

W numerze: Nowy tabor na targach Trako 2013

INDERS 335509 - ISSN 1734-5962

MIESIĘCZNIK

Cena 26,50 zł w tym 8% VAT

Świat kolei 10

10/2013



Świat kolei 10 2013

Historia stacji kolejowej w Głubczycach
Lokomotywnia Jelenia Góra (2)
Lokomotywy spalinowe serii 2050 kolei ÖBB
Nadmorska Kolej Wąskotorowa – finisz coraz bliżej
Linia tramwajowa 13 Katowice – Siemianowice Śląskie
Modele wagonów doczepnych do wagonów motorowych kolei DR i DRG





Dworzec kolejowy w Głubczycach okresie międzywojennym z przebudowanym w tym czasie wejściem do budynku – widok od podjazdu.

Ze zb. P. Zimnego

Historia stacji kolejowej w Głubczycach

Piotr Kopczyk

Funkcjonujące od 1844 roku Towarzystwo Kolei Wilhelma (Wilhelmsbahn-Gesellschaft), eksploatujące linię z Koźła do granicy austriackiej pod Chaturkami, podjęło na początku lat 50. XIX wieku starania o koncesję na budowę linii bocznych: z Nędzy do Mikołowa oraz z Raciborza do Głubczyc. Pierwsza miała zapewnić obsługę licznych kopalni i znacząco zwiększyć przewozy towarowe, druga – połączyć z siecią kolejową Głubczyce, największe wówczas po Raciborzu miasto w rejonie oddziaływania Kolei Wilhelma i przy okazji zapewnić obsługę dla miejscowego rolnictwa. Koncesji na budowę udzielono 24.05.1853 r.

Prace ziemne przy budowie jednotorowej linii do Głubczyc rozpoczęto 24.02.1854 r. Za grunty pod budowę linii płacono od 80 do 100 talarów za morgę. Dnia 1.01.1855 r. uroczyście otwarto linię kolejową z Raciborza do Głubczyc dla ruchu pasażerskiego, a dla ruchu towarowego – 1 października następnego roku. Już w czerwcu 1856 roku udziałowcy Kolei Wilhelma podjęli plan przedłużenia linii do Racławic Śląskich i dalej do Nysy, lecz z powodu kłopotów finansowych spółki (spowodowanych m.in. katastrofą tunelu w Rydułtowach) projektowane inwestycje kolejowe zostały zaniechane, a w marcu 1857 roku postanowiono ostatecznie powierzyć zarząd firmy państwu pruskiemu, co nastąpiło od dnia 23.04.1857 r.

Na stacji w Głubczycach wzniesiono okazały budynek dworca¹, parowozownię z obrotnicą i stacją wodną, magazyn koksu, zapewne dla lokomotyw, oraz magazyn towarowy. Nie było natomiast ani rampy ładunkowej, ani wagi wagonowej. W 1860 roku tory stacyjne (a więc bez toru głównego zasadniczego) miały łączną długość 2425 m i 15 rozjazdów (rok wcześniej – 14). Były zbudowane z szyn o wysokości 117 mm (zakładając, że sprawozdanie zarządu kolei podawało



Dworzec kolejowy w Głubczycach na przełomie XIX i XX wieku.

Ze zb. P. Zimnego



Podobne ujęcie na pocztówce wysłanej w roku 1913.

Ze zb. P. Zimnego



Bezkolizyjne przejścia ulic miejskich pod liniami wybiegającymi ze stacji: nad ulicą Kolejową i nad drogą gruntową, wzniesione prawdopodobnie jednocześnie z bieżącymi górą ocinkami linii.
Fot. P. Koczyk (24.05.2013)

dane w calach pruskich, a nie angielskich) i masie ok. 30 kg/mb. W roku 1857 na głubczyckiej stacji był zatrudniony zawiadowca, jego asystent, ekspedytor towarowy, portier (peronowy), pięciu zwrotnicznych i stróż nocny. Do utrzymania infrastruktury zatrudniano średnio dziennie czterech robotników nieetatowych. Pierwszym zawiadowcą stacji został Emil Hergesell. W roku 1860 zwrotnicznych było już tylko dwóch, nie zatrudniano też portiera, ale średnie dzienne zatrudnienie robotników wzrosło do sześciu.

W okresie pierwszych 19 lat funkcjonowania kolei w Głubczycach była tu stacja końcowa. Kursowały tylko pociągi pocztowe, prowadzące zapewne jednocześnie wagony towarowe, oraz pociągi towarowe, gdyż ruch na linii był niewielki. W roku 1857 na stację przybyło łącznie 556 pociągów i tyleż samo odjechało, co daje jedną, a czasem dwie pary pociągów w ciągu doby². Ze statystyki można wynioskować, że składały się one średnio z dwóch wagonów pasażerskich i sześciu towarowych (w 1860 roku wzrost do ośmiu). Do Głubczyc przybyło w opisywanym roku 21 pasażerów w klasie I, 1937 w klasie II, 6337 w klasie III i 217 podróżnych za biletami dla osób wojskowych, a odprawiono odpowiednio 27, 1945, 6504 i 314 pasażerów, co daje średnio dziennie zaledwie 47 osób (łącznie przybywających i odjeżdżających;

w 1860 roku było to już śr. 61 osób). Przybycie ładunków zamknęło się liczbą ok. 9380 ton, a odejście – 10 091 ton. Największą pozycją wśród ładunków przybywających był oczywiście węgiel kamienny – ponad 7500 ton. W roku 1862, kiedy na Kolei Wilhelma funkcjonowała już od co najmniej dwóch lat IV klasa, przewozy pasażerskie były ponad dwukrotnie większe (średnio 120 osób dziennie), przy czym z tej najtańszej taryfy skorzystało aż 69% podróżnych. Obrót ładunków osiągnął 26 195 ton z przybycia i 15 029 z odejścia. Węgiel i koks stanowiły 86,5% masy ładunków przywożonych koleją do Głubczyc. W lokalnym ruchu towarowym większymi pozycjami były ponadto drewno budowlane, wyroby i surowce włókiennicze, zboża i pozostałe artykuły spożywcze.

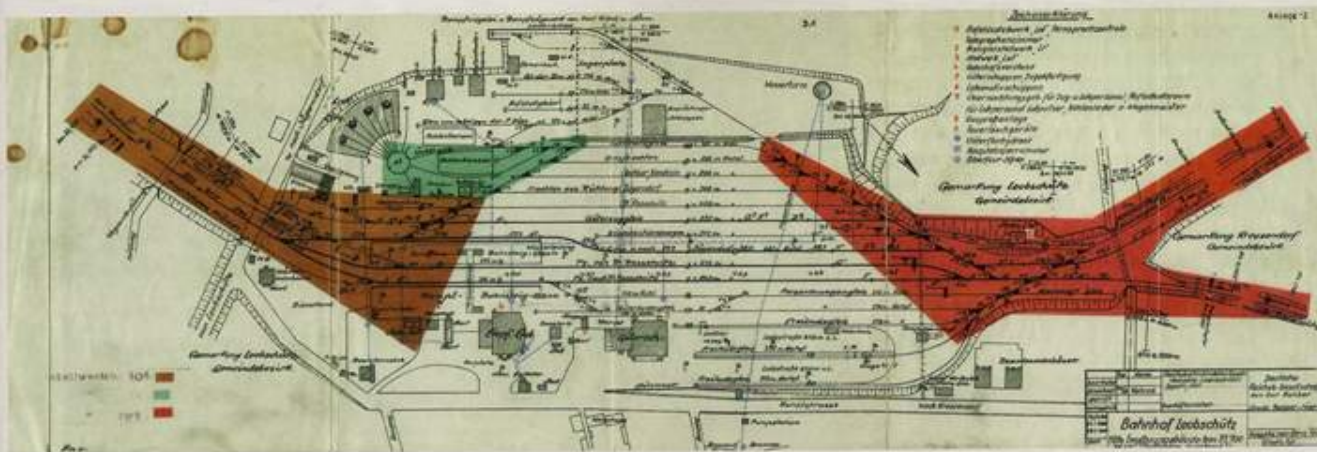
W 1867 roku rozpoczęto przebudowę głowicy rozjazdowej (wjazdowej), wymieniając przy okazji szyny na cięższe. Rozebrano domek droźnika nr 46 i pobudowano nowy, przy samym wjeździe na stację, po przeciwnej stronie torów. W następnym roku na stacji uruchomiono oświetlenie gazowe – 25 lamp na dworcu i 11 w magazynie ekspedycji towarowej.

Do Głubczyc docierały pod koniec lat 60. tylko pociągi mieszane. Linia nie była niestety rentowna, ale to dzięki kolei w Głubczycach nastąpił znaczny rozwój gospodarczy. Na stacji

jako pierwsza zaczęła funkcjonować bocznicą miejscowego browaru.

Powiązanie z Koleją Górnśląską za sprawą państwowego zarządu nad oboma kolejami oraz ożywienie gospodarcze po zwycięskiej wojnie z Francją sprawiły, że Głubczyce uzyskały drugie połączenie kolejowe, tym razem z miastem Jägemdorf, leżącym w granicach monarchii austro-węgierskiej (dzisiejszy Krnov w Czechach). Ruch towarowy otwarto 25.09.1873 r., pasażerski – 1 marca następnego roku. Linia ta zaliczona została do kategorii tzw. Nebenbahnen, czyli kolei drugorzędnych, różniących się od linii głównych znacznie obniżonymi parametrami technicznymi.

Planowane wcześniej przez Kolej Wilhelma przedłużenie linii kolejowej z Głubczyc do Racławic Śląskich i Nysy zrealizowała ostatecznie również Kolej Górnśląska, która ukończyła budowę magistrali podsudeckiej z Nysy do Racławic Śląskich w 1876 roku. Ze stacji Racławic Śląskich wprowadzono do Głubczyc odnogę długości 15,37 km. Ruch towarowy na tym odcinku uroczyście zainaugurowano 15 sierpnia, a pasażerski 1 października 1876 roku. W ten sposób w roku 1876 stacja Głubczyce stała się węzłem trzykierunkowym, przy okazji rozbudowano ją o następnych kilka torów i wybudowano nastawnie. Powstały kolejne bocznicę, tym razem do cegielni i tartaku.



Plan sytuacji stacji z roku 1935.

Ze zb. P. Koczyka



Budynek mieszkalno-dworcowy na przystanku Glubczyce Las, pocz. XX wieku.

Ze zb. P. Zimnego

Dla potrzeb rozbudowującej się stacji zaczęto budować nowe drogi dojazdowe. Powstały nowe ulice: Dworcowa (Bahnhofstraße) i Aleje Śląskie oraz ul. Niepodległości (Doktorgang).

W 1877 roku na nowym przystanku osobowym Glubczyce Las (Leobschütz Stadtforst) zbudowano i oddano do użytku budynek mieszkalny dla urzędników kolejowych. Przystanek zbudowano w odległości 5,3 km od miasta, w lesie miejskim zwanym popularnie przez mieszkańców Glubczyc „Marysienką”. Przejazd na tym odcinku w trzeciej klasie kosztował 30 fenigów. Od 1879 roku zatrzymywały się tu wszystkie pociągi osobowe, a w niedziele i święta uruchamiano dodatkowe składy, które zatrzymywały się na zbudowanym w tym celu dodatkowym torze. Wybudowano także niewielki budynek nastawni. Las Glubczycki był wtedy ulubionym miejscem wypoczynku mieszkańców miasta. Przystanek w lesie zaczął zdobywać sławę, z roku na rok coraz więcej ludzi korzystało z dobrodziejstw natury, a bilety na weekend do Glubczyckiego Lasu sprzedawano nie tylko w samych Glubczycach, ale i w Kozłu, Raciborzu, Prudniku i Głogówku. W 1879 roku od strony Racławic Śl. do Glubczyc kursowały trzy pociągi mieszanych na dobę.

Początek XX wieku przyniósł szybki wzrost liczby połączeń, na stacji pojawiły się pociągi przyspieszone z Wrocławia do Glubczyc oraz w pociągach osobowych wagony kursowe z Berlina do Racławic Śl. lub Glubczyc. W 1907 roku na linii do Glubczyc było już dziewięć par pociągów, w tym wspomniany przyspieszony Wrocław – Glubczyce. Od roku 1909 kończą się inwestycje kolejowe na

stacji w Glubczycach. Przy nastawni wykonawczej została zbudowana jeszcze górką rozrządowa, która służyła do rozprawiania wagonów towarowych na odpowiednie tory kierunkowe. Należy dodać, że w roku 1910 władze Glubczyc zabiegały o budowę linii kolejowej Glubczyce – Branice (Branitz) – Kietrz (Katscher), gdzie kończyła się wybudowana w 1896 roku krótka linia prywatna z Pietrowic Wielkich. Z niewiadomych przyczyn projekt budowy linii nie został zrealizowany. W przededniu I wojny światowej główną linią przez Glubczyce kursowało już 12 par pociągów na dobę. Wśród nich były dwie pary pociągów relacji Wrocław – Glubczyce.

Wkrótce rozpoczęła się I wojna światowa. 3.08.1914 r. Drugi Śląski Regiment Zielonych Huzarów, przy dźwiękach orkiestry, wyruszył z glubczyckiego dworca na front. Codziennie przez stację przejeżdżały pociągi pełne żołnierzy-rezerwistów. 15.09.1914 r. na stację wjechał pierwszy pociąg z rannymi żołnierzami. 11.11.1918 r. nastąpił koniec wojny. W styczniu 1919 roku do Glubczyc wracały pociągami przetrzebione szwadrony zielonych huzarów.

Nadszedł rok 1920, czas plebiscytu Górnośląskiego. 6.02.1920 r. na stację Glubczyce od strony Raciborza przyjechał pociąg z żołnierzami francuskimi. Dziesięć dni później



Peron przystanku Glubczyce Las, pocz. XX w.

Ze zb. P. Zimnego



Panorama stacji z wieży zegarowej, prawdopodobnie początek lat 60. XX wieku.

Fot. D. Polański, ze zb. P. Kopczyka

pociągiem przybył batalion żołnierzy włoskich. Na kilka dni przed plebiscytem, który został przeprowadzony 21.03.1921 r., przyjeżdżali do Głubczyc specjalnymi pociągami niemieccy emigranci. Po głosowaniu Głubczyce zostały na terenie niemieckim.

W latach 30. Głubczyce stały się dużą stacją załadunkowo-rozładunkową. Od tej pory aż do roku 1945 stacja przeżywała czasy swej świetności. Dzięki dobremu skomunikowaniu pociągów mieszkańcy bez przeszkód docierali do Wrocławia, Opola, Gliwic czy Katowic. Jak podawał rozkład jazdy z 1935 roku, pierwszy pociąg przyjeżdżał do Głubczyc o godz. 2.46,

a ostatni odjeżdżał o godz. 23.07. Codziennie było odprawianych 30 pociągów.

Ważną rolę odgrywały Głubczyce zimą i wiosną 1945 roku, gdy „magistrala podsudecka” stała się – aż do marca – głównym szlakiem zaopatrzenia Niemiec w węgiel kamienny z zagłębia rybnickiego i ostrawskiego.

Dwudziestego czwartego marca 1945 roku po ciężkich walkach Armia Czerwona wkroczyła do Głubczyc. Na mocy porozumień z ZSRR z 11 lipca i 15 sierpnia Polskie Koleje Państwowe przejmowały stopniowo od radzieckiej administracji wojskowej zarząd nad kolejami odpowiednio na Ziemiach Zachodnich i na całym obszarze państwa

polskiego, w tym także na Ziemi Głubczyckiej. 9 i 10 czerwca 1945 roku od strony Raciborza przyjechały do Głubczyc pierwsze transporty Polaków przesiedlonych z Brodów i Tarnopola, a 26.06.1946 r. rozpoczęła się wywózka Niemców z głubczyckiego punktu zbiorczego do brytyjskiej i radzieckiej strefy okupacyjnej, która trwała do końca 1950 r. Ogółem było 70 transportów kolejowych z ludnością niemiecką.

Wytyczony po wojnie nowy przebieg granicy państwowej między Polską a Czechosłowacją spowodował przecięcie wielu linii kolejowych. Na ważniejszych, tranzytowych szlakach utworzono kolejowe przejścia graniczne. Na mniejszych,



Widok zabudowań stacyjnych, prawdopodobnie wczesne lata 60. XX wieku.

Fot. D. Polański, ze zb. P. Kopczyka



Lokomotywa SP42-100 ze składem wagonów piętrowych obok nieistniejącej już nastawni wykonawczej Gb1, 24.11.1996 r. Fot. A. Cichowicz

typowo lokalnych liniach przeciętych granicą postępowano w ten sposób, że od ostatniej stacji bądź przystanku przed granicą szlak zamykano, a w wielu przypadkach kilkukilometryrowy odcinek toru do granicy był rozbierany. Niestety, ten ostatni scenariusz zastosowano na odcinku Głubczyce – Krnov, ponieważ miasto to znalazło się na terenie Czechosłowacji. Ruch pasażerski i towarowy prowadzono tylko do przystanku Pietrowice Głubczyckie.

Rada Ministrów 29.08.1945 r. ustaliła podział administracyjny sieci PKP na okręgi, Głubczyce podlegały Dyrekcji Katowickiej. Głubczyce od kwietnia 1945 do maja 1946 roku nosiły nazwę Głubczyce. Stacja wyszła z pożogi wojennej praktycznie bez większych zniszczeń. Na przystanku Głubczyce Las zdemontowano drugi tor i zamknięto nastawnię, a na peronie stała murowana wiata.

W rozkładzie jazdy pociągów z 1946 roku widniały cztery pary pociągów relacji Racibórz – Raclawice Śl. i na odcinku z Głubczyc do Pietrowic też cztery pary pociągów pasażerskich. Od 5.09.1948 r. wprowadzono pociąg przyspieszony Zagórz – Jelenia Góra, do 1954 roku jadący przez Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śl., prowadzony na odcinku Kłodzko Główne – Racibórz parowozami serii Ok22 z MD Racibórz.

W roku 1950 stacja Głubczyce zatrudniała 82 osoby. Czynna była lokomotywnia z czterema stanowiskami dla parowozów manewrowych w obrębie stacji. Z jedyne go dostępnego autorowi planu obiegu z tamtych lat, tj. z roku 1956 wiadomo, że linię Racibórz – Raclawice Śl. obsługiwały parowozy TK1, Ok22 i OK127 z MD Racibórz, zazwyczaj z ośmioma wagonami serii B i jednym AB. Na linii pietrowickiej kursował parowóz TK1 z pięcioma wagonami serii B i jednym AB. Kiepskie drogi i słaba

komunikacja autobusowa sprawiły, że w tych czasach kolej była dominującym przewoźnikiem.

Przez kolejne dziesięciolecia Głubczyce i Baborów cieszyły się sławą lokalnych ośrodków usługowych dla okolicznych rolniczych terenów. Codziennym widokiem były towarowe składy pełne płodów rolnych, jesienią głównie buraków cukrowych zwożonych do cukrowni w Baborowie.

Tymczasem regres przeżywała linia pietrowicka. W roku 1964 kursowały z Głubczyc trzy pary pociągów osobowych, w tym jedna para relacji Racibórz – Pietrowice Głubczyckie. Od lipca 1969 roku jeździły już tylko dwie pary: rano i po południu. Taki stan rzeczy oznaczał szybkie zawieszenie przewozów. Tak też się stało. 1.06.1970 r., z dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy, w Sieciowym RJ nie pojawiła się już tabela nr 164 z pociągami relacji Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie. Krótkie, lokalne połączenia przegrywały z konkurencją szybko rozwijającej się komunikacji autobusowej. W listopadzie 1978 roku ze stacji Mokre Głubczyckie odjechał po raz ostatni pociąg towarowy. Od lat ładowano tutaj buraki cukrowe oraz lupek kamienny z pobliskiego kamieniołomu w Braciszowie. W latach 70. na stacji w Głubczycach rozebrano zadaszenie peronu pierwszego, które przylegało do budynku dworca.

W czerwcu 1975 roku Rada Państwa PRL ustaliła nowy podział administracyjny na 49 województw. W konsekwencji 1 października nastąpiła zmiana granic dyrekcji okręgowych PKP. Stacje Głubczyce, Baborów i Raclawice Śląskie przeszły pod zarządek Dolnośląskiej DOKP z siedzibą we Wrocławiu. Linia Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śl. została na lata podzielona. Odcinek Racibórz – granica województwa opolskiego i katowickiego pozostała w Śląskiej DOKP.



Pociąg osobowy rel. Racibórz – Nysa, 1.10.1996 r.

Fot. A. Cichowicz



Po lewej: SP42-227 opuszcza stację w rejonie nastawni Gb1, wiosna 1997 r.



Fot. R. Kozyra

Po prawej: Od 3. do 14.04.1989 r. dworzec kolejowy w Głubczycach udekorowany był hitlerowskimi swastykami, a na ścianie dworca pojawił się napis THESSALONIKI. Przez dwa dni: 7 i 8 kwietnia stacja była planem filmu wojennego pt. „Day by Day” produkcji amerykańskiej z Willemem Dafoe w roli głównej. Polski tytuł tego filmu brzmi „Triumf ducha”. Na zdjęciu widoczny budynek małej nastawni za peronem 2. Ze zb. P. Kopczyka

Około roku 1978 w MD Racibórz pojawiły się parowozy serii TK48, które przydzielono do obsługi ruchu pasażerskiego na linii Racibórz – Raclawice Śląskie, najczęściej z czterema wagonami piętrowymi serii Bipa. Z dniem 29.05.1983 r. w nowym rozkładzie jazdy PKP ponownie pojawiła się linia Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie. Był to swoisty ewenement na sieci kolejowej Polski. Uruchomiono wówczas dwie pary pociągów tylko w dni robocze w relacji Racibórz – Pietrowice Głubczyckie. Raciborska TK48 z czterema bipami cztery razy na dzień pojawiała się na linii, nie zatrzymując się jednak na przystanku Zopowy Równe. Zdadne okazały się nadzieje na stałe, codzienne kursy na tym odcinku. Linia pietrowicka czynna była tylko przez trzy miesiące. Z końcem sierpnia 1983 roku szlak zamknięto.

Jeszcze w latach 80. na stacji Głubczyce panował duży ruch towarowy, wagony ładowały i rozładowywały cztery bocznicze stacyjne: Zakładów Piwowskich, Rejonu Dróg Publicznych, WSS SPOŁEM i CPN, a na torach przy ekspedycji kolejowej do wagonów krytych w kontenerach swoje wyroby ładowały Zakłady Dziewiarskie UNIA Głubczyce. Działało Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej (do 1991 roku). Dworzec tętnił życiem. W budynku dworca oprócz kas biletowych, przechowalni bagażu i poczekalni mieściły się: restauracja dworcowa, świetlica dla młodzieży uczącej się, kiosk Ruchu, kasa biletowa PKS, fryzjer i sklep z kosmetykami, na pierwszym piętrze była kolejowa przychodnia lekarska oraz mieszkania na 1 i 2 piętrze.

Rok 1984 stał się ostatnim rokiem niepodzielnego panowania trakcji parowej na linii Racibórz – Raclawice Śląskie. Nowe SP42 dotarły także do Raciborza, gdzie przejęły obsługę na zamierających już liniach lokalnych (w roku 1992 zastąpione przez SP42 z Kędzierzyna, a w 1994 z Rybnika). Od czasu od czasu pojawiały się maszyny Ty42 w ruchu towarowym, lecz i one z czasem zniknęły, zastąpione przez lokomotywy spalinowe.

Pierwszego września 1991 roku stacja Głubczyce i p.o. Bernacice³ zostały przyłączone administracyjnie do stacji Baborów. Pozostał wciąż

spory ruch na linii Racibórz – Raclawice Śl. (9 par tej relacji i po jednej parze Racibórz – Głubczyce – Racibórz i jedna Raclawice Śl. – Głubczyce – Raclawice Śl.). Rok następny przyniósł symptomatyczne wydarzenie: 20.04.1994 r. została rozwiązana umowa bocznicowa z Zakładami Piwowskimi.

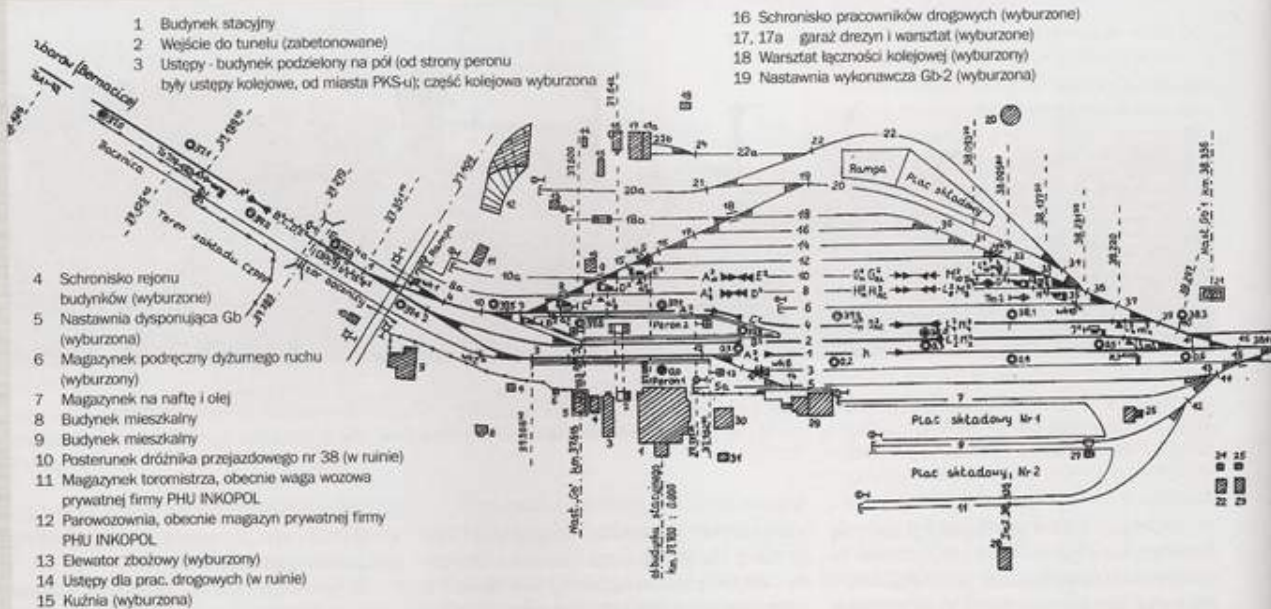
Dnia 28.01.1993 r. na stacji Głubczyce dokonano komisijnego zamknięcia na stałe odcinka linii kolejowej z Głubczyc do granicy polsko-czechosłowackiej (9 par tej relacji i po jednej parze Racibórz – Głubczyce – Racibórz i jedna Raclawice Śl. – Głubczyce – Raclawice Śl.). Rok następny przyniósł symptomatyczne wydarzenie: 20.04.1994 r. została rozwiązana umowa bocznicowa z Zakładami Piwowskimi. Dnia 28.01.1993 r. na stacji Głubczyce dokonano komisijnego zamknięcia na stałe odcinka linii kolejowej z Głubczyc do granicy polsko-czechosłowackiej (9 par tej relacji i po jednej parze Racibórz – Głubczyce – Racibórz i jedna Raclawice Śl. – Głubczyce – Raclawice Śl.). W nietypową podróż udali się wówczas burmistrz miasta Józef Pich wraz z zawiadowcą stacji Głubczyce Piotrem Kopczykiem w celu zapoznania się ze stanem technicznym całego odcinka. Od pewnego czasu bowiem poważnie przymierzano się do otwarcia linii, wyłącznie dla ruchu towarowego, wraz z graniczną odprawą celną między Polską a Republiką Czeską, która miała się odbywać na stacji Głubczyce. Być może Czesi potraktowaliby sprawę serio, ale po stronie polskiej władze kolei w tej materii nie uczyniły kompletnie nic i bardzo realna sprawa uruchomienia następnego przejścia granicznego spełzała na niczym. W lipcu 1995 r. władze kolejowe podjęły decyzję o rozebraniu torów i wszystkich urządzeń kolejowych na linii Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie – granica państwa. Być może powodem był wiadukt nad torami w rejonie stacji Mokre Głubczyckie na ruchliwym odcinku drogi nr 38 Koźle – Głubczyce – granica państwa. Pod zabytkowym wiaduktem, pamiętającym czasy cesarza Wilhelma, w głębokim wąwozie po lekkim łuku biegnie linia pietrowicka. Na drodze w tym miejscu znajdują się dwa ostre zakręty: przed wjazdem na wiadukt i po wyjeździe z niego. Władzom samorządowym w Głubczycach przedstawiono pomysł, aby drogę wreszcie wyprostować. Zdobytą akceptację i roboty drogowe ruszyły, trwały od kwietnia do czerwca 1996 roku. Drogę wyprostowano, a wąwóz bezpowrotnie zasypano, uniemożliwiając odtworzenie linii kolejowej. Na szczęście wiadukt pozostał razem z fragmentem

starej drogi i wart jest obejrzenia ze względu na jego unikalną architekturę.

W listopadzie i grudniu 1995 roku budynek dworca w Głubczycach został opisany podświetlanymi tablicami informacyjnymi koloru niebieskiego. W następnym roku, w sierpniu, opisano piktoqramami dwa perony i przejście pod torami dla podróżnych. Na stacji w tym czasie pracowało 42 ludzi. Przez stację przejeżdżało 18 pociągów pasażerskich i jeden pociąg towarowy. Pierwszy pociąg przyjeżdżał do Głubczyc o godz. 4.21, a ostatni odjeżdżał o godz. 23.41.

Pamiętna wielka powódź w lipcu 1997 roku, spowodowana wyłaniem Odry, na wiele miesięcy sparaliżowała ruch pociągów w rejonie Wrocławia, Opola i Kędzierzyna. W wyniku poważnego uszkodzenia mostu drogowego w rejonie stacji Kędzierzyn Koźle Zachód odcinek Raclawice Śl. – Kędzierzyn Koźle był przez dłuższy czas nieprzejezdny. Dalekobieżne pociągi osobowe i towarowe kierowano wówczas drogą okrężną przez Głubczyce, Baborów do Raciborza, gdzie po wciągnięciu na moście na Odrze można było bez przeszkód przejechać na drugą stronę. Z powodu rozmytych torów między Kędzierzyna i Koźle a Twardawa, został zmieniony rozkład jazdy pociągu pośpiesznego Kraków – Jelenia Góra – Kraków. Od dnia 31.08.1997 r. do 3.12.1997 r. przez Racibórz, Baborów i Głubczyce kursował pociąg pośpieszny nr 3621 relacji Kraków Główny – Jelenia Góra i pociąg nr 6320 relacji Jelenia Góra – Kraków Gł. Dnia 10 lipca w Głubczycach na placu ładunkowym przy torze nr 4a wylądowały trzy helikoptery, które niosły pomoc ludziom odciętych przez powódź.

Od maja 1998 roku, wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, zmniejszona została dopuszczalna prędkość pociągów na odcinku Racibórz – Raclawice Śl. z 70 na 60 km/h oraz liczba wagonów w składzie (z czterech na dwie „bipy”). Obsługę przejął CM Czechowice-Dziedzice. W roku następnym w rozkładzie jazdy pociągów (05.1999/05.2000) pojawił się na linii po raz pierwszy autobus szynowy. Był to popularny Kolzam, czyli SN81-002, który naprzemiennie z lokomotywami spalinowymi kursował między Raciborzem i Raclawicami. W tabeli nr 158 ujęto



Schemat stacji Głubczyce w końcu XX wieku.

Ze zb. P. Kopczyka

dziewięć kursów relacji Raclawice Śl. – Racibórz, w tym jeden Głubczyce – Racibórz i 10 powrotnych, w tym jeden Racibórz – Głubczyce, co z powodzeniem zaspokajało potrzeby przewozowe powiatu głubczyckiego.

Kasa biletowo-bagażowa, która była czynna całą dobę, od 1.02.2000 r. pracowała tylko w dni robocze przez 8 godzin. W gazecie NTO dnia 27.03.2000 r. ukazał się duży artykuł pt. *Pociąg do likwidacji*, a w nim informacja o zawieszeniu kursowania pociągów na kilku liniach, w tym na odcinku Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śląskie. Rozpoczęły się protesty mieszkańców miasta i okolic. Zawiązał się Komitet Protestacyjny i zaczęto zbierać podpisy oraz wysyłano petycję do Urzędu Marszałkowskiego w Opolu. Dnia 2.04.2000 r. o godz. 20.12 ze stacji odjechał ostatni pociąg pasażerski nr 64546 relacji Raclawice Śl.

– Racibórz. Następnego dnia zawieszono wszystkie kursy pociągów na tej linii, a tym samym zdjęta została obsługa z nastawni dysponującej, wykonawczej i posterunku dróżnika przejazdowego. W 2002 roku została rozebrana mała nastawnia przy peronie drugim. Stacja Głubczyce świeciła pustkami. Tory i perony zarastały zielskiem i drzewami. W 2007 roku została rozebrana nastawnia wykonawcza Gb1 i zabetonowano przejście z peronu na peron pod torami. W roku 2009 zburzono zabytkową nastawnię dysponującą. Na wiosnę 2012 roku semafony kształtowe, które się jeszcze zachowały, zostały wycięte. Zamknięty na cztery spusty zabytkowy budynek dworca, z powybijanymi szybami, rozkradziony, niegdyś wizytówka miasta, powoli chylił się ku upadkowi. Dnia 28.12.2012 r. Gmina Głubczyce przejęła aktem notarialnym dworzec kolejowy na własność.

Personel stacji

Na stacji miało siedzibę pięć jednostek liniowych służb: ruchu, drogowej, budynków, automatyki i łączności. W służbie ruchu zawiadowcą stacji od czerwca 1945 roku do grudnia 1946 roku był Malinowski (imię nieznane), w dalszej kolejności stanowiska zawiadowców stacji pełnili:

- od grudnia 1946 r. do końca roku 1950 r. Lubos, imię nieznane,
- od 1.01.1951 r. do 30.04.1957 r. Marian Humin,
- od 1.05.1957 r. do 31.03.1968 r. Alfred Prach,
- od 1.04.1968 r. do 31.07.1974 r. Kazimierz Kazuk,
- od 1.08.1974 r. do 30.06.1979 r. Kazimierz Roliński,
- od 1.07.1979 r. do 30.11.1981 r. Józef Litwin,
- od 1.12.1981 r. do 30.06.1990 r. Dionizy Polański,
- od 1.07.1990 r. do 30.08.1991 r. Franciszek Błaszczuk,
- od 1.09.1991 r. stacja Głubczyce podlegała zawiadowcy stacji Baborów; zawiadowcą obu stacji do 31.01.1992 r. był Kazimierz Chawa, a zastępcą został Piotr Kopczyk,
- od 1.02.1992 r. do 10.05.1995 r. zawiadowcą obu stacji był Andrzej Karpowicz, obowiązki zastępcy pełnił Piotr Kopczyk,
- od 11.05.1995 r. do 30.06.1998 r. ostatnim zawiadowcą obu stacji był Piotr Kopczyk.

Dnia 1.07.1998 r. stanowisko zawiadowcy stacji zostało zlikwidowane, powstała Sekcja Inżynierii Ruchu na stacji Raclawice Śląskie. Stanowisko naczelnika sekcji objęła pani Janina Łotoszyńska. Jej zastępcą został Piotr Kopczyk. Stacje Głubczyce i Baborów zostały przyłączone pod względem administracyjnym do Raclawic Śląskich. Sekcja istniała do 28.02.2000 r. i decyzją władz kolejowych teren Sekcji Raclawic Śl. przeszedł pod zarządek Sekcji



SP42-227 w peronach stacji Głubczyce w 1997 roku – upadku polskich kolei jeszcze tu nie widać.

Fot. R. Kozyra (24.02.1997)

- 20 Wieża ciśnieni
 - 21 Nastawnia wykonawcza Gb-1 (wyburzona)
 - 23, 22, 23 - budynki mieszkalne
 - 24, 25 - budynki gospodarcze
 - 26 Schronisko i warsztat pracowników automatyki (wyburzone)
 - 27 Waga wagonowa (rozebrana)
- 
- 28 Pompownia
 - 29 Ekspedycja kolejowa oraz PSK i magazyny z rampami
 - 30 Budynek mieszkalny
 - 31 Budynek gospodarczy



Lipiec 2006 roku, wejście z peronu 2 do tunelu – stacja pogrąży się w destrukcji, ozdobna balustrada przypomina o dawnej świetności...
Fot. R. Kozyra

Eksploatacji w Nysie. Tak jest do chwili obecnej, oprócz stacji Baborów, która obecnie podlega pod Sekcję Eksploatacji Racibórz.

Redakcja dziękuje panu Dawidowi Kellerowi za udostępnienie wyników kwerendy archiwalnej dotyczącej Kolei Wilhelma.

Bibliografia:

- [1] Archiwum Państwowe w Katowicach Oddz. w Pszczynie, zespół Starostwo Powiatowe w Pszczynie, sygn. 783.
- [2] Archiwum Państwowe w Opolu, zesp. Rejencja Opolska, sygn. 8152, 8153.
- [3] Jerczyński M., Koziarski S., 150 lat kolei na Śląsku, Opole 1992.
- [4] Keller D., Kloch B., Soida K., Wieczorek E., Kolej z Katowic do Raciborza, Rybnik 2006.

- [5] Kopczyk P., Dzieje kolei żelaznej na Ziemi Głubczyckiej – od jej powstania do chwili obecnej, w: Kalendarz Głubczycki rok 1996.
- [6] Maler K., Dzieje Głubczyc w latach 1742-1945, Krapkowice 2006
- [7] Szymczyka A., Społeczne i polityczne problemy przyłączenia powiatu głubczyckiego do Polski (1945-1948), Branice 2008.
- [8] Ślęzak R., Koleje na Ziemi Głubczyckiej, Katowice 2005.
- [9] Rozkłady jazdy pociągów OSE, KPEV, DR, PKP.
- [10] Materiały własne autora.

Przypisy

¹ Jego bryłę zwierczoną wieżą zegarową porównuje się często do parowozu, co jednak zdaje się być nadinterpretacją – przyp. red.

² Co ciekawe, ta sama statystyka podaje tylko 506 lokomotyw – nie jest więc całkiem wiarygodna.

³ Dnia 9.07.1993 r. doszło tu do wypadku kolejowego bez następstw. Dyżurny ruchu w Baborowie i dyżurny ruchu w Głubczycach nie uzgodnili, który pociąg ma jechać pierwszy i wyskakił jednocześnie dwa pociągi osobowe nr 46523 z Baborowa 64524 z Głubczyc. Te pociągi o godz.16.42 spotkały się na przystanku osobowym w Bernacicach w odległości około 100 m od siebie. Jakie było zdziwienie i przerażenie maszynistów i pasażerów tych pociągów, gdy zobaczyli, że pociągi są na jednym torze. Po 30 minutach pociąg nr 46523 wycofał się do stacji Baborów. Pociąg nr 64524 ruszył z Bernacic do Baborowa po otrzymaniu informacji od dyż. ruchu z Baborowa, że poc.46523 jest w peronach stacji Baborów.



Dawna parowozownia i wieża ciśnieni.



Fot. K. Maler (10.2002)