mościńskich. Po uwłaszczeniu, w drugiej połowie XIX wieku rodziny te stały się właścicielami użytkowanych gruntów. Warunek był jednak taki, że otrzymanej ziemi nie wolno było odsprzedawać i dzielić, na przykład na kilkoro dzieci, spadkobierca musiał przejąć ziemię w całości. Rodzina Wieczorków miała dwa siedliska: przy obecnej ulicy 3 Maja (obok stacji benzynowej) i Armii Krajowej, Cichoniowie przy Mickiewicza i Górniczej. Kolejno osiedlały się tu rodziny: Majorów, Ordonów (Armii Krajowej – Okrężna), Kuśmierzów (Kolejowa). W czasie budowy kolei żelaznej sprowadził się tu także pan Grudziński pełniący na kolei odpowiedzialne stanowisko. Zamieszkał – a jakże – na ulicy Kolejowej. Inny kolejarz, Strzelczyk zamieszkał na ulicy Piłsudskiego. W kolejnej „fali” osadników z Przybynowa przybyli czterej bracia Maszczykowie, którzy ożenili się w Poraju i tu zamieszkali. Podobnie bracia Kotowie z Poczesnej.

Jeszcze w XIX wieku na ulicy Wesolej 43 powstała manufaktura ceramiczna Hepnera. Powstała także fabryka naczyń emaliowanych „Sfinks” prowadzona przez Żydów. Na linii Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej wybudowano stację Poraj. Dwaj bracia: Longin i Stefan Ciużyńscy zbudowali Fabrykę Wózków Dziecięcych i Rowerów. Pobudowali też domy mieszkalne i osiedlili się w Poraju. Do powstających w tym okresie kopalni rud żelaza, pan Piekarczyk zbudował cegielnię, a następnie dom mieszkalny przy ulicy Piłsudskiego.

Na podstawie dokumentów, z którymi dane mi się było zapoznać wnioskuję, że do 1790 roku tereny, które tu omawiamy nie nosiły nazwy Poraj. Były częścią Księstwa Siewierskiego i nosiły nazwę Choiny – od porastających obficie okolicę drzew iglastych. Na mapie wydanej w Paryżu w 1772 roku przez J. A. B. Razzi Zanonniego w skali 1:692.000, widnieje Choronia, Baranów i (mylnie) Jastrzębie po wschodniej stronie Warty. Zaś na mapie Karola de Perthies z lat 1788-1792 jest już „Poraj”, a wieś Choroń zostaje przesunięta na południe (choć kościół St. Joh. Kirche pozostaje na miejscu). Znika też miejscowość Baranów. Nie wiemy jednak, czy hr. Adam Męciński vel pan Poraj już zamieszkiwał omawiany teren, czy też nazwę wpisano później.

Jest też inna koncepcja. Na przełomie XVIII/XIX wieku mieszkał w Przybynowie wnuk rajcy siewierskiego, Wojciech Rajczyk. Miał siedem córek i ani jednego syna, nazwisko więc wygasło, a ziemie do nich należące nazwano PORAJczykowizna. Szkopuł w tym, że Rajczyk zmarł w czasie, kiedy nazwa już się przyjęła. A może hrabia Męciński – właściciel „Marysinka” już w końcu XVIII wieku nazwał ten teren Porajem. Mam nadzieję, że ktoś kiedyś ten dylemat rozwikła.

Pomiędzy Choroniem i Porajem biegła droga (obecnie ulica Chorońska), która łączyła się z drogą Choroń – Koziegłowy (obecnie ulica Koziegłowska w Choroni). Od Choronia budowano drugą drogę w kierunku Poraja (obecnie Wolności), doprowadzono ją do posesji Józefa Kity (obecnie), dalszych prac nie prowadzono z uwagi na liczne bagna i trzęsawiska („smugi”), choć w ten sposób prowadziłyby wprost do dworu „Marysinek”. Natomiast w Poraju zbudowano drogę do Kasprzyka, a na końcu postawiono krzyż.

W latach międzywojennych połączono te dwa odcinki tworząc ciąg dzisiejszej ulicy Mickiewicza i doprowadzając jej koniec do kościoła parafialnego w Choroni. Źródło wspomnianych wcześniej „smug”, czyli bagien znajduje się poniżej kościoła w Choroni; w okolicach ulicy Partyzantów strumyk zanika by wypłynąć ponownie w Poraju tworząc bagna. Z tych bagien wypływają dwa ciekły wodne: jeden płynie w kierunku szkoły w Poraju i Warty, drugi – przez ulice Mokrą, Łąkową i Dębową do torów kolejowych. Dawniej takie zjawisko nazywano Zanik. Przed wybudowaniem kopalni rudy żelaza Dębowiec ciekły te, po obfitych opadach, zazwyczaj na wiosnę zamieniały się w rwące potoki i tworzyły rozlewiska sprawiając sporo kłopotów mieszkańcom. Ale była w nich czysta woda, a w niej raki i ryby.

### **I wojna światowa i okres międzywojenny**

W sierpniu 1914 roku Niemcy zajęli zachodnią część Poraja. Na torach kolejowych ustanowiono granicę między Niemcami i Rosją. Wschodnią część Poraja mieszkańcy nazwali „Abisynią”. Przez tę granicę odbywał się nielegalny handel, czyli szmugiel.

Sebastian Dobosz mieszkał w trzecim domu od przejazdu. Pojechał za ową granicę wozem zaprzężonym w parę koni. Zakupił w Choroni pełny wóz zboża i ruszył w drogę powrotną. Na granicy (na przejeździe kolejowym) stali celnicy rosyjscy. Aby nie zostać zatrzymanym, pan Sebastian ruszył galopem przez przejazd, a celnicy niemieccy szeroko otwarli mu bramę. Zaś celnicy rosyjscy strzelali do zaprzęgu i postrzelili prawego konia. Ten koń zdołał jeszcze dogalopować do posesji S. Dobosza i tam padł. Różnica w cenie zboża po obu stronach granicy była tak duża, że mimo straty konia S. Dobosz wyszedł na swoje.

Po zakończeniu I wojny światowej nastąpił rozwój Poraja. Powstały nowe zakłady pracy, pobudowano sporo domów. Do największych powstałych w tym czasie można zaliczyć dom Mikołaja i Ignacego Rosikoń (ojciec i syn). Był to okazały drewniany dom z facjatkami położony na rogu dzisiejszej Armii Krajowej i Górniczej. W budynku mieszkały też inne rodziny, np. od północy Żyd Zołme, który miał sklep rzeźniczy. Obok znajdował się inny równie okazały dom Bereszki. Nieco dalej, już przy 3 Maja (w tym miejscu znajduje się obecnie Zajazd „U Renaty”) był drewniany piętrowy dom Kimli. Nieco mniejsze choć może starsze były domy Piotra Korombla i Bejma, gdzie także był sklep rzeźniczy. Na tej samej ulicy stały dom i restauracja pana Piotrowskiego, dom Aleksandra Wołyńca, urzędnika kasy chorych oraz dom Kulawika, gdzie swój sklep spożywczy miał Niemiec Knecht. Nieopodal, na dzisiejszej Armii Krajowej znajdował się dom Mosińskiego, buchaltera w Fabryce Naczyń Emaliowanych. Dalej, w kierunku Myszkowa, wybudowana przez mieszkańców Krakowa stała (i stoi nadal) willa „Poranek”, odkupiona przez Mieczysława Kuklę. Murowane były domy Bronisława Fazana, Jana Fazana – nauczyciela (w tym domu był sklep spożywczy) i Kasprzyka, a także dwupiętrowy dom pani Brymorowej, akuszerki oraz dom policjanta Gurbały – wszystkie na ulicy Piłsudskiego. Na dzisiejszej ulicy Okulickiego stał piętrowy dom Klepackiego, a przy przejeździe kolejowym dom i masarnia Bronisława Gacka. Natomiast na ulicy Wesołej, w budynku dzisiejszej poczty, mieszkał Niemiec Wagner. Drugim domem na tej ulicy był dom profesora Gadomskiego. Ówczesna Cicha (obecnie Górnicza) zamieszkała był nielicznie. Prawie w lesie znajdowała się willa Wolnego, urzędnika kolei (spędził pięć lat w Auschwitz). Był tu też dom felczera Grzybowskiego. Mieszkał tu także, jako lokator Knabe, nauczyciel. Na dzisiejszej Jasnej funkcjonował sierociniec, w tym miejscu obecnie znajduje się Dom Pomocy Społecznej prowadzony przez Caritas.

Przez Poraj biegł wówczas jedna główna droga z nawierzchnią utwardzoną kamieniem wapiennym (obecna droga wojewódzka). Reszta ulic była piaszczysta.

Wśród gospodarstw rolnych wymienić należy własności Ignacego Rosikonka, Pawła Mosińskiego, Majora (okolice ronda, Okrężnej) i Kostarczyka. Za przejazdem kolejowym znajdowały się gospodarstwa Waclawa Korombla, Tomasza Chwastka i Cichonia. Tak więc rolników nie było zbyt wielu, a większość mieszkańców Poraja pracowała w fabrykach, kopalniach i na kolei – także w Częstochowie, Myszkowie i Zawierciu.

Osada Poraj należała z początku do parafii Przybyńów. W 1915 roku została przyporządkowana zarówno parafii, jak i gminie Choroń. Dopiero w 1927 roku

siedzibą gminy stał się Poraj. Urząd Gminy znajdował się wówczas w prywatnym domu na ulicy 3 Maja. Porajski kościół zbudowano w latach 1936-1938. W kolejnych dwóch latach, kiedy odprawiano już nabożeństwa w tym kościele, wierni należeli jeszcze do parafii Choroń. Ksiądz Augustyn Kańtoch był proboszczem w obu kościołach. Niezwykle lubiany, bardzo zasłużony był to człowiek. A organistą był kuzyn proboszcza, Tadeusz Kańtoch. Obaj bardzo się przyczynili do „umuzycznienia” parafian. Założyli chór, nauczyli parafian czytania nut, solfeżu i belcanta. Na każdej sumie w kościele odbywał się prawdziwy koncert. Msze święte odprawiane były po łacinie.

Na ulicy Wesołej znajdowała się ochronka (czyli przedszkole). W godzinach popołudniowych schodziła się tam młodzież, która uczyła się robótek ręcznych, a przy tym dużo i chętnie śpiewała. W budynku należącym do Ochotniczej Straży Pożarnej (dziś Kino „Bajka”) wystawiane były sztuki teatralne (np. „Łobzowanie” Władysława Anczyca), corocznie grano Jasełka. Reżyserem tych widowisk był mieszkający w Poraju Aleksander Wołyniec, a kierownikiem zespołu muzycznego był nauczyciel Jan Fazan.

Kilka lat przed wybuchem II wojny światowej w okolicach Ostrowa i na polach Przybyłowskich odkryto rudę żelaza. Rozpoczęły się prace badawcze niezbędne przed eksploatacją tych rud. Wydobycie rud żelaza rozpoczęli Niemcy, już w czasie okupacji. Na ulicy Zielonej zbudowano rampę kolejową, od której pociągnięto tor do kopalni w Ostrowie. Wydobywano głównie rudę gniazdową, która nie wymagała sprężania, przewożono ją następnie na rampę w Poraju, a stąd wagonami do huty. Po wyczerpaniu zasobów rudy gniazdowej przystąpiono do eksploatacji rudy pokładowej, którą przed wysłaniem do huty należało sprzążyć. Rudy było tak dużo, że porajskie prażaki przestały się wyrabiać i trzeba było zbudować nowe – na Sabinowie.

Tuż po wojnie zbudowano nową kopalnię i nazwano ją „Żarki 4”. Po likwidacji kopalń na dawnej rampie powstało złomowisko.

### **Odślonięcie pomnika**

11 listopada 1931 roku, w 11 rocznicę „odparcia najazdu bolszewickiego na ziemię Rzeczypospolitej”, odsłonięto w Poraju Pomnik dla poległych w roku 1920, w walce z bolszewikami/Rosją Sowiecką. W Komitecie Gminnym Budowy Pomnika byli:

1. Ignacy Szmigielski – zawiadowca stacji Poraj,
2. Władysław Knapik – starszy robotnik kolejowy,
3. Marian Janic – urzędnik kolejowy,

4. Aleksander Wołyniec – urzędnik powiatowej Kasy Chorych,
5. Zygmunt Giersz – felczer,
6. Maria Kosmala,
7. Jan Wyląg,
8. Jan Fazan,
9. Bolesław Marszałek – nauczyciel szkoły powszechnej,
10. Marcin Rosikoń – wójt gminy Poraj,
11. Jan Wosiński – sekretarz gminy,
12. Bronisław Wawrzycki – radny gminny,
13. Antoni Bejm – radny gminny,
14. Zenobia Wołyniec – nauczycielka przedszkola,
15. Stefan Zieliński – urzędnik kopalni w Osinach,
16. Antonina Fedorowicz.

Odślonięcie pomnika odbyło się 11 listopada 1931 roku o godzinie 10-tej. Dokonał tego Starosta Stanisław Konopacki w obecności delegacji Straży Ogniwych, Strzelca, Przysposobienia Wojskowego, Działwy szkolnej oraz rodzin poległych i „tysięcy publiczności”.

Modlono się za dusze poległych:

1. Wojciecha Torbusa, s. Antoniego i Wiktorii ur.1898 ze wsi Choroń,
  2. Stanisława Kowalczyka – s. Pawła i Franciszki ur. 1899 ze wsi Choroń,
  3. Franciszka Rosikononia – s. Jana i Franciszki ur.1897 ze wsi Choroń,
  4. Józefa Klamek – s. Franciszka i Rozalii ur.1899 ze wsi Choroń,
  5. Józefa Bubel – s. Jana i Marii ur. 1899 ze wsi Poraj,
  6. Piotra Chwastka – s. Jana i Apolonii, ur. 1899 ze wsi Poraj,
  7. Jana Brymory – s. Franciszka i Petroneli ur.1899 ze wsi Poraj,
  8. Szymona Rakowskiego – s. Ludwika i Marii ur. 1897 ze wsi Poraj,
  9. Karola Rosikononia – s. Walentego i Franciszki ur. 1900 ze wsi Gęzyn,
  10. Antoniego Churasa – s. Walentego i Franciszki ur. 1896 ze wsi Gęzyn,
  11. Walentego Ziory – s. Józefa i Julianny ur. 1901 ze wsi Jastrząb,
  12. Jana Pałasińskiego – s. Józefa i Zofii ur.1898 ze wsi Jastrząb,
  13. Antoniego Pikuły – s. Jana i Marii ur. 1898 ze wsi Kuźnica.
- Mszę świętą odprawił proboszcz parafii Choroń, ksiądz Augustyn Kańtoch.



W Akcie napisano:

„Pomnik ten niech będzie po wsze czasy ozdobą dla Poraja a chwałą dla poległych synów naszej ukochanej Ojczyzny”

## **II wojna światowa**

Po przegranej przez polskie wojsko bitwie pod Mokłą resztki oddziałów wycofały się w okolice Olsztyna i Złotego Potoku. 74 pułk piechoty z Lublińca otrzymał rozkaz połączenia się z oddziałami w Złotym Potoku. Niemcy zdobyli jednak Olsztyn, po czym oddział Wehrmachtu udał się w okolice Choronia i tu, w okolicy kościoła wyczekiwał polskich żołnierzy. W trakcie marszu 74 pułk piechoty wysadził most na Warcie robiąc tym wielką krzywdę ludności Jastrzębia, która do Poraja musiała się odtąd udawać okrężną drogą (przez ulicę Nadrzeczną). W Poraju rozpoczęła się panika, mieszkańcy zaczęli uciekać na wschód. Moja rodzina uciekła do siostry mamy, Stanisławy Kapuściak, która mieszkała w Dębowcu. Kiedy tam dotarliśmy okazało się, że są na miejscu państwo Knecht, którzy mieli w Poraju na ulicy 3 Maja sklep spożywczy. Państwo Knecht byli Niemcami mieszkającymi w Poraju od dawna. Następnego dnia do Dębowca przyjechali konno żołnierze niemieccy i rozmawiali po niemiecku z Knechtem. Radzili, aby uciekać z Dębowca, spodziewali się, że będzie bitwa. Mniej więcej godzinę po tej wizycie przybyli żołnierze polscy i powiedzieli to samo – żeby uciekać. Załadowaliśmy furmanki, krowy do furmanek i wyjazd. Jechaliśmy na północ, przez pola i miedze – do Biskupic i dalej przez Chubki, las Szczypie, Krzyże, Siedlec Janowski do Złotego Potoka – w wąwóz naprzeciw pstrągarni. Niechcący dostaliśmy się w strefę walk. Ciekawe, że nam udało się dotrzeć do Złotego Potoka, a 74 pułk piechoty trafił prosto na oczekujących go, na chorońskim wzgórzu niemieckich żołnierzy. Po dwóch dniach walk, kiedy siedzieliśmy w wąwozie zapadła cisza. Słyszeć tylko było kwiczenie koni.

Nasz „tabor” zdecydował poddać się do niewoli. Knecht wraz z moim ojcem wyszli do Niemców tłumacząc im, że jesteśmy cywilami. Niemcy kazali całą karawanę wyjść na drogę. Dokonali rewizji i kazali jechać poboczem drogi do Żarek. Kiedy wjechaliśmy na górę w Zawadzie, ujrzeliśmy straszny widok. Wszędzie wokół paliły się domy i stodoły pełne zbiorów. To była głupota Wehrmachtu. Spalili zboże, a potem głodowali razem z nami. Kiedy dotarliśmy do Poraja (przez przejazd na ulicy Kosmicznej) całą karawaną furmanek zastaliśmy wszystko jak wcześniej. Nasze konie zaczęły się paść na łąkach, gdzie dziś jest „Orlik”. Życie zaczęło wracać na dawne koleiny. Tymczasem mieszkańcy Dębowca zastali tylko trupy polskich żołnierzy i zgliszcza. Wzgórze chorońskie to było nasze lokalne „Monte Cassino”. Dębowianie długo mieszkali

w chlewach, razem z krowami. Dopiero znacznie później zdecydowali się na budowę domów mieszkalnych.

Niemcy przyłączyli Poraj do III Rzeszy, a Dębowiec, Choroń, Przybynów do Generalnego Gubernatorstwa. Granica biegła na drodze do Choroń, tuż przed ulicą Leśną w tej miejscowości. Granicą kolejową była stara stacja Poraj, do niej dobudowano „zollhalle”. Mieli też zamiar zbudować tu wysoki budynek – śladem tego były wykonane od strony północnej żelbetonowe fundamenty. Celnicy kolejowi mieszkali w domu pani Brymorowej na ulicy Piłsudskiego. Ponieważ źle im się chodziło do pracy po piachu, kazali utwardzić tłuczniem ścieżkę do stacji uliczką między posesją Piekarczyka i domem Fazana. Z tej uliczki – ścieżki korzystał też komisarz gminny (wójt) – Kazimierz Krupa. Mieszkał on w domu Jana Fazana lub Kasprzyka. Urząd Gminy był na ulicy 3 Maja.

Pierwszą ofiarą cywilną okupacji w Poraju był prawdopodobnie zięć Kazimierza Kota (pracował na przejeździe kolejowym), Ruszewski. Wyszedł na ulicę zobaczyć, jak wyglądają najeźdźcy, ci krzyknęli „Hande hoch!”, a ponieważ nie zareagował (skąd miał wiedzieć, co to znaczy...), więc go zastrzelili. Poraj w tym czasie był mocno wyludniony, a tych kilka rodzin, co zostało, pochowało się w domach, więc nie było żadnych więcej incydentów. Okazało się, że ucieczka była niepotrzebna – w Poraju było najbezpieczniej.

Komisarz (wójt) Kazimierz Krupa energicznie wziął się do zagospodarowania Poraja na nowych, niemieckich zasadach. Od ulicy Piłsudskiego rozebrano wysoki płot, wybudowano barak na ulicy Zielonej, do tego baraku przesiedlono rodziny mieszkające w oficynie. Samą oficynę rozebrano. Rozebrano kaflarnię, która stała pośrodku placu. Część budynku obecnego Domu Kultury rozebrano, zmieniając wystrój dworku na styl bawarski. Dobudowano łazienki, a na sąsiednim placu powstały zabudowania gospodarcze. W sąsiednim budynku, gdzie przed wojną była szkoła, rozebrano ogrodzenie i wybudowano drogę do wyjścia głównego. Zainstalowano tu biura Kopalnictwa Rud Żelaza. Pracowało tu potem 16 Polaków. Obsługiwali oni wszystkie kopalnie, zakład naprawczy w Borku i piece prażalne. Szkołę przeniesiono do domu rejenta na ulicy Chopina. W zabudowaniach należących do Jeziorkowskiego (dom i kuźnia), po rozbiórce, powstał sad i ogród warzywny. Tu sprowadził się Niemiec, Gross wraz z rodziną, tj. z żoną, córką Iną (17 lat) oraz synem Hansem (10 lat) i synem Helmutem (6 lat). Była też z nimi kucharka Cisi, podobno Poznanianka, która mówiła biegle po niemiecku i po polsku. Grossowie przyjęli do pracy cztery młode dziewczyny z Poraja. Sam Gross założył elegancką restaurację z pokojami hotelowymi i nazwał ją „Deutchehaus”. Przed restauracją, od strony ulicy Piłsudskiego, powstały klomby, posadzono żywopłoty i lipy, które rosną tu do dziś.



W Sali Kinowej zrobiono remont, dobudowano ubikacje. Odbywały się tu projekcje filmów, także dla dzieci. Pamiętam, że byłem na dwóch filmach – tytuł jednego z nich to „Siedmiu za jednym zamachem”, drugiego tytułu nie pamiętam.

Gmina zatrudniała mieszkańców Poraja do prac przymusowych. Zabierano, zgromadzone na różnych placach materiały budowlane i robiono z nich drogi, poszerzano ulice. Sadzono też lipy, podobno sprowadzane z samych Niemiec.

Komisarz (wójt) K. Krupa nakazał rozebrać pomnik Józefa Piłsudskiego, który stał w miejscu, gdzie obecnie jest rondo. Powstał w tym miejscu fikuśny klomb, posadzono dąb i kwiaty, zasiano trawę. Z tym miejscem wiąże się taka oto historyjka. Pewna kobieta wyszła z piekarni i udając się w kierunku przejazdu, skróciła sobie drogę przez ten klomb. Krupa szedł z psem do pracy. Na widok kobiety zatrzymał się, spuścił psa ze smyczy i poszczuł nim kobietę. Następnie podszedł do niej, zdzielił ją pejczem i krzyknął: „Ty pieruno, jo byda kwiotki sadził, a ty bydziesz je deptać!” Kilku Polaków widziało to zajście, jednak nikt nie zareagował.

Niemcy zmienili nazwę „Poraj” na „Porai”. Nie pamiętam, aby ulice miały jakieś niemieckie nazwy. W kinie nad sceną był jakiś niemiecki napis z gipsu, zaraz po wyzwoleniu skuł go mój brat.

W czasie okupacji wszyscy Polacy musieli pracować. Wypłatę dostawali w markach, do tego kartki na żywność i odzież. Górnicy pracujący pod ziemią dodatkowo otrzymywali „Culami”, czyli kartki na mięso i wędliny. Ciekawostką jest fakt, że górnik z Poraja miał większy przydział mięsa na miesiąc niż Niemiec w Berlinie.

Krowy były zakolczykowane, czyli zewidencjonowane, co znaczyło, że trzeba było oddać obowiązkowo mleko do Knechta, na ulicę 3 Maja. Znaleźliśmy na to sposób – kozie mleko. Trzy kozy dawały tyle mleka, co jedna krowa, ale kozy Niemców nie interesowały. Było dlatego tych kóz w Poraju co niemiara. W Poraju powstał drugi sklep spożywczy należący do Niemca, Picka. Sporo było ubawu z tym nazwiskiem.

Gmina zatrudniała dwóch nauczycieli – Helenę Wosińską i Jana Wyląga. Uczono po polsku, z jakichś broszurek, nie wolno było mieć książek. Często wykonywaliśmy „prace społeczne” – zbieraliśmy grzyby, jagody, borówki i odstawialiśmy je do sklepów. Dzieci chodziły do szkoły na bosaka. Jak przychodziła zima mieliśmy tak zwaną „labę”. Od 16 roku życia wszyscy musieli pracować. W Poraju pracowano, w fabryce garnków, wózków i rowerów, w górnictwie i na kolei.

## Kolej żelazna w Poraju

Rozwój kolei na naszym terenie wiąże się ściśle z nazwiskiem Piotra Antoniego Steinkellera – przedsiębiorcy i bankiera, pioniera polskiego przemysłu. Wśród wielu jego aktywności biznesowych szczególne znaczenie miały inwestycje w kopalnie i huty w Dąbrowie Górniczej, które zapoczątkowały rozwój Zagłębia Dąbrowskiego. Z tej racji przyczynił się do otwarcia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, której też był jednym z pomysłodawców i pierwotnych akcjonariuszy. W budowie kolei partycypowały huty i fabryki, dlatego kolej biegła od huty do huty, czy fabryki, niekiedy zygzakiem, a nie w linii prostej. Mieszkańcy Żarek, gdzie posiadał majątek rolny i zakład produkcji maszyn rolniczych, mieli żal do Steinkellera, że linia nie biegnie przez ich miejscowość. Ale o tym decydowały huty w Myszkowie i Zawierciu.

W 1839 roku utworzono Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, a rok później rozpoczęto roboty na odcinku z Warszawy do Skierniewic; 1 grudnia 1846 – udostępniono publicznie odcinek do Częstochowy, a 1 kwietnia 1848 otwarto odcinek do granicy w Maczkach (dziś dzielnica Sosnowca).

W 1842 roku inwestycję przejął rząd Królestwa Polskiego. W 1848 roku została oddana do eksploatacji cała linia licząca 328 km z Warszawy do linii Krakowsko-Górnośląskiej, dzięki czemu Warszawa uzyskała połączenie z Krakowem i Wiedniem – jednym torem.

W lesie przynależnym do klucza dóbr żareckich wybudowano mijankę i zbudowano blok (budynek) dla pracownika obsługującego tę mijankę. Jako, że las należał do Żarek nazwano to miejsce Blok Żarki. Konkurs na pracownika obsługującego mijankę wygrał Niepiekło spod Wysoki Lelowskiej. Roboty budowlane na kolei prowadził „enterpryner” tj. przedsiębiorca odpowiedzialny za zaopatrzenie i zatrudnienie robotników. Na odcinku Częstochowa-Poraj był nim Grudziński, a na odcinku Poraj-Myszków inż. Leopold Świeżyński. Naczelnym dyrektorem budowy był inż. Stanisław Wysocki z Warszawy.

### *ANECDOTA*

W czasie budowy mierniczy wytyczał trasę. Na drodze stała stodoła. Mierniczy do gospodarza: „akurat przez tę stodołę będzie przejeżdżał pociąg”. A gospodarz: „panie, cy jo mom cas na każdy pociąg otwierać i zamykać wrota stodoły?”

W Poraju zbudowano stację i budynki mieszkalne dla kolejarzy, bo tutaj były kopalnie rudy żelaza i Fabryka Naczyń Emaliowanych „Sfinks”. Do tych zakładów wybudowano odnogi i bocznice. Pierwszym zawiadowcą stacji Poraj

był w latach 1850-1855 Antoni Maśki, a w roku 1856 Wojciech Grzybowski. Zatrudnieni nie byli pracownikami, lecz SŁUŻBĄ kolei. Ciekawostką jest fakt, że Grzybowski aby się ożenić musiał wystąpić o zezwolenie do władz kolei. Kolejnymi zawiadowcami byli: Juliusz Nowak (1856), Julian Szymanowski (1874) i Leopold Choinowski (1882) – ten ostatni miał pomocników w osobach Jana Szuberta i Bronisława Jakubowskiego jako, że zbudowano w Poraju drugi tor. W kolejnych latach stanowisko to sprawowali Jan Barcikowski (1888) i Piotr Wardajn (1889). W okresie międzywojennym zawiadowcą był Badeński, a kierownikiem torowiska Antoni Kubik.

### *CIEKAWOSTKA*

Na końcu pociągu jeździł zawsze brekowy, czyli hamulcowy, który w razie rozpięcia się wagonów miał wyhamować pociąg.

Tuż po zakończeniu II wojny światowej, pod koniec maja 1945 roku, na bocznicach torów kolejowych zatrzymywały się radzieckie transporty pociągów wypełnionych bronią – od pistoletów po ładunki wybuchowe. Od zapalników w głowicach bomb zwisały do podłogi bardzo ładne kolorowe sznury – od każdej bomby po cztery. Były tam także miny przeciwpiechotne – wyglądały jak litrowe garnki z cylindrem w środku. Pomiędzy ściankami tych „naczyni” znajdowało się ok. 350 śrutów i żółty trotyl. Któregoś dnia, ok. piątej rano od strony Częstochowy nadjechał pociąg towarowy i zatrzymał się w pobliżu pozostawionych radzieckich wagonów. Pół godziny później z pociągu wysiadł kolejarz-hamulcowy i zaciekawiony podszedł do stojącego na bocznicach radzieckiego transportu. Prawdopodobnie spodobały mu się kolorowe sznury zwisające z wagonów bo pociągnął jeden i...

W Poraju, w kościele oddalonym o 1 km od torów, z okien od strony północnej wyleciały wszystkie witraże. W wyniku wybuchu drzwi od jednego z wagonów wbiły się w stodołę Grudzińskiego i były tam przez kilka lat, bo żeby je wyjąć trzeba było pół stodoły rozebrać. Na łące „Maruszka”, na wprost ulicy Wesolej potężna szyna kolejowa wbiła się w ziemię i tak sterczała przez kilka lat. Cały Poraj dosłownie usiany był pyłem z amunicji i fragmentami bliżej niezidentyfikowanego żelastwa. Na miejscu pozostał tak wielki lej, że trzeba było przywieźć cały pociąg tłuczni, żeby go wypełnić.

Jak się okazało, wybuchły bomby w dwóch wagonach – pozostałe zaczęły płonąć jako, że były spięte w całość. Trzeba było szybko je rozpiąć, a następnie wyciągnąć parowozem poza Poraj. Rozpięcia tych wagonów dokonał Piotr Suwak, który mieszkał na ulicy Leśnej u Płatka, a także kolejarz – Pytel. Akcją kierowali żołnierze radzieccy. Transport dotarł do Zawiercia, gdzie

pozostawiono go na boczniczy samemu sobie. I tam, 2 czerwca, nastąpił kolejny wybuch, w którym zginęło 48 ludzi. Natomiast w Poraju zginął tylko wspomniany hamulcowy – zapewne dzięki bohaterskiej postawie dwóch Porajan.

Ruch pasażerski na tym odcinku był utrudniony przez dłuższy czas. Pasażerowie z obydwu kierunków musieli wysiadać kilometr przed stacją i przemieszczać się przez uszkodzony odcinek pieszo, a następnie wsiadali do drugiego pociągu.

Biegnąca przez Poraj linia została zelektryfikowana w latach 1953-1957.

### **Historia kopalnictwa rud żelaza w Poraju i okolicy**

W Małopolsce, w obniżeniu Górnej Warty znajduje się obszar ze złożami darniowej rudy żelaza: pokładowej o grubości 11-45 cm (zalegającej na głębokości od 80 do 120 m), oraz kulistej, która zalega płycej (od 4 do 25 m), ma większą zawartość żelaza i nie wymaga sprażania, za to zalega tzw. „gniazdami”. Tę rudę wydobywano tu od wieków. Piece do wytopu tych rud, w świętokrzyskim zwane dymarkami, u nas nazywano „żarki”. Rudy z gniazd kulistych znajdowały się na terenie pól jastrzębskich po Kamienicę Polską. Kopano tu blisko siebie szyby wydobywcze, cembrowano je drewnianymi klockami, a następnie kopano rudę kilofami. Oderwane płyty wyciągano kołowrotem na powierzchnię, ładowano na furmanki i wieziono do pieca w Kamienicy Polskiej lub we Własnej pod Rudnikiem, także przez granicę na Warcie do kuźnicy braci Macieja i Grzegorza Hybaków w Osinach. Wytopione żelazo przewożono do Olsztyna lub Lelowa.

Praca górnika (nazwa wzięła się od „górek” czyli hałd jakie powstawały przy kopaniu dołów, w których zaczynała się eksploatacja rudy) była ciężka. Wiadro z urobkiem ważyło nawet 150 kilogramów więc trudno je było chociażby przesunąć. Radzono sobie w ten sposób: kładziono połowicę drewna łykiem do góry, na to stawiano wiadro i – wykorzystując łyko, jako smar – przesuwano wiadro do szybu. Aby wiadro trzymało się połowicy w jego dnie drażono specjalną wnękę. Kołowrót z czasem zamieniono na kierat ciągnięty przez konia. Szyb był tak zbudowany, że poniżej pokładu rudy znajdował się rzap (rząpiel), w którym gromadziła się woda. Tę wodę wypompowywano na powierzchnię i rowami odprowadzano do Czarki, a Czarka do Warty.

Pod koniec XIX wieku, kiedy rudę kulistą praktycznie wyeksploatowano, sięgnięto po rudę darniową, a to wymagało już zupełnie innych technologii – sprażania. Kopalnie zostały zmechanizowane, a szyby (chodniki) pod ziemią ciągnęły się kilometrami. Najdłuższy zaczynał się na Nowej Wsi i kończył na Szczekacze pod Poczesną. W tym czasie wydobywaniem rudy żelaza zajmowała się tutaj Spółka Akcyjna „Hantke” – właściciela huty w Częstochowie. W celu szybszego transportu wydobytej rudy równoległe z główną linią kolejową

wybudowano rampę, a w starorzeczu pobliskiego strumyka usypano skarpe, która pełniła funkcję pochylni. Ułożono wąskie tory aż do sześciu szybów. Po tych torach kursowały wagoniki ciągnięte przez konia. Jednemu koniowi zapinano aż 6 wagoników.

### *ANEGDOTA*

Pracował wówczas szczególnie mądry koń, kasztan. Któregoś dnia, zamiast sześciu wózków doczepiono mu kolejny, siódmy. Przy każdym wózku znajdowały się spinki, które przy doczepianiu wagonika wydawały metaliczny dźwięk. Koń nawet nie próbował ruszyć i dawał opór kopiąc w orczyk. Górnicy zorientowali się wówczas, że kasztanek najwyraźniej... umie liczyć. Postanowili to sprawdzić pchając ostatni wózek tak, aby spinka nie stuknęła. Fortel się udał, bo kasztanek zaciągnął w końcu siedem wagoników do Poraja.

Praca w górnictwie wymagała wciąż więcej koni pociągowych. Powstała wówczas w dzielnicy Wilki stadnina koni. Spółka „Hantke” zatrudniła inżyniera Daniłowicza na stanowisko dyrektora robót górniczych. Objął on także opiekę nad stadniną koni.

Po powstaniu kolei żelaznej konie zostały zastąpione przez parowozy, zbudowano też dodatkową pochylnię. Piece prażalne zasypywano z góry, a po wyprażeniu rudy wydobywano ją dołem, ładowano na wagoniki, transportowano na rampę, wsypywano na wagony kolejowe i wywożono do hut.

W latach dwudziestych XX wieku kopalnictwem rud żelaza w Polsce zainteresowali się Francuzi. Na tym terenie zbudowali nowe prażaki, na granicy z Osinami. Otwarli też nowe kopalnie, zakłady naprawcze w Borku, a także rozbudowali sieć kolejki wąskotorowej doprowadzając ją do nowych prażaków. Zbudowali także wagę do wagonów kolejowych. Pierwszym wagowym był Żuchowski, który nie tylko tu pracował, ale nawet zamieszkał w domu specjalnie dla niego zbudowanym. Francuzi planowali zbudowanie jeszcze jednego, nowocześniejszego pieca prażalniczego. Gotowe już plany wykorzystali Niemcy po zajęciu tego terenu w 1939 roku. Przy budowie zatrudnili specjalistę budownictwa przemysłowego, inżyniera Rosikonía z Choronia oraz Pawła Maszczyka z Poraja. W budowie nie uczestniczył żaden Niemiec. Natomiast dyrektorem kopalń został volksdeutsch, Rudolf Kamrat. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że praca w kopalni była tak ważna, że górnik miał specjalne przywileje. Nie kontrolowano specjalnie jego czasu pracy, dostawał dodatkowy przydział na kartki żywnościowe. Biuro kopalń, w którym pracowało 16 osób, znajdowało się w Poraju przy ulicy Piłsudskiego (obecnie dom państwa Krzyczmoników). Niemcy otworzyli jeszcze jedną kopalnię – w Przybynowie. Powstała kolejna

rampa na ulicy Zielonej. Urobek wożono stąd do prażaków w Sabinowie, bo piece w Poraju nie miały już mocy przerobowej. Rudy wydobywano coraz więcej i trzeba ją było składować. Przy zbiegu ulic Rudzianej i Nowej w Poraju wybudowano więc piramidę z rud przekładanych węglem z kanałami kominowymi. Rozżarzony węgiel sprzątał rudę, która pękała z donośnym trzaskiem. Kiedy w 1945 roku czołgi Armii Czerwonej dotarły do Poraja, a czołgści usłyszeli te trzaski podobne do karabinowych wystrzałów, sami oddali strzały w tym kierunku. Pociski odbiły się wówczas od piramidy i rykoszetem uderzyły w wagę kolejową dozorowaną przez Żuchowskiego. Wagowy przeżył tylko dlatego, że akurat wyszedł „za potrzebą”. Budynek rozleciał się.

Po wyzwoleniu, kopalnie pracowały nadal. W 1950 roku Sosnowieckie Przedsiębiorstwo Wierceń Geologicznych (porajskie biuro mieściło się u pani Cichoniowej przy ulicy Jasnej) przeprowadziło wiercenia geologiczne na szeroką skalę. Efektem badań było wybudowanie kopalni „Dębowiec”, zaplanowanej na dziesiątki lat pracy. Do tej kopalni doprowadzono kolejkę wąskotorową budując wiadukt nad torami. Dla pracowników wybudowano dziewięć bloków mieszkalnych przy ulicy Cichej, której nazwę zmieniono na bardziej adekwatną Górnicyą. Likwidacja kopalń w latach 70-tych spowodowana była zmianą „polityki ekonomicznej” PRL.

Najbliżej Poraja, zaraz za mostem na Warcie, w ciągu ulicy Nadrzecznej znajdowała się kopalnia „Wiesława” na terenie Jastrzębia Rozparcelowanego, późniejszej cegielni Piekarczyka. Tam ruda zalegała na głębokości 15 m. W szybach umieszczono po prostu drabiny, a urobek wyciągano kołowrotami. Załogę kopalni stanowili mieszkańcy Jastrzębia, Osin i Kopalni (miejscowość nad Czarką w okolicach Kamienicy Polskiej). W tej ostatniej miejscowości mieściły się także biura i magazyn centralny oraz baraki mieszkalne dla rodzin górników. Bardzo ciekawe były dni wypłat ponieważ plac przed kopalnią zamieniał się w targowisko. Handlowano żywnością, odzieżą i sprzętem gospodarstwa domowego. Od tej kopalni także wiodła kolej wąskotorowa do Poraja. Kopalnię zlikwidowano w 1929 roku. W zamian, przy ulicy Mickiewicza otwarto kopalnię rud pokładowych – tę rudę wożono już do prażaków.

Na przełomie XVIII i XIX wieku na obszarze, gdzie obecnie znajduje się Ptasia Wyspa (zalew porajski) znajdował się piec, dosyć duży, na który mówiono „Piec Masłonia”. Obsługiwało go kilkunastu pracowników. Piec wykorzystywał węgiel drzewny pozyskiwany od mieszkańców Kuźnicy. Rudę pozyskiwano z pobliskiego Gęzyna. Początkowo była to ruda kulista, o większej zawartości żelaza, a kiedy tej zabrakło – ruda pokładowa. Tę pozyskiwano z terenów poza zabudowaniami, w pobliżu pagórków „Morawcówka”i „Gołębiówka”.



Rudę transportowano stąd furami drogą nazywaną przez miejscowych „Gościńcem” do Kuźnicy. W XIX wieku, w celu pozyskania większej ilości rudy pokładowej kopalnię w Gęzynie połączono kolejką wąskotorową z kopalnią „Wiesława” w Jastrzębiu. Początkowo transport był konny, potem wagoniki ciągnęły parowozy. Linią ciągnęła się od kopalni w Gęzynie, przez las (przy restauracji „Rumcajs”), koło jeziorka, ulicą Nadrzeczną w Jastrzębiu, ulicą Polną (obok oczyszczalni ścieków) przez pola Jastrzębia Rozparcelowanego do Poraja. Po likwidacji kopalni w Gęzynie kolejkę wykorzystywano do transportu drewna. W latach trzydziestych mieszkańcy okolic masowo szabrowali szyny, a potem nawet podkłady kolejowe. W lesie do dziś można spotkać dawne nasypy torowiska, tak zwane planty; można też znaleźć kawałki rudy kulistej (pomarańczowej) lub pokładowej (siwej). Przy gościńcu w kierunku Siedlca stoi jeszcze „krasiasty słup”.

\*\*\*

### KONRAD MASZCZYK

Urodził się 3 marca 1932 roku w Poraju na ulicy Leśnej 15. Do szkoły powszechnej uczęszczał początkowo w Poraju na ul. Strażackiej (obecnie Piłsudskiego), później na ulicy Chopina. Ukończył 8-klasową szkołę powszechną. Od 1947 roku uczęszczał do Średniej Szkoły Muzycznej w Częstochowie na ulicy Jasnogórskiej. W roku 1950 został wcielony przymusowo do brygady „Służba Polsce” budującą Nową Hutę. W brygadzie zorganizował zespół muzyczny i chór, który występował także w Filharmonii w Krakowie, a nawet nagrywał aktualne piosenki dla Polskiego Radia. W 1951 roku wrócił do Poraj, gdzie rozpoczął pracę w Sosnowieckim Przedsiębiorstwie Geologicznym. Po ukończeniu Szkoły Wiertniczej w Tarnowskich Górach pracował, jako kierownik wierceń geologicznych na terenie Śląska dla kopalń węgla „Budryk”, „Dąbieńsko”, „Szczygłowie” i wielu innych. Był solistą i konferansjerem w Zespole Pieśni i Tańca Pomorskiego Okręgu Wojskowego. W 1961 roku prowadził kawiarenkę przy ulicy Piłsudskiego w Poraju. Później pracował, jako taksówkarz. W roku 1997 przeszedł na emeryturę.

### SUMMARY

#### **Poraj mentioned by Konrad Maszcyk**

The author discussed the origin of Poraj place and its development till the end of XIX century. He presented the history of Poraj inhabitants during the

1st World War, inter-war period and during the 2nd World War. The effects of construction of the Warsaw- Vienna railway were presented. The last part of the memories concerns the history of iron ore mining in Poraj and in the neighbourhood.