

Paweł Król (Muzeum Narodowe w Kielcach)

Bartosz Kozak (Kieleckie Towarzystwo Naukowe)

Anna Fijałkowska-Mader (Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy,
Oddział Świętokrzyski)

Historia eksploatacji piaskowców dolnodewońskich na górze Barczy

Wstęp

Góra Barcza, mająca dwie kulminacje: wschodnią i zachodnią, położona jest w zachodniej części Pasma Klonowskiego, rozciągającego się w centralnej części Gór Świętokrzyskich (il. 1). Udokumentowane źródła datują działalność górnictwa w masywie Barczy na drugą połowę XVIII w. i była ona związana z poszukiwaniem rud żelaza¹. Zainteresowanie wydobywaniem surowca skalnego – piaskowca – pojawiło się znacznie później, na początku XX w.². Wzrost eksploatacji miał miejsce pod koniec lat 30., kiedy utrzymywało się duże zapotrzebowanie na tłuczeń do nasypów kolejowych i kostkę brukową, oraz w latach 50., gdy odbudowywano kraj ze zniszczeń wojennych. Wyekspluatowanie łatwo dostępnych partii złoża na górze Barcza, przy jednoczesnym znaczącym zintensyfikowaniu wydobywania górnokambryjskich piaskowców kwarcytowych na leżącej nieopodal górze Wiśniówce (wchodzącej w skład położonego na południe Pasma Masłowskiego³) oraz rozpoczęcie wydobywania piaskowców dolnodewońskich na Bukowej Górze, na północnym skłonie Pasma Klonowskiego, doprowadziło z końcem lat 50. do zaniechania działalności górnictwa w obrębie masywu Barczy. Dwa z trzech zachowanych do dziś dużych kamieniołomów weszły w skład utworzonego w 1984 r. rezerwatu przyrody nieożywionej „Barcza”⁴.

Zarys budowy geologicznej góry Barcza

Następstwo osadów w Paśmie Klonowskim ustalił Czarnocki⁵, wydzielając trzy charakterystyczne serie skalne: piaskowiec czerwony (Old-red), piaskowiec plakodermowy i piaskowiec spiriferowy. Efektem dalszych jego prac⁶ było uszczegółowie-

1 Archiwum Państwowe w Kielcach (APK), Rząd Gubernialny Radomski (RGR), sygn. 10 200, k. 139, 164.

2 Archiwum Narodowe w Krakowie (ANK), sygn. 29/596/39, k. 1.

3 J. Kondracki, *Geografia regionalna Polski*, Warszawa, 2000, s. 275.

4 Monitor Polski, 1984 nr 15, poz. 108.

5 J. Czarnocki, *Stratygrafia i tektonika Gór Świętokrzyskich*, „Prace Towarzystwa Naukowego Warszawskiego” 1919, t. 28, s. 1–172.

6 J. Czarnocki, *Dewon dolny w Pasmie Klonowskim*, „Posiedzenia Naukowe Państwowego Instytutu Geologicznego” 1928, t. 19/20, s. 14–16; tenże, *Przegląd stratygrafii i paleogeografii dewonu dolnego Gór Świętokrzyskich*, „Sprawozdania Państwowego Instytutu Geologicznego” 1936, t. 8, s. 129–162.

nie profilu litostratygraficznego i wyróżnienie w nim kolejno: warstw klonowskich, barczańskich, piaskowców spiriferowych, piaskowców skolitusowych i piaskowców ciosowych. Równolegle analizował te utwory pod kątem surowcowym⁷. W obrębie górnej części warstw barczańskich, w profilu góry Barcza Czarnocki⁸ stwierdził obecność grubej warstwy tufitowej. Kolejną propozycję litostratygrafii osadów dolnego dewonu w Paśmie Klonowskim przedstawił Łobanowski⁹, wprowadzając nieformalne nazwy formacji klonowskiej, barczańskiej i zagórzańskiej. Do tej ostatniej zaliczył piaskowce spiriferowe, skolitusowe i ciosowe. Poziom tufitowy wyróżnił jako nową jednostkę litostratygraficzną – ogniwo tufitów z Lubrzanki – w stropie warstw barczańskich¹⁰. Badania palinologiczne Fijałkowskiej-Mader¹¹ potwierdziły tę sugestię.

Ponieważ wyżej wymienione jednostki litostratygraficzne w randze formacji i ogniw nadal wymagają formalizacji¹², autorzy w dalszej części artykułu posługują się starszymi nazwami – warstwy klonowskie, barczańskie i warstwy zagórzańskie.

Warstwy klonowskie w rejonie góry Barcza wykształcone są w postaci piaskowców polimiktycznych lub szarogłazowych z wkładkami pstrych mułowców piaszczystych i ilastych, pozbawionych fauny, których udział wzrasta w dolnej części profilu (tzw. dolne warstwy klonowskie). W górnej części profilu obserwuje się wzrost grubości ławic piaskowcowych (górne warstwy klonowskie). Miąższość warstw klonowskich wynosi 200-300 m¹³. Lokalnie, nad piaskowcami górnych warstw klonowskich, występują osady mułowcowo-ilaste, miąższości 10–20 m, które mogą odpowiadać warstwom bostowskim¹⁴.

Warstwy barczańskie reprezentowane są przez jasnoszare, średnio- i gruboławicowe piaskowce kwarcytowe i żelaziste, rzadziej polimiktyczne i szarogłazowe, z przewarstwieniami brunatnych, wiśniowych i zielonoszarych mułowców oraz

7 J. Czarnocki, *Dewon dolny w Pasmie Klonowskim*, „Posiedzenia...” 1928, t. 19/20, s. 14–16; tenże, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku*, tamże, s. 14–22; tenże, *O zastosowaniu piaskowca dewońskiego do wyrobu kostki brukarskiej na Barczy Wschodniej pod Zagnańskiem*; tamże, 1936, r. 45, s. 64, 65.

8 Tenże, *Przegląd stratygrafii...*, s. 129–162.

9 H. Łobanowski, *The Lower Devonian in the western part of the Klonów Belt (Holy Cross Mts), Part I – Upper Emsian*, „Acta Geologica Polonica” 1971, t. 21, s. 629–687; H. Łobanowski, *Bukowa Góra, kamieniołom; piaskowce dewonu dolnego*, w: *Przewodnik 53 Zjazdu Polskiego Towarzystwa Geologicznego*, Kielce 1981, s. 249–255.

10 H. Łobanowski, *Bukowa Góra, kamieniołom; piaskowce dewonu dolnego*, w: *Przewodnik...*, s. 249–255; H. Łobanowski, *Lower Devonian terrains of clastic deposition in Poland and their affinities to other European Devonian Palaeogeographic-facial provinces*, *Neues Jahrbuch für Geologie und Paläontologie*, 1990, R. 7, s. 404–420.

11 A. Fijałkowska-Mader, J. Malec, *Wiek dolnodewońskiego poziomu tufitowego z Barczy (Góry Świętokrzyskie) na podstawie miospor*, „Przegląd Geologiczny” 2018, R. 66, s. 578–584.

12 G. Racki, M. Narkiewicz, *Polskie zasady stratygrafii*, Warszawa, 2006.

13 H. Łobanowski, *The Lower Devonian...* s. 629–687.

14 Z. Kowalczewski, B. Kowalski, J. Janiec, *Wpływ budowy geologicznej na rzeźbę Pasma Klonowskiego w Górach Świętokrzyskich*, „Biuletyn Państwowego Instytutu Geologicznego” 1982, nr 362, s. 65–95.

iłowców. Czarnocki¹⁵ wyróżnia na obszarze zachodniej kulminacji góry Barcza trzy ławice piaskowców – górną, środkową i dolną, o miąższościach odpowiednio: 60 m, 27–50 m i 28 m. W dolnej i środkowej ławicy dominują wielkoskalowe warstwowania przekątne, w górnej natomiast poziome. Nie stwierdzono tu fauny morskiej z wyjątkiem plakoderm¹⁶. W wyższej części warstw barczańskich występuje miąższy, kilkudziesięciometrowy kompleks mułowcowo-piaskowcowy, z bentonitami i tufitami w stropie. Według Łobanowskiego¹⁷ w zachodniej części Pasma Klonowskiego miąższość warstw barczańskich wynosi około 100 m, natomiast w opinii Kowalczewskiego¹⁸ około 150–160 m.

Problematyczne jest wyznaczenie granicy między warstwami barczańskimi i zagórzańskimi, które charakteryzują się obecnością fauny morskiej, głównie ramienionogów z rodzaju *Spirifer*, ponieważ piaskowce dolnej części warstw zagórzańskich nie różnią się litologicznie od piaskowców warstw barczańskich, a w odsłoniętych obecnie fragmentach profili w kamieniołomach Barczy autorzy nie stwierdzili występowania spiriferów. Ponadto Malec¹⁹ znalazł w „Kopalni Nowej” (il. 1), w piaskowcach powyżej poziomu tufitowego, typowe dla warstw barczańskich pustki po elementach szkieletowych kręgowców. Łobanowski²⁰ też nie był w stanie określić, czy granica między tymi warstwami przebiega poniżej, czy powyżej poziomu tufitowego, spirifery zaś opisał z obszaru wschodniej kulminacji góry Barczy i położonego na północny-wschód kamieniołomu „Bukowa Góra”. Czarnocki²¹ zaznaczył wychodnię piaskowców spiriferowych na północ od kamieniołomów znajdujących się na Barczy zachodniej. Można zatem przyjąć, że piaskowce warstw zagórzańskich nie były tu eksploatowane, a wydobywano jedynie piaskowce warstw barczańskich.

Warstwy zagórzańskie zbudowane są z jasnoszarych i pstrych, drobno- i średnioziarnistych piaskowców kwarcowych i kwarcytowych z podrzędnym udziałem szarych i pstrych mułowców i iłowców, w których występuje fauna morska, głównie ramienionogi z podrzędnym udziałem małżów, ślimaków, trylobitów i szkarłupni. Spąg warstw wyznacza pierwsza ławica z fauną morską ponad poziomem tufitowym, a strop osady węglanowe łupków z Bukowej Góry, należące do dolnego eiflu.

15 J. Czarnocki, *W sprawie rozbudowy...*, s. 14–22.

16 Tenże, *Geologia regionu łysogórskiego w związku z zagadnieniem złoża rud żelaza w Rudkach*, „Prace Państwowego Instytutu Geologicznego” 1950, z. 1, s. 116–145; H. Łobanowski, *The Lower Devonian...*, s. 629–687.

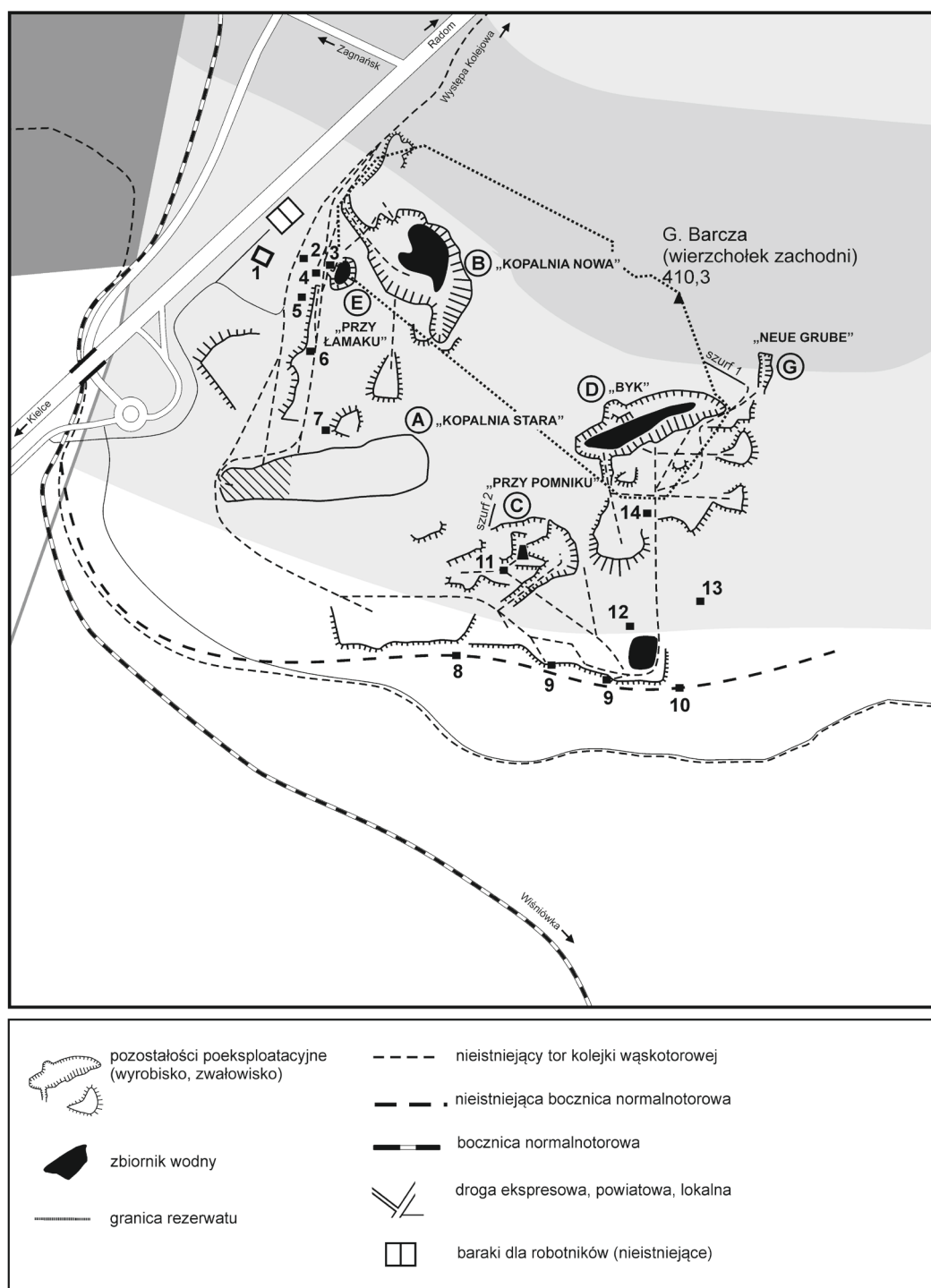
17 H. Łobanowski, *Lower Devonian terrains...*, s. 404–420.

18 Z. Kowalczewski, *Podstawowe problemy geologiczne dewonu dolnego Gór Świętokrzyskich*, „Kwartalnik Geologiczny” 1971, t. 15, s. 262–278.

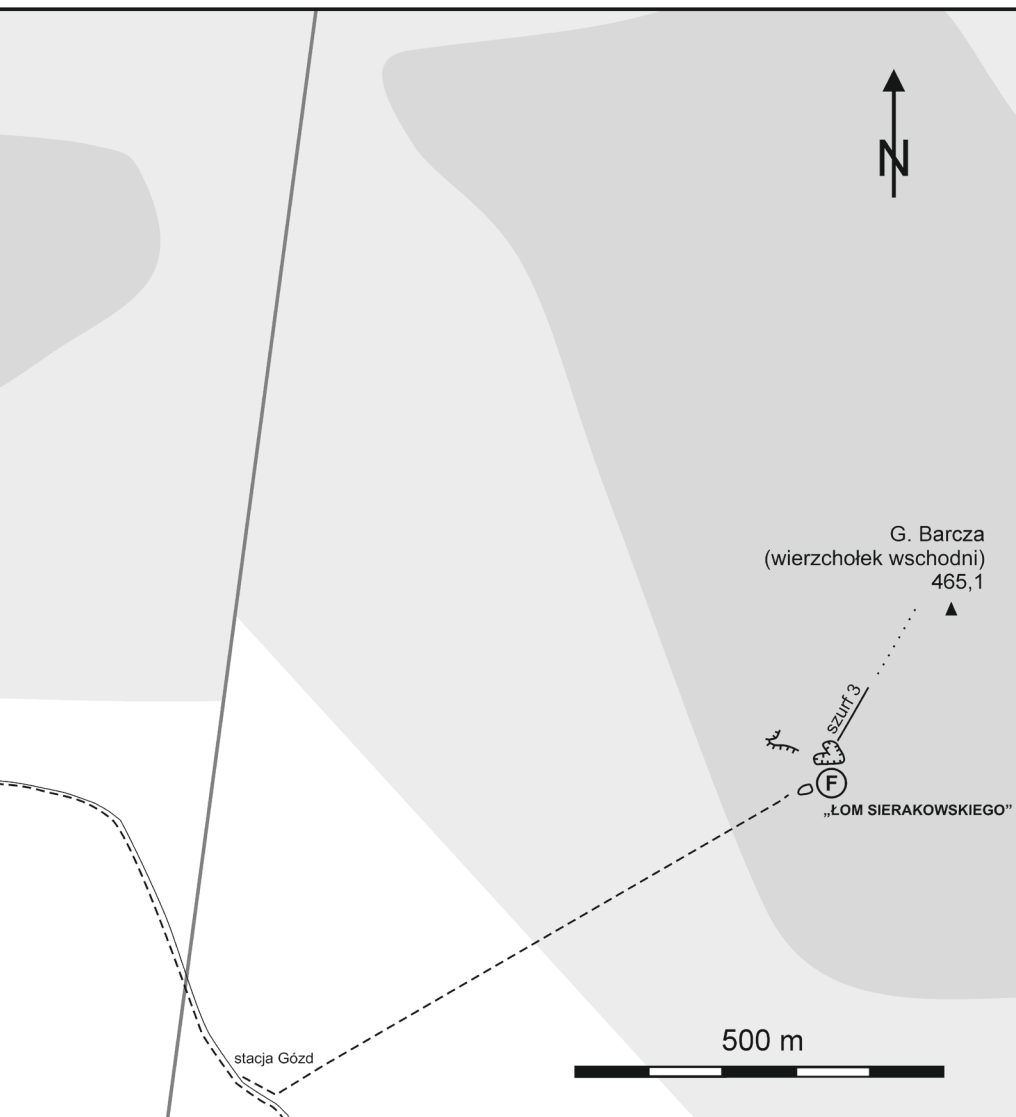
19 A. Fijałkowska-Mader, J. Malec, *Wiek dolnodewońskiego poziomu...*, s. 578–584.

20 H. Łobanowski, *The Lower Devonian...*, s. 629–687.

21 J. Czarnocki, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku*, w: tenże *Prace geologiczne*, t. 5, z. 3, Warszawa 1958, s. 122–127, tabl. IX.



Il. 1. Mapa góry Barcza z zaznaczonymi miejscami historycznej eksploatacji piaskowców oraz pozostałościami urządzeń technicznych i transportowych, na tle szkicu geologicznego J. Czarnockiego, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku*, w: tenże *Prace geologiczne*, t. 5, z. 3, tabl. IX, Warszawa 1958



ⓓ „BYK” oznaczenie i nazwa kamieniołomu

▨ przybliżony obszar kamieniołomu „Kopalnia Przekop”

▲ reper

□ 1 zabudowania, pozostałości
■ 2-14 zabudowań lub urządzeń technicznych
opisano w tekście

perm, cechsztyń

ems, warstwy zagórzeńskie

ems, warstwy barczańskie

sylur + lokchow

— dyslokacja

Charakterystyczną skałą w obrębie warstw zagórzańskich są piaskowce skolitusowe z pionowymi kanałami po skałotoczach *Phoronoidea*. Miąższość warstw zagórzańskich wynosi 200–300 m²².

Góra Barcza wraz z Pasmem Klonowskim wchodzi w skład dwóch jednostek tektonicznych: antykliny klonowskiej i przylegającej do niej od południa synkliny barczańskiej²³, znajdujących się w zachodniej części regionu łysogórskiego. Skrzydła antykliny budują warstwy barczańskie²⁴. Warstwy skalne stromiej nachylone są w skrzydle północnym, gdzie lokalnie przekraczają 50°, stanowiącym jednocześnie południowe skrzydło synkliny bodzentyńskiej²⁵. W skrzydle południowym antykliny, które przechodzi w skrzydło północne synkliny barczańskiej, upady warstw są mniejsze. Jądro synkliny barczańskiej w części wschodniej budują piaskowce warstw zagórzańskich, w części zachodniej (góra Chełm) natomiast dolomity eiflu²⁶. W części osiowej synkliny znajdują się kulminacje: wschodnia i zachodnia góry Barczy. Upady warstw w skrzydle południowym synkliny barczańskiej są zróżnicowane i wynoszą od 20 do 40°²⁷. Od południa graniczą one niezgodnie z mułowcowymi i piaskowcowymi osadami starszych warstw klonowskich i bostowskich fałdu łysogórskiego²⁸. Ku wschodowi zarówno antyklina klonowska, jak i synklina barczańska zanikają na linii: miejscowość Klonów – kamieniołom „Bukowa Góra”, a ku zachodowi zaś chowają się pod utwory cechsztynu i dolnego pstrego piaskowca permsko-mezozoicznego obrzeżenia Gór Świętokrzyskich. Budowę geologiczną synkliny barczańskiej komplikują uskoki poprzeczne o przebiegu SWS-NEN, z których jeden rozdziela kulminacje Barczy Wschodniej i Zachodniej²⁹.

22 H. Łobanowski, *The Lower Devonian...*, s. 629–687; tenże, *Bukowa Góra, kamieniołom; piaskowce dewonu dolnego*, w: *Przewodnik...*, s. 249–255.

23 J. Czarnocki, *Przegląd stratygrafii...*, s. 129–162.

24 Tamże; P. Filonowicz, *Szczegółowa Mapa Geologiczna Polski 1:50 000, arkusz Kielce*, Warszawa 1973; tenże, *Objaśnienia do Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski 1:50 000, arkusz Kielce*, Warszawa, 1973.

25 P. Filonowicz, *Szczegółowa Mapa...*, arkusz Bodzentyn, Warszawa, 1969; tenże, *Objaśnienia...*, arkusz Bodzentyn, Warszawa 1970.

26 J. Czarnocki, *Geologia...*, s. 116–145; P. Filonowicz, *Szczegółowa Mapa...*, arkusz Kielce; tenże, *Objaśnienia...*, arkusz Kielce.

27 P. Filonowicz, *Szczegółowa Mapa...*, arkusz Kielce.

28 Z. Kowalczewski, B. Kowalski, J. Janiec, *Wpływ budowy...*, s. 65–95; G. Gągała, *Late Silurian deformation in the Łysogóry Region of the Holy Cross Mountains revisited: restoration of a progressive Caledonian unconformity in the Klonów Antycline and its implications for the kinematics of the Holy Cross Fault (central Poland)*, „Geological Quarterly” 2015, t. 59, s. 441–456.

29 J. Czarnocki, *Ogólna mapa geologiczna Polski 1:100 000. Arkusz 4 – Kielce*, Warszawa, 1938; P. Filonowicz, *Szczegółowa Mapa...*, arkusz Kielce.

Historia eksploatacji

Według niektórych źródeł eksploatacja piaskowca na górze Barczy miała być prowadzona już w 1773 r.³⁰, co jednak nie znajduje potwierdzenia w lustracji klucza samsonowskiego z 1789 r., w której odnotowano jedynie wydobywanie w tej okolicy rud żelaza³¹.

Dopiero na początku XX w. nastąpił intensywny rozwój wydobywania surowców skalnych, obejmujący nie tylko Barczę, ale również (w późniejszym okresie) znajdujące się ok. 2,5 km na południe od niej Wiśniówkę Małą i Dużą. Najwcześniejsza pewna informacja o istniejącym tu niewielkim kamieniołomie pochodzi z 1906 r.³²; najprawdopodobniej wchodził on w skład przedsiębiorstwa „Zagnańsk – Tumlin – Suchedniów” (kopalnie piaskowca i kwarcytu ogniotrwałego), które zostało w tym roku założone przez suchedniowskiego przemysłowca Antoniego Wędrychowskiego. Zarząd nad wszystkimi wymienionymi kamieniołomami sprawował początkowo Leon Lewański, a od 2 stycznia 1911 r. ich dalszym prowadzeniem zajął się osobiście A. Wędrychowski³³. W 1914 r. przy eksploatacji na Barczy zatrudniano 12 robotników³⁴. Na większą skalę działania górnicze podjęte zostały dopiero przez okupantów austriackich w latach 1915-16 w związku z utrzymaniem i budową dróg³⁵. Prace wydobywcze zlokalizowano w obrębie serii barczańskiej piaskowca plakodermowego, tworząc wyrobisko określane później jako „Kopalnia Stara”³⁶ (il. 1). Wywóz produkowanego surowca odbywał się z wykorzystaniem wybudowanej w tym celu kolejki wąskotorowej. Tor prowadził z terenu kopalni w kierunku północno-wschodnim wzdłuż prawego skraju szosy Kielce – Radom do niewielkiej osady Występa Kolejowa, gdzie odbywał się przeładunek z drewnianej rampy na wagony normalnotorowe. Kolejka miała tor o szerokości 600 mm, a jego całkowita długość wynosiła 3 km³⁷.

30 S. Janicki, *Dzieje Zagnańska*, Kielce 1992, s. 29.

31 APK, RGR, sygn. 10 200, k. 139, 164.

32 ANK, sygn. 29/596/39, k. 1.

33 Kapitał zakładowy całego przedsiębiorstwa wynosił 10 000 rubli, a przybliżona wartość rocznego obrotu 30 000 rb. w 1907 r. oraz po 40 000 rb. w latach 1908 i 1910. Łącznie zatrudniano od 60 (1907 r.) do 100 robotników (w latach 1908 i 1910), w latach 1907, 1908 i 1910 wydobywając po 300 wagonów piaskowca i kwarcytu rocznie. W 1911 r. eksploatacja ograniczała się do piaskowca czerwonego i białego, którego wydobyto 300 sążni kubicznych; L. Jeziorański, *Księga adresowa Przemysłu Fabrycznego w Królestwie Polskiem*, wyd. IV, Warszawa 1907, b.p. (poz. 31); tenże, *Przemysł Fabryczny w Królestwie Polskiem*, wyd. V, Warszawa 1908, b.p. (poz. 37); A.R. Sroka, *Przemysł Fabryczny w Królestwie Polskiem*, wyd. VI, Warszawa 1910, b.p. (poz. 39); tenże, *Przemysł Fabryczny w Królestwie Polskiem 1911*, Warszawa b.d. (1912), b.p. (poz. 92); „Nowa Gazeta” 1911, nr 16.

34 S. Janicki, *Dzieje Zagnańska*, s. 17.

35 APK, Urząd Wojewódzki Kielecki I (UWK I), sygn. 15 901, k. 4.

36 J. Czarnocki, *O zastosowaniu piaskowca dewońskiego do wyrobu kostki brukarskiej w Barczy wschodniej pod Zagnańskiem*, w: *Surowce mineralne w Górach Świętokrzyskich*, red. K. i S. Pawłowscy, *Prace geologiczne*, t. 5, z. 3, Warszawa 1958, s. 160, tabl. X; AP Kielce, UWK I, sygn. 15 937, k. 12.

37 APK, UWK I, sygn. 15 374, k. 12.

Bezpośrednio po odzyskaniu przez Polskę niepodległości kamieniołom w Barczy, położony na terenie Leśnictwa Klonów w Nadleśnictwie Święta Katarzyna, podlegał Zarządowi Okręgowemu Dóbr Państwowych w Radomiu, działającemu w ramach Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych (MRiDP). Wkrótce teren zakładu (o powierzchni 25 ha) został wydzierżawiony na 25 lat Ministerstwu Robót Publicznych (MRP) w Warszawie, reprezentowanemu przez zarządzającego Kieleckimi Kamieniołomami Rządowymi w Kielcach inż. Rafała Plesnera³⁸. Umowa oprócz eksploatacji kamienia obejmowała także korzystanie z bocznicy normalnotorowej, kolejki wąskotorowej oraz wycinkę lasu na potrzeby rozwoju kamieniołomu, za roczną opłatą 60 000 marek polskich (mkp)³⁹. Wyposażenie kolejki było różnorodne, w większości sprzed 1918 r., i zostało bezpłatnie przekazane przez polskie władze wojskowe⁴⁰. Po ustąpieniu Austriaków na terenie zakładu pozostało 659 m³ wydobytego kamienia i 594 m³ szabru (kruszywa)⁴¹.

1 kwietnia 1919 r. Zarząd Kieleckich Kamieniołomów Rządowych (ZKKR) w Kielcach rozpoczął eksploatację kamieniołomu w Zagnańsku⁴², przy zatrudnieniu sześciu pracowników; kopalnia kwarcytu na górze Barczy była jedynym zakładem wydobywczym z Zagnańska podległym tej agendzie⁴³. Głównym celem państwowej inwestycji było zapewnienie dostaw kamienia oraz kruszywa na budowę dróg publicznych i kolei. Prace wydobywcze prowadzono w „Kopalni Starej”, której zawiadowcą został Jan Ziemiński⁴⁴. Zarządowi Kieleckich Kamieniołomów Rządowych podlegały również kopalnie Czarnowskie Górki (zatrudniające 28 robotników), Sitkówka (10 robotników) oraz Zakłady Przemysłowe, określane jako: „Stolarnia”, „Beczarnia” i „Betoniarnia”⁴⁵.

38 Plesner pełnił tę funkcję od 4 listopada 1918 r.; Kielce, UWK I, sygn. 15 902.

39 APK, UWK I, sygn. 15 901, k. 3, 4.

40 B. Kozak, *Zagnańskie kolejki wąskotorowe*, Kielce 2016, s. 111.

41 APK, UWK I, sygn. 15 902, k. 120.

42 Pracownicy biurowi kamieniołomu podjęli pracę wcześniej, już od 1 lutego.

43 Należy wspomnieć, że w samym Zagnańsku funkcjonował prywatny kamieniołom dolomitu „Zagnańsk-Doły”, który nie miał żadnego związku z omawianym przedsiębiorstwem.

44 APK, UWK I, sygn. 15 901, k. 12, 16; sygn. 15902, k. 118.

45 Tamże, sygn. 15 901, k. 15–17.

Rządowy dekret z 27 grudnia 1918 r. przewidywał zwrot przedsiębiorstw zajętych przez władze okupacyjne prawowitym właścicielom⁴⁶, byli oni jednak zobowiązani zapłacić za pozostawione przez okupantów urządzenia techniczne i urobek⁴⁷; duży problem z wykupem materiałów miał m.in. zakład w Sitkówie⁴⁸.

Od samego początku działalności kamieniołomów w Barczy pojawiały się problemy z agresywną polityką cenową kolei państwowych, które w nieuzasadniony sposób podnosiły opłaty za podstawianie wagonów na bocznice kolejową Występa Kolejowa; na przykład w czerwcu 1919 r. cena wzrosła z 23 do 83 koron za wagon, co skutkowało nieopłacalnością produkcji kamienia⁴⁹. Doraźne plany wykorzystania do transportu surowca trasy wąskotorowej do Zagnańska kolejką Zagnańsk–Klonów (wymagające zbudowania 700 m połączenia kolejki z kamieniołomami oraz zbudowania ładowni i bocznic w Zagnańsku) nie zostały zaakceptowane przez właściciela gruntów, czyli Zarząd Okręgowy Dóbr Państwowych (ZODP) w Radomiu⁵⁰. Należy nadmienić, że w kolejnych latach permanentnie utrudniano rozwój zakładu przez ciągle podwyżki cen frachtu kolejowego i mało elastyczną postawę radomskiego ZODP, w związku z czym zarząd przedsiębiorstwa często zmuszony był zwracać się z prośbą o interwencję do Ministerstwa Robót Publicznych. Następstwem tych trudności było dążenie do rozbudowy własnej infrastruktury kolejowej w celu uniezależnienia się od dyktatu państwowego monopolisty.

We wrześniu 1919 r. zarządcą kamieniołomów został Franciszek Bandurski⁵¹. W szybkim tempie wzrastała liczba pracowników; w grudniu 1919 r. było ich już 26, a w maju 1920 r. – 48⁵². Wydobyte w 1919 r. wyniosło ogółem 5018 m³ kamienia łamanego, z którego wykonano 384 m³ kostki brukowej (tzw. brukowca) oraz 3543 m³ szabru, uzyskując przy tym 175,75 m³ odpadowego mialu kwarcytowego, tzw. piasku⁵³. W 1920 r. wielkość wydobywania spadła do 3466 m³ kamienia (wg innego sprawozdania⁵⁴ do 2900 m³). Kruszarki (tzw. łamaki) przerabiały do 50 m³ surowca dziennie, a przeciętna wydajność pracy zatrudnionego w kamieniołomie robotnika wyniosła 2,25 m³/dzień, za co otrzymywał on (w pracy akordowej)

46 E. Majcher-Ociesa, *Przemysł drzewny w Kielcach*, „Studia Muzealno-Historyczne” 2013, t. 5, s. 41. Autorom nie udało się precyzyjnie ustalić lokalizacji kamieniołomu prowadzonego do 1914 r. przez A. Wędrzychowskiego oraz okoliczności jego ewentualnego upaństwowienia.

47 Był to podatek od zdobyczy wojennych, który przeciwdziałał bogaceniu się na wojnie, Dz.Pr.P.P. 1919 nr 12, poz. 136.

48 P. Król, G. Pabian, A. Fijałkowska, *Historia przemysłu wydobywczego-przetwórczego w rejonie Sitkówki koło Kielc w pierwszej połowie XX wieku*, „Studia Muzealno-Historyczne” 2019, t. 11, s. 114. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku kieleckiej fabryki mebli, należącej przed wojną do Henryka Nowaka; E. Majcher-Ociesa, *Przemysł drzewny...*, s. 41.

49 APK, UWK I, sygn. 15 901, k. 33.

50 Tamże, sygn. 15 902, k. 24, 25.

51 Tamże, k. 98.

52 Tamże, k. 1, 53.

53 Tamże, sygn. 15 907, k. 19.

54 Tamże, sygn. 15 904, k. 24, 25.

50-60 mkp. Średnie dzienne zatrudnienie w ciągu roku utrzymywało się na poziomie 36 osób⁵⁵. Z 1920 r. pochodzi najwcześniejsza informacja o wykorzystaniu trakcji mechanicznej na zakładowej kolejce wąskotorowej⁵⁶.

Ówczesną bolączką zakładu była wadliwa organizacja pracy przy niewłaściwej strukturze zatrudnienia. Zdesperowany inż. Rafał Plesner – zarządzający Kieleckimi Kamieniołomami Rządowymi – wystosował w tej sprawie pismo do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Kielcach (ODRP), w którym wytknął „monstrualne” koszty administracji, sięgające 45,5% kosztów robocizny, mimo iż według przyjętych standardów nie powinny one przekraczać 20%. Za główną przyczynę problemu uznał biurokrację panującą w nadrzędnych instytucjach państwowych i wynikające stąd nadmierne wymagania względem sprawozdawczości przedsiębiorstwa; odniósł się przy tym do czasów okupacji austriackiej, kiedy podobnie liczny personel administracyjny był w stanie zarządzać 6 kamieniołomami, z sumaryczną roczną produkcją na poziomie 70 000 m³ kamienia, wobec obecnej – 11 400 m³. Zaznaczył przy tym, że pomimo tak dużego udziału kosztów biurowych udało się zachować konkurencyjność miejscowej produkcji; cena wagonu (10 t) tłucznia kwarcytowego z Barczy wynosiła wówczas 428 mkp, przy cenie 550 mkp za wagon tłucznia bazaltowego z Małopolski o porównywalnych parametrach technicznych. W panujących warunkach redukcję nadmiernego udziału kosztów biurowych i możliwość dalszego funkcjonowania kopalni w zarządzie państwowym inż. Plesner uzależniał od zwiększenia produkcji. Cel ten mógł zostać osiągnięty jedynie poprzez wprowadzenie nowych rozwiązań technicznych i zmian organizacyjnych w administracji zakładu. W razie braku akceptacji ODRP dla przedłożonych planów inwestycyjnych inż. Plesner gotów był zrezygnować z zajmowanego stanowiska⁵⁷.

Z początkiem jesieni 1920 r. zatrudnienie w kamieniołomach drastycznie spadło do zaledwie 15 robotników. Pracownicy odchodzili do lżejszej pracy w zagnańskim tartaku lub przy budowie kolejek leśnych. W związku z tym inż. Plesner apelował do ODRP o sprowadzenie robotników z innych powiatów lub nawet jeńców wojennych, gdyż zagrożona była realizacja ogromnych zamówień, szczególnie dla budowniczych portu w Pucku. Nalegał przy tym na jak najszybsze wybudowanie baraków dla pracowników oraz bocznic normalnotorowej do Zagnańska, która miała umożliwić wysyłkę 20–30 wagonów dziennie⁵⁸. Ostatnie wymienione postulaty zostały uwzględnione i jeszcze w bieżącym roku rozpoczęto budowę baraku⁵⁹ oraz sporządzono wstępny projekt przebiegu bocznic kolejowej. Jej długość miała wynieść 9,5 km, przy kosztach budowy na poziomie 5 000 000 mkp i opłatach eksploatacyjnych rzędu 350 000 mkp rocznie⁶⁰. W 1921 r. opracowano projekt techniczny i po

55 Tamże.

56 Tamże, sygn. 22 647, k. 6.

57 Tamże, sygn. 15 902, k. 113, 114.

58 Tamże, k. 61.

59 Tamże, sygn. 15 904, k. 24, 25.

60 Tamże, sygn. 15 904, k. 82, 83.

jego zatwierdzeniu przez Radomską Dyрекcję Kolei Państwowych rozpoczęto prace przygotowawcze, wycinając las na trasie planowanej bocznic. W tym samym roku inwestycję jednak wstrzymano z przyczyn formalnych⁶¹.

Wobec utrzymującej się słabej kondycji zakładu i braku zysków, w czerwcu 1921 r. specjalna komisja wyznaczona przez ODRP przeprowadziła kontrolę, wskazując nieprawidłowości organizacyjne i techniczne. Zwrócono uwagę na nadmierne zagłębianie wyrobiska, co skutkowało problemami z wyciąganiem ładownych koleb. Koniecznością stało się powiększenie obszaru kopalni, co jednak generowało znaczne koszty (m.in. karczowanie lasu, wywożenie nadkładu). Postulowano zakup nowego sortownika do grysu, a także przyspieszenie budowy bocznic normalnotorowej z rampą przeładunkową. Komisja zwróciła uwagę na możliwość wykorzystania zalegającego przy kruszarkach odpadowego piasku kwarcowego jako dodatku przy produkcji wyrobów cementowych (m.in. rur, dachówek, nagrobków) i uruchomienia ich produkcji we własnym zakresie bądź sprzedaży surowca innym firmom⁶².

Ze względu na małe zainteresowanie pracą w kamieniołomach zarząd przedsiębiorstwa starał się utrzymać zatrudnionych pracowników poprzez stworzenie im możliwie stabilnych warunków finansowych; osiągnięciu tego celu pomóc miało zachowanie regularności wypłat. W zagnańskich kamieniołomach pracowali wówczas nie tylko okoliczni mieszkańcy, ale również pochodzący z różnych stron kraju zdemobilizowani żołnierze, a także uchodźcy ze Śląska Cieszyńskiego, którzy w razie pogorszenia się warunków materialnych łatwo mogliby opuścić zakład⁶³. Kraj wchodził w okres „galopującej” inflacji, a ceny towarów i koszty pracy zmieniały się z miesiąca na miesiąc; w czerwcu 1921 r. koszt wyłamania 1 m³ kamienia wynosił 106 mkp, a w październiku już 280 mkp⁶⁴.

Do kuriozalnej sytuacji doszło w sierpniu 1921 r. Zawiadowca kamieniołomów w Zagnańsku Franciszek Bandurski został wówczas zwolniony z pracy w związku z ujawnionymi malwersacjami; prowadzony razem z robotnikiem Zielińskim proceder polegał na zakupie paszy dla koni za kwoty niższe niż te, na które opiewały wystawiane faktury⁶⁵. Obowiązki zawiadowcy przedsiębiorstwa przejął urzędnik techniczny Aleksander Paszkowski.

W owym czasie do transportu surowca zakład wykorzystywał sześć koni oraz jedną lokomotywę wąskotorową⁶⁶. 28 kwietnia 1921 r. z Radomia przysłano 12 koleb wąskotorowych⁶⁷.

61 Ministerstwo Kolei Żelaznych zaleciło wprowadzenie w projekcie zmian, z którymi nie zgadzała się Radomska Dyrekcja Kolei Państwowych; sprawa inwestycji utknęła na poziomie wymiany korespondencji w obrębie tego resortu; tamże, sygn. 15 913, k. 19, 20.

62 Tamże, sygn. 15 904, k. 55–57.

63 Tamże, k. 65.

64 Tamże, k. 73, 74, 109.

65 Tamże, k. 86, 87.

66 Tamże, sygn. 15 371, k. 277.

67 Tamże, k. 21.

W 1921 r. nastąpił wzrost wydobycia kamienia do 8000 m³, z czego produkcja tłucznia (szabru) wyniosła 6778 m³. W kamieniołomie używano wówczas materiału wybuchowego o nazwie miedziankit (wynalezionego przez Stanisława Łaszczyńskiego – chemika i przemysłowca z Miedzianki k. Chęcin⁶⁸). Zakład posiadał lokomobilę parową o mocy 8 KM, napędzającą młoty i świdry pneumatyczne służące do wiercenia otworów strzałowych, oraz windę do wyciągania ładownych koleb z dna wyrobiska. Surowiec przerabiany był w dwóch czynnych kruszarkach (tzw. łamakach) napędzanych silnikami benzynowymi. Podobnie jak w czasach okupacji austriackiej transport produktów kopalni odbywał się za pośrednictwem kolejki wąskotorowej do oddalonej o 2 km bocznicy normalnotorowej w Występie Kolejowej. W 1921 r. pracowała tu jedna lokomotywa⁶⁹, a w 1922 r. zakupiono dwie kolejne lokomotywy spalinowe „Austro-Daimler” o mocy 6 KM⁷⁰. Według cen z października 1921 r. 10 t kamienia (ładowność pojedynczego wagonu normalnotorowego) kosztowało 11 000 mkp w przypadku jednostek rządowych; od firm prywatnych za tę samą ilość żądano o 1000 mkp więcej. Zakład miał budynki administracyjne oraz barak mieszkalny dla 50 robotników⁷¹. Powierzchnia kamieniołomu wynosiła 8 ha⁷².

Z dniem 3 marca 1921 r.⁷³ Zarząd Kieleckich Kamieniołomów Rządowych zamknął zakład i kopalnię Czarnowskie Góry⁷⁴ (procedura zwrotu majątku wcześniejszym właścicielom trwała jeszcze do połowy tego roku⁷⁵). Funkcjonowanie przedsiębiorstwa w Sitkówce w strukturze ZKKR potwierdzone jest w sprawozdaniach jedynie do marca 1919 r.⁷⁶, w późniejszym czasie w gestii tej agendy pozostały już tylko kamieniołomy w Zagnańsku i być może dlatego, pomimo poczynionych wcześniej działań naprawczych oraz inwestycyjnych, ODRP w Kielcach postanowiła je wydzierżawić (rozporządzenie Dyrekcji Robót Publicznych z 22 października 1921 r.)⁷⁷. Zainteresowane przejęciem zakładu były sejmiki powiatowe, które 14 listopada 1921 r. powołały „związek specjalny w celu wydzierżawienia kamie-

68 Z. Wójcik, *Studia z dziejów rozpoznania bogactw mineralnych regionu świętokrzyskiego*, Kielce 1997, s. 131–143.

69 APK, UWK I, sygn. 15 371, k. 277.

70 Tamże, sygn. 15374, k. 12. Jedna z nich (nr fabryczny 12376) została zakupiona 6 października 1922 r. w firmie Józefa Wasylkiewicza w Poznaniu; tamże, sygn. 15 820, k. 134.

71 Tamże, sygn. 15 904, k. 109, 110.

72 Tamże, sygn. 15 907, k. 221.

73 Tamże, sygn. 15 904, k. 3.

74 Lokomobilę i kompresor z likwidowanego zakładu już w 1919 r. planowano przenieść na Barczę, dwie kruszarki (łamaki) miały zostać przekazane w czasowe użytkowanie do powiatu olkuskiego i warszawskiego. Na Czarnowskich Górkach eksploatowano zarekwirowane przez okupantów austriackich szyny, o których zwrot starali się wcześniejsi właściciele: A. Zagajski z Wietrzni i M. Lipszyc z Międzygórza; tamże, sygn. 15 901, k. 47, 51, 53, 66.

75 Kamieniołom przejęła Maria Stefania z Peltynów Nowakowa, wdowa po Henryku Nowaku, działająca w imieniu swoich nieletnich dzieci Stefana i Jerzego Peltynów (Nowaków), zamieszkałych w Warszawie przy ulicy Chłodnej 39; tamże, sygn. 15 904, k. 16, 91–95; sygn. 15 907, k. 17.

76 Tamże, sygn. 15 901, k. 6, 9, 16; sygn. 15 907, k. 19.

77 Tamże, sygn. 15 904, k. 109.

niolomów w Zagnańsku”. W jego skład weszli przedstawiciele sejmików: radomskiego, pińczowskiego, miechowskiego, kieleckiego, będzińskiego i jędrzejowskiego; statut związku miał przygotować Joachim Hempel z Kielc⁷⁸.

Zainteresowany zakupem lub dzierżawą zakładu był również Władysław Hałas – właściciel Przedsiębiorstwa Robót Inżynierskich z Ostrowa Wielkopolskiego, które eksploatowało m.in. kamieniołom kwarcytu ordowickiego na północno-zachodnim stoku góry Telegraf w Kielcach⁷⁹. Sprawa wydzierżawienia kamieniołomów przeciągała się. Z czerwca 1922 r. pochodzi monit Wydziału Powiatowego Sejmiku Kieleckiego do ODRP w Kielcach w kwestii ustalenia terminu zawarcia umowy dzierżawy. Warto nadmienić, iż w celu uzyskania funduszy na rozwój kopalni kielecki sejmik częściowo zlikwidował swoje biuro handlowe, narażając się na poważne straty finansowe⁸⁰.

14 czerwca 1922 r. MRP wysłało do podlegającej mu ODRP w Kielcach projekt umowy na dzierżawę kamieniołomów rządowych w Zagnańsku z adnotacją, że został on uzgodniony z MRiDP oraz Prokuraturą Generalną⁸¹. Stronami umowy były: Ministerstwo Robót Publicznych w Warszawie i Związek Specjalny Powiatowych Związków Komunalnych Ziemskich i Wiejskich Województwa Kieleckiego. Miała być ona zawarta na okres 36 lat; od 1 kwietnia 1922 r. do 1 kwietnia 1958 r. W umowie tej znalazła się m.in. klauzula dotycząca zwiększenia wydobywania do poziomu co najmniej 25 000 m³ rocznie, co zamierzano osiągnąć po upływie 2-letniego okresu przygotowawczego. Zastrzeżono także preferencyjne ceny kamienia sprzedawanego dla instytucji państwowych, o 5% niższe od przeciętnych⁸².

Trudno dziś ustalić, jakie przesłanki zadecydowały jednak o rezygnacji zarządcy z oddania zagnańskich kamieniołomów w dzierżawę, pomimo tak zaawansowanych przygotowań. W tym czasie MRP oddelegowało do Zagnańska inż. Stanisława Kalinowskiego w celu wyjaśnienia przyczyn niedostatecznej wydajności zakładu i wdrożenia w nim programu naprawczego⁸³. Sporządzony przez niego raport zawiera zastrzeżenia względem stosowanych w przedsiębiorstwie rozwiązań technologicznych i organizacyjnych, w tym m.in.: nadmierne pogłębianie wyrobiska zamiast jego poszerzania w obrębie pokładów oraz brak dokumentacji kartograficznej. W wyniku przeprowadzonej kontroli zarządcono m.in.: przeniesienie biura zarządu kamieniołomów z Kielc do Barczy, wyeliminowanie konieczności

78 Tamże, k. 109, 110, 120; sygn. 15 907, k. 261–263.

79 Tamże, sygn. 15 907, k. 101, 102, 104. E. Majcher, *Kamieniołomy na obszarze województwa kieleckiego w dwudziestolecie międzywojennym. Nadzór administracyjny i struktura własności*, w: *Spółeczeństwo i gospodarka w regionie świętokrzyskim w XIX i XX wieku*, red. U. Oettingen, J. Szczepański, Kielce 2008, s. 172; <https://wkielcach.info/aktualnosci/poznaj-kielce-skad-sie-wziely-te-nazwy/2/>, dostęp: 18.VI.2020.

80 APK, UWK I, sygn. 15 907, k. 116.

81 Tamże, k. 117.

82 Tamże, k. 264, 265.

83 Tamże, k. 189.

wyciągania wózków z dna kamieniołomu na rzecz utworzenia przekopu⁸⁴ od strony niżej położonej części zbocza i dalszej eksploatacji tarasami z zastosowaniem transportu grawitacyjnego (funikularów)⁸⁵, wykorzystanie mocy przerobowej wszystkich czterech posiadanych kruszarek napędzanych silnikami spalinowymi (co wobec braku innego rozwiązania traktowano wówczas jako konieczność), przyspieszenie budowy bocznicy normalnotorowej z Zagnańska, zwiększenie ilości wysyłanego kamienia do 25 wagonów dziennie (docelowo 100–150 wagonów), budowę piętrowej automatycznej ładowni silosowej tłucznia do wagonów, uzyskanie połączenia telefonicznego z Kielcami i Zagnańskiem, sporządzenie szczegółowych planów kamieniołomów wraz z całą infrastrukturą, sprzedaż w drodze licytacji starszych i mniej wydajnych koni⁸⁶, wykorzystanie trocin z rządowego tartaku w Zagnańsku do opalania maszyny parowej, a także spożytkowanie odpadowego mialu kwarcytowego przy produkcji wyrobów cementowych (rur, przepustów, pustaków, dachówek, sączków odwadniających)⁸⁷.

28 października 1922 r. w siedzibie ODRP w Kielcach odbyła się narada z udziałem przedstawiciela MRP w sprawie kredytów na urządzenie i eksploatację kamieniołomów. Jak wynika z jej protokołu, kolejnym zarządzającym Kieleckimi Kamieniołomami Rządowymi był wówczas inż. Stanisław Głuski⁸⁸.

Postępująca eksploatacja „Kopalni Starej” (il. 1) doprowadziła do zejścia spągu wyrobiska poniżej poziomu terenu, na którym znajdował się tor wywozowej urobek kolejki wąskotorowej, co wiązało się z koniecznością wciągania ładownych koleb pod górę. By tego uniknąć, uruchomiono poniżej wyrobisko nazwane „Kopalnia Przekop”⁸⁹, które wkrótce połączyło się z „Kopalnią Starą”, stając się jej zachodnią częścią. W grudniu 1922 r. trwały już w nim prace wydobywcze, w połowie wykonany był także tor kolejki (o planowanej długości 700 m), który łącząc się z główną linią w pobliżu łamaków (kruszarek), docelowo miał przejąć transport całego urobku z „Kopalni Starej”⁹⁰.

84 Dał on początek „Kopalni Przekop”, która w późniejszym czasie połączyła się z „Kopalnią Starą”, stając się jej zachodnią częścią.

85 W razie niemożności zastosowania pomiędzy wyrobiskiem, kruszarką i ładownią funikularów (tj. kolejek linowo-terenowych) transport surowca zamierzano realizować przy pomocy dwóch napowietrznych kolejek linowych; APK, UWK I, sygn. 15913, k. 22, 23. Funikulary były ciekawym rozwiązaniem technicznym, polegającym na zastosowaniu dwóch równoległych torów kolejkowych, po których poruszały się zestawy koleb połączone liną, przechodzącą przez przekładnię bębnową przy górnej części torów. Transport wykorzystywał siłę grawitacji, gdyż staczające się w dół ładowne koleby wciągały na górę koleby puste. B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 113, 117.

86 Zakład wystawiał na licytację konie w latach 1921–1923; APK, UWK I, sygn. 15902, k. 14; sygn. 15 912, k. 17; „Gazeta Kielecka” 1921, nr 48.

87 APK, UWK I, sygn. 15 913, k. 10–13, 16–29.

88 Tamże, sygn. 15 907, k. 274, 275.

89 Tamże, sygn. 15 919, k. 23.

90 Tamże, sygn. 15 907, k. 229–232.

W pierwszych latach okresu międzywojennego rządowe kamieniołomy w Zagnańsku nie posiadały osobowości prawnej, funkcjonując w ramach ZKKR. W dokumentach z grudnia 1922 r. figurują już jako odrębne przedsiębiorstwo pod nazwą „Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku”⁹¹, zarządzane przez inż. S. Głuskiego⁹².

Decyzje podejmowane przez ówczesne kierownictwo w okresie poprzedzającym planowane wydzierżawienie zakładu często trudno zrozumieć z dzisiejszej perspektywy. Jako przykład mogą tu posłużyć zmiany rodzaju trakcji wąskotorowej. W 1922 r. zakupiono kolejne dwie lokomotywy spalinowe „Austro-Daimler” o mocy 6 KM⁹³. Wkrótce jednak, w wyniku czasowego wstrzymania eksploatacji kopalni w 1922 r., zrezygnowano z wykorzystania lokomotyw, a po wznowieniu prac kolejby z urobkiem musiały być ciągnięte przez konie⁹⁴. Stan ten nie trwał długo i niebawem podjęto starania o przywrócenie trakcji mechanicznej. Rok 1922 zamknął się niskim wydobyciem – tylko 3585,70 t kamienia – i niewielką produkcją szabru w ilości 198 t.

W styczniu 1923 r. ODRP przeprowadziła kolejną kontrolę, mającą na celu ocenę realizacji programu naprawczego, która – co było już chyba regułą – stwierdziła liczne nieprawidłowości, w tym m.in.: powolne tempo prac ziemnych przy budowie kolejki (na jedną roboczą dniówkę przypadało zaledwie 0,5 m³), błędy w prowadzeniu rachunkowości, nieprawidłowo realizowana budowa toru kolejki, bez odpowiednich pomiarów i planów, co nie pozwalało określić poprawności przebiegu toru oraz lokalizacji mostu (plan taki sporządzono dopiero w czerwcu 1923 r.⁹⁵). Stwierdzono przy tym konieczność wstrzymania montażu nowego sortownika ze względu na przewidywaną zmianę silnika spalinowego na parowy (co wynikało z wysokich kosztów benzyny) i związaną z tym przebudowę urządzeń łamaków⁹⁶.

Kolejna kontrola, przeprowadzona przez inż. Stanisława Kalinowskiego z MRP (marzec 1923 r.), była druzgocąca dla Stanisława Głuskiego. W trzynastostronicowym sprawozdaniu wytknięto mu nieudolność i brak kompetencji. Poza znanymi już problemami dotyczącymi wydobywania i transportu podkreślono małą wydajność wydobywania, która powinna była wynosić do 200 t kamienia dziennie, a nie miesięcznie – jak to miało miejsce w analizowanym okresie⁹⁷. Wbrew poleceniu MRP skalników rozliczano w systemie dniówkowym, a nie akordowym, co uniemożliwiało kontrolę ich wydajności. Niewłaściwie prowadzona dokumentacja finansowa

91 Tamże, k. 229.

92 Tamże, sygn. 15 9198, k. 187. W zestawieniu z 1926 r. Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku i ZKKR są już wymienione oddzielnie; *Księga adresowa Przemysłu, Handlu i Finansów*, wyd. inż. A.R. Sroki, Warszawa 1926, poz. 20, 146.

93 APK, UWK I, sygn. 15 374, k. 12. Jedna z nich (nr fabryczny 12376) została zakupiona 6 października 1922 r. w firmie Józefa Wasylkiewicza w Poznaniu; tamże, sygn. 15 820, k. 134.

94 Tamże, sygn. 22647, k. 2, 3; sygn. 15374, k. 12.

95 Tamże, sygn. 15 912, k. 190.

96 Tamże, k. 74.

97 Tamże, sygn. 15 918, k. 205.

wynikała z braku odpowiednio przeszkolonego księgowego⁹⁸. Wobec trudności z uzyskaniem przydziału adekwatnej do potrzeb zakładu liczby wagonów normalnotorowych poważnym uchybieniem kierownictwa było także niewykorzystywanie ich całkowitej ładowności, co podnosiło koszty przewozu do odbiorców – głównie państwowych zarządów drogowych⁹⁹. Wątpliwości budziła również gospodarka paliwowa; zalecono zmianę zasilania silników napędzających dwie kruszarki, z benzynowego na tańsze – naftowe – oraz zakup węgla na potrzeby kuźni w większej partii (wagon), zamiast ciągłego dowożenia go z Kielc furmanką. Wysokie zużycie nafty oświetleniowej w zakładzie (12 litrów na 5 dni) sugerowało, iż przeznaczana jest „na oświetlenie domów okolicznych włościan”¹⁰⁰. Do pracy w kopalni zamiast koni pociągowych zakupiono cugowe, co pozostawało w związku z nadmierną liczbą wyjazdów bryczką do Kielc inż. Głuskiego (7 razy w miesiącu), zdaniem kontrolującego – zupełnie nieuzasadnioną. Zalecono przy tym wznowienie starań o uzyskanie połączenia telefonicznego z Kielcami i stacją w Zagnańsku¹⁰¹. Zastrzeżenia budziła także kwestia furazu dla koni, w który zaopatrywano się w okolicznych wsiach¹⁰². Najbardziej rażącym przykładem niegospodarności był zakup w Poznaniu lokomotywy wąskotorowej „Austro-Daimler”. Opiewająca na 900 000 mkp transakcja została zrealizowana w 1922 r., przy czym zamiast przekazać należność przez bank, księgowy uregulował ją osobiście, niepotrzebnie obciążając zakład kosztami delegacji. Ponadto wkrótce po przybyciu do Zagnańska skutkiem niewłaściwej eksploatacji niemal fabrycznie nowa maszyna uległa poważnemu uszkodzeniu. Przeprowadzona w Kielcach naprawa, kosztująca aż 225 000 mkp, miała jedynie doraźny charakter i niebawem konieczny okazał się zakup większości nowych części do silnika za kwotę aż 537 000 mkp (!)¹⁰³. Kuriozalną sprawą były także wysokie koszty ponoszone przez zakład za możliwość korzystania z bocznicy normalnotorowej w Występie Kolejowej, które przy okresowo niskim wydobywaniu przekraczały wartość wysyłanego za jej pośrednictwem kamienia¹⁰⁴. W tym czasie ukończono już budowę odgałęzienia kolejki do „Kopalni Przekop”, jednak prace wydobywcze były wówczas ledwie rozpoczęte. Na wymienionym odcinku kolejki nad niewielkim parowem zbudowano most drewniany, który zdaniem kontrolującego powinien być zastąpiony nasypem z przepustem w formie rury kamionkowej, a uzyskane z jego rozbiórki drewno, łącznie z materiałem z mostu na równoległej, starszej linii kolejki – przeznaczone na planowaną budowę domu dla kierownika i starszych pracowników zarządu kopalni¹⁰⁵. Zastrzeżenia budził też sposób eksploatacji uruchomionego wreszcie sortownika do tłucznia, który znajdował się na

98 Tamże, k. 202, 203.

99 Tamże, k. 194, 195.

100 Tamże, k. 198.

101 Tamże, k. 199, 200.

102 Tamże, k. 198.

103 Tamże, k. 200–202.

104 Tamże, k. 194.

105 Tamże, k. 192, 193, 204.

terenie zakładu od początku 1922 r.¹⁰⁶ Z inicjatywy ODRP sporządzono plan układu torów kolejki kopalnianej oraz wyrobiska, nieuwzględniający jednak geologicznych warunków eksploatacji złoża, co było kolejnym zarzutem wobec inż. Głuskiego, odpowiedzialnego za tę część opracowania¹⁰⁷. Wskazano również na konieczność poprawy warunków bytowych robotników poprzez zastąpienie istniejących baraków nowym domem mieszkalnym¹⁰⁸.

Po zwolnieniu inż. S. Głuskiego nowym zarządcą został Telesfor Benduski¹⁰⁹. Zmiana personalna nie poprawiła znacząco sytuacji zakładu, która komplikowała się jeszcze bardziej ze względu na panującą hiperinflację. Ceny surowca zmieniały się w astronomicznym tempie, w czerwcu tona kamienia kosztowała 33 600 mkp, a w grudniu już 1 600 000 mkp/t¹¹⁰. Był to również okres niepokojów społecznych. Wobec braku porozumienia pomiędzy załogą a kierownictwem zakładu w sprawie podwyżki płac (do 400%) 10 marca 1923 r. wybuchł strajk, w którym uczestniczyło 50 pracowników. Przebieg protestu był spokojny. Strajk zakończył się 25 marca, po uzyskaniu przez załogę podwyżki w wysokości 50%¹¹¹. Sytuacja ekonomiczna skalników była nadal trudna; do kolejnego strajku doszło już w sierpniu tego roku¹¹². W tym czasie, w zależności od pory roku i związanej z tym wielkości wydobywania, zatrudnienie wahało się w granicach od 7 do 50 robotników, głównie okolicznych włościan małorolnych¹¹³. Czas pracy wynosił 8 godzin na dobę z godziną przerwą na obiad. Wynagrodzenie uzależniano od sposobu zatrudnienia (akord lub dniówka), a regularne stawianie się w pracy nagradzano specjalną premią¹¹⁴.

Od kwietnia 1923 r. eksploatacja kamienia wzrosła do 1 184,09 t, w maju wyniosła 1343,3 t, a w kolejnych miesiącach obniżyła się średnio do ok. 500 t, kończąc rok wynikiem 5085,79 t wydobytego surowca i 2329,7 t wyprodukowanego szabru¹¹⁵. W 1923 r. kamieniołom dysponował 103 blaszanymi kolebami (w większości bardzo zużytymi, do dalszej eksploatacji nadawało się około 60 szt.), z których 35 posiadało urządzenia hamulcowe przystosowane do trakcji konnej. Na inwentarzu znajdowało się 9027 m szyn oraz 24 zwrotnice. Na torach tymczasowych wykorzystywano przenośne tory na żelaznych podkładach (640 szt.), tzw. przęsła patentowe. Sprzęt ten odznaczał się dużym stopniem zużycia¹¹⁶. Przed 1926 r. z Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie otrzymano ponadto 14 wózków leśnych oraz jedną platformę. Był to tabor typu „Rollbahn” (z kołami o podwójnym rancie)

106 Tamże, k. 195, 196.

107 Tamże.

108 Tamże, k. 204.

109 Tamże, sygn. 15 927, k. 12.

110 Tamże, sygn. 15 912, k. 194, 372.

111 Tamże, sygn. 20 191, k. 72, 76.

112 Tamże, sygn. 15 912, k. 253, 257.

113 Tamże, k. 222.

114 Tamże, k. 262–264.

115 Tamże, sygn. 15 911, k. 2–68.

116 Tamże, sygn. 15 374, k. 264, 302.

dla toru szerokości 700 mm¹¹⁷. Z uwagi na niemożność jego wykorzystania na kolejke kamieniołomu (600 mm) w kolejnych latach wydzierżawiano go innym przedsiębiorstwom¹¹⁸. W 1924 r. z Dyrekcja Robót Publicznych w Kielcach przyznała dotację w wysokości 6500 zł na przebudowę istniejącej linii konnej (po której mogły się poruszać także lekkie lokomotywy spalinowe) na kolejkę parową¹¹⁹. Już 24 lipca tego roku z likwidowanej Okręgowej Dyrekcji Odbudowy w Brześciu n/Bugiem otrzymano czteroosiowy parowóz wąskotorowy typu HF (nr fabryczny 4296)¹²⁰.

W 1924 r. stanowisko zarządzającego kamieniołomami w Zagnańsku objął Stanisław Konopka i pod jego kierownictwem zakład po raz pierwszy wypracował zysk w wysokości 17400,44 zł¹²¹ – liczony już w złotych po reformie Władysława Grabskiego. Wydobyte osiągnęło 15 473,72 t kamienia, który przetworzono na 5492,62 t kamienia łamanego, 9710 t szabru, 271 t odpadu (piasku kwarcowego)¹²². Przedsiębiorstwo obciążały jednak długi z poprzednich lat, na dzień 1 stycznia 1924 r. wynoszące 334 838 907 mkp. W kwietniu 1924 r. MRP wyraziło zgodę na zaciągnięcie pożyczki, aby doprowadzić barak robotniczy do stanu umożliwiającego użytkowanie w okresie zimowym oraz rozpocząć prace projektowe i kosztorysowe budynku biurowo-mieszkalnego dla Zarządu Kamieniołomów¹²³. Już w listopadzie ODRP zatwierdziła projekt¹²⁴, zgodnie z którym wzniesiono istniejący do dziś drewniany obiekt (il. 1, 13, 14). Warto zaznaczyć, iż w czerwcu 1923 r. rozważano przyjęcie innego projektu, wykonanego przez Biuro Inżynierskie i Przemysłowo-Handlowe „TRUD” w Warszawie, jednak został on odrzucony ze względu na niewielką funkcjonalność budynku i wysokie koszty budowy¹²⁵.

W związku z osiąganymi zyskami i chęcią motywacji pracowników MRP na wniosek ODRP wyraziło zgodę na wypłacanie od 1925 r. dodatków („tantiemów”) za każdą wysłaną tonę kamienia i tłucznia (przy rocznej wysyłce od 15 000 do 20 000 t – 4 gr pracownikowi, 8 gr zarządzającemu, powyżej 20 000 t – 6 gr

117 Tamże, sygn. 15 820, k. 47–49, 134, 135.

118 Wymieniony tabor wykorzystywała m.in. firma Rafała Plesnera przy budowie drogi Górno – Bodzentyn w latach 1927–29. W 1927 r. do kamieniołomu Wacława Jagińtkowskiego w Sitkówce wypożyczono szyny wąskotorowe, a w 1932 r. 200 m toru wraz z 8 kolebami znajdowało się w dzierżawie firmy Kazimierza Ślącza, realizującej budowę strzelnicy 4 Pułku Piechoty Legionów w Kielcach; APK, UWK I, sygn. 15 820, k. 113, 114; sygn. 15 824, k. 22, 25, 26, 50–53.

119 Tamże, sygn. 15 919, k. 1–23; sygn. 16 811, k. 11.

120 Maszyna ta, nosząca numer niemieckich wojskowych kolei polowych HF 2734, została wyprodukowana w 1919 r. przez firmę R. Hartmanna Sächsische Maschinenfabrik w Chemnitz; APK, UWK I, sygn. 15 820, k. 134, 135; sygn. 13 497, k. 10; tamże, Starostwo Powiatowe Kieleckie I, sygn. 2462, k. 11, 115; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 111.

121 APK, UWK I, sygn. 15 918, k. 64, 65.

122 Tamże, k. 73, 74.

123 Tamże, sygn. 15 920, k. 203, 204.

124 Tamże, k. 208.

125 Tamże, sygn. 15 912, k. 231–238.

pracownikowi, 12 gr zarządzającemu)¹²⁶. 26 stycznia 1925 r. z Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie przesłano do Zagnańska lokomotywę spalinową „Austro-Daimler” (nr fabryczny 9929) o mocy 6 KM¹²⁷.

W tym roku wydobywanie kamienia wzrosło do 20 371,6 t¹²⁸, a koszty produkcji zmniejszyły się w stosunku do 1924 r. z 16% do 12%. Zwiększono wyrób grys, jak również sprzedaż surowca firmom prywatnym (do 18%), co zostało skrytykowane przez MRP. Zdaniem ministerstwa kopalnia powinna służyć głównie podmiotom państwowym, w związku z czym zalecono powrót do stosowania oddzielnych (komercyjnych) cenników dla nabywców prywatnych. Słabym ogniwem produkcji pozostawał transport surowca oparty o trakcję konną, który stanowił 19% wszystkich kosztów. By to zmienić, w 1925 r. zdecydowano się na przebudowę głównych odcinków kolejki umożliwiającą zastosowanie parowozu wąskotorowego HF, znajdującego się na stanie przedsiębiorstwa od 1924 r.¹²⁹ Inwestycja ta jednak przeciągała się. W grudniu 1926 r. prowadzono jeszcze rozmowy z Nadleśnictwem Samsonów w sprawie ustalenia granic pasa gruntu przewidzianego pod budowę torowiska, a informacja o prowadzonych pracach pochodzi dopiero z lutego 1927 r.¹³⁰

Od 1 kwietnia 1925 r. pomocnikiem zarządzającego Kamieniołomami Państwowymi w Zagnańsku został Aleksander Paszkowski¹³¹. To wzmocnienie na szczeblu kierowniczym nie uchroniło jednak zakładu przed problemami. Po kontroli Okręgowego Urzędu Górniczego w Radomiu, którą przeprowadzono w związku z wypadkiem na wyrobisku, szokiem dla urzędników był fakt, że do rozbijania bloków kamienia robotnicy używali własnych materiałów wybuchowych (!). Jak ustalono, od września 1923 r. przedsiębiorstwo nie kupowało już miedziankitu¹³².

W okresie tym niedaleko państwowej kopalni na Barczy funkcjonował prywatny kamieniołom „Kopalnie dolomitu Zagnańsk-Doły sp. z o.o.”¹³³, również oferujący tłuczeń drogowy. Był to jednak materiał niespełniający odpowiednich wymogów technicznych. Ponieważ siedziby obu przedsiębiorstw znajdowały się w Zagnańsku, co mogło prowadzić do ich mylenia przez nabywców, MRP poleciło ODRP oraz Zarządowi Kamieniołomów Państwowych przeprowadzenie kampanii informacyjnej wśród potencjalnych klientów, załączając parametry mechaniczne i fizyczne eksploatowanych tam kwarcytów¹³⁴.

126 Tamże, sygn. 15 918, k. 64, 65.

127 Tamże, sygn. 15 820, k. 134.

128 Tamże, sygn. 15 920, k. 24, 30.

129 Tamże, k. 16, 17, 174; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 111.

130 Dalszą eksploatację tej linii już wówczas traktowano jako rozwiązanie tymczasowe ze względu na przewidywaną budowę bocznicy normalnotorowej do Wiśniówki; APK, UWK I, sygn. 15 928, k. 54, 55.

131 Tamże, sygn. 15 927, k. 37.

132 Tamże, sygn. 15 920, k. 11.

133 B. Kozak, *Kamieniołom na górze Chelm. Zagnański wątek rodzinnych dziejów Witolda Gombrowicza*, „Świątokrzyskie”, nr 25(29), 2020, s. 104–112.

134 Tamże, sygn. 15 918, k. 9.

W 1926 r. produkcja zakładu wzrosła do 25 666,53 t kamienia¹³⁵ i prawie 17 567 t szabru¹³⁶. Pracowało średnio 68 robotników¹³⁷. Nowością było zlecenie załadunku urobku na wagony prywatnej firmie Władysława Hutnika ze wsi Gózd, który od 31 marca 1924 r. pracował w Kamieniołomach Państwowych w Zagnańsku na stanowisku dozorczy technicznego¹³⁸. Własną działalność rozpoczął on prawdopodobnie w 1926 r.¹³⁹, prowadząc ją na Barczy jeszcze w 1929 r. Zgodnie z umową zawartą 1 maja tego roku koszt załadunku jednej tony kamienia na kolebę lub wagon normalnotorowy wynosił 25 gr. Na przedsiębiorcę nałożono także obowiązek realizacji wszelkich innych prac związanych z tą usługą oraz terminowego wypłacania wynagrodzenia swoim pracownikom¹⁴⁰.

Według inwentarza z 1926 r. na stanie zakładu znajdował się parowóz oraz dwie lokomotywy spalinowe¹⁴¹. W czerwcu 1926 r. z Państwowego Zarządu Drogowego w Kostopolu przekazano Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku 4165 m



Il. 2. Przekop badawczy na Barczy wschodniej, wykonany w 1927 r. pod kierunkiem Jana Czarnockiego i Kazimierza Kowalewskiego; Muzeum Narodowe w Kielcach, nr inw. MHKi/Ph/66

135 Wartość ustalona na podstawie podawanej w sprawozdaniach liczby wózków jednotonowych, które posłużyły do wywozu urobku.

136 Tamże, sygn. 15 921, k. 94, 105.

137 Tamże, sygn. 15 924, k. 85.

138 Tamże, sygn. 15 927, k. 14, 15.

139 Tamże, sygn. 15 920, k. 97.

140 Tamże, sygn. 15 927, k. 44, 45.

141 Tamże, sygn. 15 820, k. 134.

szyn normalnotorowych typu (H-100)¹⁴². W tym czasie zakład dysponował także lekkimi szynami wąskotorowymi typu H-55 i H-60 o łącznej długości 8381 m oraz 42 tarczami obrotowymi (z czego 9 szt. było już zniszczonych)¹⁴³.

W październiku 1926 r. MRP zaakceptowało propozycję Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach dotyczącą rozbudowy zagnańskich kamieniołomów i zwróciło się do Państwowego Instytutu Geologicznego o wydelegowanie Jana Czarnockiego w celu wydania opinii na temat warunków rozwoju kopalni i krytycznej oceny zamierzeń inwestycyjnych¹⁴⁴. To dzięki tej ekspertyzie z 1928 r.¹⁴⁵, opublikowanej również w Posiedzeniach Naukowych PIG¹⁴⁶, po raz pierwszy dowiadujemy się o eksploatacji wyrobiska „Kopalnia Nowa” (w późniejszym czasie określanego przez okoliczną ludność jako „Baryła”), które powstało prawdopodobnie między rokiem 1925 a 1928, na północ od „Kopalni Starej”¹⁴⁷ (il. 1).

Badania Czarnockiego oprócz charakterystyki geologicznej górotworu i analizy warunków eksploatacyjnych wskazywały również na perspektywiczne złoża piaskowca w obrębie kulminacji Barczy zachodniej: jedno przylegające od północnego-wschodu do „Kopalni Starej” i drugie na stoku południowym, gdzie w późniejszych latach uruchomiono jeszcze dwa kamieniołomy. W opinii geologa dalsze prowadzenie tutejszych kopalń było uzasadnione, jednakże niekorzystne warunki złożowe, wynikające z niejednorodnego charakteru skał (o zmiennej twardości, z przewarstwieniami bezwartościowych łupków i szarogłazów), uniemożliwiały produkcję kamienia i tłuczni na skalę masową¹⁴⁸. Na szczególną uwagę zasługiwały jedynie złoża piaskowca spiriferowego, nadające się do produkcji kostki brukowej. Ich płytowe uławicenie o grubości od 0,5 do 1 m, jednorodna i drobnoziarnista budowa, kostkowa podzielność i podatność do łupania, czyniły z nich idealny materiał do produkcji bruku. Dlatego w 1927 r. pod kierunkiem Jana Czarnockiego i przy udziale Kazimierza Kowalewskiego przeprowadzono badania piaskowców spiriferowych na południowo-zachodnim stoku Barczy wschodniej, które ustaliły zasięg i zasobność złoża, stosunek piaskowca do płonnych warstw łupkowych oraz warunki planowanej eksploatacji. Wykonano wówczas rów (szurf) (il. 2, „szurf 3”) poszukiwawczy długości ok. 100 m (na mapie opracowanej przez J. Czarnockiego oznaczony jako „E-F”) oraz serię szybików. Miejscowy surowiec zamierzano wykorzystać do produkcji kostki brukowej. Jego dobre parametry pod tym względem potwierdziła próbna eksploatacja występujących na tym terenie naturalnych rozsypek, prowadzona w latach 1934–35 przez Kamieniołomy Państwowe

142 Tamże, sygn. 16 811, k. 9, 10; sygn. 15 820, k. 132–135.

143 Tamże.

144 Tamże, sygn. 15 920, k. 134, 135.

145 Tamże, sygn. 15 937, k. 3–19.

146 J. Czarnocki, *Posiedzenia Naukowe PIG*, nr 19–20, Warszawa 1928, s. 14–22.

147 Jedynym dostępnym autorem dokumentem potwierdzającym istnienie tego wyrobiska był protokół powypadkowy z września 1929 r., informujący, że miejscem zdarzenia był III poziom „Kopalni Nowej”; APK, UWK I, sygn. 12 735, k. 20.

148 J. Czarnocki, *Posiedzenia Naukowe PIG*, nr 19–20, Warszawa, 1928, s. 21.

w Zagnańsku¹⁴⁹. Do 1938 r. nie podjęto tam jednak produkcji kostki na szerszą skalę¹⁵⁰. Na południowym krańcu rowu poszukiwawczego z 1927 r. Sierakowski rozpoczął (ok. 1939 r.) wydobywanie kamienia¹⁵¹, kontynuowane przez Niemców podczas okupacji. Urobek transportowano z wykorzystaniem kolejki wąskotorowej¹⁵² w okolicę stacji Gózd, skąd po przeładunku przewożono go w kierunku Zagnańska linią Zarządu Kolei Leśnych¹⁵³.

Z uwagi na niekorzystny układ warstw skalnych oraz brak perspektyw na masowe wydobywanie surowca już od 1926 r. zaczęto planować rozbudowę zagnańskich kamieniołomów¹⁵⁴. Do podjęcia tej inwestycji przyczynił się ówczesny dyrektor ODRP w Kielcach inż. Kazimierz Krug¹⁵⁵. Przewidywano otwarcie kolejnych wyrobisk na górze Barczy, jednakże większe nadzieje wiązano z uruchomieniem kopalni kwarcytów kambryjskich na znajdującej się niedaleko górze Wiśniówce¹⁵⁶.

149 J. Czarnocki, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku*, *Prace geologiczne*, 1958, s. 123; tenże, *O zastosowaniu piaskowca dewońskiego do wyrobu kostki brukarskiej w Barczy wschodniej pod Zagnańskiem*, *Prace geologiczne*, 1958, s. 160–162, tab. X.

150 J. Czarnocki, *Zastosowanie piaskowca dewońskiego do wyrobu kostki brukarskiej w Barczy wschodniej pod Zagnańskiem*, *Prace geologiczne*, 1958, tab. IX.

151 H. Łobanowski, *The Lower Devonian in the western part of the Klonów Belt (Holy Cross Mts), Part I – Upper Emsian*, *Acta Geol. Pol.*, 21, 1971, s. 635. W 1941 r. Sierakowski pracował w zarządzie kamieniołomów na stanowisku kierownika operacyjnego, ANK, sygn. 29/596/42, k. 253, 257.

152 Prawdopodobnie była to linia konno-grawitacyjna; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 119.

153 Przedsiębiorstwo to nosiło wówczas nazwę Staatliche Waldeisenbahnenverwaltung in Zagnańsk; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 10, 119.

154 APK, UWK I, sygn. 15 928, k. 53.

155 Kazimierz Krug (1882–1958) urodził się 20 lutego 1882 r. we Lwowie. W młodości należał do Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Po ukończeniu studiów na Wydziale Inżynierii Lądowej Szkoły Politechnicznej we Lwowie (1906 r.) podjął pracę na stanowisku inżyniera powiatowego w Rohatynie (woj. stanisławowski). Od 1908 r. należał do państwowej służby cywilnej Królestwa Galicji. W 1914 r. pracował w starostwie w Złoczowie, a od 1915 r. w Pińczowie. W 1919 r. mianowano go inżynierem drogowym powiatu pińczowskiego. W latach 1925–1932 obejmował stanowisko dyrektora Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Kielcach, a następnie (po reformie administracji) naczelnika Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach (do 1938 r.). Poprzez swoje zaangażowanie przyczynił się do wyraźnej poprawy stanu infrastruktury drogowej na Kielecczyźnie, z jego inicjatywy rozbudowano kamieniołomy drogowe w Barczy i Wiśniówce. Był członkiem Międzynarodowego Stałego Stowarzyszenia Kongresów Drogowych, uznawany jest za inicjatora utworzenia Automobilklubu Kieleckiego. Podczas okupacji angażował się w działalność Polskiego Komitetu Opiekuńczego, za co został aresztowany. W okresie powojennym wchodził w skład zarządu zakładów na Kadzielni (1945 r.), pracując następnie m.in. w budownictwie mieszkaniowym, Banku Inwestycyjnym oraz laboratorium drogowym Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych w Kielcach. Zmarł 26 maja 1958 r. w Kielcach, pochowano go na cmentarzu Starym. Opr. na podstawie: M. Mistewicz, *Polska administracja drogowa i kongresy drogowe w latach 1918–1939*, przyp. 99 (rękopis złożony w Wydawnictwie Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, udostępniony dzięki uprzejmości Autora); T. Wągrowski red., *Krug Kazimierz*, w: T. Cyzowska, *60 lat Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Kielcach. Monografia 1998–2008*, Kielce 2008, s. 116, 117; J. Zieliński, *Kielce w Polsce Ludowej*, Warszawa 1978, s. 37.

156 APK, UWK I, sygn. 15 929, k. 13; S. Janicki, *Dzieje...*, s. 29.

Podjęcie tej inwestycji wynikało z istniejącego wówczas dużego zapotrzebowania na tłuczeń drogowy i kolejowy, którego nie mogły pokryć działające przedsiębiorstwa, wykorzystujące dobrą koniunkturę do zawyżania cen (wzrost średnio o 100% w stosunku do lat wcześniejszych), często oferując przy tym materiał gorszej jakości¹⁵⁷. Wobec przewidywanego znacznego wzrostu wydobywania podjęto decyzję o wybudowaniu bocznicy normalnotorowej długości 11,5 km, łączącej kopalnię na górze Barczy oraz nowy zakład w Wiśniówce ze stacją w Zagnańsku¹⁵⁸. W lipcu 1927 r. Wydział Drogowy Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu ogłosił przetarg na wykonanie robót ziemnych, trasę przyszłej linii wytyczono pod koniec tego roku. Budowę rozpoczęto w listopadzie 1929 r.¹⁵⁹ Przy pracach ziemnych wykorzystano kolejkę wąskotorową poruszającą się wzdłuż powstającego torowiska dzięki ułożeniu dodatkowej, trzeciej szyny¹⁶⁰.

Ze względu na planowaną modernizację i rozbudowę dróg w budżecie na 1928 r. Departamentowi Drogowemu MRP przyznano kwotę 5 000 000 zł na zakup kamieniołomów piaskowca w Zagnańsku oraz bazaltu na Wołyniu¹⁶¹. W związku nowymi inwestycjami w ramach przedsiębiorstwa Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku powołano odrębną komórkę organizacyjną pod nazwą „Rozbudowa Kamieniołomów Państwowych w Zagnańsku”¹⁶². W październiku 1929 r. jednostka ta samodzielnie zwracała się do Okręgowego Urzędu Górniczego w Radomiu o przydział materiałów wybuchowych (przechowywanych w magazynie na Barczy) na potrzeby wydobywania kamienia w kopalniach na Wiśniówce Małej i Dużej¹⁶³. Po uruchomieniu nowych wyrobisk w sprawozdawczości prowadzonej przez Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku zaczęły dominować dane sumaryczne z łącznego wydobywania ze wszystkich kopalń. Sytuacja ta znacznie utrudniała poznanie dalszych dziejów zakładu na Barczy. Jedno z ostatnich sprawozdań dotyczące tutejszych kamieniołomów pochodzi z 1927 r., roczne wydobywanie kamienia osiągnęło wówczas 32 931 t (w tym produkcja tłuczniwa – 17 494 t), w zakładzie zatrudnionych było średnio 74 robotników¹⁶⁴. Według inwentarza z 28 maja 1928 r. w inwentarzu Kamieniołomów Państwowych w Zagnańsku znajdowały się trzy kruszarki (w tym dwie czynne) napędzane silnikami spalinowymi, lokomobila oraz kompresor. Wyposażenie transportowe obejmowało parowóz wąskotorowy, dwa spalinowozы, 138 koleb (w tym 41 szt. zakupionych w 1928 r. w firmie Orenstein & Koppel), 44 tarcze obrotowe, 8783 m szyn i 24 rozjazdy wąskotorowe, a także 4165 m szyn i 11 rozjazdów normalnotorowych. Zakład dysponował ładownią przy torze PKP, 4 budynkami mieszkalnymi oraz 16 obiektami gospodarczymi. Łączną

157 APK, UKW I, sygn. 15 932, k. 181; sygn. 15928, k. 18.

158 Budowę bocznicy normalnotorowej obsługującej kamieniołomy na Barczy planowano już w 1920 r.; APK, UKW I, sygn. 15 902, k. 61.

159 APK, UKW I, sygn. 15 928, k. 68, 291; „Monitor Polski” 1929, nr 153, s. 4.

160 Na podstawie analizy fotografii MHKi/H/2345.

161 „Kurier Warszawski” 1928, nr 101 z 12 kwietnia, s. 7.

162 Autorom nie udało się odnaleźć dokumentów powołujących tę jednostkę i jej zakresu działalności.

163 APK, UKW I, sygn. 12 735, k. 14, 17.

164 Tamże, sygn. 15 924, k. 85.

Ładowanie materiałów kamiennych do wagonów na Barczy



Il. 3. Stacja przeładunkowa w Występie Kolejowej; zdjęcie wykonane w latach 1932–33 r., pochodzi z albumu dokumentującego prace finansowane przez Fundusz Pracy; Muzeum Historii Kielc, nr inw. MHKi/H/2345

Ropalnia Barcza. Transport materiałów kamiennych do doładowni



Il. 4. Transport kamienia do stacji przeładunkowej Występa Kolejowa. Zdjęcie wykonane w latach 1932–1933 r. u zbiegu toru kolejki z szosą Warszawa-Kraków; tamże

wartość posiadanego inwentarza szacowano wówczas na 80 408,43 franków szwajcarskich¹⁶⁵. W pierwszej połowie 1929 r. na wyposażeniu zakładu znalazła się kruszarka typu CTDV (przekazana z Zarządu Drogowego w Sandomierzu) wraz z silnikiem (o mocy 22–25 KM) i sortownikiem, którego zainstalowanie planowano już w 1924 r.¹⁶⁶

Dynamika wzrostu wydobywania i zatrudnienia była znaczna. W 1928 r. pozyskano 41 705 t urobku przy średniej obsadzie 87 robotników, a w 1929 r. analogicznie 51 015 t, siłami 104 robotników. W okresie tym roczne zużywano niemal po 3 t materiału wybuchowego (amonitu)¹⁶⁷. Zwiększeniu uległa także ilość posiadanego taboru wąskotorowego; w lutym 1930 r. zakład dysponował już 164 kolebami, z czego 61 szt. zostało zakupionych w latach 1928–29¹⁶⁸. W 1933 r. z Wydziału Powiatowego w Pińczowie

otrzymano także dalsze 8722 m szyn¹⁶⁹.

Od 1931 r. ujednolicono strukturę organizacyjną państwowych wytwórni materiałów drogowych (na podstawie protokołu Ministerstwa Robót Publicznych z 17 września 1930 r.). Kamieniołomy działające na terenie województw podporządkowano lokalnym Zarządom Kamieniołomów Państwowych, które podlegały oddziałom drogowym Dyrekcji Robót Publicznych przy urzędach wojewódzkich oraz MRP. Kamieniołomy w Zagnańsku posiadały status przedsiębiorstwa państwowego

¹⁶⁵ Tamże, k. 3, 17, 85.

¹⁶⁶ Tamże, sygn. 16 811, k. 11, 13.

¹⁶⁷ Tamże, sygn. 12 735, k. 254–300.

¹⁶⁸ Tamże, sygn. 15 820, k. 116, 117.

¹⁶⁹ Tamże, sygn. 16 811, k. 15.

niewydzielonego z ogólnej administracji państwowej; jako jednostka gospodarcza miały możliwość dysponowania wpływami oraz pewną autonomię w zakresie realizacji państwowych dostaw i robót¹⁷⁰.

W związku z postępującym kryzysem gospodarczym 22 czerwca 1931 r. zapadła nieoczekiwana decyzja (rozporządzenie MRP) o likwidacji Rozbudowy Kamieniołomów Państwowych w Zagnańsku. W kopalniach Wiśniówka Mała i Duża wstrzymano wszelkie prace, zwalniając zatrudniony tam personel¹⁷¹. Przez pewien czas kontynuowano jedynie realizowaną przez firmę Bilskiego budowę bocznicy normalnotorowej, przy której pracowało 500 osób¹⁷². Inwestycję tę czasowo wstrzymano, ostatecznie finalizując ją dopiero w 1933 r.¹⁷³ Jeszcze przed ukończeniem toru do Wiśniówki powstało jego odgałęzienie w kierunku południowych zboczy góry Barcza¹⁷⁴, gdzie zlokalizowano nową rampę przeładunkową. Do tego miejsca doprowadzono linię kopalnianej kolejki wąskotorowej, likwidując w latach 1933–34 odcinek Barcza – Występa¹⁷⁵ (il. 3, 4).

W roku gospodarczym 1931/32 zagnańskie kamieniołomy otrzymały z Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej subwencję w wysokości 30 000 zł na zatrudnienie bezrobotnych¹⁷⁶. Miejscowe przedsiębiorstwo oraz m.in. kopalnia bazaltu w Janowej Dolinie na Wołyniu¹⁷⁷ stały się miejscem realizacji planu walki z bezrobociem, zainicjowanego przez powstały w 1933 r. Fundusz Pracy¹⁷⁸. Zgodnie z „Ogólnym programem robót dla zatrudnienia bezrobotnych w Kamieniołomach Państwowych w Zagnańsku” w okresie od lutego do czerwca 1933 r. w miejscowych kopalniach zamierzano zorganizować pracę dla 500 osób (z podziałem na 300 zamiejscowych, m.in. z Zagłębia, i 200 miejscowych), a od lipca do marca 1934 r. aż dla 800 osób. Ponadto od kwietnia 1933 r. do marca 1934 r. przy budowie dróg zamierzano zatrudnić 400 bezrobotnych. Roboty zaplanowane na Barczy w 1933 r.

170 Tamże, sygn. 15 932, k. 187, 188.

171 Tamże, k. 109, 110.

172 Tamże, k. 109, 153.

173 Tamże, k. 109, 110; S. Janicki, *Dzieje...*, s. 29. Warto wspomnieć, iż na bocznicy tej zrealizowano scenę wysadzenia przez partyzantów pociągu do filmu „Barwy walki” (1964 r.) w reżyserii Jerzego Passendorfera; <https://www.youtube.com/watch?v=0cECcZRhnzQ>.

174 APK, UWK I, sygn. 15 928, k. 296.

175 Tamże, sygn. 16 814, k. 7.

176 Tamże, sygn. 16 811, k. 13.

177 W kwietniu 1943 r. Ukraińska Powstańcza Armia dokonała masowego mordu na około 600 mieszkańcach osiedla robotniczego powstałego przy kopalni w Janowej Dolinie; <https://dzieje.pl/aktualnosci/75-rocznica-zbrodni-dokonanej-przez-upa-w-janowej-dolinie>, dostęp 16.II.2020 r.

178 „Ekspres Zagłębia” 1935, nr 175 z 29 czerwca, s. 4; 1936, nr 210 z 2 sierpnia, s. 4; Ustawa z dnia 16 marca 1933 r. o Funduszu Pracy (Dz. U. nr 22, poz. 163). Fundusz Pracy dysponował możliwością udzielania kredytów oraz przyznawania dotacji w formie pieniężnej oraz rzeczowej (artykuły żywnościowe), prowadząc działalność za pośrednictwem komitetów tworzonych na szczeblu województw (m.in. przy urzędzie wojewódzkim w Kielcach), powiatów, miast i gmin. Fundusz nie organizował samodzielnie robót publicznych; zajmowały się tym poszczególne ministerstwa, samorządy oraz inne instytucje publiczne, mogące na podstawie zawieranych umów zlecać ich wykonanie przedsiębiorstwom prywatnym; zob. E. Słabińska, *Łagodzenie skutków bezrobocia w województwie kieleckim w latach 1918–1939*, Kielce 2008, s. 92, 144.



Il. 5. Linia wąskotorowa prowadząca do kruszarek (na pierwszym planie), oraz odgałęzienie odchodzące w stronę „Kopalni Nowej”; zdjęcie wykonane z lat 1932–33 r.; tamże



Il. 6. Zabudowania gospodarcze oraz drewniana konstrukcja kruszarek; tamże



Il. 7. Miejsce wyrobu i załadunku kostek brukowych; tamże

obejmowały: luty – budowę bocznic kolejowej do Barczy, wydobycie i wysyłkę koleją 10 000 t kamienia i wyrób 200 t półbruczku; marzec – czerwiec – łączne wydobycie 40 000 t kamienia i wyrób 800 t półbruczku. Dla pozostałych miesięcy nie sprecyzowano miejsca realizacji (Wiśniówka lub Barcza): od sierpnia 1933 r. do stycznia 1934 r. norma dla każdego miesiąca obejmowała wydobycie 20 000 t kamienia i wyrób 500 t półbruczku, łącznie z wysyłką kolejową¹⁷⁹ (il. 5, 6, 7). Warto zaznaczyć, iż w tutejszych kamieniołomach celowo ograniczano stosowanie urządzeń mechanicznych na rzecz pracy ręcznej, aby zapewnić zatrudnienie możliwie dużej liczbie robotników¹⁸⁰.

Nowych pracowników tymczasowo zakwaterowano w okolicznych wsiach¹⁸¹, wstępnie planując budowę ogrzewanych baraków dla 700 osób¹⁸². W zbiorach Muzeum Historii Kielc znajduje się album zdjęć dokumentujący roboty finansowane przez Fundusz Pracy w 1933 r., zawierający również fotografie Państwowych Kamieniołomów w Zagnańsku¹⁸³.

Wydobycie kamienia w kopalniach na Wiśniówce prowadzono już w 1929 r., ale dopiero w roku gospodarczym 1933/34 (prawdopodobnie od sierpnia 1933 r.) uruchomiono zakład na Wiśniówce Małej. W 1934 r. przeniesiono tam (do tymczasowej siedziby) biuro zarządu z Barczy. Nowym kierownikiem kamieniołomów został inż. M. Masłowski¹⁸⁴. Na Wiśniówce Dużej pełne wydobycie rozpoczęto w roku gospodarczym 1935/36, co znacznie zwiększyło produkcję, która po raz pierwszy przekroczyła 100 000 t rocznie¹⁸⁵. Wzrost eksploatacji i rozwój przedsiębiorstwa wynikał z realizacji programu inwestycji drogowych, opracowanego w tym czasie przez wiceministra komunikacji Juliana Piaseckiego. Znaczenie tutejszych kamieniołomów wynikało z ich położenia bliżej centralnej części kraju niż np. zasobów tatrzańskich czy wołyńskich, co wpływało na niższy koszt transportu kolejowego¹⁸⁶ do większości odbiorców. Pod względem jakości miejscowy surowiec nie ustępował przy tym tamtejszym granitom i bazaltom¹⁸⁷. W 1933 r. ukazała się publikacja, w której szczegółową analizę mikroskopową i chemiczną kwarcytów oraz iłów barczańskich przeprowadził Tadeusz Zarosły, badając proces ich silifikacji¹⁸⁸.

179 APK, UWK I, sygn. 15 934, k. 9, 14.

180 „Kurjer Poranny” 1935, nr 184 z 5 lipca, s. 8.

181 K. Mączka, *Przedsiębiorstwo Państwowe Kopalnie Kwarcytu i Dolomitu w Wiśniówce. 60-lecie kopalń w Wiśniówce*, 1992, s. 1.

182 APK, UWK I, sygn. 15934, k. 16.

183 Nr inw. MHKi/H/2345.

184 APK, UWK I, sygn. 16818, k. 5, 6; K. Mączka, *Przedsiębiorstwo Państwowe Kopalnie...*, s. 2.

185 ANK, sygn. 29/596/39, k. 1.

186 Koszty transportu kolejowego dodatkowo uległy w tym czasie (1933 r.) obniżeniu dzięki przyznaniu przez zarząd kolei ulg za przewóz kruszywa drogowego sięgających 40% wcześniejszej stawki; E. Majcher-Ociesa, *Interwencjonizm państwowy w przemyśle Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1930-1939*, Kielce 2019, s. 217.

187 „Kurjer Poranny” 1935, nr 184 z 5 lipca, s. 8.

188 T. Zarosły, *Kwarcyt z Zagnańska*, nadbitka z IX Rocznika PTG, Kraków, 1933, s. 9–11.



Il. 8. Wyrobisko „Kopalni Starej”
widoczne od strony zachodniej; tamże



Il. 9. Wyrobisko „Kopalni Nowej”
widoczne od strony zachodniej, tamże

W okresie od 1 kwietnia 1934 r. do 31 marca 1935 r. z zagnańskich kamieniołomów (Barcza, Wiśniówka Mała i Duża) wysłano łącznie 158 645 t (dwa pociągi dziennie) kamienia, tłucznia, kostki brukowej i półbruczku, realizując zamówienia urzędów wojewódzkich: kieleckiego, łódzkiego, lwowskiego, warszawskiego i lubelskiego oraz Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu¹⁸⁹. Kruszywo wykorzystywano nie tylko na nasypy kolejowe i drogowe, lecz także do produkcji betonu¹⁹⁰. W 1935 r. planowano zwiększenie eksploatacji do poziomu 300 000 t rocznie (1500 t dziennie w okresie letnim)¹⁹¹.

Zatrudnienie przez przedsiębiorstwo kilkuset bezrobotnych wpłynęło zapewne na rozwój barczańskich kamieniołomów. Należy jednak pamiętać, iż wydajność osób pozostających dłuższy czas bez pracy była stosunkowo niska ze względu na chroniczne niedożywienie, zły stan zdrowia oraz nieodpowiednie, często zniszczone ubrania. Do robót w kamieniołomach trafiały osoby bez odpowiednich

189 APK, UWK I, sygn. 16 818, k. 5, 6; „Kurjer Poranny” 1935, nr 184 z 5 lipca, s. 8.

190 T. Zarosły, *Kwarcyt Zagnański jako kruszywo do betonu*, „Cement” 1932, nr 3, s. 140–142.

W tym czasie promowano w Polsce wykorzystanie betonu jako nawierzchni drogowej, wzorując się m. in. na rozwiązaniach realizowanego wówczas niemieckiego programu budowy autostrad; J. Nechay, *Rozwój budowy dróg betonowych w Polsce*, „Kurjer Poranny”, nr 184 z 5 VII 1935, s. 8.

191 Tamże.

Il. 10. Przekop z IV poziomu „Kopalni Nowej”, widok od strony wschodniej, tamże



Il. 11. Wzrostisko „Kopalni Nowej”, widok od południa. Zdjęcie wykonane przez Jana Czarnockiego w latach 30 XX w.; Muzeum Narodowe w Kielcach, nr inw. MHKi/Ph/67



predyspozycji do wykonywania tak ciężkich prac, np. byli pracownicy umysłowi¹⁹². W 1935 r. wśród zatrudnionych przy eksploatacji zagnańskiego kwarcytu odnotowano m.in. byłych fryzjerów, szewców, krawców, a nawet – co szczególnie smutne

¹⁹² E. Słabińska, *Łagodzenie skutków...*, s. 145.

**Tabela 1. Wykaz pracowników kamieniołomów zagnańskich
z 30 maja 1941 r. (w materiale źródłowym nie uwzględniono robotników)**

Nazwisko i imię	Miejsce urodzenia	Miejsce zamieszkania	Funkcja*	Zatrudniony od	Miejsce pracy
inż. Schaffranek Georg	Czarków (Górny Śląsk)	Wiśniówka Mała	Zarządca	1941	Wiśniówka Mała
inż. Długoborski Stanisław	Rosja	Wiśniówka Mała	Zarządca techniczny	1940	Wiśniówka Mała
Sierakowski Roman	Gołonóg (pow. Będzin)	Barcza	Zastępca zarządcy	1940	Wiśniówka Mała
Berthold Tadeusz	Kraków	Wiśniówka Mała	Kasjer	1940	Wiśniówka Mała
Filipowicz Kornel	Tarnopol	Wiśniówka Mała	Sekretarz zarządcy	1940	Wiśniówka Mała
Zieliński Tadeusz	Zawiercie	Wiśniówka Mała	Główny księgowy	1933	Wiśniówka Mała
Bracha Stanisław	Zagnańsk	Wiśniówka Mała	Rachmistrz	1933	Wiśniówka Mała
Markiewicz Marian	Suchedniów	Wiśniówka Mała	Rachmistrz	1933	Wiśniówka Mała
Rzepka Karol	Sambor	Wiśniówka Mała	Referent ds. zakupów	1940	Wiśniówka Mała
Stępiński Karol	Sosnowiec	Wiśniówka Mała	Intendent	1931-39, 1940	Wiśniówka Mała
Podczaszyński Wiktor	Ołyka (Wołyń)	Wiśniówka Mała	Magazynier	1940	Wiśniówka Mała
Roch Artur	Dobra (gm. Pilica)	Wiśniówka Mała	Kierownik kamieniołomu Wiśniówka Mała	1940	Wiśniówka Mała
Jakóbski (Jakubski) Władysław	Słupia (pow. Włoszczowa)	Wiśniówka Mała	Kancelista (pisarz kancelaryjny)	1935	Wiśniówka Mała
Makieta Stefan	Zawiercie	Wiśniówka Mała	Dozorca	1933	Wiśniówka Mała
Szydlowski Franciszek	Zaróg (pow. Włoszczowa)	Wiśniówka Mała	Dozorca	1933	Wiśniówka Mała
Salwa Waław	Ćmińsk	Wiśniówka Mała	Dozorca	1933-39, 1940	Wiśniówka Mała
Lis Tadeusz	Bochnia	Wiśniówka Mała	Mistrz	1940	Wiśniówka Mała
Kiciak Jan	Gorzków (pow. Krasnostaw)	Kielce	Dozorca	1940	Wiśniówka Mała

Osoba Stanisław	Strzemieszyce	Wiśniówka Mała	Technik w kamieniołomie	1940	Wiśniówka Mała
Mróz Wit	Kraków	Wiśniówka Mała	Kierownik magazynu/baraków?	1940	Wiśniówka Mała
Dranow Wiktor	Włocławek	Wiśniówka Duża	Kierownik kamieniołomu Wiśniówka Duża	1940	Wiśniówka Duża
Jabłoński Jan	Widzów (pow. Radomsko)	Wiśniówka Duża	Dozorca	1933-39, 1940	Wiśniówka Duża
Janik Marcin	Borówek (pow. Częstochowa)	Wiśniówka Duża	Dozorca	1940	Wiśniówka Duża
Serowik Wiesław	Warszawa	Wiśniówka Mała	Dozorca	1940	Wiśniówka Duża
Boryń Władysław	Bonowice (pow. Włoszczowa)	Wiśniówka Duża	Kierownik magazynu/baraków?	1935	Wiśniówka Duża
Przymuszała Wincenty	Niałek Wielki (pow. Wolsztyn)	Gózd	Kierownik kamieniołomu Barcza	1924	Barcza
Piontek Józef	Kielce	Kielce	Dozorca	1935-39, 1940	Barcza
Lewartowski Józef	Honorówka (Podole)	Barcza	Dozorca	1940	Barcza
Żmudziński Stanisław	Zagnańsk	Ściegna	Ekspedytor	1930	Barcza
Osoba Feliks	Strzemieszyce	Wiśniówka Mała	Technik	1938	Barcza
Drózdź Stanisław	Wieliczka	Barcza	Wagowy	1937	Barcza
Żunda Leon	Strzemieszyce	Lekomin	Maszynista	1934	Barcza
Hagauer Roman	Rawa Ruska	Wiśniówka Mała	Brak danych	Brak danych	Brak danych
Łuczyński Stefan	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych

* tłum. z j. niemieckiego, wg. F. Piestrak, *Niemiecko-polski słownik górniczy*, Wieliczka, 1913 r.

Źródło: ANK, sygn. 29/596/42, k. 229, 231, 297

– ludzi sztuki: muzyków oraz zawodowego tancerza¹⁹³. Zarząd przedsiębiorstwa w miarę możliwości starał się przydzielać stanowiska pracy uwzględniające kondycję fizyczną i stan zdrowia pracowników¹⁹⁴. W tym okresie do nowej rampy przeładunkowej doprowadzono tory kolejkowe z uruchomionych wówczas w obrębie serii piaskowców plakodermowych¹⁹⁵ wyrobisk „Byk”¹⁹⁶ i „Przy Pomniku”¹⁹⁷ (il. 1). Ze względu na duże spadki terenu, uniemożliwiające użycie lokomotyw do przetaczania koleb, urobek transportowano tu z wykorzystaniem funikularów. W marcu 1934 r. opracowano kosztorys i plan budowy kuźni na potrzeby kopalni „Barcza”. Głównym zadaniem zatrudnionego tu kowala było obkuwanie („ostrzenie”) i hartowanie młotów kamieniarskich, używanych przy produkcji tłuczni i kostki brukarskiej (mniejszych „pucków” i większych „średniaków”)¹⁹⁸. W kwietniu 1934 r. na inwentarzu przedsiębiorstwa znajdowały się m.in.: wąskotorowy parowóz HF (nr fabryczny 4296, maszyna stacjonowała w drewnianej remizie-parowozowni), dwie lokomotywy spalinowe „Austro-Daimler” (nr fabryczne 12376 i 9929) o mocy 6 KM oraz trzy lokomotywy „Montania” – dwie typu H.2 (20 KM) oraz jedna typu M (7 KM). Tabor stanowiło również 314 koleb oraz 10 wagonów wąskotorowych do przewozu betonu. Posiadana nawierzchnia torowa obejmowała łącznie 23 120 m szyn wąskotorowych różnych typów (H-55, H-60, H-65, H-80) oraz 4165 m szyn normalnotorowych (H-100), a także 71 zwrotnic i 107 tarcz obrotowych. Zakład dysponował lokomobilą firmy „Hofherr Schrantz Clayton Shuttleworth” (nr fabryczny 56539), o mocy 20 KM¹⁹⁹.

W dniach od 7 do 30 września 1935 r. Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku prezentowały swój dorobek na Wystawie Drogowej, zorganizowanej w Warszawie przez Ligę Drogową. Centralną część przygotowanej przez przedsiębiorstwo ekspozycji zajmowała szczegółowa makieta kamieniołomów. Za pomocą tablic i fotografii przedstawiono wielkość produkcji oraz realizowane inwestycje. Całość uzupełniały próbki produktów (tłuczni i grysiku). Ekspozycja spotkała się z uznaniem prasy: „Wśród całej masy eksponatów, zgrupowanych na terenie Wystawy Drogowej

193 Reporter „Expresu Zagłębia” zanotował m.in. wypowiedź jednego z zatrudnionych w zagnańskich kamieniołomach muzyków: „Lepiej żyć i pracować jako kamieniarz, niż zdychać z głodu w swoim fachu – powiada mi z filozoficznym uśmiechem pierwszy skrzypek, grywający dotąd – jak twierdzi – tylko w pierwszorzędnym zespole”; „Expres Zagłębia” 1935, nr 175 z 29 czerwca, s. 4.

194 Tamże.

195 J. Czarnocki, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku, Prace geologiczne*, 1958, tab. IX.

196 Nazwa zapożyczona od stanowiącego część funikularu drewnianego urządzenia przekładni linowej (dużego walca osadzonego na czteronożnej podstawie), w miejscowym żargonie określanego mianem „byka”; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 116, 117.

197 Przy kamieniołomie znajduje się, przypominający wyglądem pomnik, reper – punkt podstawowej geodezyjnej osnowy wysokościowej, wyznaczonej w latach 1926–37; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 112, 117; tenże, *Obelisk na Barczy – stąd pomierzono Góry Świętokrzyskie*, „Świętokrzyskie”, nr 15(19), 2015, s. 84–86.

198 Tamże, s. 116.

199 APK, UWK I, sygn. 16814, k. 72, 79, 82–86.

w Warszawie na specjalne wyróżnienie zasługuje stoisko Kamieniołomów w Zagnańsku. Rzuca się tu bowiem w oczy, jak to przy racjonalnym ujęciu i dziś jeszcze jesteśmy w stanie formalnie z niczego stworzyć placówki gospodarcze o dużej wartości i wybitnym znaczeniu dla całości gospodarstwa narodowego”. Doceniono także pozaprodukcyjną funkcję przedsiębiorstwa: „Jeśli się jeszcze zważy, że w Zagnańsku zastosowano w jak najdalszej mierze system pracy ręcznej, wprowadzając rolę maszyn jedynie w niezbędnej funkcji, trzeba będzie stwierdzić, że Kamieniołomy Zagnańskie stanowią jedno z ogniw w tak ważnej u nas rozbudowie dróg, spełniając przytem dla kraju poważną rolę ekonomiczną i społeczną”²⁰⁰.

Organizację Kamieniołomów Państwowych w Zagnańsku dostosowano do wytycznych Zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z 19 kwietnia 1937 r. (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji nr 13, poz. 88). Na czele przedsiębiorstwa stał kierownik (od 1934/35 r. inż. M. Masłowski), którego w pełnieniu obowiązków wspierał personel biurowy. W strukturze zakładu funkcjonowały dwa oddziały: techniczny i administracyjny, z własnymi kierownikami²⁰¹.

W czerwcu 1938 r. sporządzono plan „grysowni” (wytwórni kruszywa) dla Wiśniówki Małej²⁰². Według stanu z roku gospodarczego 1938/39 w jej skład wchodziły: łamacz i granulator, młyn walcowy do powtórznego przemiału grysu na grysik i mączkę oraz smołownia do bitumowania kruszywa²⁰³. Po zakończeniu kryzysu gospodarczego eksploatacja kamienia znacząco wrosła – od 136 740 t w roku gospodarczym 1933/34 do 239 894,58 t w roku 1938/39. Z biegiem lat znaczenie kopalni na Barczy systematycznie malało w związku z wyczerpywaniem się złóż. W roku gospodarczym 1938/39 z ogólnej ilości 239 894,58 t pozyskanego kamienia na Barczę przypadało zaledwie 37 258,62 t, co stanowiło 16%, na Wiśniówkę Małą – 131 336,8 t (56%), a na Wiśniówkę Dużą 63 299,125 t (27,4%). Rok wcześniej (1937/38) udział wydobywania z Barczy wynosił niewiele więcej – 20,5% (57 116,75 t)²⁰⁴.

Po zakończeniu kampanii wrześniowej w 1939 r. przedsiębiorstwo kontynuowało działalność pod zmienioną przez okupanta nazwą „Staatliche Steinbrüche in Zagnańsk”. Na jego czele stanął przedwojenny kierownik kopalni „Barcza” Rudolf Metzel²⁰⁵. Od około 1940 r. zagnańskie kamieniołomy weszły w skład przedsiębiorstwa Steinwerke der Galizischen Städte GmbH z siedzibą w Krakowie²⁰⁶,

200 „Kurjer Poranny” 1935, nr 263 z 22 września, s. 6; <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/35111/Wystawa-Drogowa-w-Warszawie-1935-rok>, dostęp: 17 czerwca 2020.

201 ANK, sygn. 29/596/39, k. 4.

202 Tamże, sygn. 29/596/385, k. 4.

203 Tamże, k. 10.

204 Tamże, k. 2.

205 K. Mączka, *Przedsiębiorstwo Państwowe Kopalnie...*, s. 2.

206 ANK, sygn. 29/596/42, k. 3.

funkcjonującego przed wojną jako „Kamieniołomy Miast Małopolskich SA w Krakowie”, któremu podlegały m.in. kopalnie porfiru w Miękini, dolo-mitu w Libiążu, melafiru w Regulicach, andezytu w Kluczkowicach i wapienia w Czernej²⁰⁷.

Podczas okupacji kontynuowano produkcję i inwestycje na Barczy oraz w Wiśniówce Małej i Dużej. Z tego okresu zachował się niedokładny plan²⁰⁸ i opis²⁰⁹ rozbudowy barczańskich kamieniołomów „Przy Pomniku” i „Byk” oraz uruchomienia nowej odkrywki na południowym stoku góry. W dokumencie tym istnie-jące wyrobiska (Grube) określono jako „Górne” (Obere), „Środkowe” (Mittlere) i „Dolne” (Untere):

– „Wyrobisko Górne”: strefa jego eksploatacji miała wymiary 120 x 65 x 6 m, liczba zatrudnionych robotników – 39, dzienne wydobycie – 50 t, szacunkowa zasobność złoża – 100 000 t, urządzenie mechaniczne – funikular z dwoma torami o długości 110 m.

– „Wyrobisko Środkowe”: strefa eksploatacji o wymiarach 80 x 35 x 6 m, liczba robotników – 26, dzienne wydobycie – 70 t, szacunkowa zasobność złoża – 33 600 t, urządzenie mechaniczne – sprężarka z silnikiem wysokoprężnym (wojskowa). Transport z dolnego i środkowego wyrobiska na rampę rozładunkową odbywał się za pomocą lokomotywy „Chrzanów” N Dh 771²¹⁰. Rampa znajdowała się przy normalnym torze, dojazd do rampy z wyrobiska wynosił 100 m.

– „Wyrobisko Dolne”: strefa eksploatacji o wymiarach 40 x 6 x 7 m, liczba robotników – 20, dzienne wydobycie – 50 t, szacunkowa zasobność złoża – 3800 t, urządzenia mechaniczne: wyciągarka elektryczna z silnikiem prądu zmiennego o mocy 7,5 KM i liną wyciągową o długości 70 m²¹¹.

Podczas okupacji na Barczy wschodniej kontynuowano wydobywanie kamienia, rozpoczętą tuż przed wojną przez Sierakowskiego (il. 1). Po stosunkowo krótkiej eksploatacji z bliżej nieznanych powodów kamieniołom ten jednak zamknięto (obsługującą go linię wąskotorową zaznaczono jeszcze na schematycznych planach kolejki zagnańskiej z 1946 r. i 1949 r.)²¹².

W raporcie z 7 marca 1941 r. odnotowano na Barczy dzienną wydajność wydobywania kamienia na poziomie 200–240 t, na Wiśniówce Dużej 170–200 t, a na Wiśniówce Małej 500 t. W barakach przy kamieniołomach w Wiśniówce zakwaterowanych było łącznie 126 mężczyzn narodowości żydowskiej, wielu z nich

207 W. Baran, *Kamieniołomy Miast Małopolskich w latach 1918–1939*, „Przegląd Geologiczny” 1979, nr 6, s. 229–331.

208 ANK, sygn. 29/596/42, k. 59 (plan w skali 1:5000).

209 Tamże, k. 271.

210 Maszyna ta posiadała silnik wysokoprężny o mocy 24 KM, maksymalna prędkość jazdy wynosiła 15,5 km/h, masa 6,6/6,4 t; ANK, sygn. 29/596/42, k. 271.

211 Tamże.

212 Zbiór Archiwalny Muzeum Leśnictwa w Gołuchowie, zespół: Stanisław Fiołek, sygn. XXVI-33, *Koleje leśne, Linie Państwowej Kolei Leśnej Zagnańsk – Kielce*, 1:100 000, 21 VI 1946, b.p.; Materiały archiwalne ze zb. B. Kozaka, *Kolejka leśna Zagnańsk – Św. Krzyż*, 1:100 000, Garbatka 15 II 1949, b.p.

chorowało na tyfus²¹³. Po znacznym ograniczeniu zatrudnienia we wrześniu 1941 r. na Barczy pracowało 35 osób, w tym 23 robotników bezpośrednio przy eksploatacji²¹⁴, na Wiśniówce Małej jedynie 16 pracowników w warsztatach mechanicznych²¹⁵, a na Wiśniówce Dużej tylko 4 nocnych dozorców²¹⁶.

Łączne wydobycie w 1941 r. w kamieniołomach zagnańskich wyniosło 49 421 t²¹⁷. W 1942 r. na Barczy selektywnie wyłamano 9111,7 t kamienia²¹⁸, natomiast w sezonie 1943/44 zaledwie 245 t²¹⁹. W marcu 1944 r. odnotowano wydobycie kaolinu (Barcza – 4,9 t, Wiśniówka Mała – 22,8 t)²²⁰.

Od 1941 r. planowano rozbudowę Wiśniówki Małej, o czym świadczą zachowane plany: wyrobiska, infrastruktury technicznej i domów mieszkalnych²²¹, modernizacji bocznic kolejowej²²² oraz odwodnienia III poziomu kopalni²²³. W lutym i marcu 1941 r. w zarządzie kamieniołomów zatrudnieni byli: dyrektor – Szewczyk, kierownik operacyjny – Sierakowski, kierownik – Schaffranek, główny inżynier – Leichner oraz dr Köhler²²⁴. W tabeli 1 zamieszczono wykaz pracowników z dn. 30 maja 1941 r.

W inwentarzu urządzeń technicznych kamieniołomów na Barczy (1941 r.) wymieniono: hamulec bębnowy na III poziomie kopalni „Byk”²²⁵, czteroosiowy parowóz wąskotorowy HF (numer fabryczny 15986)²²⁶, ręczną wiertarkę i wentylator (na wyposażeniu kuźni), wagę wagonową firmy „Ideal” Lublin z 1937 r. przy „Kopalni Starej” (niedziałającą, zdemontowaną); dwie czteroosiowe lokomotywy normalnotorowe: Henschel & Sohn, typ 2-45 (nr fabr. kotła 5453), zbudowaną w Stettin (Szczecin) w 1900 r., oraz „Vulcan”, typ 2-16 (nr fabr. kotła 1666, Stettin

213 ANK, sygn. 29/596/42, k. 255

214 Tamże, k. 197, 201.

215 Tamże, k. 199.

216 Tamże, k. 195.

217 Tamże, k. 89.

218 Tamże, k. 53.

219 Tamże, sygn. 29/596/40, k. 298.

220 Tamże, sygn. 29/596/42, k. 9.

221 Tamże, sygn. 29/596/385, k. 3.

222 Tamże, k. 11.

223 Tamże, k. 15.

224 Tamże, sygn. 29/596/42, k. 253, 257.

225 Tamże, sygn. 29/596/40, k. 201.

226 Parowóz ten został wyprodukowany w 1918 r. przez firmę Henschel & Sohn z Cassel; maksymalne ciśnienie w kotle wynosiło 15 atmosfer, moc maszyny 50 KM; tamże, s. 203. Była to maszyna typu Brigadelokomotive (HF) zbudowana dla niemieckich wojskowych kolei polowych, posiadała wojskowy numer HF-1109; inf. od T. Suchorolskiego.

1898 r.)²²⁷; drezynę normalnotorową firmy Ford, model T (moc 20 KM, masa własna 1200 kg); żuraw wodny zlokalizowany przy moście 6,8 km od kopalni, wys. 10 m, wydajność 700 l/min.; wagę wagonową na stacji „Przecinka” koło połączenia z torem kolejowym, producent „Waga” Bielsko, typ 141-4, udźwig 60 t, dł. 12 m; dwuosiową wąskotorową lokomotywę spalinową typu MD (nr fabr. 5225) o mocy 9 KM²²⁸.

Na krótko przed wyzwoleniem zakłady przejęła niemiecka firma Basalt Werke AG, która w zasadzie zajęła się tylko wywozem urządzeń technicznych do Niemiec²²⁹.

W 1947 r. Kamieniołomy Państwowe w Zagnańsku podlegały pod Departament Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji. Według informacji ówczesnego kierownika zakładu inż. M. Gadomskiego (wrzesień 1947 r.) produkowano kamień łamany, ręcznie wytwarzany tłuczeń, brukowiec i półbruczek, zatrudniając na jednej zmianie 471 pracowników fizycznych i 26 umysłowych. Na terenie



Il. 12. Wytwarzanie „Kopalni Nowej”, które wraz z kopalnią „Byk” wchodzi w obręb rezerwatu przyrody nieożywionej „Barcza”; nad lustrem wody odsłaniają się piaskowce warstw barczańskich; fot. P. Król, 2019

227 ANK, sygn. 29/596/40, k. 201, 203. Obie maszyny były lokomotywami serii G7.2 zbudowanymi dla pruskich kolei państwowych; parowóz Vulcan nosił oznaczenie dyrekcyjne Essen 533, a Henschel & Sohn – Magdeburg 1306. Na kolejach polskich serię tę oznaczono jako Tp2. Lokomotywy posiadały moc 600 KM, przy ciśnieniu kotłowym 12 atm, pracowały z doczepnymi trzyosiowymi tendrami. Po 1945 r. kocioł z parowozu Vulcan zamontowano do innego parowozu tej samej serii (Vulcan nr fabr. 1690, 1898 r.), w okresie międzywojennym eksploatowanego na PKP pod oznaczeniem Tp2-16, który po wojnie, pod zmienionym oznaczeniem Tp2-1, pracował na terenie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie do czasu jego likwidacji 6 marca 1961 r. Parowóz Henschel & Sohn w okresie międzywojennym pracował na PKP pod oznaczeniem Tp2-45, a po wojnie jako Tp2-7 eksploatowany był w DOKP Lublin do czasu skreślenia z inwentarza 20 maja 1950 r.; inf. od T. Suchorolskiego.

228 ANK, sygn. 29/596/40, k. 201–203. Maszynę tę wyprodukowano w 1934 r. przez należący do firmy Orenstein & Koppel zakład Montania w Nordhausen; inf. od T. Suchorolskiego. Do Barczy lokomotywa ta trafiła prawdopodobnie z Gdańska; ANK, sygn. 29/596/40, k. 203.

229 K. Mączka, *Przedsiębiorstwo Państwowe Kopalnie...*, s. 2.

kopalni nie używano już silników parowych, wykorzystując jedynie urządzenia elektryczne, zasilane energią o mocy 75 KW²³⁰. W okresie powojennym kolejkę kopalnianą w Barczy obsługiwała początkowo jedna lokomotywa spalinowa, w późniejszym czasie zastąpiona przez parowóz (prawdopodobnie produkcji polskiej). Maszynistami na miejscowej kolejce byli m.in. Jan Adamiec z Gruszki, Władysław Borowiec, Moćko oraz Marian Pacan²³¹. Od 1948 r. przedsiębiorstwo zaczęło przekazywać do GUS sprawozdania dotyczące stanu zatrudnienia oraz ilości i wartości produkcji łącznie dla wszystkich podległych kamieniołomów. Na przykład w lipcu 1948 r. zatrudniano 671 pracowników, wytwarzając 71 936 t kamienia, 31 639 t tłucznia, 2516 t kostki brukowej, 1735 t kostki brukowej różnej oraz 1850 t gysu²³².

W 1952 r. firma funkcjonowała pod nazwą Zagnańskie Kamieniołomy Drogowe Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione w Zagnańsku. We wrześniu tego roku dział personalny firmy zwrócił się do Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach z prośbą o wyrażenie zgody na przydzielenie powiatu jędrzejowskiego do aktywizacji terenu do prac w kamieniołomach. Wiązało się to z planami otwarcia drugiej zmiany kamieniołomu Wiśniówka Duża oraz potrzebą zatrudnienia dodatkowych 250 niewykwalifikowanych robotników, których brak było w najbliższej okolicy²³³.

W latach 1952–55 na Barczy wznowiono wydobywanie w kopalni „Byk”, w związku z produkcją kostki brukarskiej na potrzeby budowy Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie²³⁴.

Plan ruchu kopalni Barcza z 1955 r. informuje, że była ona częścią przedsiębiorstwa Kieleckie Kamieniołomy Drogowe w Małej Wiśniówce, podlegającego pod Centralny Zarząd Kamieniołomów i Klinkierni Drogowych we Wrocławiu. W latach 1956–57 planowano osiągnąć roczne wydobywanie na poziomie 90 000 t (łącznie z odpadami). Eksploatowany piaskowiec miał być przeznaczony na budowę dróg oraz do celów hutniczych. Za najbardziej perspektywiczne uznano wyrobisko „Kopalnia Nowa”, w którym zasoby złoża (do głębokości 24 m) obliczono na 839 280 t. Wyrobisko „Przy Pomniku” miało zasoby o ponad połowę mniejsze (obliczone do głębokości 17 m), szacowane na 320 317 t. W planie eksploatacji nie zostało uwzględnione wyrobisko „Byk” ze względu na duże zanieczyszczenie skałą płonną i niskie zasoby złoża, wynoszące 185 816 t²³⁵. W pierwszym kwartale 1956 r. planowano wydobyć 30 000 t kamienia przy stanie liczebnym załogi 130 robotników (wykonujących prace przygotowawcze oraz zdejmowanie nadkładu, które miało być w większości wykonywane ręcznie)²³⁶.

230 APK, Urząd Wojewódzki Kielecki II (UWK II), sygn. 2957, k. 2.

231 B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 113.

232 APK, UWK II, sygn. 2957, k. 4, 8.

233 APK, sygn. 21/309/14/0/136, k. 1.

234 R. Krzywobłocka-Laurow, *Kamieniarka Pałacu Kultury i Nauki*, „Renowacje i zabytki” 2005, nr 3, s. 65; E. Hardt, *Budowa Pałacu Kultury i Nauki – historia, technologia, wydarzenia*, tamże, s. 47; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 117.

235 Archiwum Państwowe we Wrocławiu (APW), sygn. 82/1143/0/1.11.1/397, k. 7.

236 APW, sygn. 82/1143/0/1.11.1/397, k. 9.

Budynki mieszkalne na Barczy



Il. 13. Zabudowania na zachodnim stoku Barczy, po lewej stronie drewniany dom Zarządu Państwowych Kamieniołomów w Zagnańsku zbudowany ok. 1925 r. (istniejący do dziś – il. 14), z prawej strony widoczny fragment (obecnie nieistniejącego) baraku dla robotników; zdjęcie wykonane w latach 1932–33 r., pochodzi z albumu dokumentującego prace finansowane przez Fundusz Pracy, Muzeum Historii Kielc, nr inw. MHKi/H/2345



Il. 14. Drewniany dom Zarządu Państwowych Kamieniołomów w Zagnańsku zbudowany ok. 1925 r., zamieszkały obecnie przez Włodzimierza Jabłońskiego, syna ostatniego kierownika kamieniołomów barczańskich Jana Jabłońskiego, fot. P. Król, 2019 r.

lić, kiedy kończyły pracę poszczególne kamieniołomy. Biorąc pod uwagę fakt, że na planie niemieckim z 1943 r. „Kopalnia Stara” nie była zaznaczona, autorzy przyjęli, iż już wówczas zaprzestano jej eksploatacji. Miało to związek z jej zawodnieniem²³⁹.

W latach 1953–57 szeroko zakrojone badania poszukiwawczo-dokumentacyjne na Barczy prowadziło Przedsiębiorstwo Geologiczne Surowców Skalnych z Krakowa. Wykonano wówczas sieć 94 szybków, wykraczającą daleko na północny-wschód poza obręb czterech kamieniołomów: „Starego”, „Nowego”, „Byka” i „Przy Pomniku”, szurf długości 64 m między kamieniołomami „Starym” i „Nowym” oraz sprofilowano ściany czterech wyżej wymienionych wyrobisk. Wyniki badań przedstawiono w sprawozdaniu²³⁷, wskazując trzy obszary perspektywiczne o łącznych zasobach piaskowca kwarcytowego 2,6 mln t. Ze względu na wysoki udział mułwców i iłowców, sięgający miejscami do 50% złoża, cechowała je jednak niska rentowność eksploatacji.

Wydobycie surowców skalnych na górze Barcza zakończono około 1957 r., a ostatnim kierownikiem kamieniołomów był Jan Jabłoński²³⁸.

Ze względu na brak danych źródłowych bardzo trudno usta-

237 A. Trembecki, Sprawozdanie z prac poszukiwawczych przeprowadzonych w Barczy Zachodniej. Przedsiębiorstwo Geologiczne Surowców Skalnych, Kraków, Archiwum Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach, Kielce, 1957.

238 Relacja W. Jabłońskiego z 15 lutego 2020 r.

239 J. Fijałkowski, *Pożegnanie Barczy*, w: tenże, *Góry Świętokrzyskie nieznanne*, Staszów 1994, s. 106–108.

Z kolei z faktu istnienia kopalni „Neue Grube” na ww. planie i jej braku w materiałach powojennych wyciągnięto wnioszek, że funkcjonowała tylko w czasie okupacji. Wzrost „Przy Łamaku” (il. 1) nie jest widoczny na fotografiach dokumentujących roboty finansowane z Funduszu Pracy z 1933 r. oraz nie figuruje w materiałach powojennych, co świadczy, że jego eksploatacja odbywała się po 1933 r. i nie była kontynuowana po wyzwoleniu. „Łom Sierakowski” (il. 1) rozpoczęty ok. 1939 r., rozbudowywany był tylko podczas wojny²⁴⁰. W planie ruchu kopalni na lata 1956–57 r. wyrobisko „Byk” nie zostało już uwzględnione, zatem najdłużej, bo do 1957 r. trwała eksploatacja w kamieniołomie „Przy Pomniku” i prawdopodobnie w kamieniołomie „Nowym”²⁴¹ (il. 1).

Po 1957 r. powstały jeszcze dwa opracowania dotyczące złóż piaskowców w Barczy²⁴², lecz ze względu na objęcie tego terenu różnymi formami ochrony (rezerwat przyrody nieożywionej „Barcza”, Podkielecki Obszar Chronionego Krajobrazu, obszar Natura 2000) eksploatacji nie podjęto.



Il. 15. Dwa cokoły betonowe ze stalowymi osiami bębnow przekładni linowej funikularu z lat 1952–55, który funkcjonował podczas eksploatacji kamieniołomu „Byk”, uruchomionego na potrzeby produkcji kostki brukowej do budowy Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie (wysokość stalowych osi 30 cm, średnica 15 cm), fot. P. Król, 2019 r.



Il. 16. Oryginalne kostki brukowe z lat 1952–55 znalezione przez autorów w sąsiedztwie pozostałości przekładni linowej funikularu (il. 15), fot. P. Król, 2019 r.

240 H. Łobanowski, *The Lower Devonian...*, s. 629–687; B. Kozak, *Zagnańskie kolejki...*, s. 119.

241 Co do eksploatacji „Kopalni Nowej” w końcowym okresie działalności kamieniołomów w Barczy wątpliwości budzi fakt, iż według planu z 1955 r. rozebrana była bocznica kolejki kopalnianej obsługującej to wyrobisko, a jego większość była już w tym czasie zalana; APW, sygn. 82/1143/0/1.11.1/397, k. 18.

242 J. Gągół, T. Wróblewski, *Centralny Program Badawczo-Rozwojowy nr 1.8. Budowa geologiczna Polski i poszukiwania złóż surowców mineralnych. Ocena bazy zasobowej krzemionkowych surowców ogniotrwałych w rejonie świętokrzyskim. Sprawozdanie z realizacji badań w 4 punkcie kontrolnym: Badania geologiczno-geofizyczne wybranych obszarów wraz z oceną jakości kopaliny w aspekcie ich przydatności złożowej dla potrzeb przemysłu materiałów ogniotrwałych*. Narodowe Archiwum Geologiczne (NAG), Warszawa, 1990; D. Giełżecka, *Projekt prac geologicznych złoża kwarcytów (piaskowców kwarcytowych) w rejonie Barczy do produkcji żelazostopów i materiałów ogniotrwałych*, Archiwum Przedsiębiorstwa Geologicznego (APG), Kielce 1996.

Pozostałości po eksploatacji

Do dziś zachowały się liczne ślady i pozostałości po prowadzonej przez prawie pół wieku działalności górniczej, przeróbczej i transportowej na górze Barcza, rozrzucone na obszarze ponad 70 ha. Z czterech głównych wyrobisk pozostały trzy, w ścianach, w których odsłaniają się jeszcze piaskowce stanowiące przedmiot eksploatacji. W morfologii terenu widoczny jest też układ starotorzy kopalnianej kolejki wąskotorowej. Część z nich wykorzystywano jako drogi lokalne i leśne. Napotkać można również inne obiekty infrastruktury przemysłowej lub ich fragmenty. Na południowym stoku zachodniego szczytu Barczy, poniżej nieistniejącej bocznicy normalnotorowej znajdują się liczne zagłębienia przypominające leje szypowe. Są to pozostałości po detonacjach niewypałów, które prowadzono tu w latach powojennych.

Kamieniołomy

W przypadku wyrobisk przyjęto nazwy używane w literaturze i źródłach archiwalnych. Najstarszy kamieniołom nazwany jest „Starym” lub „Kopalnią Starą”. Jego zachodnią część stanowił kamieniołom „Kopalnia Przekop”, funkcjonujący też pod nazwą „Kamieniołom najstarszy – wkop”. Dla kamieniołomu „Kopalnia Nowa” spotkać można nazwy: „Baryła”, „stary z wodą”, „zachodni” czy „północny”. „Kamieniołom z pomnikiem” („Przy Pomniku”) był nazwany „południowym”, a „Byk” „wschodnim”²⁴³. Istniał również „Łom Sierakowskiego”²⁴⁴ i kamieniołom „Neue Grube” (tłum. Nowe Wyrobisko), oznaczony tak na niemieckim planie z 1943 r. Nazwa kamieniołomu „Przy łamaku” została nadana przez autorów opracowania dla celów identyfikacyjnych.

„Kopalnia Stara” (ok. 1906 – ?1943 r.) – wyrobisko stokowo-wgłębne o trzech poziomach eksploatacyjnych w latach 1972–83 zostało przekształcone na składowisko odpadów komunalnych i przemysłowych, których zgromadzono tu ok. 3,5–5 mln m³²⁴⁵ (il. 1, 8). Pomimo istniejącego zawodnienia wyrobiska uznano, iż przyległe warstwy piaskowca zagwarantują jego szczelność. Założenia te okazały się błędne. W trakcie eksploatacji wysypiska woda uległa spiętrzeniu, przesączając się przez przypowierzchniowe, spękane partie skał oraz spływając po powierzchni terenu do przyległego lasu i dalej, rowami wzdłuż drogi Kielce – Warszawa i bocznicy kolejowej, do doliny rzeki Lubrzanki. Sytuacja uległa znacznemu pogorszeniu, gdy strop warstwy składowanych odpadów znalazł się powyżej powierzchni otaczającego terenu, co spowodowało zanieczyszczenie wód gruntowych i studni we wsi Barcza. Ze względu na ochronę zdrowia ludności wodę dowożono w beczkach. Sytuacja ta trwała do czasu zbudowania wodociągu w latach 1991–92. W 1994 r. z chwilą oddania do eksploatacji nowego wysypiska odpadów komunalnych

243 D. Giełżecka, *Projekt prac geologicznych...*; A. Fijałkowska-Mader, J. Malec, *Wiek dolnodewońskiego poziomu...*, s. 578–584.

244 H. Łobanowski, *The Lower Devonian...*, s. 629–687.

245 D. Giełżecka, *Projekt prac geologicznych...*; A. Fijałkowska-Mader, J. Malec, *Wiek dolnodewońskiego poziomu...*, s. 578–584.

w Promniku (gm. Strawczyn) stare wysypisko w Barczy zrekultywowano. Jego czaszę odpowiednio ukształtowano, nadając jej wypukły kształt, wykonując także system rowów drenażowych oraz studzienki odgazowujące. Cały teren pokryto warstwą gliny o grubości około 40 cm i warstwą 20 cm ziemi. W zachodniej części dawnego wysypiska zrobiono drenaż dla odcieków zbierających się w dwóch studzienkach, skąd wywożone są beczkowozami do oczyszczalni ścieków w Sitkówce. Obecnie prowadzony jest monitoring wód podziemnych i odcieków²⁴⁶. Powierzchnię wysypiska próbowano zalesić, co jednak nie powiodło się ze względu na skażenie gleby i złe warunki wodne.

„Kopalnia Nowa” (po 1925–57 r.) – wyrobisko stokowe o czterech poziomach eksploatacyjnych (il. 1, 9, 10, 11, 12), obecnie dwa najniższe poziomy wypełnione są wodą. Masywne, gruboławicowe piaskowce plakodermowe warstw barczańskich odsłaniają się w północnej ścianie II poziomu wyrobiska. Od 1984 r. razem z wyrobiskiem „Byk” zostało objęte ochroną ze względu na unikalne odsłonięcia poziomów tufitowych w obrębie mułowców i piaskowców warstw barczańskich oraz występowanie szczątków kopalnych roślin lądowych z gromady ryniofitów²⁴⁷. Nie bez znaczenia były walory krajobrazowe, gdyż w obu kamieniołomach znajdują się malownicze jeziora. Rezerwat przyrody nieożywionej „Barcza” obejmuje obszar 14,58 ha²⁴⁸.

„Przy Pomniku” (ok. 1933–1957 r.) – wyrobisko stokowe o trzech poziomach eksploatacyjnych (III poziom powstał po wojnie) (il. 1). Kamieniołom jako jedyny z czterech dużych nie wypełnił się wodą, ale jest obecnie najslabiej zachowany (widoczna tylko wyższa część północnej ściany najwyższego poziomu) ze względu na osypywanie się skał, zapęływanie ścian i silną sukcesję roślinną. Z obserwacji J. Malca (inf. ustna) wynika, że wyrobisko to wyróżniało się, w stosunku do pozostałych, większym udziałem mułowców i iłowców.

„Byk” (ok. 1933–55 r.) – wyrobisko stokowo-węglębne o III poziomach eksploatacyjnych. Obecnie widoczna jest północna ściana poziomu II, z ławicami masywnych piaskowców plakodermowych warstw barczańskich, natomiast poziom najgłębszy wypełniony jest wodą (il. 1).

„Przy łamaku” (po 1933 – ok. 1945 r.) – niewielkie wyrobisko stokowo-węglębne z jednym poziomem eksploatacyjnym, obecnie całkowicie zapęłył i wypełniony wodą (il. 1).

246 M. Kos, J. Prażak, *Zrekultywowane wysypisko odpadów komunalnych w Barczy koło Kielc, Przewodnik wycieczek hydrogeologicznych, IX Ogólnopolskie Sympozjum „Współczesne Problemy Hydrogeologii”*. *Hydrogeologia na przełomie wieków, Warszawa-Kielce 15–17.09.1999 r.*, s. 21.

247 J. Urban, *Opracowanie projektowe rezerwatu przyrody nieożywionej Barcza*, Archiwum. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Kielce 1980.

248 „Monitor Polski” 1984 nr 15, poz. 108; *Dziennik Urzędowy Województwa Świętokrzyskiego* z dn. 25.09.2017, poz. 2838.

„Łom Sierakowskiego” (ok. 1939 – ok. 1945 r.) – Niewielkie wyrobisko stokowe z jednym poziomem eksploatacyjnym, znajdujące się na przedłużeniu szurfu badawczego, wykonanego przez J. Czarnockiego w 1927 r. Obecnie całkowicie zarośnięte (il. 1).

„Neue Grube” (ok. 1943 r.) – niewielkie wyrobisko stokowe z jednym poziomem eksploatacyjnym, obecnie całkowicie zarośnięte (il. 1).

Zabudowania, infrastruktura techniczna i transportowa

Do zachowanych obiektów lub ich fragmentów infrastruktury techniczno-transportowej należą (oznaczone na il. 1):

1. Drewniany dom Zarządu Państwowych Kamieniołomów w Zagnańsku zbudowany ok. 1925 r. (il. 13, 14).

2. Cokoły betonowe dawnej wieży ciśnień.

3. Pozostałości fundamentów budynku gospodarczego.

4. Cokoły betonowe łamaków, zbiornik wodny na potrzeby kuźni.

5. Studnia o kamiennej cembrowinie.

6. Fundamenty domu i pozostałości wolno stojącej piwnicy pracownika kopalni Piotra Szostka (W. Jabłoński, inf. ustna).

7. Ruiny magazynu materiałów wybuchowych, prawdopodobnie sprzed 1945 r.

8. Przepust w starotorzu bocznicy normalnotorowej z kręgów betonowych średnicy 100 cm, o kamiennych ściankach oporowych z betonowym zwieńczeniem.

9. Betonowe fundamenty drewnianej rampy przeładunkowej powstałej po 1933 r.

10. Przepust w starotorzu bocznicy normalnotorowej.

11. Przepust betonowy pod starotorzem kolejki wąskotorowej.

12. Cokół pod kompresor i betonowa podstawa zbiornika ciśnieniowego dawnej kompresorowni.

13. Ruiny magazynu materiałów wybuchowych wybudowanego po 1945 r.

14. Dwa cokoły betonowe ze stalowymi osiami bębnow przekładni linowej funikularu z lat 1952–55 (il. 15).

Zakończenie

Zadanie, z jakim przyszło się zmierzyć autorom, czyli próba odtworzenia historii eksploatacji piaskowców dolnego dewonu na górze Barcza koło Zagnańska, nie należało do łatwych, pomimo że dotyczyło ono niezbyt odległego czasu. Trudności wynikały z braku dokumentacji wydobywania i planów robót z wyjątkiem „Mapy geologicznej kopalni Barcza pod Zagnańskiem” z 1938 r.²⁴⁹ oraz planu niemieckiego z okresu okupacji²⁵⁰. Wydobywano tu kwarcytowe piaskowce warstw barczańskich dolnego emsu, początkowo z przeznaczeniem na kostkę brukową i kruszywo drogowe, później także dla przemysłu materiałów ogniotrwałych. Ze względu na

249 J. Czarnocki, *W sprawie rozbudowy kamieniołomów państwowych w Zagnańsku*, Warszawa, 1958, s. 122–127.

250 ANK, sygn. 29/596/42, k. 59 (plan w skali 1:5000).

skomplikowaną budowę geologiczną złoża otwierano coraz to nowe wyrobiska (w sumie było ich siedem), a czas ich funkcjonowania był bardzo zróżnicowany: od kilku („Neue Grube”, „Łom Sierakowskiego”) do ok. czterdziestu lat („Kopalnia Stara”). Ostatecznie eksploatację zakończono pod koniec lat 50. ubiegłego wieku. Jej śladami są czytelne jeszcze wszystkie wyrobiska (z wyjątkiem „Kopalni Starej”, która została całkowicie zasypała i zrehabilitowana), hałdy oraz torowiska kolejek kopalnianych, częściowo przekształcone w drogi lokalne i leśne. Dwa największe wyrobiska: „Kopalnia Nowa” i „Byk”, w których odsłania się poziom tufitowy, zostały objęte ochroną jako rezerwat przyrody nieożywionej „Barcza”.

Autorzy dziękują Panu prof. dr. hab. inż. Markowi Mistewiczowi z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie, za udostępnienie części maszynopisu przygotowywanej publikacji pt. *Polska administracja drogowa i kongresy drogowe w latach 1918-1939* oraz Panom Włodzimierzowi Jabłońskiemu i Tadeuszowi Suchorolskiemu za udzielenie informacji na temat historii kamieniołomu oraz kopalnianego taboru kolejowego.

Paweł Król (National Museum, Kielce Branch)

Bartosz Kozak (Kielce Scientific Society)

Anna Fijałkowska-Mader (State Institute of Geology - State Research Institute, Świętokrzyski Branch)

History of exploitation of Lower Devonian sandstones at Barcza hill

Barcza Hill is located in the western part of the Klonowski Mountain Range, stretching in the central part of the Świętokrzyskie Mountains. In the first half of the twentieth century, mining and processing of rock materials were carried out here. The mines and the plant developed greatly at the end of the 1930s, when the demand for crushed stone for railway embankments and paving stones continued. An important part of the plant's infrastructure was a network of narrow-gauge railways, cargo stations and a standard-gauge siding leading to the station in Zagnańsk. At least 7 quarries were established, the remains of which have survived to this day in the area of over 70 hectares. The authors identified and described numerous traces of mining, processing and transport activities. Two of the three large quarries that have survived to this day are part of the Barcza inanimate nature reserve established in 1984.

Keywords: Barcza Hill, sandstones, Lower Devonian, rock mining, stone processing, paving stones