

**KOLEJE  
MAŁE I DUŻE**  
HISTORIA

H-1(1)

cena: 24 zł

Monografię „Koleje na Ziemi Głubczyckiej”  
zrealizowano przy pomocy finansowej:

**Robert Ślęzak**

# Koleje na Ziemi Głubczyckiej



**GMINA  
GŁUBCZYCE**



Urząd Miejski w Głubczycach  
ul. Niepodległości 14  
48-100 Głubczyce

**GMINA  
BABORÓW**



Urząd Miejski w Baborowie  
ul. Dąbrowszczaków 2a  
48-120 Baborów



Legenda:

- Głubczyce
- Baborów
- inne
- Granice gmin
- Granica państwa

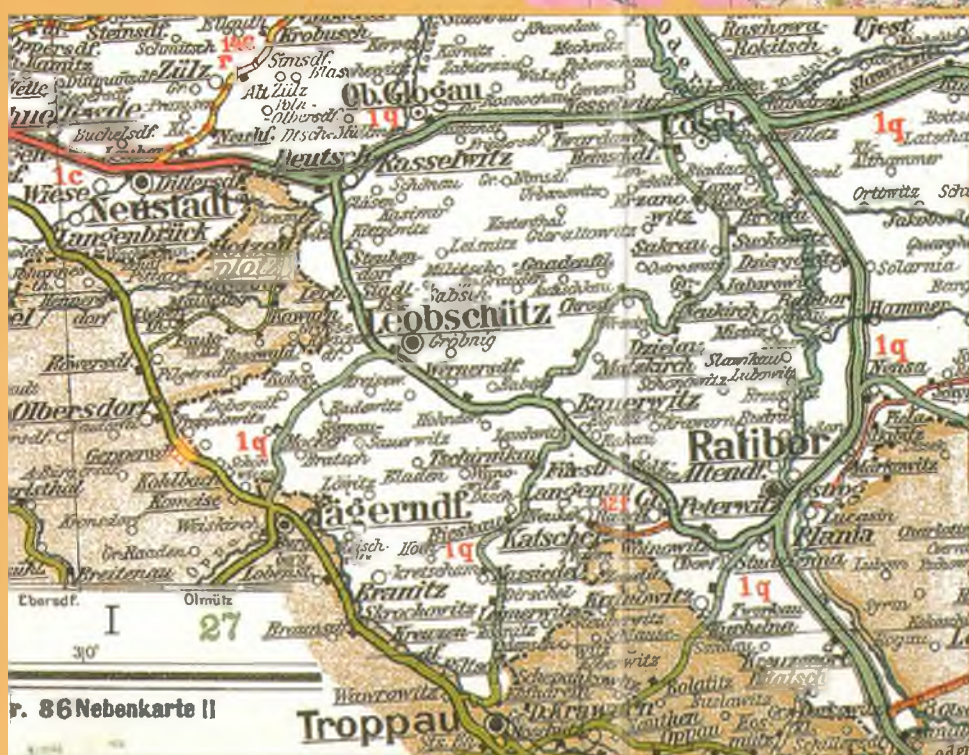
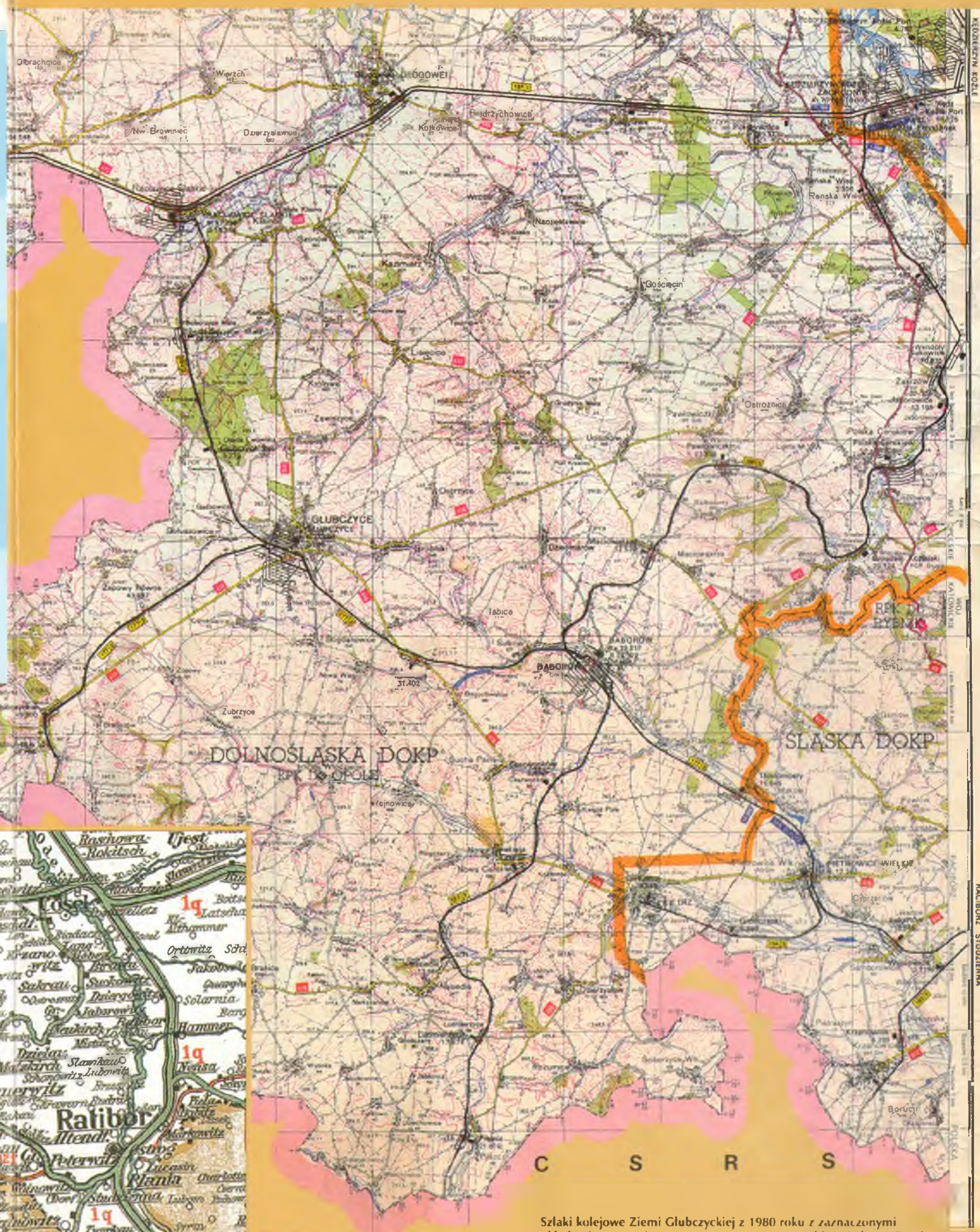
**HISTORIA, GALERIA ZDJĘĆ, PLANY STACJI**



Na okładce:  
„Plandampf” - Ty42-107 z planowym pociągiem osobowym  
relacji Racławice Śląskie - Racibórz  
odjeżdża ze stacji Głubczyce. 22.09.1994 r.  
fot. *Grzegorz Nycz*

linia i numer	kilo- metraż	nazwa do 03.1945 r.	nazwa obecna
<b>177</b> <b>(Racibórz) –</b> <b>Glubczyce –</b> <b>Pietrowice Gł.</b> <b>– Granica</b> <b>Państwa</b>	16.845	Stolzmütz	Tlustomosty
	24.372	Bauerwitz	Baborów
	31.402	Wernersdorf	Bernacice
	37.699	Leobschütz	Glubczyce
	43.887	Soppau Roben	Zapowy Równe
	49.299	Mocker (Oberschl.)	Mokre Glubczyckie
	50.279	Zietenbusch	Pietrowice Glubczyckie
<b>294</b> <b>Glubczyce –</b> <b>Raclawice Śl.</b>	0.000	Leobschütz	Glubczyce
	5.270	Leobschütz Stadtforst	Glubczyce Las
	7.470	Wolfsteich	Żabczyce
	9.568	Steubendorf	Ściborzyce Małe
	15.354	Deutsch Rasselwitz	Raclawice Śląskie
<b>195</b> <b>Kędzierzyn</b> <b>Koźle</b> <b>Zachodnie –</b> <b>Baborów</b>	0.000	Cosel	Kędzierzyn Koźle Zachodnie
	3.555	Reinschdorf	Reńska Wieś
	7.486	Langlieben	Diugomitowice
	10.835	Rosengrund	Sukowice
	13.199	Holderfelde	Jaborowice
	16.808	Gross Neukirch	Polska Cerekiew
	20.724	Grenzen	Grzędzin Kozielski
	27.839	Gnadenfeld	Pawłowiczki
	32.527	Matzkirch	Maciowakrze
39.317	Bauerwitz	Baborów	
<b>325</b> <b>Baborów –</b> <b>Pilszcz</b>	0.000	Bauerwitz	Baborów
	5.492	Schirmke	Czerwonków
	9.247	Altstett	Nowa Cerekwia
	13.946	Nassiedel	Nasiedle
	17.977	Leimerwitz	Ludmierzyce
	21.810	Piltsch	Pilszcz

Zmiany nazw miejscowości  
- patrz strona 14



Ślaski kolejowe Ziemi Glubczyckiej z 1980 roku z zaznaczonymi  
układami torowymi.  
mapa ze zbioru Łukasza Froni

Fragment mapy kolejowej Śląska z 1925 roku  
źródło: <http://kolej.one.pl/n/ty>

## Spis treści

1855 ÷ 1945 czasy prosperity .....	2
1945 ÷ 1990	
czasy względnej normalności.....	14
1990 ÷ 2000	
burzliwe dziesięciolecie .....	24
2000 co dalej ? .....	29
Galeria:	
• Linia Racibórz - Raclawice Śląskie w planowym ruchu pasażerskim .....	30
• Linia Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Baborów w planowym ruchu pasażerskim i z Ty42-107 .....	38
• Linia Baborów - Pilszcz z Ty42-107 i SN81-002 .....	41
• Stan obecny odcinka Tłustomosty - Baborów - Głubczyce - Raclawice Śląskie.....	44
• Stan obecny linii Kędzierzyn Koźle Zach. - Baborów - Pilszcz .....	50
• Pozostałości odcinka Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie - Granica Państwa.....	58
Harcerski piknik ŚCITOR 2005 .....	62
Kalendarium.....	63
Plany stacji .....	64
Parametry techniczne .....	75



Stacja Głubczyce. SP42-100 z pociągiem relacji Racibórz - Raclawice. 17.04.1998 r. fot. Andrzej Cichowicz

74005

# Koleje na Ziemi Głubczyckiej

bl.VI/9  
bl.VI/9: [629,4:656,2]  
(438 Głubczyce) '18/20'

**Robert Ślęzak**

Na Ziemi Głubczyckiej – historycznej części Śląska, w przybliżeniu określonej granicami dzisiejszego powiatu głubczyckiego i części powiatu kozielskiego, kolej zaistniała już na początku drugiej połowy XIX wieku. Dwa najważniejsze ośrodki miejskie – Głubczyce (Leobschütz) i Baborów (Bauerwitz) włączone zostały w sieć kolejową Górnego Śląska od strony Raciborza.

Przypadająca w 2005 roku 150 rocznica uruchomienia ruchu pasażerskiego na odcinku Racibórz – Głubczyce oraz niechlubne pięciolecie zawieszenia tegoż ruchu na tym samym odcinku stały się przyczynkami do stworzenia monografii o dziejach kolei na historycznej Ziemi Głubczyckiej. Dzisiejszy obraz stacji Głubczyce nasuwa nam najczarniejsze wizje przyszłości polskich kolei. Nie pozostaje nam więc nic innego by przenieść się w stare, dobre czasy, gdy z gwizdem przejeżdżały parowozy a na peronach przewalały się tłumy pasażerów...

Budynek głubczyckiego dworca od strony podjazdu z widocznymi detalami architektonicznymi.

pocztówka z 1915 roku ze zbiorów Jerzego Turzańskiego



Miejska i Gminna Biblioteka  
Publiczna w Głubczycach  
Śl.VI/9



000-074005-00-0

Robert Ślęzak

## Koleje na Ziemi Głubczyckiej

Wydanie I, Katowice 2005

### Wydawca:

APLAND sp. z o.o.

(wydawca magazynu historyczno-modelarskiego

KOLEJE MAŁE I DUŻE

oraz książek o tematyce kolejowej).



40-525 Katowice, ul. Kościuszki 182  
tel./fax (0-32) 257-26-06, 257-26-07  
e-mail: kmd@kmd.pl www.kmd.pl

### Opracowanie graficzne:

Andrzej Wilk

Grzegorz Szendzielorz

### Skład i druk:

DrukOpol Sp. J.

42-600 Tarnowskie Góry

ul. Kochanowskiego 27

tel./fax (0-32) 285-40-35

ISBN 83-912575-4-1

# 1855 ÷ 1945

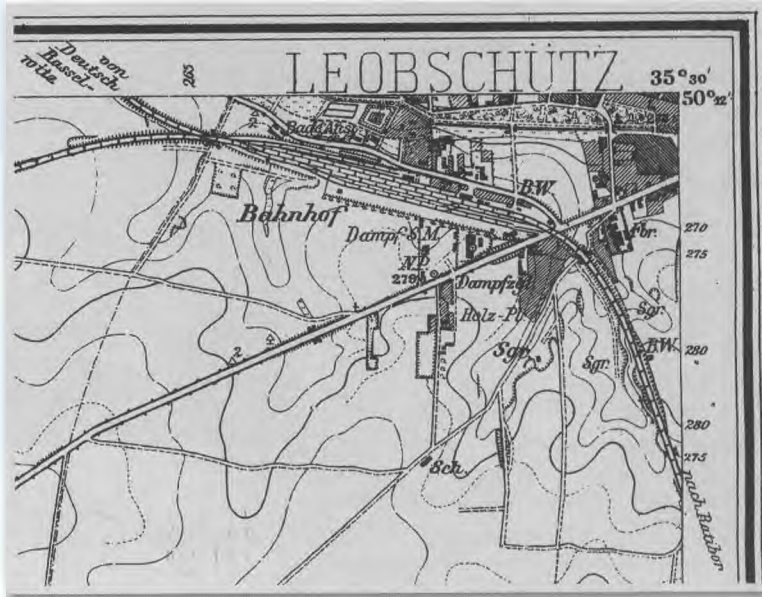
## czasy prosperity

Pierwsze plany połączenia Głubczyc linią kolejową pojawiły się jeszcze w I połowie XIX wieku. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (Oberschlesische Eisenbahn), będąca wówczas pod silnym wpływem państwa pruskiego, projektowało budowę linii kolejowej do Głubczyc z Koźła (Cosel) [dzisiejszej dzielnicy Kędzierzyna Koźła, wówczas było to osobne miasto], stacji położonej wówczas na linii Wrocław (Breslau) – Opole (Oppeln) – Gliwice (Gleiwitz) – Katowice (Kattowitz). Zaniechano jednak realizacji tego projektu, gdyż obawiano się trudności z wykupem żyznych na tym obszarze ziem pod kolej żelazną.

Nadzieję na rychłe dotarcie kolei do Głubczyc przyniosła koncesja z dnia 24 maja 1853 roku na budowę linii Racibórz – Głubczyce nadana Towarzystwu Kolei Wilhelma (Wilhelmsbahn), które 1 maja 1847 roku uruchomiło przejazdy na linii [Kędzierzyn] Koźle – Racibórz (Ratibor) – Chałupki

Najstarszy schemat stacji Głubczyce jako fragment niemieckiej mapy topograficznej z 1883 roku w skali 1:25 000. Niewielka podziałka mapy nie pozwala na przedstawienie zbyt wielu szczegółów, lecz daje nam obraz ówczesnej infrastruktury stacji.

ze zbiorów autora



(Annaberg). Utworzonemu na tę okazję Komitetowi Budowy Kolei Racibórz – Głubczyce (Zweighbahn Ratibor – Leobschütz) patronował sam cesarz Fryderyk Wilhelm IV. Pra-

ce ziemne przy budowie jednotorowej linii do Głubczyc rozpoczęto w lutym 1854 roku. Za grunty wzdłuż torów kolejowych płacono od 80 do 100 talarów za morgę.

Fragment rozkładu jazdy Kolei Wilhelma ważny od 25 września 1859 roku. Obejmuje linie: Kędzierzyn (Cosel) - Bohumin (Oderberg) i Katowice (Kattowitz) - Racibórz (Ratibor) - Głubczyce (Leobschütz), które aż do roku 1873 były stacją końcową.

ze zbiorów Piotra Kopczyka

# 1859

## Wilhelms-Bahn.

Nr. 60.

### Fahrplan der Wilhelmsbahn mit ihren Zweighbahnen, vom 25. September 1859 anfangend, bis auf Weiteres.

#### A. Tägliche Fahrten in der Richtung von Cosel nach Oderberg und zurück. (7,5<sup>1/2</sup> Meilen.)

Stationen:	I. Güterzug	III. Schnellzug	VI. Güterzug	VIII. Personenzug	Beförderungspreise in Sgr.			Stationen:	II. Güterzug	IV. Personenzug	V. Güterzug	VII. Schnellzug	IX. Güterzug	Beförderungspreise in Sgr.		
					I.	II.	III.							I.	II.	III.
von Cosel . . .	5 14	9 49	11 34	6 19	—	—	—	von Oderberg	6 35	—	12 5	4 15	6 5	—	—	—
0,01 Birama . . .	5 36	—	11 56	6 31	—	—	—	Annaberg . . .	6 45	—	12 25	4 25	5 4	5 4	3	—
0,02 Dziergowitz . . .	49	—	12 9	6 37	—	—	—	0,03 Krzywanowitz . . .	58	—	12 20	4 37	5 4	12 9	11 6	6
0,03 Hammer . . .	8	—	12 31	6 47	17	12	14	11	8	—	1 2	—	6	—	—	—
0,04 Rentska . . .	30	10 15	12 31	6 47	22	16	19	14	25	49	1 51	5 1	6 34	24	17	16
0,05 Ratibor . . .	24	10 41	1 49	7 11	31	22	29	20	42	8 23	2 8	5 18	—	32	23	28
0,06 Annaberg . . .	59	—	2 21	7 22	43	30	36	27	54	8 47	2 51	6 30	—	38	27	33
0,07 Krzywanowitz . . .	6 14	10 59	2 33	7 29	43	30	36	27	8	—	3 7	—	—	—	—	—
0,08 Birama . . .	8 55	11 13	3 5	7 43	50	35	42	32	8 10	—	3 18	—	—	—	—	—
0,09 in Oderberg	9 5	11 20	3 15	7 50	55	39	48	36	8 24	9 30	3 40	4 9	—	55	39	48

#### Anschlüsse.

Zug III. in Cosel vermittelt den Anschluss von Berlin, Breslau, Glogau, Neisse und Warschau; in Oderberg nach Troppau, Olmütz, Wien, Preßburg, Pesth, Triest, Krakrau.

Zug VIII. in Cosel vermittelt den Anschluss von Breslau, Stettin, Danzig, Bolen; in Oderberg nach Troppau, Olmütz, Briann, Prag, Wien, Preßburg, Pesth, Triest, Krakrau.

Zug II. in Oderberg vermittel den Anschluss von Wien, Preßburg, Pesth, Prag, Briann, Olmütz, Troppau; in Cosel nach Breslau, Krakrau, Bolen, Stettin, Danzig.

Zug VII. in Oderberg vermittel den Anschluss von Triest, Wien, Preßburg, Pesth, Olmütz, Troppau und Krakrau; in Cosel nach Breslau, Neisse, Glogau, Berlin.

Zug X. in Leobschütz vermittel den Anschluss der Post von Neisse; in Ratibor nach Breslau; in Kattowitz nach Myslowitz und Warschau.

Zug XI. in Kattowitz vermittel den Anschluss von Warschau, Krakrau, Dombau und Myslowitz; in Ratibor nach Oderberg.

Zug XII. in Kattowitz vermittelt den Anschluss von Warschau; in Ratibor nach Wien; in Leobschütz nach Neisse durch die Pesth.

Zug XIII. in Kattowitz vermittelt den Anschluss nach Warschau und Myslowitz;

Zug XIV. in Rentska vermittelt den Anschluss von Breslau und Oderberg.

Zug XV. in Rentska vermittelt den Anschluss nach Breslau, Berlin.

Zug XVI. in Kattowitz vermittelt den Anschluss nach Oderberg.

Zug XVII. in Kattowitz vermittelt den Anschluss von Oderberg.

#### B. Tägliche Fahrten in der Richtung von Leobschütz, Ratibor nach Kattowitz und zurück, 16,5 Meilen.

Stationen:	X. Gemischter Zug	XIII. Güterzug	XIV. Güterzug	XVI. Güterzug	Beförderungspreise in Silber Groschen.			Stationen:	XI. Güterzug	XII. Gemischter Zug	XV. Güterzug	XVII. Güterzug	Beförderungspreise in Silber Groschen.		
					I.	II.	III.						I.	II.	III.
von Leobschütz	5 17	—	—	—	—	—	—	von Kattowitz	6 55	3 50	—	4 46	—	—	—
0,01 Bernersdorf	8 34	—	—	—	—	—	—	0,02 Nahalitz . . .	7 9	4 3	—	9 3	—	3	—
0,02 Bawerwitz	5 57	—	—	—	—	—	—	0,03 Altsal . . .	7 34	4 25	—	9 20	—	11	8
0,03 Stelmütz	8 17	—	—	—	—	—	—	0,04 Braberggrube	8 24	4 30	—	—	—	—	—
0,04 Gr. Peterwitz	6 33	—	—	—	—	—	—	0,05 Dreytsche . . .	8 42	4 48	—	—	—	18	14
0,05 Wolnowitz	6 46	—	—	—	—	—	—	0,06 Czernowitza . . .	9 11	5 3	—	—	—	—	—
0,06 Ratibor Rat.	7 4	—	—	—	—	—	—	0,07 Gersdorf . . .	9 40	5 16	—	—	—	—	—
0,07 Ratibor Rat.	7 40	3	9 50	—	30	23	15	0,08 Parusitzowitz	10 16	5 32	—	—	—	—	—
0,08 Rentska . . .	8 4	3 34	10 24	—	7	5	4	0,09 Myslnitz . . .	10 32	5 39	3 20	—	—	37	28
0,09 Czernitz . . .	8 55	4 40	11 40	—	20	15	10	0,10 Czernitz . . .	11 15	5 56	4 25	—	—	47	36
0,10 Myslnitz . . .	9 22	5 41	12 10	—	30	23	15	0,11 Rentska . . .	12 19	6 29	5 24	—	—	60	45
0,11 Parusitzowitz	9 27	5 48	—	—	—	—	—	0,12 Ratibor Rat.	12 40	6 45	5 45	—	—	67	50
0,12 Gersdorf . . .	9 46	6 8	—	—	—	—	—	0,13 Wolnowitz . . .	—	7 38	—	—	—	—	5
0,13 Czernowitza . . .	9 58	6 23	—	—	—	—	—	0,14 Peterwitz . . .	—	7 51	—	—	—	10	7
0,14 Dreytsche . . .	10 17	6 50	—	—	—	—	—	0,15 Stelmütz . . .	—	8 2	—	—	—	—	—
0,15 Braberggrube	10 27	7 5	—	—	—	—	—	0,16 Bawerwitz . . .	—	8 23	—	—	—	20	15
0,16 Altsal . . .	10 44	7 22	—	—	5	45	57	0,17 Bernersdorf	—	8 39	—	—	—	—	—
0,17 Nahalitz . . .	11 5	7 40	—	—	8	10	—	0,18 in Leobschütz	—	8 52	—	—	—	30	23
0,18 in Kattowitz	11 15	7 50	—	—	6	22	67	0,19	—	—	—	—	—	—	—

Anm.: Bedingte Personenbeförderung in dritter Wagenklasse findet statt: Zwischen Ratibor und Oderberg bei den Güterzügen I. und IX.; zwischen Cosel und Oderberg bei den Güterzügen V. und VI.; zwischen Ratibor und Kattowitz bei den Güterzügen XI. und XIII. — Beim Mangel an Fracht fallen die Güterzüge aus.

Die eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden, welche von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr früh gerechnet werden.

## a°. Deutsch Rasselwitz-Leobschütz-Jägerndorf.

(83,3 km).

(Bahn untergeordneter Bedeutung.)

Leobschütz-Landesgrenze-Jägerndorf am 22/1, 1878 für Güter- und am 1/10 74 für Personenverkehr eröffnet.

Deutsch Rasselwitz-Leobschütz am 11/1, 1876 für Güter, am 1/10 1876 für Personen-Verkehr eröffnet.

(72.°Deutsch Rasselwitz) . . . . .	—	Oppeln
75.°Steubendorf H*†† . . . . .	5,8	»
76.°Leobschütz-Stadtforst PH° . . . . .	—	»
(84.°Leobschütz) . . . . .	15,4	»
77.°Mocker (15) H*† E 1/2 (30 t) . . . . .	27,0	»
78.°Jägerndorf (K. K. Oe. Stsb.) . . . . .	33,3	Oesterr.-Schlesien
N-Z.-A. I u. II R 1/2 (19 t) Kr (1,5 t) Anschl. an die K. K. Oe. Stsb.		

## a°. Ratibor-Leobschütz (37,7 km).

Eröffnet 1. October 1856.

(18.°Ratibor) . . . . .	—	Oppeln
78a. (a <sup>10</sup> ) Studzienna H . . . . .	3,4	»
79.°Woinowitz (15) E F . . . . .	8,0	»
80.°Gr. Peterwitz Best. E . . . . .	12,3	»
81.°Stolzmütz H*†† . . . . .	16,8	»
82.°Bauerwitz (10) E 1/2 (25 t) . . . . .	24,4	»
83.°Wernersdorf (25) H*† . . . . .	31,4	»
84.°(a <sup>8</sup> ) Leobschütz (15) R 1/2 (25 t) F Best. E U.-St.-A. Kr. (6,5 t) . . . . .	37,7	»

Wykaz stacji z 1895 roku na liniach:

Raclawice Śląskie - Krnov i Racibórz - Głubczyce z datami otwarcia linii i zakresem czynności ekspedycyjnych wszystkich stacji i przystanków.

ze zbiorów autora

Dnia 1 stycznia 1855 roku uroczyste otwarto linię dla ruchu pasażerskiego, dla towarowego prawie dwa lata później – 1 października 1856 roku. Towarzystwo Kolei Wilhelma planowało dalsze przedłużenie linii do Nysy (Neisse), lecz z powodu kłopotów finansowych spółki wszelkie projektowane inwestycje kolejowe zostały zamknięte.

Unikalna pocztówka dworca w Głubczycach z około 1910 roku przedstawia widok z peronu 1 na peron 2 w stronę lokomotywni.

ze zbiorów Jerzego Turzańskiego

Majestatyczny budynek dworca w Głubczycach był częstym tematem głubczyckich pocztówek. Najstarsza z nich przedstawia dworzec od strony podjazdu z około 1900 roku. ze zbiorów Katarzyny Maler



Gruss aus Leobschütz.

Bahnhof

Kolejną pocztówką, z roku 1923, ukazuje nam nieco zmieniony wygląd dworca (dobudowany przedsiemek w miejscu schodów wejściowych do budynku). W takiej postaci budowla pozostała niezmienną do dziś. ze zbiorów Katarzyny Maler



## Gruss aus der Bahnhofs-Wirtschaft Leobschütz.





Budynek dworca  
w Tlustomostach  
z 1924 roku.  
pocztówka (fragment)  
ze zbiorów  
Piotra Zimnego



Dworzec kolejowy  
w Bernacicach  
z 1912 roku.  
pocztówka (fragment)  
ze zbiorów  
Katarzyny Maler

Tak więc, w okresie pierwszych 19 lat funkcjonowania tej kolei Głubczyce stały się stacją czołową. Charakterystyczny budynek dworca zbudowany został w kształcie lokomotywy parowej i w niezmiennym kształcie zachował się do dzisiaj. Powstały dwie nastawnie: Lot (Leobschütz Osturm) i Lwt (Leobschütz Westurm), magazyn towarowy, wieża ciśnień i 8-stanowiskowa lokomotywnia. Na linii uruchomiono następujące stacje: Studzienna (od 1935 Ratibor Süd) w km 3,36; Wojnowice (Woinowitz, od 1935 Mettich) w km 8,04; Pietrowice Wielkie (Gross Peterwitz) w km 12,34 – stacje te leżą na obszarze dawnego powiatu raciborskiego, tematycznie nie są związane z Ziemią Głubczycką, następnie: Tlustomosty (Stolzmutz) w km 16,84; Baborów w km 24,87 i Bernacice (Wernersdorf) w km 31,40. Długość linii wyniosła około 37,9 km.

Dotarcie kolei do Głubczyc i Baborowa ma bezpośredni wpływ na datowany w tym okresie ich znaczny rozwój gospodarczy. Na stacji Baborów powstaje pierwsza bocznicza własności tutejszej cukrowni (Bauerwitzer Zuckerfabrik).

Dworzec w Ściborzycach Małych z 1910 roku.  
pocztówka (fragment) ze zbiorów Piotra Zimnego

Za sprawą spółki Kolej Górnośląska, Głubczyce uzyskują kolejne połączenie kolejowe, tym razem z miastem Jägerndorf leżącym w granicach Monarchii Austro-Węgierskiej (dzisiejszy Krnov w Republice Czeskiej). Towarowy ruch otwarto 25 września 1873 roku, po roku pasażerski – 1 października 1874 roku. Linia ta w Krnowie stykała

się z wybudowaną w 1870 roku linią Cesarsko-Królewskiej Uprzywilejowanej Morawsko-Śląskiej Kolei Centralnej wiodącą z Ostrawy (Mährisch Ostrau) przez Opawę (Troppau), Krnov (Jägerndorf) do Jindřichowa (Hennersdorf) skąd później wyprowadzono odgałęzienie do Głuchołazów (Ziegenhals) po stronie pruskiej. Linia Głubczyce – Krnov zaliczona została do kategorii tzw. Nebenbahnen, czyli kolei lokalnych różniących się od linii głównych znacznie obniżonymi parametrami technicznymi. Na tej również jednotorowej linii o długości 17,9 km uruchomiono stację Mokre (Mocker) w km 11,59.]

Planowane wcześniej przez Towarzystwo Kolei Wilhelma przedłużenie linii kolejowej z Głubczyc do Nysy kontynuowało Towarzystwo Kolei Górnośląskiej, które ukończyło budowę magistrali podsudeckiej z Kamięca Ząbkowickiego (Camenz) przez Raclawice Śląskie (Deutsch Rasselwitz) do Kędzierzyna (Kandrzin) oddając całą linię do eksploatacji 1 grudnia 1876 roku. Ze stacji Raclawice Śląskie wyprowadzono odnogę do Głubczyc długości 15,37 km. Ruch pasażerski na tym odcinku uroczystie zainaugurowano 15 sierpnia 1876 roku, a towarowy – 1 października tego samego roku. Jedyną na tym odcinku stacją były Sciborzycy (Steubendorf) w km 9,60. W ten oto sposób stacja Głubczyce stała się węzłem trzykierunkowym; przy okazji rozbudowano ją o następnych kilka torów. W niedługim czasie stanęła trzecia nastawnia Lr, w rejonie której znajdowała się grupa torów trakcyjnych do parowozowni. Powstała pierwsza bocznicza własności zakładów piwarskich, z czasem następne do cegielni i tartaku. Dla potrzeb rozbudowującej się stacji zaczęto budować nowe drogi dojazdowe. Powstały nowe ulice: Bahnhofstrasse (ulica Dworcowa) i Doktorgang (dzisiejsze Aleje Śląskie i ulica Niepodległości).





Imponująca konstrukcja 132-metrowego mostu kratownicowego nad rzeką Osobłogą pod Raclawicami Śląskimi zawsze była walorem tych ziem chętnie przedstawianym na pocztówkach.

U góry: Fragmenty pocztówek z Raclawic Śląskich z nieodłącznym mostem z około 1910 roku.

Po prawej: SP42-100 z pociągiem do Raclawic Śląskich. 1996 r. fot. Michał Chowaniec



Podczas budowy linii Raclawice Śląskie – Głubczyce, tuż pod Raclawicami, pojawiła się przeszkoda, którą trzeba było pokonać. Była nią, wtedy nieco szersza, rzeka Osobłoga, nad którą konstruktorzy postanowili zbudować okazały most. Jego długość całkowita wynosiła 132 mb, a wysokość od lustra wody – 17,40 m. Jednoprzęsłowa konstrukcja z kratownicą dolną powstała w roku 1905, lecz pierwotny wygląd mostu odbiegał znacznie od stanu obecnego. W lipcu 1903 roku Osobłoga wylała podmywając filary i zwała całą konstrukcję przerywając na blisko 2 lata regularny ruch pociągów.

Oryginalna pocztówka przedstawiająca zniszczony przez wylanie Osobłogi most na odcinku Raclawice Śląskie - Głubczyce w lipcu 1903 roku.  
pocztówka ze zbiorów Katarzyny Maler

Wylanie rzeki Osobłogi w 1903 roku spowodowało także obsunięcie fragmentu nasypu kolejowego nieopodal mostu.  
ze zbiorów autora





Przystanek Głubczyce Las był popularnym miejscem wypoczynku i tym samym częstym tematem pocztówek.

pocztówka z około 1907 roku ze zbiorów Piotra Zimnego

W 1877 roku na nowopowstałym przystanku osobowym Głubczyce Las (Leobschütz Stadtforst Hst) zbudowano i oddano do użytku budynek mieszkalny dla urzędników kolejowych. Przystanek powstał w odległości 5,3 km od miasta w lasku miejskim zwanym popularnie przez mieszkańców Głubczyc „Marysieńką”. Dojazd do lasku 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. Przy okazji pobudowano także niewielki budynek nastawni. Las Głubczycki był wtedy ulubionym miejscem wypoczynku mieszkańców miasta. Przystanek w lesie zaczął zdobywać sławę, z roku na

rok coraz więcej ludzi korzystało z łona natury, a bilety na weekend do Głubczyckiego Lasu sprzedawano nie tylko w samych Głubczycach, ale i w Koźlu, Raciborzu, Prudniku i Głogówku. Od 1910 roku Głubczyce Las stały się jedną z najruchliwszych stacji na Ziemi Głubczyckiej.

Na przełomie XIX i XX wieku na Ziemi Głubczyckiej realizowane są następne projekty połączeń kolejowych. Od 1893 roku państwo pruskie planowało budowę linii z Koźła do Baborowa. Jednotorowa, typowo lokalna linia projektowana była głównie w celu znacznego zaktywizowania rolniczych obszarów, ponadto urozmaicony geologicznie krajobraz Ziemi Głubczyckiej wymusił poprowadzenie linii w charakterystyczny sposób z dużą ilością łuków. Z tego też względu linię oddawano do użytku w trzech etapach, i tak: 5 września 1898 roku oddano pierwszy odcinek długości 3,5 km z Koźła do Reńskiej Wsi (Reinschdorf), który powstał na bazie istniejącej od 1882 roku boczniczy do tamtejszej cukrowni. Kolejny odcinek



Budynek kolejowy na przystanku Głubczyce Las z około 1909 roku.

pocztówka ze zbiorów Piotra Zimnego



Leobschütz  
Haltestelle Stadtforst

Kolejna pocztówka z około 1911 roku ukazuje nam nieco szerszą perspektywę z budynkiem dworca, szaletem, peronem i torem.

ze zbiorów Piotra Zimnego

Na tej z kolei pocztówce z około 1916 roku widzimy jedynie pasażerów, peron i wjeżdżający nań pociąg z Raclawic do Raciborza.

ze zbiorów Piotra Zimnego



Stadtforst Leobschütz  
Haltestelle





*Bauerwitz (Oberschlesien) – Bahnhof*

Do 1945 roku w ruchu pasażerskim na linii Racibórz – Raclawice Śląskie kursowały głównie parowozy serii P8 (późniejsze oznaczenie od 1918 r - BR38.10-40; na PKP seria Ok1) z lokomotywni Racibórz z 6. lub 7. trzyosioowymi wagonami 2 i 3 klasy i jednym wagonem bagażowym. Na pocztówce z 1938 roku typowy pociąg relacji Racibórz - Raclawice Śląskie przy peronie stacji Baborów.

*pocztówka ze zbiorów Andrzeja Wilka*

Dworzec w Baborowie na pocztówce z 1924 roku.  
*ze zbiorów Marcina Jaruszewicza*

długości 13,2 km z Reńskiej Wsi do Polskiej Cerekwi (Polnisch Neukirch) otwarto 1 października 1898 roku. Po tej dacie następuje dziesięcioletnia przerwa i dopiero 1 lipca 1908 roku uroczyście otwarto ostatni odcinek z Polskiej Cerekwi do Baborowa długości 22,5 km. Na całym odcinku Koźle – Baborów długości 39,31 km oddano do eksploatacji następujące stacje: Reńska Wieś (Reinschdorf) w km 3,56; Długomiłowice (Langlieben) w km 7,48; Zakrzów Opolski (Sakrau Suckowitz) w km 10,83; Jaborowice (Jaborowitz) w km 13,20; Polska Cerekiew (Polnisch Neukirch) w km 16,81; Grzędzin Kozielski (Dzielau) w km 20,72; Pawłowiczki (Chrost Gnadenfeld) w km 27,89 i Maciowakrze (Matzkirch) w km 32,55.

Od tej chwili rozpoczyna się dynamiczny rozwój drugiego ośrodka Ziemi Głubczyckiej – Baborowa, który z dniem 2 sierpnia 1909 roku staje się węzłem czterokierunkowym za sprawą oddania do eksploatacji kolejnej linii Baborów – Opawa długości 31,5 km. Rozbudowuje się również i stacja, na której powstaje niewielka, 5-stanowiskowa parowo-



**Bauerwitz, O.-S.**

**Bahnhof**

zownia i wieża ciśniń. Wybudowane zostają dwa nowe perony oraz powstaje własna poczta kolejowa z odpowiednią pieczęcią. Wspomniany jednotorowy odcinek Baborów – Opawa zbudowany został również z parametrami linii lokalnej. Uruchomiono na niej w kolejności stacje: Czerwonków (Tschirmkau) w km 5,41; Nowa Cerekwia (Bieskau Oberschl.) w km 9,17; Nasiedle (Nassiedel) w km 13,88; Ludmierzyce (Lemerwitz) w km 17,90 oraz Pilszcz (Pilsch) w km 21,79. W km 24,19 usytuowano ła-

downię pod nazwą Katharein, z której korzystały wyłącznie pociągi towarowe. W Opawie (Troppau) pociągi z Baborowa i Koźla kończyły bieg na dworcu zachodnim – Troppau West.

Budowa linii Koźle – Baborów poza uszpaniem niewielkich nasypów i wydrążeniu kilku wąwozów (głównie w rejonie stacji Polska Cerekiew i Grzędzin Kozielski) mimo sporej liczby łuków nie nastęrczała większych trudności. Natomiast przy budowie linii do Opawy, na odcinku Czerwonków –

Nowa Cerekwia, tuż przed wjazdem na stację, pojawiła się przeszkoda w postaci znacznego obniżenia rzeki Troi. Konstruktorzy postanowili przerzucić nad dolinę trzy-przęsłowy most o długości całkowitej 116,90 mb i wysokości 21,50 m od lustra wody. Most ten podziwiać można do dnia dzisiejszego, ponadto niespotykany jest ze względu na swoją konstrukcję, a to dlatego, że jego trzecie przęsło, patrząc od strony Baborowa, jest zbudowane w łuku – tym samym ma konstrukcję lekko przechyloną.

Wykaz stacji kolejowych Ziemi Głubczyckiej z 1913 roku. Pojawiają się bocznice, nowe przystanki, zmieniają się czynności ekspedycyjne.  
ze zbiorów autora

Zachowany oryginalny rysunek przebiegu linii kolejowej Baborów (Bauerwitz) - Opawa (Troppau) z zaznaczonymi granicami powiatów (Kreis): Głubczyckiego (Leobschütz), Kozielskiego (Cosel) i Raciborskiego (Ratibor) z okresu jej budowy w 1909 roku oraz (u dołu z prawej) wykaz stacji wraz z kilometrażem. Uwaga: skala rysunku skażona (pomniejszona) 1:160 000  
ze zbiorów autora



**a<sup>8a</sup>. Cosel-Bauerwitz. (Nebenbahn)**

(69.°Cosel)	—	Oppeln
74c.°Reinschdorf H R r <sub>1</sub> (40 t)	3,6	»
74c°. Anschluss Reinschdorf zur Zuckerfabrik	—	»
74d.°Langlieben H R	7,5	»
74c.°Sakrau-Suckowitz H R r <sub>1</sub> (30t)	10,8	»
74f.°Jaborowitz H*†† r <sub>1</sub> (50 t)	13,2	»
74g.°Pölnisch Neukirch H R	16,8	»
Anschluss Zuckerfabrik Pölnisch Neukirch	—	»
74h.°Dzielau H R r <sub>1</sub> (40 t)	20,7	»
74i.°Chrost-Gnadenfeld HR r <sub>1</sub> (40t) Best.	27,9	»
74k.°Matskirch H R	32,5	»
(82.°Bauerwitz)	39,3	»

**a<sup>8a</sup>. Bauerwitz-Reichsgrenze-Troppau Pr. Stb.**  
(Nebenbahn.)

(82°Bauerwitz)	—	Oppeln
74l.°Tschirmkau H R r <sub>1</sub> (40 t)	5,5	»
74m.°Bieskau(Oberschles.) HR r <sub>1</sub> (40t)	9,3	»
74n.°Nassiedel H R r <sub>1</sub> (40 t)	13,9	»
74o.°Leimowitz H R r <sub>1</sub> (40 t)	18,0	»
74p.°Pölsch H R r <sub>1</sub> (40 t) Z.-A. II	21,8	»
74q.°Ladestelle Katharein W	27,5	Österr.-Schlesien
Nur für die Abfertigung von Kohle, Koks, Röhren, Röhrenschuttlingen, Trockenschutteln, Schlauchen, Kalk- und Bruchsteinen sowie Kalk in ganzen Wagenladungen von und nach der Zuckerfabrik Katharein.		
⊙(a <sup>10</sup> ) Troppau Pr. Stb. (K. K. Österr. Stab.) Z.-A. I (I u. II) R T E r <sub>1</sub> (30 t) Kr (1,3 t)	31,3	»
Reichsgrenze-Troppau Pr. Stb. = 7,14 km ist von der K. K. Österr. Staatsbahn gepachtet. Anschluss an die K. K. Österr. Staatsbahn.		

**a<sup>b</sup>. Deutsch Rasselwitz-Leobschütz-Jägerndorf.**  
(Leobschütz-Jägerndorf Nebenbahn.)

(72.°Deutsch Rasselwitz)	—	Oppeln
75.°Staubendorf H R	5,8	»
76.°Leobschütz Stadtforst P H p m. Gep.	10,1	»
(84.°Leobschütz)	15,4	»
76a.°Soppau-Roben P H p m. Gep.	21,5	»
77.°Mocker (Oberschles.) H*†† r <sub>1</sub> (30 t)	27,0	»
78.°⊙Jägerndorf (K. K. Österr. Stab.) Z.-A. I (I u. II) Abf. a. Bf. B r <sub>1</sub> (30 t) Kr (7,5 t) R T w	33,8	Österr.-Schlesien
Reichsgrenze-Jägerndorf = 3,95 km ist von der K. K. Österr. Staatsbahn gepachtet. Anschl. an die K. K. Österr. Staatsbahn.		

**a<sup>c</sup>. Ratibor-Leobschütz.**

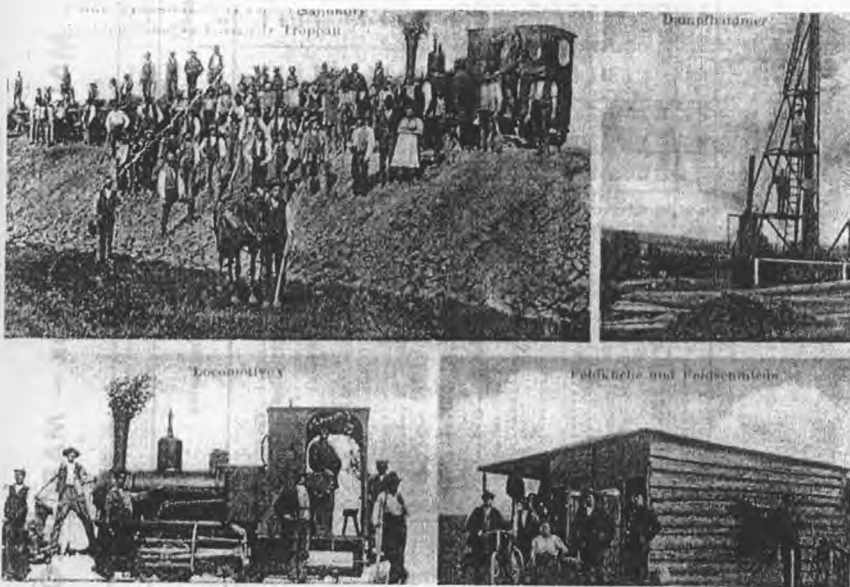
(18.°Ratibor)	—	Oppeln
78a.°(a <sup>10</sup> ) Studzienna H*††	3,0	»
79.°Woinowitz†† E T	5,0	»
79 a. Anschluss Zuckerfabrik Woinowitz	—	»
80.°⊙Groß Peterwitz†† E Z.-A. I	13,3	»
80a. Anschluss an Kleinbahn Groß Peterwitz-Katscher	—	»
80b. Anschluss Zuckerfabrik Groß Peterwitz	—	»
81.°Stolzmütz H*†† r <sub>1</sub> (50 t)	16,8	»
82.°(a <sup>8a</sup> , a <sup>8a</sup> ) Bauerwitz R T E r <sub>1</sub> (40 t) Best. Betr.-Werkst.	24,4	»
82 a. Anschluss Bauerwitzer Zuckerfabrik	—	»
82 b. » Rudzinsky'sche Dampfziegelei	—	»
83.°Wernersdorf H*†† E T	31,4	»
83 a. Anschluss Bauerwitzer Dampfziegelei	—	»
84.°(a <sup>3b</sup> ) Leobschütz R T Best. E Z.-A. I (I u. II) Kr (15 t) r <sub>1</sub> (25 u. 40 t) Betr.-Werkst.	37,7	»
84 a. Anschluss Kittel & Shöne	—	»

Sisenbahnrichtungsbesitz Kattowitz  
**Übersichts-Karte**  
 der voraussichtlich am 1. Juli 1909  
 neu zu eröffnenden Nebenbahn  
**Bauerwitz-Pölsch-Troppau St. B.**  
 : 100 000.

Lfd. Nr.	Namen der Stationen	Entfernung in Kilometern		Bemerkungen
		untereinander	zur Station Bauerwitz	
1	Bahnhof Bauerwitz	0	0	
2	„ Tschirmkau	5,91	5,91	
3	„ Bieskau	3,78	9,69	
4	„ Nossiedel	4,71	14,40	
5	„ Leimowitz	4,02	18,42	
6	„ Pölsch	3,89	22,31	
7	Reichsgrenze	2,40	24,71	
8	Verbindungs-Katharein	3,32	28,03	
9	Bahnhof Troppau St. B.	3,03	31,06	

— am 1. Juli 1909 zu eröffnende Linie.  
 — ältere Linien

## Bauarbeiten für die Bahnstrecke Bauerwitz - Troppau im Jahre 1909



1) Arbeitergruppe • 2) Dampfhammer • 3) Lokomotive • 4) Feldküche und Feldschmiede

Ab 1909 ist Nassiedel Bahnstation der Eisenbahndirektion Kattowitz. Vor 1909 existierte laut Kursbuch von 1906 eine Reiseverbindung auf dem Landweg (Privatfuhrwerke mit und ohne Post).

Fragment Leobschützer Heimatblatt (reprint z roku 1993) przedstawiający fotografie z okresu budowy linii z Baborowa do Opawy.

ze zbiorów Katarzyny Maler



Dworzec Nowa Cerekwia (Bieskau Oberschlesien) z czasów budowy linii.

reprodukcja z Leobschützer Heimatblatt ze zbiorów Katarzyny Maler

Począwszy z rokiem 1909 kończą się inwestycje kolejowe na Ziemi Głubczyckiej. Należy dodać, iż jeszcze w roku 1901 pojawiły się projekty linii z Głubczyc do Koźła, a w kwietniu 1911 gotowe były plany budowy linii kolejowej Głubczyce – Branice (Kleinbahn Leobschütz–Branitz) i dalej do Pilszcza, gdzie dwa lata wcześniej kolej dotarła z Baborowa. W planach były nowe stacje, mosty, wiadukty, lecz z nieznanym nam przyczyn projekt

Most stalowy w Nowej Cerekwi już wówczas budził powszechny podziw. Rzecz jasna na pocztówce z około 1926 roku nie mogło zabraknąć wizerunku tej unikalnej konstrukcji.

pocztówka ze zbiorów Katarzyny Maler

## Eisenbahnviadukt





Budynek dworca w Nowej Cerekwi można podziwiać dziś jedynie na starych fotografiach. Na zdjęciu z 1939 roku budynek dworca już po zmianie nazwy z Bieskau Oberchlesien na Altstett.

reprodukcja z *Leobschützer Heimatblatt* ze zbiorów Katarzyny Maler

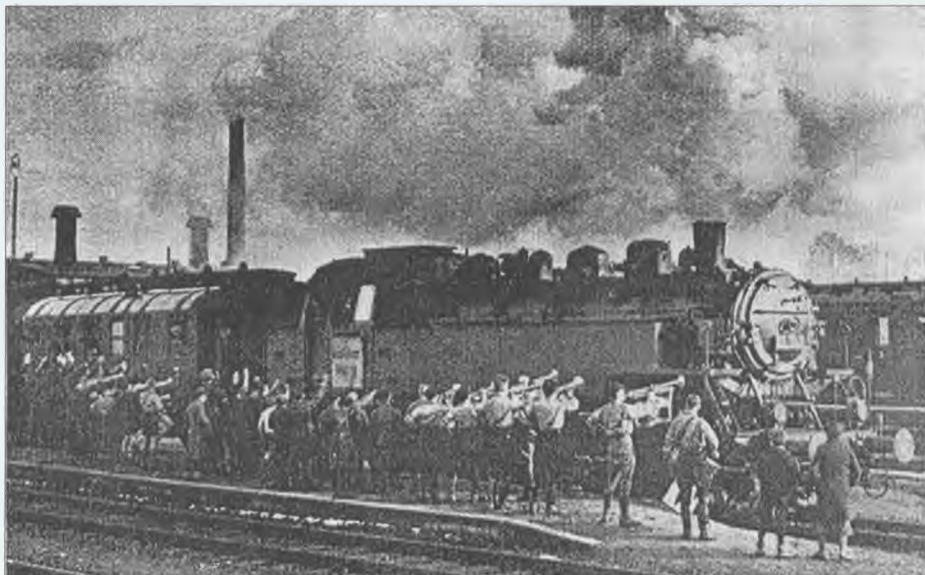


Na linii Baborów - Opawa wszystkie budynki dworcowe nieznacznie tylko różniły się od siebie. Na zdjęciu z 1939 roku Czerwinków (Tschirmkau, po 1935 roku Schirmke).

ze zbiorów Katarzyny Maler

budowy linii nie został zrealizowany. Projektowano również odgałęzienie z Branic do Kietrza (Katscher) w powiecie raciborskim, gdzie kończyła bieg wybudowana w 1896 roku krótka, prywatna linia z Pietrowic Wielkich (plan budowy linii Kietrz – Głubczyce powrócił w maju 1927 roku). Nowa linia miała krzyżować się z linią Baborów – Opawa w rejonie stacji Ludmierzyce. Tę projekt także nie zrealizowano. W konsekwencji brak połączenia kolejowego Głubczyc z południową częścią powiatu spowodował, iż ludność pogranicza robiła zakupy w Austrii, a młodzieży, z braku w owym czasie komunikacji autobusowej, dostęp do szkół w mieście powiatowym był znacznie utrudniony.

10 kwietnia 1938 - stacja Głubczyce. Uroczyste powitanie grupy Niemców sudeckich powracających z Raciborza. ze zbiorów Katarzyny Maler



Do roku 1945 kolej na Ziemi Głubczyckiej przeżywała czasy swej świetności. Poprzez dobre skomunikowanie pociągów mieszkańcy powiatu bez przeszkód docierali do Wrocławia, Opola, Gliwic czy Katowic. 1 lipca 1905 roku na linii do Krnowa otwarty został przystanek Zapowy Równne (Soppau Roben) a około roku 1932 przystanek Pietrowice Głubczyckie (Peterwitz). Z myślą o wędkarzach łowiących w licznych stawach rybnych w Głubczyckim Lesie na linii do Raclawic Śląskich około 1933 roku uruchomiono kolejny przystanek Żabczyce (Wolfsteich). Na wszystkich nowych przystankach zbudowano peron i murowane wiaty dla podróżnych. Z ważniejszych wydarzeń w tym okresie odnotować można fakt podłożenia ładunków wybuchowych przez oddział powstańców Śląskich pod betonowe filary mostu raclawickiego. Stało się to w nocy z 2 na 3 maja 1921 roku. Ładunki zostały odpalone a most został poważnie uszkodzony. Inna grupa z tego samego oddziału wysadziła tory kolejowe wraz z pociągiem towarowym przed wjazdem na stację Raclawice Śląskie.

W połowie lat 30. XX wieku na Śląsku rozpoczęła się akcja nadawania nowych nazw miejscowości w miejscach dotychczasowych, które brzmiały nazbyt słowiańsko. Proces ten nie ominął także Ziemi Głubczyckiej, gdzie dawne nazwy miejscowości zastąpiono no wymi, brzmiącymi typowo po niemiecku. W latach 1933÷1935 na dworcach kolejowych zamalowywano stare napisy. Na linii Koźle – Baborów – Opawa nazwę Sakrau Sukowitz zmieniono na Rosengrund, Jaborowitz na Holderfelde, Dzielau na Teilbach, później Grenzen, Chrost Gnadenfeld na Gnadenfeld, Tschirmkau na Schirmke, Bieskau Oberschl. na Altstett. Nazwę stacji Polnisch Neukirch przemianowano na Gross Neukirch dużo wcześniej, bo już 13 czerwca 1923 roku. Przystanek Peterwitz zmienił nazwę na Zietenbusch. W rozkładzie jazdy ważnym od 1935 roku podane są już nowe



Krzyż upamiętniający katastrofę kolejową w 1939 roku przy wjeździe do stacji Sukowice od strony Koźła. 05.11.2003 r. fot. Sławomir Fedorowicz

doszło z winy zawiadowcy stacji Długomiłowice, który wyprawił skład na jednoradowy szlak bez wcześniejszego upewnienia się, czy ten od strony Zakrzowa jest wolny. Stojący do dziś w tym miejscu krzyż przypomina o tragedii z tamtych lat. Wydarzenie to pociągnęło za sobą jeszcze jedną ofiarę śmiertelną. Jeden z maszynistów, który przeżył katastrofę, w rok po tragedii załamał się psychicznie i popełnił samobójstwo rzucając się w Baborowie pod pociąg.

**h. Ratibor Hbf-Bauerwitz-Leobschütz-Deutsch Rasselwitz.**

(56.°Ratibor Hbf)	---	Oppeln
125.(28)°Ratibor Süd	3,4	»
126.°Mettich	8,0	»
127.°Groß Peterwitz (Oberschles) R	12,3	»
(40 t) E Anschließ der Kleinb. Groß Peterwitz-Kataoher.		
128.°Stolzmitz R <sub>1</sub> (40 t) R.	16,8	»
129. (x)°Bauerwitz R R <sub>1</sub> (40 t) E Best.	24,4	»
130.°Wernersdorf E	31,4	»
131. (z <sup>19</sup> )°Leobschütz R R <sub>1</sub> (40 t) Kr (15 t) E Best. ZA.	37,7	»
132. Leobschütz Stadforst PHp	43,0	»
133. Wolfsteich PHp	45,3	»
134.°Steubendorf R	47,3	»
(110.°Deutsch Rasselwitz)	53,1	»
z <sup>10</sup> . Leobschütz-Jägerndorf. (Nebenbahn.)		
(131.°Leobschütz)	---	»
321. Soppau-Roben PHp	6,2	»
322.°Mocker (Oberschles) R <sub>1</sub> (40 t).	11,6	»
323. Zietenbusch PHp	13,1	»
324. (z <sup>23</sup> , z <sup>29</sup> )°Jägerndorf R R <sub>1</sub> (39 t) Kr (7,3 t) E ZA. z. Bf. Best.	17,9	Sudetengau

I jeszcze raz wykaz stacji, tym razem z roku 1939. Zwraca uwagę brak wykazu bocznic oraz zmienione niektóre nazwy stacji. ze zbiorów autora

nazwy, lecz dla lepszej orientacji w nawiasach umieszczono jeszcze nazwy poprzednie. Jak podawał powyższy rozkład jazdy pociągów na odcinku Głubczyce – Racibórz – Głubczyce kursowało 10 par pociągów, z tego 7 kursów relacji Raclawice Śląskie – Racibórz i tylko 4 powrotne. Na linii Głubczyce – Krnov pojawia się 9 par pociągów tam i z powrotem. Na odcinku Koźle – Baborów – Koźle kursuje 7 par pociągów, z tego jedna para relacji Koźle – Polska Cerekiew. Wreszcie linią z Baborowa do Opawy jeździ 6 par pociągów, z tego dwie pary tylko do Pilszcza i z powrotem. Do 1945 roku w ruchu pasażerskim na linii Racibórz – Raclawice Śląskie kursowały głównie parowozy serii P8 (PKP: seria Ok1) z lokomotywni Racibórz z 6 lub 7 trzyosiowymi wagonami 2 i 3 klasy i jednym wagonem bagażowym. Pozostałe linie obsługiwały głównie lokomotywy serii T7 (PKP: seria TKh2) bądź T14 (PKP: seria Tkt1).

Kończąc ten rozdział dziejów kolei na Ziemi Głubczyckiej warto wspomnieć o tragicznej katastrofie kolejowej, jaka miała miejsce 19 listopada 1939 roku na szlaku Długomiłowice – Zakrzów Opolski na linii kozielskiej. Około godz. 19:20 doszło do złośliwego zderzenia dwóch pociągów pasażerskich, w wyniku którego śmierć poniosło 48 osób, a 80 zostało rannych. Do wypadku

**i. Cosel-Bauerwitz-Troppan West. (Nebenbahn.)**

(106.°Cosel)	---	Oppeln
211.°Reinsehdorf R R <sub>1</sub> (40 t)	3,6	»
212.°Langlieben R R <sub>1</sub> (40 t)	7,5	»
213.°Rosengrund R R <sub>1</sub> (40 t)	10,8	»
214.°Holderfelde R <sub>1</sub> (40 t)	13,2	»
215.°Groß Neukirch R R <sub>1</sub> (50 t) Best.	16,8	»
216.°Grenzen R R <sub>1</sub> (40 t)	20,7	»
217.°Gnadenfeld R R <sub>1</sub> (40 t) Best.	27,9	»
218.°Matzkirch R R <sub>1</sub> (40 t)	32,5	»
(129.°Bauerwitz)	39,3	»
219.°Schirmke R R <sub>1</sub> (40 t)	44,8	»
219.°Altstett R R <sub>1</sub> (40 t) E	44,8	»
221.°Nassiedel R R <sub>1</sub> (40 t) Best.	53,2	»
222.°Leimerwitz R R <sub>1</sub> (40 t)	57,3	»
223.°Pilsch R R <sub>1</sub> (40 t) ZA.	61,1	»
224.°Katharein H <sup>19</sup> (Nur f. die Abfertigung von Kohle, Koks, Röhren, Röhrenschnittlingen, Trockenschnitteln, Schlacken, Kalk- und Bruchsteinen sowie Kalk, Zucker und Holzsendungen in ganzen Wgl. von und nach der Zuckerfabrik Katharein, Abf. von sulfidreinen Futtermitteln u. Prob.- (Scheide-) Sohlam in Wgl.)	66,8	»
225. (z <sup>2</sup> )°Troppan West R <sub>1</sub> (30 t) Kr (1,3 t) R E ZA. z. Bf. Best.	70,6	»

Rozkłady jazdy kolei żelaznych na Ziemi Głubczyckiej obowiązujące od 6 października 1941 roku.

ze zbiorów autora

1941

**150k Leobschütz – Jägerndorf**

Alle Züge 2. 3. Klasse

880	882	884	886	888	890	892	894	km	Zug Nr	RBD	Oppeln	Zug Nr	881	883	885	887	889	891	893	895
5.22	6.47	7.49	10.59	13.52	16.59	18.34	21.07	0,0	ab	Leobschütz 150 m	an	7.26	8.49	13.26	15.03	17.57	19.28	20.52	22.23	
5.31	6.56	7.59	11.09	14.02	17.07	18.43	21.16	6,1	ab	Soppau-Roben	an	7.17	8.40	13.17	14.54	17.48	19.19	20.43	22.14	
5.40	7.10	8.12	11.21	14.05	17.10	18.46	21.19	11,5	ab	Mocker (Oberschles)	an	7.09	8.32	13.09	14.46	17.40	19.11	20.35	22.06	
5.43	7.13	8.02	11.12	14.05	17.10	18.46	21.19	13,0	ab	Zietenbusch	an	7.05	8.28	13.05	14.42	17.36	19.06	20.31	22.01	
5.51	7.20	8.10	11.20	14.13	17.18	18.54	21.27	17,9	an	Jägerndorf 151	ab	6.57	8.20	12.57	14.34	17.28	18.58	20.23	21.53	

**150 m Deutsch Rasselwitz – Leobschütz – Ratibor**

Alle Züge 2. 3. Klasse

831	831	833	835	837	839	841	843	845	849	851	853	859	861	964	km	RBD	Oppeln	Zug Nr	832	836	838	840	842	1848	850	856	854	864	868	874	876		
4.55	7.05	8.30	10.15	11.30	14.36	15.40	17.30	19.05	22.00	22.35	23.28	0,0	ab	Dt Rasselwitz 150	an	4.21	6.47	7.52	9.00	11.06	13.52	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
5.03	7.13	8.38	10.23	11.38	14.44	15.47	17.38	19.13	22.09	22.43	23.41	5,7	ab	Steubendorf	an	4.15	6.41	7.46	9.14	11.00	13.46	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
5.07	7.17	8.42	10.27	11.42	14.48	15.51	17.42	19.17	22.14	22.47	7,9	ab	Wolfsteich	an	4.11	6.37	7.42	9.10	10.56	13.42	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
5.13	7.23	8.48	10.33	11.48	14.54	15.56	17.48	19.23	22.19	22.53	10,0	ab	Leobschütz Stadforst	an	4.07	6.33	7.38	9.05	10.52	13.38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
5.19	7.29	8.54	10.39	11.54	15.00	16.02	17.54	19.29	22.25	22.59	23.58	15,3	ab	Leobschütz 150 k	an	4.00	6.26	7.31	8.59	10.45	13.31	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
5.27	7.37	9.02	10.47	12.02	15.08	16.10	18.02	19.37	22.33	23.07	24.06	21,6	ab	Wernersdorf	an	6.13	7.13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
5.34	7.44	9.09	10.54	12.09	15.15	16.17	18.09	19.44	22.40	23.14	24.13	28,7	ab	Bauerwitz 150 g, h	an	6.03	7.03	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
5.41	7.51	9.16	11.01	12.16	15.22	16.24	18.16	19.51	22.47	23.21	24.20	36,2	ab	Stolzmitz	an	5.59	7.01	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
5.48	7.58	9.23	11.08	12.23	15.29	16.31	18.23	19.98	22.54	23.28	24.27	40,7	ab	Gr Peterwitz (Oberschl)	an	5.54	6.46	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.55	8.05	9.30	11.15	12.30	15.36	16.38	18.30	20.05	23.01	23.35	24.34	45,0	ab	Mettich	an	5.37	6.37	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.02	8.12	9.37	11.22	12.37	15.43	16.45	18.37	20.12	23.08	23.42	24.41	49,7	ab	Ratibor Süd	an	5.30	6.30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.09	8.19	9.44	11.29	12.44	15.50	16.52	18.44	20.19	23.15	23.49	24.48	53,0	an	RatiborHbf 146, 150 a	ab	5.25	6.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

**150 g Heydebreck (Oberschles) – Cosel – Gr Neukirch – Bauerwitz**

Alle Züge 2. 3. Klasse

960	962	952	954	2956	966	966	956	968	970	950	958	km	Zug Nr	RBD	Oppeln	Zug Nr	961	959	963	2951	951	953	967	955	969	957	971	W				
0.30	5.40	8.20	13.35	14.30	15.50	16.30	17.25	18.11	18.18	23.00	0,0	ab	Heydebreck (Oberschles)	146	an	5.10	5.45	6.26	6.10	6.57	7.07	7.30	13.33	16.30	17.32	18.00	19.44	20.50				
0.37	5.47	8.27	13.42	14.37	15.00	15.57	16.37	17.32	18.17	18.25	23.07	4,1	ab	Cosel Hagen	150A	an	5.04	5.36	6.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...			
0.40	5.50	8.31	13.46	14.41	15.03	16.00	16.41	17.35	18.20	18.29	23.11	5,9	ab	Cosel 150	an	5.00	5.32	6.00	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Weitere Züge zwischen Heydebreck und Cosel siehe Abt 150 a = S. und vS b = von Troppan

**150 h Bauerwitz – Troppan West**

Alle Züge 2. 3. Klasse

980	982	952	984	986	988	990	km	Zug Nr	RBD	Oppeln	Zug Nr	981	983	953	985	987	989	991	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

# 1945 ÷ 1990

## czasy względnej normalności

23 marca 1945 roku zwycięska Armia Czerwona wkracza na Ziemię Głubczycką. W tym dniu zdobyty zostaje Baborów, dnia następnego Głubczyce. Na mocy porozumień z ZSRR z dnia 11 lipca i 15 sierpnia 1945 roku, PKP przejmują od radzieckiej administracji wojskowej zarząd nad kolejami

Z pierwszych lat po wojnie zachowało się niewiele dokumentów. Obok oryginalne zaświadczenie o ukończeniu egzaminu na zwrotniczego z 1946 roku.  
ze zbiorów Piotra Kopczyka



Baborów - marzec 1946. Na ścianie budynku dworca widnieje jeszcze pierwsza, powojenna nazwa stacji. Tę właściwą ustanowiono w marcu 1947 roku.  
ze zbiorów Piotra Kopczyka



na całym obszarze państwa polskiego, w tym także na Ziemi Głubczyckiej, która weszła w skład tzw. Ziemi Odzyskanych. 29 sierpnia 1945 roku Rada Ministrów ustala podział administracyjny sieci PKP na okręgi. Od tej pory wszystkie interesujące nas linie kolejowe podlegają Dyrekcji Katowickiej.

Wytoczony po wojnie nowy przebieg granicy państwowej między Polską a Czechosłowacją spowodował przecięcie wielu linii kolejowych. Na ważniejszych, tranzytowych szlakach utworzono kolejowe przejścia graniczne dla ruchu pasażerskiego funkcjonujące po dziś dzień. Na mniejszych, przeciętych granicą, typowo lokalnych liniach postępowano w ten sposób, iż od ostatniej sta-

linia i numer	kilometraż	nazwa sprzed 1933 roku <sup>1)</sup>	nazwa do 03.1945 roku	od 03.1945 do 01.03.1946 roku	od 01.03.1946 do 15.03.1947	od 15.03.1947 lub 01.10.1947
<b>177</b>	16.845	...	Stolzmutz	Tlustemosty	Tlustemosty	...
<b>(Racibórz) - Głubczyce - Pietrowice Głub. - Granica Państwa</b>	24.372	...	Bauerwitz	Baworów	...	Baborów
	31.402	...	Wernersdorf	Bernacie	...	...
	37.699	...	Leobschütz	Głubczyce	Głubczyce	...
	43.887	...	Soppau Roben	Równe	Zopowy Równe	Zapowy Równe
	49.299	...	Mocker (Oberschl.)	Mokre	Mokre k/Głubczyc	Mokre Głubczyckie
	50.279	Peterwitz	Zietenbusch	Pietrowice k/Głubczyc	Pietrowice k/Głubczyc	Pietrowice Głubczyckie
<b>294</b>	5.270	...	Leobschütz Stadtforst	Głubczyce Lasek	Głubczyce Lasek	Głubczyce Las
<b>Głubczyce - Racławice Śląskie</b>	7.470	...	Wolfsteich	Żabczyce	...	...
	9.568	...	Steubendorf	Ściborzyce	...	Ściborzyce Małe
	15.354	...	Deutsch Rasselwitz	Racławice Śląskie	...	...
<b>195</b>	3.555	...	Reinschdorf	Reńska Wieś	...	...
<b>Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Baborów</b>	7.486	...	Langlieben	Krzanowice k/Koźła	Landzmierz	Długomilowice
	10.835	Sakrau Sukowitz	Rosengrund	Zakrzów	...	Zakrzów Opolski od 1.01.1977 Sukowice
	13.199	Jaborowitz	Holderfelde	Miłowice	Jaborowice	...
	16.808	Polnisch Neukirch <sup>2)</sup>	Gross Neukirch	Polska Cerkiew	...	Polska Cerekiew
	20.724	Dzielau / Teilbach	Grenzen	Grzędzin	...	Grzędzin Kozielski
	27.839	Chrost Gnadenfeld	Gnadenfeld	Chrosty Pawłowice	Radoszowy	Pawłowiczki
	32.527	...	Matzkirch	Maciowakierz	...	Maciowakrze
<b>325</b>	5.492	Tschirmkau	Schirmke	Czerwonków	...	...
<b>Baborów - Pilszcz</b>	9.247	Bieskau (Oberschl.)	Altstett	...	...	Nowa Cerekwia <sup>3)</sup>
	13.946	...	Nassiedel	...	...	Nasiedle <sup>3)</sup>
	17.977	...	Leimerwitz	...	...	Ludmierzyce <sup>3)</sup>
	21.810	...	Piltsch	...	...	Pilszcz <sup>3)</sup>

Uwagi: 1) W latach 1933÷1935 nastąpiła zmiana nazw niektórych miejscowości na brzmiące typowo po niemiecku. 2) Nazwę zmieniono na Gross Neukirch już 13.06.1923 roku. 3) Stacje i przystanki uruchomione dopiero w 1947 roku.



Relikt przeszłości na stacji Pilszcz - resztki semafora wyjazdowego do Opawy. 07.11.2003 r.  
 fot. Sławomir Fedorowicz

cji bądź przystanku przed granicą szlak zamknięto, a w wielu przypadkach kilkukilometrowy odcinek torowiska do granicy rozbierno. Niestety, ten ostatni scenariusz znalazł zastosowanie na dwóch liniach w powiecie głubczyckim, na odcinkach: Głubczyce - Krnov oraz Baborów - Opawa. Ponieważ miasta Krnov i Opawa znalazły się na terenie Czechosłowacji, ruch pasażerski i towarowy na pierwszym z odcinków prowadzono tylko do przystanku Pietrowice Głubczyckie, na drugim - do stacji Pilszcz. W przypadku odcinka Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie - Granica Państwa do roku 1947 istniało nawet lokalne kolejowe przejście graniczne tylko dla ruchu towarowego, za to stacja Pilszcz od razu stała się stacją końcową. Szczelność granicy spowodowała, że zarówno polska jak i czeska strona rozebrała swoje kilkusetmetrowe fragmenty linii biegnące w stronę granicy. Ciekawostką jest zachowany do dziś na stacji Pilszcz fragment semafora wyjazdowego w stronę Opawy.

Na końcowym przystanku w Pietrowicach nie było mijanki, dlatego też parowóz od stacji Głubczyce jechał tendrem naprzód, następnie, po zmianie czoła pociągu na stacji Mokre Głubczyckie, lokomotywa pchała wagony do Pietrowic, skąd wracała do Głubczyc już normalnie, czyli „kominem do przodu”. W przypadku tak właśnie zakończonych linii, było to praktyką niemalże codzienną.

Wszystkie opisywane linie kolejowe wyszły z pożogi wojennej praktycznie bez szwanku. Wyjątkiem był odcinek Baborów - Pilszcz, gdzie uszkodzony most nad Troją wymagał remontu. Pełny ruch osobowy i towarowy uruchomiono dopiero 5 października 1947 roku z chwilą wejścia w życie nowego, jesiennego rozkładu jazdy pociągów.

1946

90		GŁĄBCZYCE — PIETROWICE k./GŁĄBCZYC										
		2247	2245	2241	22 51		Dyr. Katowicka	2240	2242	2246	2252	
—	—	5.31	9.48	14.21	18.15	0	o GŁĄBCZYCE	6.58	11.06	15.37	17.59	—
—	—	5.41	9.58	14.31	18.26	6	o Równe	6.47	10.55	15.26	19.18	—
—	—	6.06	10.04	14.46	18.36	11	o Mokre	6.37	10.45	15.16	19.07	—
—	—	6.06	10.11	14.49	18.39	13	p PIETROWICE k. GŁĄB.	6.20	10.25	15.00	18.41	—

87		RACIBÓRZ — BAWORÓW — RACŁAWICE ŚL.													
23.106.11	7.51	—	11.19	13.23	17.03	—	o Rybnik	73 p	11.13	11.13	12.48	15.00	16.49	21.08	5.50
1335	2221	1337	2225	1339	2229	1341	Dyr. Katowicka	1336	2224	1338	2228	1340	2232	1342	
6.45	7.47	10.00	11.12	13.44	16.10	19.13	0	o RACIBÓRZ	7.29	9.40	10.47	13.19	15.12	18.45	20.42
6.51	7.53	10.06	11.19	13.50	16.17	19.19	3	o Studzienna	7.24	9.35	10.42	13.13	15.07	18.39	20.37
6.59	8.04	10.14	11.27	13.58	16.25	19.27	6	o Lękartów	7.16	9.27	10.33	13.05	14.58	18.31	20.28
7.10	8.04	10.27	11.33	14.05	16.31	19.34	12	o Pietrowice W.	7.09	9.20	10.25	12.58	14.50	18.24	20.20
7.18	p	10.35	p	14.10	p	19.42	17	o Trzostomosty	7.02	—	10.10	—	14.41	—	20.11
7.31	—	10.49	—	14.31	—	20.01	24	o Baworów	6.50	—	10.05	—	14.30	—	20.04
7.42	—	11.00	—	14.42	—	20.12	31	o Bernacie	6.38	—	9.52	—	14.17	—	19.46
7.58	—	11.12	—	14.52	—	20.23	38	o Głubczyce	6.28	—	9.42	—	14.06	—	19.35
8.03	—	11.21	—	15.01	—	20.32	43	o Głub.Lasek (p.o.)	6.17	—	9.31	—	13.56	—	19.25
8.07	—	11.26	—	15.06	—	20.37	47	o Zabzycze (p.o.)	6.12	—	9.26	—	13.51	—	19.20
8.19	—	11.31	—	15.11	—	20.42	50	o Seiborzyce	6.07	—	9.21	—	13.46	—	19.15
8.21	—	11.40	—	15.20	—	20.51	54	p RACŁAWICE ŚL.	5.57	—	9.11	—	13.36	—	19.05
9.43	—	13.29	—	17.30	—	23.31	96	p Nysa	—	—	6.19	—	12.07	—	17.34

Rozkłady jazdy pociągów ważny od 14 lipca 1946 z pierwszymi, tymczasowymi nazwami stacji i przystanków.  
 ze zbiorów autora

1946

85		KĘDZIERZYN — KOZŁE — BAWORÓW — CZERWONKÓW												
—	—	—	10.07	15.46	—	—	o Opole	93 p	9.49	22.55	2.10	—	—	
—	—	23.45	9.34	15.23	—	—	o Katowice	93 p	10.39	21.58	2.88	—	—	
		1314	1316	1318			Dyr. Katowicka	1315	1317	1319				
—	—	—	4.25	12.28	17.58	0	o KĘDZIERZYN	x	p	8.24	16.23	22.03	—	—
—	—	—	4.32	12.35	18.05	4	o Kozle Port	—	—	8.18	16.17	21.57	—	—
—	—	—	4.37	12.41	18.11	6	o Kozle	—	—	8.14	16.12	21.52	—	—
—	—	—	4.46	12.50	18.20	10	o Reńska Wieś	—	—	8.05	16.03	21.39	—	—
—	—	—	4.55	12.59	18.29	13	o Landzmiery	—	—	7.56	15.54	21.30	—	—
—	—	—	5.03	13.07	18.37	17	o Zakrzów	—	—	7.48	15.46	21.22	—	—
—	—	—	5.09	13.13	18.43	19	o Miłowice	—	—	7.42	15.40	21.16	—	—
—	—	—	5.18	13.22	18.52	23	o Polska Cerkiew	—	—	7.33	15.31	21.07	—	—
—	—	—	5.27	13.31	19.01	27	o Grzędzin	—	—	7.24	15.22	20.58	—	—
—	—	—	5.43	13.47	19.17	34	o Radoszów	—	—	7.08	15.06	20.42	—	—
—	—	—	5.54	13.58	19.28	39	o Maciszewice	—	—	6.57	14.55	20.31	—	—
—	—	—	6.09	14.12	19.42	45	o Baworów	—	—	6.42	14.40	20.16	—	—
—	—	—	6.18	14.20	19.51	54	o CZERWONKÓW	—	—	6.28	14.30	20.06	—	—

Uszkodzony most w Nowej Cerekwi uniemożliwił prowadzenie ruchu pociągów do Pilszcza, stąd ten sam rozkład jazdy przewiduje jedynie pociągi relacji Kędzierzyn - Czerwonków.  
 ze zbiorów autora

1947

85		KĘDZIERZYN — KOZŁE — BAWORÓW — PILSZCZ												
—	—	—	10.18	15.49	—	—	o Opole Gł.	93 p	14.39	1.28	—	—	—	
—	—	—	9.50	16.01	—	—	o Katowice	93 p	14.25	22.11	—	—	—	
		3121	3125	3127			Dyr. Katowicka	3122	3126	3128				
—	—	—	4.24	12.35	18.21	0	o KĘDZIERZYN	—	p	11.37	18.01	23.28	—	—
—	—	—	4.31	12.45	18.23	4	o Kozle Port Przyst.	—	—	11.31	17.55	23.22	—	—
—	—	—	4.37	12.51	18.33	6	o Kozle	—	—	11.26	17.50	23.17	—	—
—	—	—	4.46	12.59	18.42	10	o Reńska Wieś	—	—	11.17	17.41	23.08	—	—
—	—	—	4.55	13.08	18.51	13	o Długomiłowice	—	—	11.08	17.32	22.59	—	—
—	—	—	5.03	13.16	18.57	17	o Zakrzów	—	—	11.01	17.24	22.52	—	—
—	—	—	5.08	13.22	19.03	19	o Jaborowice	—	—	10.55	17.18	22.46	—	—
—	—	—	5.18	13.31	19.12	23	o Polska Cerkiew	—	—	10.47	17.10	22.39	—	—
—	—	—	5.27	13.40	19.21	27	o Grzędzin	—	—	10.38	17.01	22.30	—	—
—	—	—	5.43	13.55	19.35	34	o Pawłowiczki	—	—	10.24	16.46	22.16	—	—
—	—	—	5.54	14.06	19.45	39	o Maciowakicze	—	—	10.13	16.35	22.05	—	—
—	—	—	6.09	14.34	20.05	45	o Baworów	—	—	10.00	16.22	21.52	—	—
—	—	—	6.18	14.42	20.15	54	o Czerwonków	—	—	9.37	16.12	21.43	—	—
—	—	—	6.27	14.51	20.22	57	o Nowa Cerkiew	—	—	9.29	16.04	21.35	—	—
—	—	—	6.37	15.01	20.32	61	o Nasiedle	—	—	9.19	15.54	21.25	—	—
—	—	—	6.46	15.10	20.41	65	o Ludmierzyce (p.o.)	—	—	9.10	15.45	21.16	—	—
—	—	—	6.53	15.17	20.48	73	p PILSZCZ	—	—	9.02	15.37	21.08	—	—

Półtora roku później, rozkład jazdy ważny od 5 października 1947 roku podaje już kursy relacji Kędzierzyn - Pilszcz.  
 ze zbiorów autora

Wjeżdża przy sygnale	Stacje, posterunki następcze osłonne, przystanki osobowe, ładownie i bocznice	Cena jazdy		Przejazd	Postój	Odjazd	Spotyka pociągi Nr Nr	Wymagany % ciężaru hamulac.	Serie i przepisane obciążenia parowozów seria-ton
		normalny	skrócony						
		m.	m.						

Os. Nr 33513 Racibórz — Raclawice Śl. Kl. 2 i 3											
V max = 70 km/godz.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Racibórz	—	—	—	—	—	—	5	58	49	Ok 1
	Racibórz Parow. p. o.	4	4.0	6	02	0.5	—	—	602.5	—	360
	Racibórz Studzienna	3	3	05.5	1	—	—	—	06.5	—	—
	Lękartów	6.5	6.5	13	0.5	—	—	—	13.5	—	—
	Pietrowice Wielkie	5.0	5.0	18.5	7.5	—	—	—	26	—	—
	Tlustomosty	6.0	5.5	32	1	—	—	—	33	—	—
	Baborów	9.0	8.5	42	12	—	—	—	54	33514	33571
	Bernacice	10.0	9.5	7	04	1	—	—	7 05	—	—
	Głubczyce	7.5	7.5	12.5	2.5	—	—	—	15	—	—
	Głubczyce Las p. o.	7.5	7.5	22.5	1	—	—	—	23.5	—	—
	Zabczyce p. o.	3.5	3.5	—	—	—	—	—	27	—	—
	Ściborzyce	4.0	4.0	31	1	—	—	—	32	—	—
	Raclawice Śl.	7.0	6.5	7	39	—	—	—	—	—	—
Razem: 79.0 + 28.0 = 1 godz. 41 min.											
L = 53 km Vt = 43.5 km/godz. Vh = 41.4 km/godz.											

Os. Nr 33514 Raclawice Śl — Racibórz Kl. 2 i 3											
V max = 70 km/godz.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Raclawice Śl.	—	—	—	—	—	—	6	04	49	Ok 1
	Ściborzyce	9	8.5	6	13	1	—	—	14	—	300
	Zabczyce p. o.	3.5	3.5	—	—	—	—	—	17.5	—	—
	Głubczyce Las p. o.	3.5	3.5	21	1	—	—	—	22	—	—
	Głubczyce	7.0	6.5	29	1.5	—	—	—	30.5	—	—
	Bernacice	8.0	7.5	38.5	1	—	—	—	39.5	—	—
	Baborów	8.5	8.5	48	2	—	—	—	50	33518	33571
	Tlustomosty	9.0	8.5	59	1	—	—	—	7 00	—	—
	Pietrowice Wielkie	6.5	6.5	7	06.5	2.5	—	—	09	88591	—
	Lękartów	6.0	5.5	15	1	—	—	—	16	—	—
	Racibórz Studzienna	7.0	6.5	23	1	—	—	—	24	—	—
	Racibórz	6.0	6.0	7	30	—	—	—	—	—	—
Razem: 74 + 12 = 1 godz. 26 min.											
L = 53 km Vt = 40.0 km/godz. Vh = 36.5 km/godz.											

Os. Nr 22531 Baborów — Piłszcz Kl. 2 i 3											
V max = 50 km/godz.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Baborów	—	—	—	—	—	—	5	00	47	Ty 2
	Czerwonków	8.5	8.5	5	06.5	0.5	—	—	09	—	360
	Nowa Cerekwia	7.0	7.0	16	1	—	—	—	17	—	—
	Nasiedle	8.0	7.5	25	1	—	—	—	26	—	—
	Ludmierzyce	7.5	7.5	33.5	0.5	—	—	—	34	—	—
	Piłszcz	6.5	6.0	5	40.5	—	—	—	—	22532	—
Razem: 37.5 + 03 = 0 godz. 40,5 min.											
L = 22 km Vt = 35.2 km/godz. Vh = 32.5 km/godz.											

Os. Nr 22532 Piłszcz — Baborów Kl. 2 i 3												
V max = 50 km/godz.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Piłszcz	—	—	—	—	—	—	5	39	22531	47	Ty 2
	Ludmierzyce	6.5	6.5	6	05.5	0.5	—	—	6 06	—	350	
	Nasiedle	6.0	6.0	12	1	—	—	—	13	—	—	
	Nowa Cerekwia	7.5	7.0	20.5	0.5	—	—	—	21	—	—	
	Czerwonków	7.0	7.0	28	1	—	—	—	29	—	—	
	Baborów	8.0	8.0	6	37	—	—	—	—	22535	—	
Razem: 85.0 + 03 = 0 godz. 38 min.												
L = 22 km Vt = 37.7 km/godz. Vh = 37.1 km/godz.												

Os. Nr 22513 Kędzierzyn — Baborów Kl. 2 i 3											
V max = { Kędzierzyn — Koźle 70 km/godz. Koźle — Baborów 30 km/godz.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Kędzierzyn	—	—	—	—	—	—	7	37	47	Ty 2
	Kp. p. odgł.	3.5	3.0	—	—	—	—	—	—	—	350
	Koźle Port pol podg	3.0	3.0	7	43.5	1	—	—	44.5	—	—
	Koźle	3.0	2.5	47.5	1.5	—	—	—	49	22512	—
	Reńska Wieś	6.0	5.5	55	1	—	—	—	56	—	—
	Długomiłowice	6.0	6.0	8	02	1	—	—	8 03	—	—
	Zakrzów Opolski	7.0	6.5	10	1	—	—	—	11	—	—
	Jaborowice	4.5	4.5	15.5	1	—	—	—	16.5	—	—
	Poliska Cerekiew	6.5	6.5	23	1	—	—	—	24	—	—
	Grzędzin Kozielski	7.0	7.0	31	1	—	—	—	32	—	—
	Pawłowiczki	12.0	11.5	44	1	—	—	—	45	—	—
	Maciowakrze	7.5	7.5	52.5	1	—	—	—	53.5	—	—
	Baborów	10.0	10	9	03.5	—	—	—	—	22514	—
Razem: 76 + 10.5 = 1 godz. 28.5 min.											
L = 45 km Vt = 35.5 km/godz. Vh = 31.2 km/godz.											

Os. Nr 22514 Baborów — Kędzierzyn Kl. 2 i 3												
V max = { Baborów — Koźle 50 km/godz. Koźle — Kędzierzyn 70 km/godz.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Baborów	—	—	—	—	—	—	10	34	22513	47	Ty 2
	Maciowakrze	11.5	11.0	10	45.5	1	—	—	46.5	—	350	
	Pawłowiczki	7.0	7.0	53.5	1	—	—	—	54.5	—	—	
	Grzędzin Kozielski	10.5	10.0	11	05	1	—	—	11 06	—	—	
	Poliska Cerekiew	6.5	6.5	12.5	1	—	—	—	13.5	—	—	
	Jaborowice	6.0	6.0	19.5	0.5	—	—	—	20	—	—	
	Zakrzów Opolski	4.5	4.5	24.5	1	—	—	—	25.5	—	—	
	Długomiłowice	5.5	5.5	31	1	—	—	—	32	—	—	
	Reńska Wieś	6.5	6.0	38.5	1	—	—	—	39.5	—	—	
	Koźle	6.0	6.0	45.5	1.5	—	—	—	47	22515	—	
	Koźle Port pol podg	3.0	3.0	50	1	—	—	—	51	—	—	
	Kp. p. odgł.	3.0	3.0	—	—	—	—	—	54	—	—	
	Kędzierzyn	3.0	3.0	11	57	—	—	—	—	—	—	
Razem: 73.0 + 10 = 1 godz. 23 min.												
L = 45 km Vt = 36.9 km/godz. Vh = 32.5 km/godz.												

Os. Nr 77525 Głubczyce — Pietrowice Głubczyckie p.o. Kl. 3											
V max = 50 km/godz.											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Głubczyce	—	—	—	—	—	—	21	06	42	Tkt 1
	Zapowy Równe p. o.	10	9.8	21	16	1	—	—	17	—	250
	Mokre Głubczyckie	9.0	9.5	26	1	—	—	—	27	—	—
	Pietrow. Głubcz. po.	3.0	3.0	21	30	—	—	—	—	77552	—
Razem: 22 + 02 = 0 godz. 24 min.											
L = 13 km Vt = 36.5 km/godz. Vh = 32.4 km/godz.											

Os. Nr 77526 Pietrowice Głubczyckie p.o. — Głubczyce Kl. 3												
V max = { Pietrowice Głubczyckie p. o. — Mokre Głubczyckie 15 km/godz. Mokre Głubczyckie — Głubczyce 50 km/godz.												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Pietrow. Głubcz. po.	—	—	—	—	—	—	15	27	77523	42	Tkt 1
	Mokre Głubczyckie	5	4.5	15	32	9	—	—	41	—	250	
	Zapowy Równe p. o.	9	9.0	50	1	—	—	—	51	—	—	
	Głubczyce	11	10.5	16	02	—	—	—	—	—	—	
Razem: 25 + 10 = 0 godz. 35 min.												
L = 13 km Vt = 31.2 km/godz. Vh = 22.3 km/godz.												

Fragmenty służbowego rozkładu jazdy pociągów (zeszyt nr IV-10) obowiązującego od 17 maja 1953 roku. Wówczas szlakami Ziemi Głubczyckiej jeździły parowozy serii Ok1, Tk1 i Ty2. ze zbiorów autora

w Mokrem na linii do Pietrowic. Budowle te uległy zniszczeniu podczas działań wojennych. Dworca w Mokrem nie odbudowano (rolę dworca przejął budynek mieszkalny), natomiast w Zakrzowie i Pawłowiczkach zbudowano piętrowe, zwykłe, szare domy mieszkalne w stylu lat 60. PRL. W części parterowej znajdowały się zwykle kasa oraz poczekalnia, na piętrze mieszkanie zawiadowcy stacji. Na przystanku Głubczyce Las zdemontowano drugi tor i zamknięto nastawnię, a na peronie stanęła wiata. W Polskiej Cerekwi rolę dworca przejął już w latach 30. XX w. nowy budynek, natomiast do-

Na odcinku Kędzierzyn Koźle — Baborów — Piłszcz kursowały wtedy 3 pary, a z Głubczyc do Pietrowic 4 pary pociągów pasażerskich. Ocalały wszystkie budynki dworcowe z wyjątkiem dworców w Zakrzowie Opolskim i Pawłowiczkach na linii kozielskiej oraz



Stacja Baborów - rok 1956. Na fotografii ciekawy, mieszany skład prowadzony parowozem TKt48 odjeżdża w kierunku Głubczyc.

fot. ze zbiorów Piotra Kopczyka

Widok z wieży dworcowej w kierunku zachodnim. Głubczyce - rok 1958.

fot. ze zbiorów Piotra Kopczyka







Uroczyste oddanie nowego budynku dworca na stacji Zakrzów Opolski 01.05.1967. (01.01.1977 r. zmieniono nazwę stacji na Sukowice).

fot. ze zbiorów autora

na typowo lokalne trasy. Kiepskie drogi i słaba komunikacja autobusowa sprawiała, iż w tych czasach kolej była dominującym rodzajem przewoźnika.

Od 1948 roku na szlaku Baborów – Tłustomosty pociągi osobowe zatrzymywały się na nowym przystanku Raków Śląski usytuowanym w km 19,900. Krótki był jednak jego żywot. Zamknięto go już w roku 1950. Równie krótko mogli się cieszyć mieszkańcy powiatu jedynym w historii pasażerskich przewozów kolejowych dalekobieżnym pociągiem relacji Jelenia Góra – Zagórz, prowadzonym na odcinku Racławice Śląskie – Racibórz parowozem Ok22 z MD Racibórz. W roku 1955 zmieniono trasę tego pociągu (przez Kędzierzyn Koźle). W roku 1951 zamknięta została stacja IV klasy (!!) Zabczyce. Do dziś odnaleźć można fragmenty krawędzi peronowej, fundamenty murowanej wiaty i szaletu.

Przez kolejne dziesięciolecia Głubczyce i Baborów cieszyły się sławą lokalnych ośrodków usługowych dla okolicznych rolniczych terenów. Niemalże codziennością stały się towarowe składy pełne płodów rolnych, głównie buraków cukrowych, zwożone do cukrowni w Baborowie lub Polskiej Cerekwi. Rok 1970 w Baborowie przynosi otwarcie bocznicę własności Państwowych Zakładów Żywności, a jesienią 1978 roku odstawił pierwsze wagony na tory nowej bocznicę Wytwórni Pasz.

Tymczasem regres przeżywa linia pietrowicka. W roku 1964 kursują z Głubczyc trzy pary pociągów osobowych, w tym jedna para relacji Racibórz – Pietrowice Głubczyckie. Od lipca 1969 roku jeżdżą już tylko



W roku 1975 budynek dworca w Zakrzowie już nie prezentował się tak dostojnie jak w dniu otwarcia.

fot. ze zbiorów autora

dwie pary: rano i po południu. Taki stan rzeczy oznaczał rychłe zawieszenie kursów. Tak też się stało. Z dniem 1 czerwca 1970 roku, z chwilą wejścia w życie nowego rozkładu jazdy, nie pojawiła się już w nim tabela nr 164 z pociągami relacji Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie. Na linii tej zawieszono bowiem ruch pociągów pasażerskich już 1 stycznia tegoż roku. Krótkie, lokalne połączenia przegrywały z konkurencją szybko rozwijającej się komunikacji autobusowej. Fatalny stan nieremontowanego od lat

torowiska również pozostawiał wiele do życzenia. W listopadzie 1978 roku ze stacji Mokre odjechał po raz ostatni pociąg towarowy. Na tej stacyjce od lat wyprawiano pociągi z burakami cukrowymi oraz łupkiem kamiennym z pobliskiego kamieniołomu w Braciszowie. Linia ta w latach 80. przeżywać będzie na krótko renesans, ale o tym później.

W czerwcu 1975 roku Rada Państwa PRL ustala nowy podział administracyjny państwa na 49 województw. Fakt ten przyspie-

164											GŁUBCZYCE – PIETROWICE GŁUBCZYCKIE											1958
77525	77527	77529	77531	77526	77528	77530	77526	77528	77530	77526	77528	77530	77526	77528	77530	77526	77528	77530				
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2				
Dyrekcja Katowicka																						
5.40	10.10	14.18	16.34	21.02	6.49	13.41	15.31	17.47	22.06	0	o GŁUBCZYCE (Op) 158 p 7 Zapowy Równe (Op) ... 12 Mokre Głubczyckie ... 13 PIETROWICE GŁUBCZYCKIE (Op) o											
5.51	10.21	14.29	16.45	21.13	6.40	13.32	15.22	17.38	21.57	1												
5.12	10.32	14.40	16.55	21.23	6.31	13.23	15.13	17.29	21.46	2												
6.20	11.00	14.43	16.58	21.26	6.26	13.18	14.56	17.03	21.31	3												

Odcinek Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie aż do 1969 roku był obsługiwany trzema parami pociągów. W rozkładzie jazdy wiosna - jesień 1958 było ich aż 5 par.

ze zbiorów autora

W Dziennikach Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych PKP prócz wszelakich rozporządzeń dotyczących ruchu kolejowego i zmian w Wykazie Odległości Taryfowych na szczeblu centralnym odnotowywano także zarządzenia dotyczące zamykania niektórych odcinków linii kolejowych. Obok stosowna adnotacja o zawieszeniu ruchu osobowego na linii Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie.

ze zbiorów autora

W rozkładzie jazdy ważnym od 1 czerwca 1969 roku po raz ostatni pojawia się tabela 164. Ruch pociągów zawieszono 1 stycznia 1970 roku.

ze zbiorów autora

Część A i B

KOMUNIKACJA KOLEJOWA I DROGOWA

Poz. 130. Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1969 r. w sprawie zastąpienia kolejowej obsługi przewozów pasażerskich na odcinku Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie przez transport samochodowy oraz zmian w Wykazie odległości taryfowych PKP — Część I i w Atlasie odległości taryfowych dla przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych.

§ 1.

- Zawieszają się obsługę kolejową w zakresie przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych na odcinku Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie.
- W Wykazie odległości taryfowych Polskich Kolei Państwowych, Część I, obowiązującym od dnia 22 maja 1968 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 8, poz. 44) wprowadza się następujące zmiany:

Na str.	Przy nazwie stacji	w rubr.	skreśla się	dopisuje się
281	Mokre Głubczyckie	2		(ad.ob.=Głubczyce)
		7	= dZj	Wu
336	Pietrowice Głubczyckie	2		gwiazdkę
		7	Op	

[40]

- W Atlasie odległości taryfowych dla przewozu osób oraz przesyłek bagażowych i ekspresowych, obowiązującym od dnia 1. V. 1961 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 3, poz. 13), w karcie 3 obejmującej południowo-zachodnią część sieci PKP, skreśla się odcinek kolei normalnotorowej Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie wraz z nazwą „Pietrowice Głubczyckie” i odległością „13”.

[24]

Całkowitą obsługę w zakresie przewozu osób i bagażu na obszarze ciągnącym do odcinka kolejowego Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie przejmuje Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Opolu.

§ 3.

- Dla relacji autobusowych zastępujących zawieszoną kolejową obsługę pasażerską na odcinku Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie, ustala się ceny autobusowych biletów miesięcznych dla młodzieży szkolnej w wysokości stanowiącej 50% cen przewidzianych na daną odległość w tabeli opłat Nr 4 obowiązującej Taryfy przewozu osób i bagażu w międzydzielstwowej komunikacji autobusowej.
- Postanowienia ust. 1 dotyczą młodzieży szkolnej, która korzystała dotychczas z przejazdów do szkół koleją na odcinku Głubczyce—Pietrowice Głubczyckie za odcinkowymi miesięcznymi biletami szkolnymi lub bezpłatnymi biletami okresowymi szkolnymi.
- Opłaty taryfowe za pozostałe rodzaje przejazdów w relacjach wymienionych w ust. 1, będą pobierane wg obowiązującej Taryfy przewozu osób i bagażu w międzydzielstwowej komunikacji autobusowej.

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1970 roku.

szą podział na kole. Dnia 1 października następuje zmiana granic dykcji okręgowych PKP, także ich nazw regionalnych. Linia Racibórz – Raclawice zostaje na lata podzielona. Stacje: Raclawice Śląskie, Głubczyce i Baborów przechodzą pod zarząd Dolnośląskiej DOKP z siedzibą we Wrocławiu. Odcinek od granicy województwa opolskiego i katowickiego do Raciborza pozostaje w Śląskiej DOKP z siedzibą w Katowicach. Krótki odcinek linii kozielskiej pozostaje również w gestii dykcji katowickiej, która w swych granicach pozostawiła węzeł Kędzierzyn Koźle z fragmentami linii wylotowych w kierunku Opola, Raclawic Śląskich i Baborowa.

Około roku 1978 w parowozowni Racibórz pojawiają się parowozy serii Tkt48, które obsługują ruch pasażerski na linii Racibórz – Raclawice Śląskie najczęściej z czteroczłonowymi „piętrusami” serii Bipa (obecne oznaczenie Bhp). Z kolei w Kędzierzynie pojawiają się pierwsze lokomotywy spalinowe serii SP42 kierowane do obsługi pociągów pasażerskich na niezelektryfikowanych liniach, w tym również na linii do Baborowa i Pilszcza. Odtąd na linii kozielskiej pojawiać się będzie wyłącznie trakcja spalinowa.

Drugi poważny wypadek kolejowy w tym regionie po katastrofie z 1939 roku wydarzył się w roku 1981. Dnia 29 sierpnia tegoż roku dyżurny ruchu stacji Baborów nie sprawdził, czy szlak Baborów – Głubczyce jest

1969

164

GŁUBCZYCE — PIETROWICE GŁUBCZYCKIE

										Dyrekcja Katowicka									
66111					66515					66512					66550				
2					2					2					2				
a)					km														
5,24					16,05					0					6,25				
5,34					16,15					6					6,16				
5,53					16,25					12					6,06				
6,00					16,29					13					6,03				

o) z Raciborza

Panorama stacji Głubczyce z około 1966 roku. Z lewej kolejowy budynek mieszkalny. Zwraca uwagę zadaszenie nad peronem nr 1, które zostało rozebrane na początku lat 80.

fol. ze zbiorów Piotra Kocpyka



1970

1974

TABLICA NR 1

Plan tabelaryczny obiegu i zestawienia składów oraz obsługi przez lokomotywy i drużyny konduktorskie pociągów pasażerskich i służbowych

Nr obrotu	Kodowy pociągu	Nr pociągu	Relacja	Skład pociągu Seria i liczba wagonów	Liczba wagonów w składzie	Szybkość maksymalna	Przebieg jazdy	Stacja	Pociąg prowadzi						Uwagi
									Lokomotywa			Drużyna kond.			
									serii	lokomotywni	stacji	biur. poc.	kondukt.	bagaż.	
400	M	66313	Kędzierzyn — Pilszcz	Bipa	1	80	300	TK148	Kędzierzyn	Kędzierzyn	1	1	2		
		66314	Pilszcz — Baborów	Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66316	Baborów — Kędzierzyn	Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		99943	Kędzierzyn — Bierawa	Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66334	Bierawa — Kędzierzyn	Bipa	70	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66335	Kędzierzyn — Polska Cerek	Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		S-780	Polska Cerek. — Kędzierzyn	Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
410	M	S-76	Kędzierzyn — Kuźnia Rac.	Dy Bipa	2	70	450	TK148	Kędzierzyn	Kędzierzyn	1	1	4	1) Rs Baborów w soboty robocze odchodzi od poc. 66333 4 wag. Bipa i przelazcy je na poc. 66322 do Kędzierzyna	
		66322	Kuźnia Rac. — Baborów	Dy Bipa	70	450	"	"	"	"	1	1	4		
		66325	Baborów — Kędzierzyn	Dy Bipa	70	450	"	"	"	"	1	1	4		
		66319	Kędzierzyn — Baborów	Dy Bipa	70	300	"	"	"	"	1	1	2		
		66319	Baborów — Pilszcz	Dy Bipa	50	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66320	Pilszcz — Baborów	Dy Bipa	2	50	900	TK148	Kędzierzyn	Kędzierzyn	1	1	2	2) Pm kursuje w dni robocze.	
		S-781	Baborów — Pilszcz	Dy Bipa	50	"	"	"	"	"	1	1	2	3) Rs Baborów 4 wag. Bipa od poc. 66328 dodawać będzie do poc. 66330	
		66312	Pilszcz — Kędzierzyn	Dy Bipa Pm	80	900	"	"	"	"	1	1	2		
		66315	Kędzierzyn — Baborów	Dy Bipa	80	300	"	"	"	"	1	1	2		
		66317	Baborów — Pilszcz	Dy Bipa	50	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66318	Pilszcz — Kędzierzyn	Pm Dy Bipa	80	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66326	Kędzierzyn — Baborów	Dy Bipa	70	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66327	Baborów — Pilszcz	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		S-782	Pilszcz — Baborów	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66330/31	Baborów — Bierawa	Dy Bipa	80	450	"	"	"	"	1	1	2		
		99942	Bierawa — Kędzierzyn	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
471		66321	Kędzierzyn — Baborów	Bipa Dy	1	70	900	TK148	Kędzierzyn	Kędzierzyn	1	1	2		
		66323	Baborów — Pilszcz	Bipa Dy	"	"	"	"	"	"	1	1	2		
		66322	Pilszcz — Kędzierzyn	Bipa Dy	70	450	"	"	"	"	1	1	2		
		66320	Kędzierzyn — Baborów	Bipa Dy	"	300	"	"	"	"	1	1	2		
		66380/31	Baborów — Bierawa	Bipa Dy	80	450	"	"	"	"	1	1	2		
		99942	Bierawa — Kędzierzyn	Bipa Dy	"	"	"	"	"	"	1	1	2		

472		99911	Kędzierzyn — Racibórz	Pm Dy Bipa	1	70	300	TK148	Kędzierzyn	Racibórz	1	1	2	1) Pm kursuje w dni świąteczne
		66113	Racibórz — Raclawice Śl.	Pm Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2	2) Pm kursuje w dni robocze
		66116	Raclawice Śl. — Racibórz	Dy Bipa Pm	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
		66117	Racibórz — Raclawice Śl.	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
		66122	Raclawice Śl. — Racibórz	Dy Bipa Pm	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
		66123	Racibórz — Raclawice Śl.	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
		66126	Raclawice Śl. — Racibórz	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2	
		99932	Racibórz — Kędzierzyn	Dy Bipa	"	"	"	"	"	"	1	1	2	

Fragment planu obiegu pociągów pasażerskich Śląskiej DOKP ważny od 31 maja 1970 roku. Kędzierzynie TK148 dominują w kolejowej obsłudze pasażerskiej na Ziemi Głubczyckiej. *ze zbiorów autora*

wolny i bez otrzymania zgody dyżurnego ruchu z Głubczyc wyprawił pociąg osobowy nr 46519 prowadzony lokomotywą Tkt48-107 na zajęty szlak przez pociąg towarowy nr 30770 prowadzony lokomotywą Ty2-1392.

O godz. 13:16 w km 25,372 (między Baborowem i Bernacicami) doszło do zderzenia czołowego tych pociągów. W wypadku uszkodzone zostały obydwie lokomotywy i jeden cztery wagonu piętrowego. W wyni-

Rodzaj i nr pociągu, klasa wagonów i okres kursowania	M 66327 (2)	M 66329 (2)	M
Relacja pociągu	Kędzierzyn — Baborów	Baborów — Pilszcz	Kędzierzyn
Szybkość największa km/godz.	od Kędzierzyna 50, od Koźla 50		
Wymagany % ciężaru hamującego	58	47	
Seria i obciążenie lokomotywy	OKI 27 — 300	OKI 27 — 450	Ty
1	2	3	2
KĘDZIERZYN	16.33		18.
Koźle Port KP podg	36 <sup>3</sup>	3 <sup>3</sup>	
Koźle Port KPg podg i Koźle Port Przysianek po (Od Bd)	39 <sup>2</sup>	2 <sup>3</sup>	19.0
	43 <sup>3</sup>	3 <sup>3</sup>	19.0
KOZLE	44 <sup>3</sup>	3 <sup>3</sup>	
Reńska Wieś sth i po	50 <sup>6</sup>	5 <sup>9</sup>	
Długomilowice sth i po	57 <sup>6</sup>	6 <sup>3</sup>	
Zakrzów Op. sth. i po	17.03 <sup>3</sup>	6 <sup>6</sup>	
Jaborowice sth i po	04 <sup>5</sup>	5 <sup>9</sup>	
	08 <sup>3</sup>	4 <sup>4</sup>	
	09 <sup>4</sup>	4 <sup>4</sup>	
Polska Cerekiew	15 <sup>5</sup>	6 <sup>4</sup>	
Grzędzin Kozielski sth i po	16 <sup>6</sup>	6 <sup>2</sup>	
	23 <sup>7</sup>	7 <sup>6</sup>	
Pawłowiczki sth i po	24 <sup>6</sup>	6 <sup>6</sup>	
	36 <sup>12</sup>	11 <sup>8</sup>	
Maciowakrze sth i po	36 <sup>5</sup>	11 <sup>8</sup>	
	44 <sup>7</sup>	7 <sup>3</sup>	
	44 <sup>5</sup>	7 <sup>4</sup>	
	17.54 <sup>5</sup>	10 <sup>9</sup>	
BABORÓW	—	9 <sup>9</sup>	18.39
Czerwonków sth i po (d)			48 <sup>9</sup>
			48 <sup>3</sup>
			55 <sup>6</sup>
Nasiedle sth i po (d)			18.55 <sup>8</sup>
			19.03 <sup>3</sup>
			08 <sup>7</sup>
			15 <sup>3</sup>
Ludmierzyce (Od)			16 <sup>3</sup>
			19.22 <sup>3</sup>
Pilszcz			6 <sup>3</sup>

Rodzaj i nr pociągu, klasa wagonów i okres kursowania	M 66117	M 66121 (2)	M
Relacja pociągu	Racibórz — Raclawice Śl.	Racibórz — Głubczyce	Ra
Szybkość największa km/godz.	70		
Wymagany % ciężaru hamującego	50	48	
Seria i obciążenie lokomotywy	OKI 27 — 300		
1	2	3	2
RACIBÓRZ	12.37	14.46	1
Racibórz Lokomotywnia po	40 <sup>3</sup>	3 <sup>3</sup>	49 <sup>3</sup>
	41 <sup>3</sup>	3 <sup>1</sup>	50 <sup>3</sup>
	44 <sup>3</sup>	3	53 <sup>3</sup>
RACIBÓRZ STUZIENNA	44 <sup>3</sup>	15.00	
Lekartów sth i po	51 <sup>7</sup>	07 <sup>7</sup>	
	52 <sup>7</sup>	07 <sup>3</sup>	
PIETROWICE WIELKIE	58 <sup>5</sup>	13 <sup>5</sup>	1
	58 <sup>3</sup>	13 <sup>3</sup>	
	13.04 <sup>3</sup>	6	19 <sup>3</sup>
Thustomosty	05	20	6
	13 <sup>3</sup>	8 <sup>5</sup>	28 <sup>3</sup>
BABORÓW	14 <sup>3</sup>	29 <sup>5</sup>	8 <sup>5</sup>
Bernacie po	24 <sup>10</sup>	39 <sup>5</sup>	10
	25 <sup>9</sup>	40 <sup>9</sup>	9 <sup>8</sup>
	13.33	8	15.48
	13.33	8	15.48
GLUBCZYCE	14.09	—	—
	16 <sup>3</sup>	7 <sup>5</sup>	—
Głubczyce Las po (Op)	17	—	—
	22 <sup>3</sup>	5 <sup>3</sup>	—
Śeiborzec Małe po	23	—	—
	14.33	10 <sup>7</sup>	—
RACLAWICE ŚL.	—	—	—

Fragment służbowego rozkładu jazdy (zeszyt nr VI-7) na liniach: Kędzierzyn - Baborów - Pilszcz oraz Racibórz - Raclawice Śląskie, ważnego od 24 maja 1974 roku. *ze zbiorów autora*

ku zderzenia poszkodowanych zostało 20 osób. Przerwa w ruchu pociągów trwała do godz. 18:50.



1986

Rodzaj i numer pociągu oraz dopuszczalna liczba osi w pociągu, oprócz osi lokomotyw czynnych		TZ 3370/1 80	TZ 3372/3 80				
Relacja pociągu		Polaka Cerekiew – Racławice Śl.	Racławice Śl. – Polaka Cerekiew				
Wymagany % ciężaru hamującego		38	38				
Seria i obciążenie lokomotywy		Ty 2 – 700	Ty 2 – 700				
16,81	50	Polaka Cerekiew	1.16				
0,00			2.00	44			
70,15		KĘDZIERZYN K. ZACH.	2.48				
			3.31	43			
79,62		Twardawa	4.44				
			5.01	37			
88,60		Głogówek	5.53				
			6.13	20			
97,74		RACŁAWICE ŚL.			19.02		
					22	30	
88,60		Głogówek			20.05		
					23	18	
79,62		Twardawa			21.33		
					53	30	
70,15		KĘDZIERZYN K. ZACH.			23.16		
0,00					23.58	42	
16,81		Polaka Cerekiew					

Fragment służbowego rozkładu jazdy pociągów ważnego od 1 czerwca 1986 roku obejmujący wyłącznie pociągi służące do przewozu buraków cukrowych, uruchamiane na specjalne zarządzenie na terenie Dolnośląskiej DOKP.

ze zbiorów Aleksandra Janika

zastąpione przez lokomotywy spalino-  
we. Przeobrażeniom ulegały również  
stacje na linii kozielskiej. Prawie  
na wszystkich z nich czynne były kasy  
biletowe. Stopniowo ograniczano czas  
ich otwarcia (tylko w porze dziennej).  
Systematycznie likwidowane były  
stanowiska dyżurnych ruchu i dróżników  
przejazdowych. Rozjazdy zamykano  
w pozycji przelotowej, a wjazd na  
poszczególnych stacjach na tory dodat-  
kowe możliwy był jedynie poprzez  
pobranie kluczy na stacjach: Kędzier-  
zyn Koźle Zachodnie, Polaka Cere-  
kiew bądź Baborów.

Na linii Racibórz – Racławice Śląskie  
pierwszą stacją przekwalifikowaną na przy-  
stankę były Bernacice, gdzie już w roku  
1979 zlikwidowano kasę biletową i zde-  
montowano semafor i tarcze. Żelazne szla-  
ki Ziemi Głubczyckiej oszczędziła wymiana  
sygnalizacji kształtowej na świetlną. Pod  
koniec lat 70. sygnalizatory świetlne zamonto-  
wano jedynie na stacjach Racławice Śląskie  
i Pietrowice Wielkie.

Podsumowując dzieje i rozwój kolei żela-  
znych na Ziemi Głubczyckiej do roku 1990  
na koniec warto wspomnieć, iż od 3 do 14  
kwietnia 1989 roku dworzec kolejowy  
w Głubczycach udekorowany był hitlerow-  
skimi swastykami, a na ścianie budynku  
dworca widniał napis THESSALONIKI. Przez  
dwa dni: 7 i 8 kwietnia 1989 roku stacja by-  
ła planem filmowym. Nagrywany był tu  
dramat wojenny pt. „Day by Day” produkcji  
polsko-amerykańskiej (emitowany w TVP  
pod nazwą „Tryumf ducha”).

ziemi rzadko dochodziło bowiem do  
wznawiania ruchu pasażerskiego na linii,  
w której wcześniej ruch taki zawieszono (pro-  
ces ten ponownie obserwujemy od 2000 ro-  
ku, lecz przyczyny są zgoła inne niż w tam-  
tych latach). Uruchomiono wówczas dwie  
pary pociągów osobowych tylko w dni robo-  
cze relacji Racibórz – Pietrowice Głubczyckie.  
Relacja SP42 (inne źródła podają  
SP42) z czteroczołowym „piętrusem” czte-  
ry razy dziennie pojawiała się na li-  
nii nie zatrzymując się jednak na  
przystanku Zapowy Równe. Przystan-  
kiem osobowym stała się rów-  
nież stacja Mokre Głubczyckie,  
która wykreślona została z Wykazu  
Odległości Taryfowych 31 marca  
1979 roku. Żłudne okazały się na-  
dzieje na stałe, codzienne kursy na  
linii pietrowickiej. Linia ta czynna  
była tylko przez 3 miesiące. Z koń-  
cem sierpnia 1983 roku linię pie-  
trowicką zamknięto definitywnie  
i chyba już na wieki.

Kolejny rok 1984 stał się ostat-  
nim niepodzielnego panowania  
trakcji parowej na linii Racibórz –  
Racławice Śląskie. Wszędobylskie  
SP42 dotarły także do Raciborza  
(w roku 1992 zastąpione SP42  
z Kędzierzyna, a w 1994 z Rybnika),  
gdzie przejęły obsługę na za-  
mierających już liniach lokalnych.  
Od czasu do czasu pojawiały się  
w ruchu towarowym Ty42, lecz  
i one z czasem zniknęły całkowicie

Mglisty poranek  
7 kwietnia 1989  
roku. Nastawnia  
GB i budynek  
dworca jako  
plan zdjęciowy  
kręconego w tym  
miejscu filmu  
wojennego  
w koprodukcji  
amerykańskiej.  
fot. Piotr Kopczyk



# 1990 ÷ 2000 burzliwe dziesięciolecie

1 marca 1990 roku do stacji Baborów przyłączone zostają administracyjnie stacje handlowe: Pilszcz, Ludmierzyce, Nasiedle, Nowa Cerekwia, Czerwonków, Tlustomosty, Maciowakrze i Pawłowiczki. 1 września 1991 roku zostaje przyłączona także stacja Głubczyce i p. o. Bernacice, a 1 marca 1992 dalsze stacje: Grzędzin Kozielski, Polska Cerekiew, Jaborowice, Sukowice, Długomito-wice i Reńska Wieś. Zawiadowca stacji Baborów był jednocześnie zawiadowcą tych czynnych stacji. Z wszystkich wymienionych stacji już tylko na czterech z nich czynne były kasy biletowe, tj. prócz Baborowa i Głubczyc w Polskiej Cerekwi i Tlustomostach. Reszta stacji była zamknięta. W Ściborzycach Małych kasę biletową zamknięto 01.11.1991 roku, a na stacji Pawłowiczki - 4.06.1992 roku.

W dekadę lat dziewięćdziesiątych koleje Ziemi Głubczyckiej wkraczają śmiało, choć znacznie ograniczone liczbą kursów. Pamiętny rok 1991, w którym zawieszono kursowanie pociągów osobowych na około 30% całej sieci kolejowej w Polsce, nie okazał się łaskawy dla linii Baborów - Pilszcz. Dnia 1 października tego roku na podstawie telegramu zawieszono kursy pociągów osobo-



Historyczne zdjęcie budynku dworca w Jaborowicach wykonane 21 czerwca 1992 roku. Rok wcześniej stację zamknięto, a budynek zaczął popadać w ruinę. Dziś po budynku jak i stacji nie ma śladu. fot. Przemysław Nadolski

wych na tym odcinku. Choć 3 pary pociągów, w tym jeden relacji Kędzierzyn Koźle - Pilszcz, zaspokajały w pełni potrzeby przewozowe, decyzja okazała się nieodwołalna. 15 grudnia 1992 zamknięto linię także dla przewozów towarowych, a na stacji Baborów skasowano semafor wjazdowy od strony Czerwonkowa. Od tej pory linia do Pilszcza

zaczęła zarastać trawą. Pozostał jeszcze ruch osobowy na linii kozielskiej (5 par pociągów) oraz wciąż spory ruch na linii Racibórz - Racławice Śląskie (9 par tej relacji, po jednej parze Racibórz - Głubczyce - Racibórz i jednej Racławice - Głubczyce - Racławice). W tym samym roku zamknięto dla potrzeb handlowych stację Ściborzycze Małe.

## A: Pociągi zestawiane przez stacje Doln. DOKP

# 1990

RODZAJ NR POC.	GODZ. ODJ. OKRESL.	STACJA DOCELOWA	PORZĄDEK ZESTAWIENIA LICZĄC OD LOKOMOTYWY	GODZ. PRZYJ.	UWAGI
1	2	3	4	5	
Baborów					
725 64172	13.31 :	Kędzierzyn Koźle Part	: pociąg zbiorowy	: 17.04	: 1.obc.- ST44/1200/80 : 2.opr.- 171,[+]
TKLS 6498B	20.54 :	Pietrowice Wielkie	: pociąg zdawczy	: 21.10	: 1.obc.- 500/100
725 99973	0.30 :	Pilszcz sth	:	: 1.43	:
725 99975	6.15 :	:	:	: 7.28	:
725 99977	11.20 :	:	: pociągi zbiorowe	: 12.35	: 1.obc.- SM42/500/80
725 99979	20.45 :	:	:	: 21.58	:
705 11051	3.24 :	:	:	: 4.32	: 1.obc.- 800/60
725 99971	13.00 :	Racławice Śląskie	: 1.Głubczyce : 2.Racławice Śląskie	: 15.12	: 1.obc.- SM42/950/100 : 2.opr.- 161,(7),[+]
TMS 63980/1	10.40 :	Ropczyce	: buraki cukrowe : w wadach	: 22.50	: 1.obc.- 1800/100 : 2.p.- Pietrowice Wielkie
Pilszcz sth					
725 99972	2.11 :	Baborów	:	: 3.20	:
725 99974	8.05 :	:	:	: 9.20	:
725 99976	13.10 :	:	: pociągi zbiorowe	: 14.25	: 1.obc.- SM42/500/80
725 99978	22.31 :	:	:	: 23.55	:

Fragment planu zestawienia pociągów towarowych na stacjach Baborów i Pilszcz ważny od 27 maja 1990 roku. Zwraca uwagę skład towarowo-osobowy TOS 11051 odjeżdżający z Baborowa do Pilszcza o godz. 3:24!

ze zbiorów autora

# 1993

Rodzaj poc. Numer pociągu Kamie numer na Stacja początkowa Stacja końcowa Ilość osi obl. Lokomotywa Obciążenie Procent cięż. ham.	TKLS 46174 BABOROW KEDZIERZYN K 100 ST44- 800 32
Wzorzec poc.na str.	0
BABOROW	p 13.55
Maciowakrze	p 14.11
Pawłowiczki	p 14.26
Polska Cerekiew	p 14.35
Sukowice	p 14.50
KEDZIERZYN ZACH.	p 15.09
	p 15.49
	p 15.59
	p 16.14
	p 16.30

Rodzaj poc. Numer pociągu Kamie numer na Stacja początkowa Stacja końcowa Ilość osi obl. Lokomotywa Obciążenie Procent cięż. ham.	TBS 46299 KEDZIERZYN K 100 ST44- 800 32
Wzorzec poc.na str.	0
KEDZIERZYN ZACH.	p 10.52
Polska Cerekiew	p 11.22
BABOROW	p 12.10

Fragmenty służbowego rozkładu jazdy pociągów towarowych Dolnośląskiej DOKP ważny od 23 maja 1993 roku.

ze zbiorów autora

Rodzaj poc. Numer pociągu Stacja początkowa Stacja końcowa Ilość osi obl. Lokomotywa Obciążenie Procent cięż. ham.	TKS 985 PRUDNIK 100 ST43- 2000 32	TMS 46985 DUBIE 120 ST43- 2000 32
Wzorzec poc.na str.	32	0
		DOD.
PIETROWICE WLK.	p 17.45	<
BABOROW	p 18.02	<
GŁUBCZYCE	p 18.52	<
RACŁAWICE ŚL.	p 19.16	<
DYTMAROW	p 16.30	<
PRUDNIK	p 16.52	<
NYSA	p 17.10	<

Rodzaj poc. Numer pociągu Stacja początkowa Stacja końcowa Ilość osi obl. Lokomotywa Obciążenie Procent cięż. ham.	TKS 984 PRUDNIK 100 ST43- 2000 32	TMS 64984 DUBIE 120 ST43- 2000 39
Wzorzec poc.na str.	33	0
		DOD.
NYSA	p 11.47	<
PRUDNIK	p 12.17	<
DYTMAROW	p 13.02	<
RACŁAWICE ŚL.	p 13.25	<
GŁUBCZYCE	p 13.25	21.05
BABOROW	p 13.25	21.27
PIETROWICE WLK.	p 13.25	21.42

W styczniu 1993 roku przez Dyрекcyję Rejonową PKP w Opolu została powołana komisja, która z dniem 28 stycznia w stacji Głubczyce dokonała zamknięcia na stałe odcinka Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie – Granica Państwa linii kolejowej nr 177 Racibórz – Granica Państwa, tj. od km 38,480 do 52,265. Ta sama komisja następnego dnia dokonała w stacji Baborów zamknięcia na stałe linii nr 325 Baborów – Pilszcz. Na początku miejsca zamknięcia obu odcinków zostały na torze zabudowane wykolejnice. Klucze do nich zdeponowane zostały w biurze Sekcji Zabezpieczenia Ruchu Kolejowego na stacji Raclawice Śląskie.

8 października 1993 roku o godz. 15:55 wiadukt kolejowy na szlaku Baborów – Maciowakrze w km 38,004 został zwalony przez ciężki samochód marki Tatra, który wiózł na naczepie koparkę gąsienicową. Skutkami tego niecodziennego zdarzenia stały się: zerwana konstrukcja stalowa mostu o szerokości 3 m i długości 9 m, złamany jeden słupek elektryczny i zerwany tor wraz z podkładami betonowymi o łącznej długości 100 mb. Wyjątkowa niefrasobliwość kierowcy była powodem zamknięcia odcinka Baborów – Polska Cerekiew przez blisko dwa miesiące. Na czas remontu kolej na tym odcinku uruchomiła autobus, który jeździł według planowego rozkładu jazdy pociągów. Budowę nowego wiaduktu ukończono 26 listopada 1993 roku.



Ostatnim „drgnieniem” nieczynnej od 1992 roku stacji Pilszcz było przyjęcie pociągów specjalnych: 20.05.1995 roku z SN81-002 (na zdjęciu) i 03.06.1996 z Ty42-107. fot. Michał Chowaniec

Znamienny zew trudnych dla kolei czasów lat 90. Celem powołanej komisji było określenie „zbędnej infrastruktury”, czyli zlikwidowania wszystkiego, co już dla PKP nieprzydatne.  
ze zbiorów autora

Nysa dnia 1994-11-09

STACJA REJONOWA NYSA  
Referat Techniczny  
ROS4a-4003-04/94

DOLNOŚLĄSKA  
DYREKCJA OKRĘGOWA  
KOLEI PAŃSTWOWYCH  
Zarząd Przewozów

Stacja Rejonowa w Nysie przesyła w załączeniu protkół komisji powołanej w dniu 21.10.94 w celu określenia zbędnej infrastruktury istniejącej na stacjach Prudnik, Dytmarów, Raclawice Śl., Głogówek, Twardawa, Baborów, Głubczyce, Polska Cerekiew oraz podległych przystankach osobowych:

Do wiadomości:

- DO Opole
- AO Opole
- DOB Opole
- EO Opole
- DS Raclawice Śl.
- ACZ Raclawice Śl.
- DGS Nysa
- ES Nysa
- RS Prudnik
- RS Raclawice Śl.
- RS Głogówek
- RS Baborów

NACZELNIK  
m/w  
Jan Szlachetka  
Z-CIA INŻYNIERKA  
dla Technicznego-Ruchowych

Stacja Prudnik:

Przekazać do Urzędu Miasta park przy st. Prudnik ( UM akceptuje powyższą propozycję odnośnie przejęcia w/w parku )

Stacja Raclawice Śl.:

Zlikwidować obiekt przy nastawni wykonawczej Rse1 oraz pomieszczenie z blachy falistej przy nastawni wykonawczej Rse3.

Ścisborzyce Małe:

Zlikwidować zbędne oświetlenie

Stacja Głubczyce:

Układ torowy jest dostosowany do aktualnych potrzeb.

Przystanek osobowy Bernadice:

Zlikwidować zbędne oświetlenie

Stacja Baborów:

Układ torowy bez zmian. Zlikwidować rozj. nr 42 i 201, Wk 12 oraz odcinek toru między rozjazdami prowadzący na bocznico „Cegielnia”.

Przystanek osobowy Reńska Wieś:

Zlikwidować tory nr 2 i 7 oraz rozjazdy nr 1, 6 i 8.

Przystanek osobowy Sukowice:

Zlikwidować tor nr 3, rozjazd nr 2 i 4 oraz peron nr 2.

Przystanek osobowy Długomiłowice:

Zlikwidować tory nr: 2, 3, 5, 5a, 5b oraz wszystkie rozjazdy: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

Stacja Polska Cerekiew:

Skrócić tor nr 2a ( do przejazdu w km. 16,188 ) oraz zlikwidować tor 3 pomiędzy rozjazdami 7 i 9, rozjazd nr 9. Zmienić rozjazd nr 7 z rkp na rz.

Przystanek osobowy Pawłowiczki:

Zlikwidować tor nr 3a i rampę czołową oraz budynek dróżnika przejazdowego w km. 28,100, peron nr 2 i rozjazd nr 5.

Przystanek osobowy Maciowakrze:

Zlikwidować tor nr 2 i 3a wraz z rampą czołową, rozjazdy nr 1, 6, 3, oraz peron nr 2.

Przystanek osobowy Nowa Cerekiew:

Zlikwidować tory nr 3, 3a oraz rozjazdy nr 2, 4, 5.

Przystanek osobowy Nasledle:

Zlikwidować tory nr 3, 3a oraz rozjazdy 1, 2, 4, rampę czołową, oraz peron 2.

Przystanek osobowy Ludmierzyce:

Zlikwidować tor nr 3 oraz rozjazdy nr 1 i 3.

Przystanek osobowy Pilszcz:

Zlikwidować tor nr 3, 2a rozjazdy nr 1, 3, 5. Na liniach: Kędzierzyn Koźle - Baborów i Baborów - Pilszcz zlikwidować zbędne oświetlenie.

Rok 1994 przyniósł ważne wydarzenie w postaci planowego przejazdu 22 września 1994 roku pociągu osobowego prowadzonego lokomotywą serii Ty42-107 z czteroczołowym „piętrusem” na trasie Racibórz – Raclawice Śląskie. W dniu następnym ten sam parowóz tym razem z wagonami towarowymi i jednym wagonem B przemierzył odcinek Kędzierzyn Koźle – Baborów i z powrotem. Przejazdy zorganizowane były przez niemieckich miłośników kolei przy współudziale Agencji Handlowej z Rybnika. Kolejny pociąg, tym razem specjalny, przemierzył szlaki Ziemi Głubczyckiej 20 maja 1995 roku. Miłośnicy wypraw kolejowych ze Stowarzyszenia Miłośników Kolei (SMK) w Katowicach doprowadzili do przejazdu szynobusa serii SN81-002. Na trasie Katowice – Rybnik – Racibórz – Baborów – Pilszcz jechał jako pociąg nr 46721 i wracał do Katowic jako pociąg nr 64720. Rok później, 20 kwietnia 1996 roku, ponownie członkowie SMK jechali pociągiem specjalnym na trasie Racibórz – Baborów – Głubczyce – Raclawice Śląskie i z powrotem. Pociąg ten składał się z lokomotywy Ty42-107 i dwuczłonowego wagonu piętrowego serii Bhp. W drodze powrotnej do Raciborza wyprawa ta zakończyła się zdefektowaniem parowozu na stacji Racibórz Studzienna. W niedługim czasie pojawił się następny pociąg nadzwyczajny. Dnia 3 czerwca 1996 roku jechał pociąg nr 46641 relacji Kędzierzyn Koźle – Baborów – Pilszcz i z powrotem jako pociąg nr 64640 relacji Pilszcz – Rybnik. Obsługa trakcyjna tych pociągów odbywała się również „dy-



Planowy skład Ty42-107 +4 wagony serii Bhp relacji Racibórz - Raclawice Śląskie. 22.09.1994 r

fol. Andrzej Cichowicz

żurnym” Ty42-107. Jako ostatni na Ziemi Głubczyckiej pojawił się pociąg specjalny relacji Racibórz – Baborów – Głubczyce – Nysa prowadzony tymże parowozem z czteroczołowym „piętrusem” i jednym wagonem serii A. Przejazd odbył się na przełomie września i października 1996 roku, a zorganizowało go SMK w Katowicach.

Zarządzeniem Dyrekcji Okręgowej we Wrocławiu na linii kozielskiej dnia 10 lutego 1995 roku została na stałe zamknięta stacja handlowa Sukowice, a 25 maja tego samego roku stacja Polska Cerekiew. Na początku sierpnia na nieczynną od trzech lat linię pietrowicką wyruszyła wypożyczona z Sekcji Drogowej w Raclawicach Śląskich drezyna

serii WN-15A. W niecodzienną podróż udali się wówczas władarze miasta wraz z zawiadowcą stacji Głubczyce w celu zapoznania się ze stanem technicznym odcinka Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie – Granica Państwa. Od pewnego czasu bowiem poważnie przemyślano się do otwarcia linii między Polską a Republiką Czeską wyłącznie dla ruchu towarowego połączonego z graniczną odprawą celną, która miała odbywać się na stacji Głubczyce. Być może Czesi potraktowaliby sprawę serio, po stronie polskiej natomiast w tej materii nie uczyniono kompletnie nic i bardzo realna kwestia uruchomienia następnego przejścia granicznego spełza na niczym.

Pociąg specjalny nr 46641 z Kędzierzyna Koźła do Pilszcza na tle zabudowań wsi Zakrzów tuż za stacją Sukowice. 03.06.1996 r.

fol. Andrzej Cichowicz



Wkrótce zapada niespodziewana decyzja o rozbiórce części nawierzchni i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na odcinku Głubczyce – Mokre Głubczyckie. Może chodziło o definitywne zamknięcie sprawy „pechowej” linii. Ale najprawdopodobniej poszło o „feralny” wiadukt drogowy na ruchliwym odcinku drogi nr 418 Koźle – Głubczyce – Granica Państwa. Pod tym zabytkowym wiaduktem, pamiętającym jeszcze czasy cesarza Wilhelma, po lekkim łuku w głębokim wąwozie biegnie właśnie linia pietrowicka. Na jezdni w tym miejscu znajdują się dwa ostre zakręty: przed wjazdem na wiadukt i po wyjeździe z wiaduktu. Ktoś ważny wpadł na genialny pomysł, aby drogę wreszcie wyprostować. Dlaczego nie, skoro linia od lat nieczynna, zarosnięta chaszczami i wydawałoby się nikomu niepotrzebna. Na efekty nie trzeba było czekać długo. Roboty drogowe trwały od kwietnia do lipca 1996 roku. Drogę wyprostowano zasypując wąwóz, uniemożliwiając już bezpowrotnie odwołanie linii kolejowej. Na szczęście historyczny wiadukt pozostał razem z fragmentem starej drogi i wart jest obejrzenia ze względu na jego ciekawą konstrukcję.

W listopadzie i grudniu 1995 roku budynek dworca w Głubczycach zostaje opisany podświetlanymi tablicami informacyjnymi koloru niebieskiego. W sierpniu roku następnego opisano piktogramami dwa perony i przejście pod torami dla podróżnych. To samo uczyniono na stacji Baborów. Z kronikarskiego obowiązku podać należy, że dnia 29 grudnia 1995 roku w stacjach Głubczyce i Baborów zdemontowane zostały tarcze ostrzegawcze stałe i oddano do stałej eksploatacji tarcze ostrzegawcze świetlne, znajdujące się przed semaforami wjazdowymi. W tym samym czasie rozpoczęto rozbiórkę budynku nieczynnego od lat dworca w Nowej Cerekwi.↓

Szkody wyrządzone przez powódź na szlaku Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Twardawa (poniżej, 07.07.1997 r.) i „efekty” powodzi na szlaku Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Reńska Wieś (po prawej, 15.07.1997 r.).



W listopadzie i grudniu 1995 roku za przykładem innych stacji Dolnośląskiej DOKP perony i budynek dworca w Głubczycach zostały opisane podświetlanymi tablicami koloru niebieskiego. Wrzesień 1997.

fol. Paweł Bochenek

Pamiętna wielka powódź w lipcu 1997 roku spowodowana wylaniem Odry na wiele miesięcy sparaliżowała ruch pociągów w rejonie Wrocławia, Opola, Kędzierzyna Koźła i częściowo Raciborza. W wyniku poważnego uszkodzenia mostu drogowego w rejonie stacji Kędzierzyn Koźle Zachodnie, odcinek Raclawice Śląskie – Kędzierzyn Koźle był przez dłuższy czas nieprzejezdny. Dalekobieżne pociągi osobowe i towarowe kierowano wówczas drogą okrężną przez Głubczyce, Baborów do Raciborza. Lecz również na szlaku Baborów – Pietrowice Wielkie – Racibórz powódź dała się we znaki. 9 lipca 1997 roku o godz. 8:55 odjechał ostatni pociąg osobowy z Baborowa do Raciborza. Przerwa w ruchu pociągów

między tymi miastami trwała do 11 lipca do godz. 10:27. O tej godzinie odjechał pierwszy pociąg osobowy, lecz tylko do Pietrowic Wielkich. Poprzedniego dnia w Głubczycach na placu ładunkowym przy torze nr 4a lądowały trzy helikoptery niosące pomoc ludziom odciętym przez powódź. Również z powodu podmytej nawierzchni pomiędzy stacjami Kędzierzyn Koźle Zachodnie i Twardawa zmieniony został rozkład jazdy pociągu pospiesznego nr 3621/6320 relacji Kraków Główny – Jelenia Góra i z powrotem. W dniach od 31 sierpnia do 3 grudnia 1997 roku kursował on planowo przez Racibórz, Baborów i Głubczyce.



1997

PLAN TABELARYCZNY

obiegu i zestawienia składów oraz obsługi przez lokomotywy i drużyny konдукtorskie pociągów regionalnych, aglomeracyjnych i służbowych

Nr obiegu	Rozrząd poc.	Nr pociągu	Relacja	Zestawienie składu pociągu Seria i liczba wagonów	Liczba skł. w obiegu	Szybskość najniższa	Pociąg prowadzący	Stacja			Pociąg prowadzi			Uwagi			
								czysto-uznania	serii	Zakład Taboru	Stacja	Stacja	Stacja		Stacja		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4035	RS	46623	Kędzierzyn K. 14.33 - Baborów 16.06			90	250				SP42	Kędz. Koźle	Kędz. Koźle	1	-	-	
	RS	46634	Baborów 16.06 - Kędzierzyn K. 18.10			*	*				*	*	*	1	-	-	
	RS	46635	Kędzierzyn K. 18.54 - Baborów 20.28		2	*	*				*	*	*	1	-	-	
	RS	46630	Baborów 4.06 - Kędzierzyn K. 5.38			*	*				*	*	*	1	-	-	
	RS	46631	Kędzierzyn K. 8.42 - Baborów 10.19			*	*				*	*	*	1	-	-	
	RS	46630 (C)	Baborów 4.06 - Kędzierzyn K. 5.38			*	*				*	*	*	1	-	-	
	RS	46632 (D)	Baborów 5.37 - Kędzierzyn K. 7.10			*	*				*	*	*	1	-	-	

Ostatni plan obiegu pociągów na linii Kędzierzyn Koźle - Baborów ważny od 1 czerwca 1997 roku. Po miesiącu i siedmiu dniach był już nieaktualny.

ze zbiorów autora

1999

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4079	RS	46545	Racibórz 17.35 - Raclawice Śl. 18.59		60	150	Racibórz	Racibórz	Racibórz	SP42	Czsch.Dz.	Kędz.K.	1	0	0		
	RS	64546	Raclawice Śl. 19.52 - Racibórz 21.17										1	0	0		
	RS	46549 (B)	Racibórz 22.43 - Raclawice Śl. 23.59								SN81		1	0	0		
	RS	64530 (-7)	Raclawice Śl. 3.58 - Racibórz 5.15								SP42		1	0	0		
	RS	46535 (D)	Racibórz 6.53 - Raclawice Śl. 8.10	Bhp 2	2						SN81		1	0	0		
	RS	46537 (C)	Racibórz 8.10 - Raclawice Śl. 9.27										1	0	0		
	RS	64538 (D)	Raclawice Śl. 13.22 - Racibórz 15.07										1	0	0		
	RS	64540 (C)	Raclawice Śl. 13.39 - Racibórz 15.07										1	0	0		
	RS	46543 (D)	Racibórz 15.25 - Raclawice Śl. 16.49								SP42		1	0	0		
	RS	64544 (D)	Raclawice Śl. 17.45 - Racibórz 19.10										1	0	0		
	RS	46633	Racibórz 5.27 - Raclawice Śl. 6.43										1	0	0		
	RS	11132 (D)1	Raclawice Śl. 7.15 - Głubczyce 7.35										1	0	0		
	RS	047 (D) 1	Głubczyce 8.12 - Raclawice Śl. 8.29										1	0	0		
	RS	64536	Raclawice Śl. 8.44 - Racibórz 10.13										1	1	0		
4080	RS	46539 (D)	Racibórz 12.48 - Raclawice Śl. 14.25		60	150	Racibórz	Racibórz	Racibórz	SP42	Czsch.Dz.	Kędz.K.	1	1	0		
	RS	46541 (C)	Racibórz 13.08 - Raclawice Śl. 14.25	Bhp 4	1								1	1	0		
	RS	64542	Raclawice Śl. 15.34 - Racibórz 16.57										1	0	0		
	RS	46547	Racibórz 19.43 - Raclawice Śl. 21.07										1	0	0		
	RS	64532	Raclawice Śl. 5.26 - Racibórz 6.50								SN81		1	0	0		

Ostatni obieg pociągów pasażerskich na linii Racibórz - Raclawice Śląskie ważny od 30 maja 1999 roku. Po raz pierwszy i jak na razie ostatni pojawiły się na tym odcinku planowe kursy autobusów szynowych serii SN81.

ze zbiorów autora

Wylanie Odry spowodowało również przerwanie ruchu pociągów na odcinku Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Reńska Wieś. W dniu 7 lipca 1997 roku dokonano ostatniego wpisu w dzienniku ruchu na posterunku przejazdowym w km 1,5. Brzmiał on: „szlak do Baborowa otwarty”. Dalej już nie ma nic. Ostatni w dziejach pociąg osobowy relacji Baborów - Kędzierzyn Koźle odjechał w kierunku Kędzierzyna o godz. 5:37. Tor szlakowy z powodu powodzi został zamknięty o godz. 7:50. Na odcinku około 300 metrów tory zostały podmyte i tak nienaturalnie wykrzywione leżą do dziś. Zaniechano bowiem odbudowy tego fragmentu linii. Tak więc w tym przypadku natura (właściwie „wielka woda”) skutecznie zatrzymała trwający tu od blisko stu lat regularny ruch pociągów. Jako ciekawostkę można dodać, że w rozkładach jazdy przez następne lata w dalszym ciągu podawano kursy relacji Kędzierzyn Koźle - Baborów, tyle, że z literą „F”, czyli „po uprzednim ogłoszeniu”. Pociągi jednak tą trasą nie pojechały i do dnia dzisiejszego odcinek Kędzierzyn Koźle Zachodnie - Polska Cerekiew pozostaje zamknięty.

Od maja 1998 roku, z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy, na odcinku Racibórz - Raclawice Śląskie zmniejszona zostaje dopuszczalna prędkość pociągów z 70 do 60 km/h oraz częściowo ilość wagonów w składzie (z 4 na 2 członny wagonu serii Bhp). Obsługę pasażerską przejął Zakład Taboru Czechowice Dziedzice (Sekcja w Rybniku jest jego filią). Od września tego samego roku po-

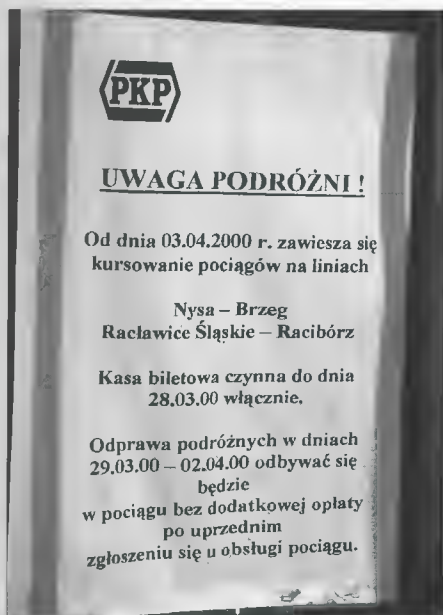
Od września 1998 roku pojawiły się autobusy szynowe SN81, które na przemian z SP42 prowadziły obsługę pasażerską linii Racibórz - Raclawice Śląskie. Na zdjęciu SN81-003. Głubczyce, 21.01.1999 r.

fot. Zdzisław Kołodziej



# 2000 co dalej?

Październik 2005. Na stacji Głubczyce cicho i smutno. Zamknięty na cztery spusty zabytkowy budynek dworca, niegdyś wizytówka miasta, pomału odchodzi w niepamięć, choć od pewnego czasu w środku prowadzone są jakieś remonty. Nieużywane tory i perony zarastają zielskiem. Zwisają smutno ramiona skasowanych semaforów kształtowych. Pozabijane deskami straszą obydwie nastawnie. Zasypany dół po obrotnicy. Kształt parowozowni zachowany, bo wydzierżawiono ją prywatnej firmie. Grupki



wyrostków pałających się po niczyjej stacji niszczących i demolujących co się tylko da. Głucha cisza. Typowy obraz stanu dzisiejszej polskiej kolei – obraz nędzy i rozpaczy. Ileż stacji w naszym kraju wygląda w ten sposób? Czyżby historia kolei także i w tym mieście miała mieć taki koniec...?

Tymczasem w Baborowie coś się jeszcze dzieje. Biuro ekspedycji towarowej, jak i obie nastawnie Bw i Bw1 czynne są w godz. od 6:00 do 18:00 w dni robocze. Obie obsługuje jeden dyżurny ruchu. Czynne są wciąż bocznie do elewatora zbożowego i cukrowni, gdzie odstawiane są wagony. Przejezdny nadal jest odcinek Baborów – Polska Cerekiew, skąd możliwy jest wjazd na bocznicę do cukrowni (w 2004 roku wymieniono nawierzchnię). Z Raciborza docierają tu wyłącznie pociągi zdawcze prowadzone SM42. Czasami do Głubczyc przyjeżdża także pociąg zdawczy od strony Baborowa ciągnąc lub zabierając pojedyncze wagony towarowe. Na odcinku Raclawice Śląskie – Głubczyce – Baborów pojawia się sporadyczne drezyna techniczna, której wjazd na nieczynny szlak regulują dyżurni ruchu stacji Raclawice Śląskie i Baborów.

Koleje żelazne Ziemi Głubczyckiej powoli odchodzą w niepamięć. Mieszkańcy tego regionu zdaje się pogodzili z ich odejściem, brakiem pociągów osobowych, bo czyż mogą dostrzec jeszcze gaśniejącą iskierkę nadziei, że w Głubczycach znów usłyszą głos dyżurnego zapowiadającego ich odjazd.

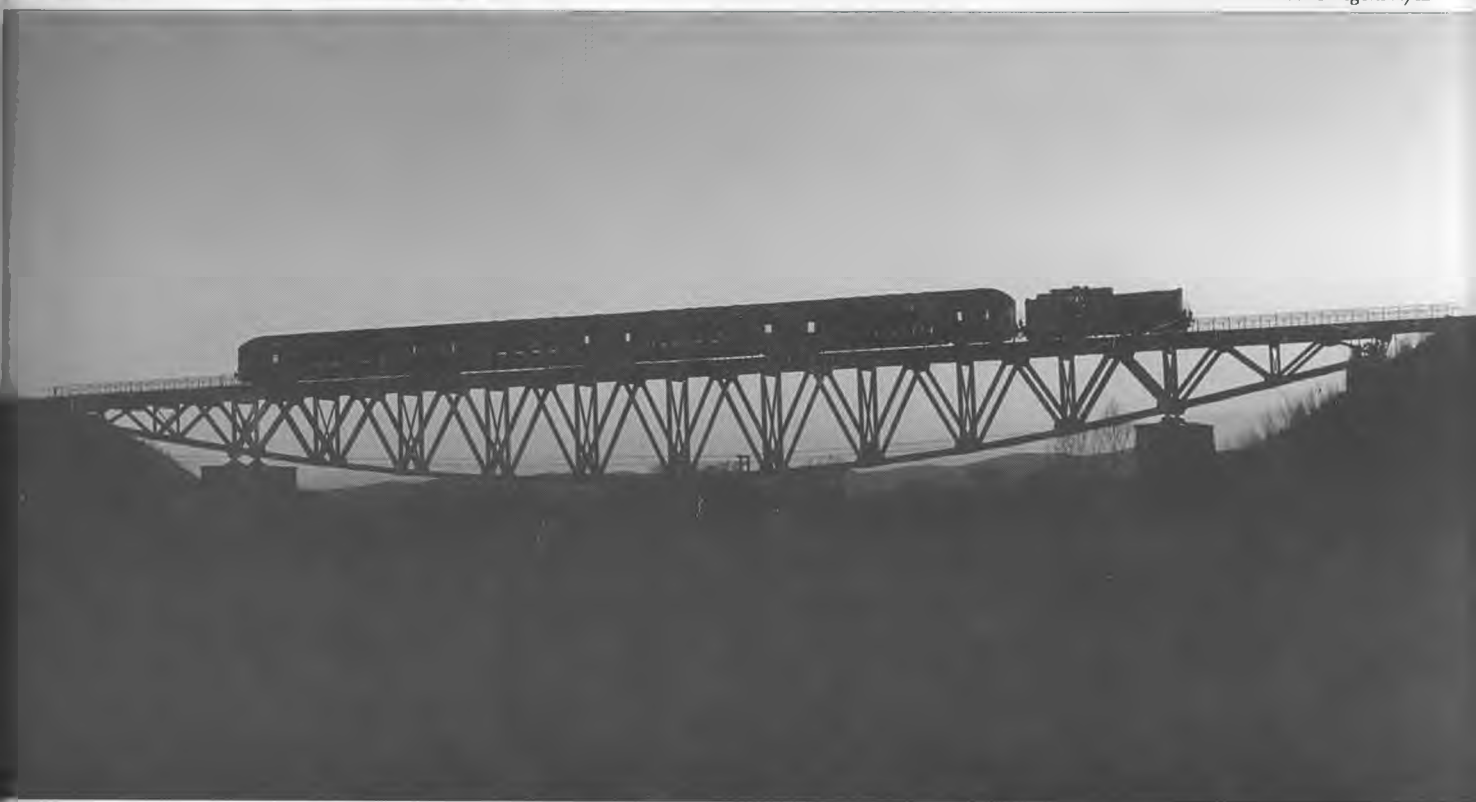
Kasa biletowa na stacji Baborów czynna była prawie do końca. Ogłoszenie na drzwiach wyjściowych z dworca na perony. 26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

*Serdeczne podziękowania dla Piotra Kopczyka, zawiadowcy stacji Głubczyce i Baborów oraz Sławka Fedorowicza, kolekcjonera biletów i badacza nieczynnych szlaków, których bezcenne materiały przyczyniły się w ogromnej mierze do powstania niniejszej monografii. Dziękuję również Dyrekcji Zakładu Polskich Linii Kolejowych w Opolu za pomoc w postaci udostępnienia dużej ilości materiałów archiwalnych.*

## Bibliografia:

- [ 1 ] Archiwum Państwowe w Opolu, zespół akt Rejencji Opolskiej, Wydział I Ogólny, sygn.: 8093, 8165, 8177, 8258-59.
- [ 2 ] Kopczyk Piotr: „Dzieje kolei żelaznej na Ziemi Głubczyckiej – od jej powstania do chwili obecnej”, Kalendarz Głubczycki 1996,
- [ 3 ] Kopczyk Piotr: „Rozwój kolei żelaznej na Ziemi Baborowskiej”, Echo Baborowa 2/3 i 4 1996.
- [ 4 ] Kopczyk Piotr, Żurkowski Artur: „Dwa mosty”, Kalendarz Głubczycki 2000.
- [ 5 ] Materiały Muzeum Ziemi Głubczyckiej, Katarzyny Maler, Piotra Zimnego i Piotra Kopczyka.
- [ 6 ] Materiały archiwalne Zakładu Polskich Linii Kolejowych w Opolu.
- [ 7 ] Materiały własne autora.

Nadchodzi zmierzch. Planowy pociąg na Ziemi Głubczyckiej powoli ginie w mrokach... dziejów.  
fot. Grzegorz Nycz



# Linia Racibórz - Głubczyce - Raclawice Śl. w planowym ruchu pasażerskim

SP42-100 z Raciborza do Raclawic Śląskich  
na tle wsi Pietrowice Wielkie. 28.07.1996 r.

fol. Andrzej Cichowicz



**Pietrowice Wielkie**



SP42-227 na szlaku Tlustomosty - Baborów. 14.02.1997 r.

fol. Andrzej Cichowicz



Nietypowy skład: SM42-938 z planowym pociągiem do Głubczyc. 27.07.1996 r.  
Lokomotywy serii SM42 mogły prowadzić składy pasażerskie jedynie w porze letniej,  
ponieważ nie były wyposażone w kocioł grzewczy do ogrzewania wagonów.  
A taki był na standardowym wyposażeniu serii SP42.

fol. Andrzej Cichowicz

## Raków Śląski



SP42-100  
do Raciborza  
w rejonie  
dawnego  
przystanku  
Raków Śląski.  
Przystanek ten  
zlikwidowano  
już w 1950 roku,  
lecz ślady po  
peronie  
widoczne są  
do dnia  
dzisiejszego.  
25.02.1998 r.

fol. Andrzej  
Cichowicz

SP42-227  
do Raclawic  
Śląskich  
na odcinku  
Pietrowice  
Wielkie -  
Tłustomosty.  
25.02.1996 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz



SP42-227  
do Raclawic  
Śląskich  
przed stacją  
Tłustomosty.  
14.02.1997 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz

Planowy pociąg prowadzony  
parowozem Ty42-107 relacji  
Raclawice Śląskie - Racibórz  
wjeżdża na stację  
w Tłustomostach.  
fot. Zdzisław Kołoda

## Tłustomosty





SP42-227  
do Raciborza  
opuszcza  
stację Baborów.  
03.10.1996 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz

## Baborów



SP42-100  
do Raciborza  
opuszcza stację  
Baborów  
na tle nastawni  
wykonawczej  
Bw1.  
Zwraca uwagę  
doczepiony na  
końcu składu  
wagon klasy 1.  
25.07.1998 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz

Ten sam pociąg  
półtora roku  
wcześniej  
w tym samym  
miejscu,  
w zimowej  
scenerii stacji  
Baborów.  
W głębi stojący  
przy peronie  
drugi pociąg  
z Kędzierzyna  
Kozła, który  
w Baborowie  
kończy bieg.  
24.02.1997 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz



## Baborów

SP42-225  
z Kędzierzyna Koźła  
kończy bieg  
na stacji Baborów  
na torze nr 3  
przy peronie 2.  
W tle kominy  
cegielni i elewatora.  
Kształtowe tarcze  
manewrowe należą  
dziś do rzadkości.  
25.07.1996 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz



Stacja Baborów.  
Krzyżowanie  
pociągów  
relacji Racibórz -  
Raclawice Śląskie  
i z powrotem.  
Na pierwszym  
planie nastawnia  
dysponująca „Bw”  
(dawniej „Bow”,  
w czasie gdy  
pierwsza nazwa  
stacji brzmiała  
Baworów).  
27.07.1996 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz



SP42-225  
odjeżdża z toru 3  
z trzema wagonami  
serii Bh do  
Kędzierzyna Koźła  
na tle nastawni  
„Bw”.  
25.07.1996 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz

## Baborów



Ty42-107 opuszcza stację Baborów z pociągiem planowym relacji Racibórz - Raclawice Śląskie. Z prawej tor i semafor wjazdowy M<sup>2</sup> od Polskiej Cerekwi. 22.10.1994 r. fot. Andrzej Cichowicz

Planowy skład z Ty42-107 na czele opuszcza Baborów w drodze powrotnej do Raciborza. 22.10.1994 r. fot. Andrzej Cichowicz



SP42-227 do Raclawic Śląskich mija semafor wjazdowy do Baborowa od strony Raciborza. Po prawej nieczynny już tor i semafor wjazdowy od strony Pilszcza. 05.03.1997 r. fot. Andrzej Cichowicz

SP42-100 do Raclawic Śląskich wyjeżdża ze stacji Baborów. Zdjęcie wykonano z wiaduktu na linii do Kędzierzyna Koźła. 24.02.1997 r. fot. Andrzej Cichowicz



## Głubczyce

SP42-227  
odjeżdża  
do Raciborza  
w zimowej  
scenerii stacji  
Głubczyce.  
24.02.1997 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz



Krzyżowanie pociągów w stacji Głubczyce. 28.07.1996 r.

fot. Andrzej Cichowicz

SP42-100 z Raclawic Śląskich mija czynną jeszcze nastawnię „Gb1”. 10.04.1999 r.

fot. Szymon Popczyk



## Głubczyce



Rejon nastawni Gb1 w Głubczycach. SP42-100 mija semafor wyjazdowy J<sup>2</sup> w stronę Raławic Śląskich. 27.07.1996 r. fot. Andrzej Cichowicz



SP42-227 z Raciborza na odcinku Głubczyce Las - Ściborzyce Małe w rejonie dawnego przystanku Żabczyce. 24.02.1997 r. fot. Andrzej Cichowicz

SP42-100 do Głubczyc na tle kościoła w Cyprzanowie. 03.10.1996 r. fot. Andrzej Cichowicz



SP42-227 na szlaku Ściborzyce Małe - Raławice Śląskie. 24.02.1997 r. fot. Andrzej Cichowicz



Ty42-107  
z planowym  
pociągiem  
relacji Racibórz -  
Raclawice Śląskie  
na moście  
raclawickim.  
22.10.1994 r.  
fot. Andrzej  
Cichowicz

SP42-100 z Raciborza  
minął most  
przed wjazdem na stację  
Raclawice Śląskie.  
25.02.1996 r.  
fot. Andrzej Cichowicz



## Raclawice Śląskie

SP42-226  
z pociągiem  
relacji  
Kędzierzyn  
Koźle - Nysa  
odjeżdża  
ze stacji  
Raclawice  
Śląskie.  
Zdjęcie  
wykonano  
ok. 1992 roku  
po stronie  
północnej  
stacji. Pociągi  
z Raciborza  
kończyły bieg  
po stronie  
południowej  
(widocznej za  
wieżą ciśnieniową,  
nieczynnej  
od 2000 roku.

fot.  
ze zbiorów  
autora



# Linia Kędzierzyn Koźle Zach. - Baborów w planowym ruchu pasażerskim i z Ty42-107

## Kędzierzyn Koźle Zachodnie



Wrzesień 1993 r.

Pociąg relacji  
Kędzierzyn Koźle - Baborów  
odjeżdża ze stacji  
Kędzierzyn Koźle Zachodnie.  
Ten widok to już historia.  
Budynek dworca zamknięto  
w 2002 roku.

fot. Michał Chowaniec

## Długomiłowice



Skład „retro”  
z Kędzierzyna Koźła  
do Piłszcza opuszcza  
teren dawnej stacji  
Długomiłowice.  
03.06.1996 r.

fot. Andrzej Cichowicz

Semafor wjazdowy A<sup>1/2</sup> od strony Koźła. Pociąg specjalny prowadzony Ty42-107  
wjeżdża na stację Polska Cerekiew. 23.10.1994 r.

fot. Zdzisław Kołoda

Semafony wyjazdowe w stronę Koźła i wieża ciśnień w Polskiej Cerekwi. 23.10.1994 r.

fot. Zdzisław Kołoda



## Polska Cerekiew



## Polska Cerekiew

Ty42-107  
ze składem towarowym  
do Baborowa  
na tle budynku dworca  
w Polskiej Cerkwi.  
23.10.1994 r.  
fot. Andrzej Cichowicz



Parowóz Ty42-107 z pociągiem specjalnym  
na stacji Polska Cerekiew. Peron 2 i nieużywane  
tory boczne powoli zarastają trawą. 22.10.1994 r.  
fot. Michał Chowaniec



Stacja Polska Cerekiew.  
Ostatnie dyspozycje dyżurnej przed odjazdem do Baborowa.  
Poniżej - 22.10.1994 r. Po prawej - wrzesień 1993 r.  
Semafor kształtowy na tej stacji to już historia.  
Stanowisko dyżurnego ruchu zlikwidowane zostało w 1995 roku.  
fot. Michał Chowaniec





Na szlaku Polska Cerekiew - Grzędzin Kozielski. 23.10.1994 r. fot. Andrzej Cichowicz



SP42-225 na szlaku Sukowice - Polska Cerekiew. 28.07.1996 r. fot. Andrzej Cichowicz



Na szlaku Grzędzin Kozielski - Pawłowiczki. 23.10.1994 r. fot. Andrzej Cichowicz

## Baborów



Po 1945 roku baborowska parowozownia funkcjonowała jedynie jako garaż drezyn tutejszego Odcinka Drogowego. Do 1995 roku znajdowało się tu Kierownictwo Nadzoru Liniowego nr 4 (w Głubczycach nr 3) podlegające Sekcji Drogowej w Raclawicach Śląskich (zlikwidowane 1 września 1999 roku).

Manewrujący po stacji Baborów Ty42-107.

U góry - na tle „szopy”, wieży ciśnień i semaforów wyjazdowych w stronę Raciborza po prawej - na tle budynku dworca przy nieczynnym żurawiu wodnym. 23.10.1994 r.

fot. Andrzej Cichowicz



# Linia Baborów - Pilszcz z pociągami specjalnymi z Ty42-107 i SN81-002

SN81-002 jako pociąg specjalny na stacji Baborów (po prawej) i opuszczający stację w kierunku Pilszcza na tle lokomotywni w Baborowie (poniżej). 20.05.1995 r. fot. Andrzej Cichowicz



Parowóz Ty42-107 z dwoma wagonami osobowymi jako ostatni przemierza szlak Baborów - Czerwonków. 03.06.1996 r. fot. Andrzej Cichowicz

## Czerwonków



SN81-002  
pozuje do  
pamiątkowej  
fotografii  
na tle  
budynku dworca  
dawnej stacji  
w Czerwonkowie.  
20.05.1995 r.  
fot. Michał  
Chowaniec



SN81-002 jako pociąg specjalny  
do Pilszcza na moście  
przed dawną stacją Nowa Cerekwia.  
Filigranowa sylwetka szynobusa  
podkreśla ogrom i surowość potężnej  
konstrukcji mostu. 20.05.1995 r.  
fot. Andrzej Cichowicz



... i na tym samym  
moście pociąg  
specjalny tym razem  
z parowozem  
Ty42-107 wraca „tyłem”  
do Baborowa. Od tego  
czasu na moście tym  
nie pojawił się już  
żaden pociąg.  
03.06.1996 r.  
fot. Andrzej Cichowicz

## Nasiedle

SN81-002  
w drodze  
powrotnej  
z Pilszcza  
na stacji Nasiedle  
... Na szczęście  
zamieszkane,  
blisko stuletnie  
budynki sprawiają  
wrażenie  
nienaruszonych  
20.05.1995 r.

fol. Michał  
Chowaniec



... i w tym samym  
miejscu Ty42-107  
odjeżdża do Pilszcza.  
Nasiedle, 03.06.1996 r.  
fol. Andrzej Cichowicz



## Pilszcz

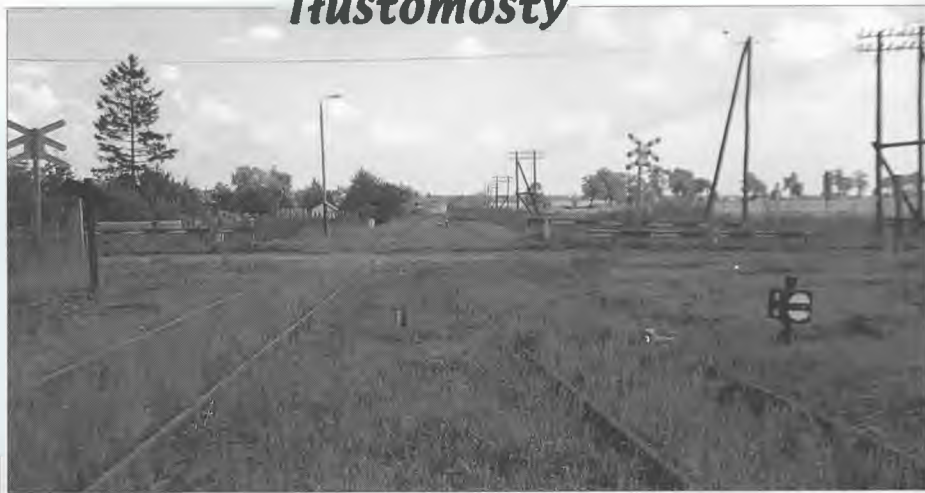


Na tle zdecydowanie  
najładniejszego  
budynku dworca  
w Pilszczu pozują  
SN81-002  
(z lewej - 20.05.1995 r.)  
i Ty42-107  
(powyżej - 03.06.1996 r.)  
fol. Andrzej Cichowicz



**Stan obecny  
odcinka  
Tłustomosty -  
Baborów -  
Głubczyce -  
Raclawice Śl.**

**Tłustomosty**



Wjazd na stację Tłustomosty od strony Pietrowic Wielkich. W tym miejscu stały niegdyś semafony wyjazdowe w stronę Raciborza, a przejazdu strzegły rogatki.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



Jeszcze do niedawna zamieszkały budynek dworca czeka na zmilowanie. Tłustomosty, 26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

Budynek dworca w Baborowie wygląda wciąż, jak za czasów świetności kolei. W części parterowej kilka pomieszczeń zajmuje Biuro Ekspedycji Towarowej. Gdyby jeszcze tory i perony nie zarastały dwumetrową trawą... 26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

**Baborów**



## Baborów



Bardzo interesujący obiekt - wyspowa, nadal czynna nastawnia dysponująca „BW” (dawniej „Bow”) w Baborowie warta jest uwiecznienia w modelu. Może te ujęcia w tym pomogą. Baborów, 26.08.2004 r. fot. Andrzej Wilk



Bernacice - najwcześniej zamknięta stacja na odcinku Racibórz - Raclawice Śląskie. To chyba tłumaczą najokazalsze chaszcze. Przed 1945 rokiem z prawej strony budynku dworca stał osobny budynek nastawni „Wf”. Zniszczony w czasie działań wojennych budynek nie doczekał się rekonstrukcji. W zamian dobudowano niewielkie pomieszczenie dyżurnego „przyklejone” do budynku dworca (widoczne na zdjęciu). 26.08.2004 r. fot. Andrzej Wilk

## Bernacice





Semafor wjazdowy A<sup>2</sup> do Głubczyc od strony Baborowa

Po lewej podany... 31.03.2002 r.

fot. Sławomir Fedorowicz

Po prawej ten sam semafor na wymarłą stację  
już nikogo nie wpuści... 07.08.2004 r.

fot. Robert Ślęzok



Na tym sklepionym, ceglany mście  
w Głubczycach biegną dwa tory:  
zasadniczy z Baborowa  
i nieczynny już tor boczny  
własności Zakładów Piwowarskich.  
31.03.2002 r.

fot. Sławomir Fedorowicz

Wjazd na stację Głubczyce  
od strony Baborowa.  
W tle nieczynny posterunek  
przejazdowy nr 38  
(dawniej w km 16,  
gdy kilometr liczony był  
od stacji Raławice Śląskie).

Rogatki na przejeździe  
zdemontowano  
3 kwietnia 2000 roku.  
07.08.2004 r.

fot. Robert Ślęzok



## Głubczyce

## Głubczyce



Nastawnia dysponująca „GB” zamknięta w 2000 roku. Wrzesień 2003 r.

fot. Andrzej Wilk

Widok z pomostu nastawni dysponującej „GB”.

W tle zlikwidowana w 2002 roku nastawnia wykonawcza „Gb2” i komin cegielni.

fot. Ryszard Kozyra



Rdzewiejące tory i skasowane semafony wyjazdowe w stronę Baborowa.

07.08.2004 r.

fot. Robert Ślęzak



Pusto, głucho, smutno, czyli stan obecny stacji w Głubczycach.

Sierpień 2003 r.

fot. Andrzej Wilk

## Głubczyce



Budynek magazynu i biuro ekspedycji kolejowej czynne były do 2003 r. 07.08.2004 r. fot. Robert Ślęzak



Kiedy zaprzestano eksploatacji tutejszych parowozów serii TKT1, głubczycką szopę zaadaptowano najpierw na magazyn, później na garaż w połowie lat 60. XX w., Budynek stoi do dziś, wdzierżawiony prywatnej firmie przewozowej. 31.03.2002 r.

fot. Sławomir Fedorowicz

Zabytkowa wieża wodna niechybnie skazana na likwidację. 07.08.2004 r. fot. Robert Ślęzak



Nastawnia wykonawcza „Gb1” od 2000 roku wyłączona z eksploatacji. 07.08.2004 r. fot. Robert Ślęzak



## Głubczyce Las



Przystanek Głubczyce Las to dziś zarosnięty peron, nieczynna nastawnia i rozlatująca się wiata. 26.08.2004 r. fot. Andrzej Wilk

## Ściborzyce Małe



Piękny niegdyś budynek dworca w Ściborzycach Małych dziś dosłownie ginie na naszych oczach. 22.04.2005 r. fot. Piotr Kopczyk



Most raclawicki. Pierwsza, 5-lukowa, kamienna konstrukcja mostu została zniszczona w czasie powodzi spowodowanej wylaniem rzeki Osobłogi w 1903 roku. Powstała 2 lata później, imponująca do dziś stalowa konstrukcja prezentuje się wciąż majestatycznie. Szkoda, że po moście prawie nic już nie jeździ... Wiosna 2003 r. fot. Grzegorz Bogaczewicz



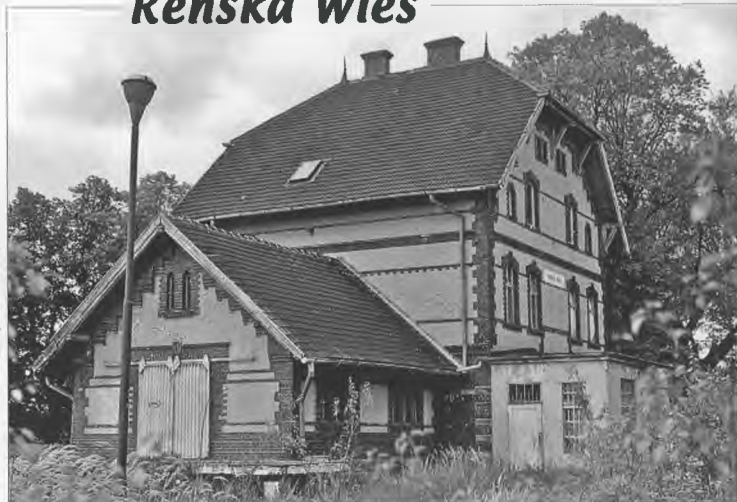
# Stan obecny linii Kędzierzyn Koźle Zach. - Baborów - Pilszcz

Zwichrowane  
torowisko  
po powodzi  
stulecia -  
200 metrów  
za stacją  
Kędzierzyn  
Koźle  
Zachodnie.  
12.09.2003 r.  
fot. Robert  
Ślęzak



Posterunek przejazdowy w km 1,5 w Kędzierzynie Koźlu przy ruchliwej drodze krajowej nr 40 (na mapie z drugiej strony okładki - nr 408) z Pyskowic przez Kędzierzyn Koźle, Głogówek, Prudnik do Głuchozą. U dyżurnego znajdował się dziennik ruchu z ostatnim zapisem w dniu 7 lipca 1997 roku. 12.09.2003 r.  
fot. Robert Ślęzak

## Reńska Wieś



Oryginalny i na szczęście zamieszkały budynek dworca w Reńskiej Wsi.  
12.09.2003 r.  
fot. Robert Ślęzak



Stacja Reńska Wieś. Budynek dawnego posterunku przejazdowego nr 9 na drodze z Kędzierzyna Koźla przez Pawłowiczki do Głubczyc (na mapie z drugiej strony okładki - nr 418). Widoczne po prawej szyny skutecznie zaasfaltowano w 2004 roku. W głębi widoczny budynek dworca.  
12.09.2003 r.

fot. Robert Ślęzak

## Długomiłowice

O wiele gorzej  
wygląda  
budynek dworca  
w Długomiłowicach.  
Opuszczony  
i zdewastowany  
chyli się  
ku upadkowi.  
12.09.2003 r.  
fot. Robert Ślęzek



Ubytek torów na odcinku około 400 m  
na szlaku Długomiłowice - Sukowice.  
12.09.2003 r.  
fot. Robert Ślęzek



Krzyż upamiętniający  
katastrofę kolejową  
w 1939 roku przy wjeździe  
do stacji Sukowice  
od strony Koźla.  
05.11.2003 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz

## Sukowice

W 1977 zmieniono nazwę  
stacji Zakrzów Opolski  
na Sukowice. Napis ten  
widnieje do dziś na  
budynku stacyjnym.  
Prócz czytelnej krawędzi  
peronowej teren wokół  
w niczym nie przypomina  
tętniącej życiem stacyjki.  
05.11.2003 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz



## Polska Cerekiew

Najbliższe otoczenie  
budynku dworca  
w Polskiej Cerekwi.  
Obecni lokatorzy widać  
nie za dobrze dbają o własne,  
„niekolejowe” podwórko.  
Nastawnia „PCw” dawno  
zamieniona na komórkę  
26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk



Bocznicą do cukrowni w Polskiej Cerekwi.  
Tu wciąż odstawiane są wagony z Baborowa.  
Na zdjęciu manewrująca drezyna WN-15A  
z raciborskiej Sekcji Eksploatacji PLK.  
26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk

Polska  
Cerekiew.  
Wyjazd  
w stronę  
Baborowa  
i zarazem  
początek  
odgałęzienia  
bocznicą do  
cukrowni.  
Z prawej  
czynna  
nastawnia  
wykonawcza  
„PCw1”.  
Tuż za nią  
pierwszy  
budynek  
dworca  
w Polskiej  
Cerekwi.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej  
Wilk



## Grzędzin Kozielski

Zamieszkały budynek dworca w Grzędzinie Kozielskim prezentuje się jeszcze całkiem nieźle...  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



## Pawłowiczki

Podobnie w przypadku Sukowic i na stacji Pawłowiczki na fundamentach przedwojennej budowli powstał nowy budynek.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



Wyjazd ze stacji Pawłowiczki w stronę Baborowa. Widoczny nieczynny już posterunek przejazdowy w km 28,0.  
06.11.2003 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz



## Maciowakrze

Dworzec  
Maciowakrze.  
Zdewastowana,  
żałosna ruina –  
koszmarny  
obraz upadku  
polskich kolei.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



Kompleks zabudowań stacyjnych  
od strony podjazdu. Położone na  
uboczu z dala od centrum wsi,  
opuszczone przez lokatorów  
przechodzą do historii...  
Maciowakrze, 26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

Wyjazd ze stacji Maciowakrze  
w kierunku Baborowa.  
Boczne tory stacyjne  
sukcesywnie znikają.  
06.11.2003 r.  
fot. Sławomir Federowicz



Do dawnego magazynu lepiej nie wchodzić...  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



W km 35,6  
(około 2 km przed  
stacją Baborów)  
widoczne są ślady  
przypuszczalnie  
nigdy nie  
dokończonej  
inwestycji,  
o czym świadczy  
zachowane  
dodatkowe, stalowe  
przesło mostu  
i wyraźne w tym  
miejscu rozszerzenie  
ławy torowiska  
pod budowę  
drugiego toru.  
06.11.2003 r.  
fot. Sławomir  
Fedorowicz



## Baborów



Po ponad pięciu latach  
od zawieszenia  
ruchu osobowego  
na stacji Baborów  
wciąż coś się dzieje.  
Na zdjęciu powyżej  
czynne semafony  
wyjazdowe w stronę  
Głubczyc i opuszczona  
już „szopa”.  
Obok nastawnia  
wykonawcza „Bw1”  
czynna w razie potrzeby.  
26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk





Legendarny już dziś most w Nowej Cerekwi prezentuje się wciąż piękny i godny podziwu.  
26.08.2004 r. fot. Andrzej Wilk



Widok z mostu jest iście imponujący – nie dziwota, że miejscowi koleśie przytargali jakieś siedzisko i biesiadują na nim nie tylko podziwiając okolicę...  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

## Ludmierzyce



Budynek dworca w Ludmierzycach nie przetrwał naszych czasów. W 2003 roku jeszcze straszły jego żalodne resztki – dziś w tym miejscu nie ma już nic.  
07.11.2003 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz

## Pilszcz



Integralną częścią budynków dworcowych, położonych głównie na liniach lokalnych, była nastawnia centralna - dobudowana do budynku dworca. Nie inaczej było w przypadku linii Baborów - Pilszcz.

U góry budynek dworca w Pilszczu. 20.05.1995 r.  
fot. Michał Chowaniec

Po lewej zachowane, choć dziś służące innym celom, pomieszczenie dawnej nastawni centralnej na stacji Pilszcz. 07.11.2003 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz



W 1945 roku odcinek Pilszcz – Opawa przecięty został granicą państwową. Około 1,5-kilometrowy odcinek od stacji do Granicy Państwa został rozebrany. O tym, iż przed laty istniało połączenie z odległą o 7 km Opawą, świadczy niezwykły relikw – fragment semafora wyjazdowego właśnie w stronę Opawy.  
07.11.2003 r.

fot. Sławomir Fedorowicz

# Pozostałości odcinka Głubczyce - Pietrowice Głubczyckie - Granica Państwa

Semafor wjazdowy L<sup>2</sup>  
od strony Pietrowic  
do Głubczyc  
z tarczą  
ostrzegawczą ToC  
następnego semafora  
wciąż stoi...  
07.08.2004 r.  
fot. Robert Ślęzok



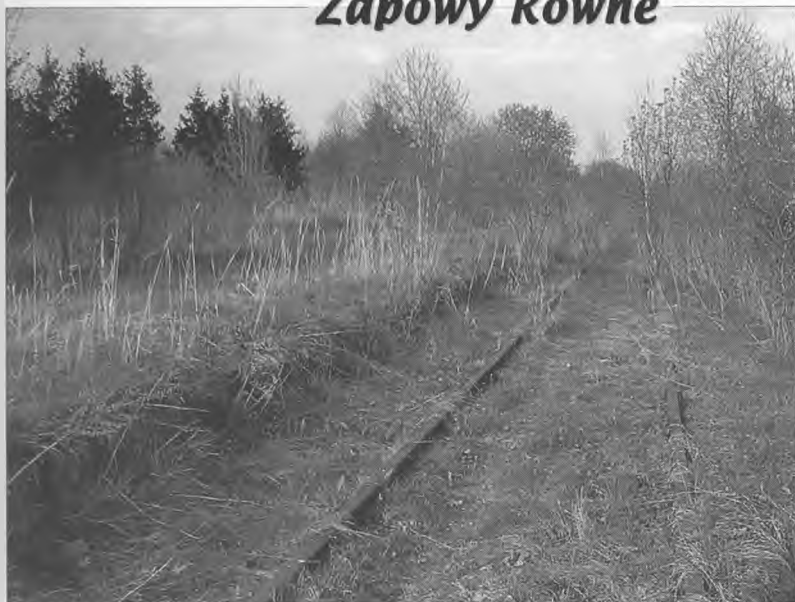
... a 1000 m przed nim, odnosząca się do niego, tarcza ostrzegawcza ToL. 31.03.2002 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz



## Zapowy Równe

Na odcinku Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie  
nie dokonano demontażu torów, stąd zachowały się  
one niemal na całej swej długości.  
Mimo upływu lat zachowała się też krawędź  
peronowa na dawnym przystanku Zapowy Równe,  
ale po budynku poczekalni nie ma już śladu.  
22.04.2005 r.

fot. Piotr Kopczyk



Fragment szlaku przed dawną stacją  
Mokre Głubczyckie. 31.03.2002 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz



Zabytkowy wiadukt drogowy około 2 km przed stacją Mokre Głubczyckie.

Wiadukt jest doskonale widoczny w całej swej okazałości najlepiej wczesną wiosną lub późną jesienią. Czyż ta także majestatyczna budowla nie powinna być wpisana w Krajowy Rejestr Zabytków?

31.03.2002 r.

fot. Sławomir Fedorowicz

Widok z tego samego miejsca - z drogi, którą wyprostowano, zasypując w tym miejscu wąwóz i tor dawnej kolei do Pietrowic Głubczyckich (dawniej droga wiodła tym wiaduktem).

W dole, wśród chaszczki i porastających bujnie drzew dziś już prawie nie widać wiaduktu i torowiska...

26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk



Tor główny nr 1 stacji Mokre Głubczyckie zachowany jest prawie w całej swej długości. Między nim a torem nr 2 biegnie widoczna na zdjęciu dróżka.

Z lewej: 26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk

U dołu: 31.03.2002 r.

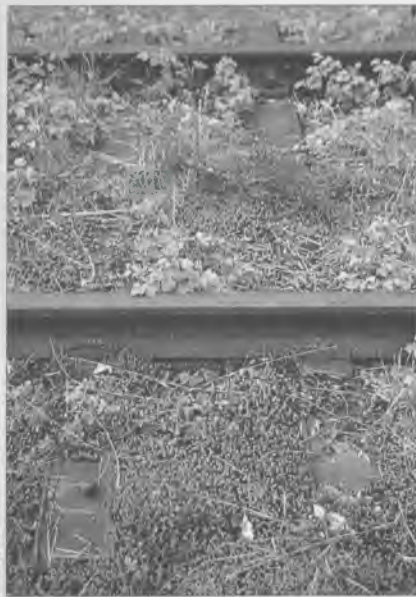
fot. Sławomir Fedorowicz

## Mokre Głubczyckie



Stacja Mokre Głubczyckie.  
Blisko 130-letnie szyny i metalowe podkłady  
jakoś nikogo nie interesują...  
26.08.2004 r.

fot. Andrzej Wilk



Po prawej widoczny  
słupek hektometryowy  
w km 49,6  
linii Racibórz -  
Granica Państwa.  
A między szynami  
zdążyły już wyrosnąć  
spore drzewka.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



Rozjazd nr 4 stacji  
Mokre Głubczyckie  
unieruchomiony od lat  
przez naturę.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk

## Pietrowice Głubczyckie

Przystanek Pietrowice Głubczyckie.  
W tym miejscu kończyły bieg  
pociągi osobowe z Głubczyc.  
Od stacji Mokre po objechaniu składu  
parowóz pokonywał około  
1,5-kilometry odcinek do Pietrowic  
wpychając wagony by później ruszyć  
w drogę powrotną  
do Głubczyc już tradycyjnie,  
czyli „kominem do przodu”.  
Po lewej widoczne  
fundamenty murowanej wiaty  
31.03.2002 r.

fot. Sławomir Fedorowicz



## Granica Państwa



Kilometr od granicy państwowej rozciąga się pas drogi granicznej. W gęstwinie traw torów już prawie nie widać.  
31.03.2002 r.  
fot. Sławomir Fedorowicz

200 m przed granicą.  
Ten leżący z z lewej strony fragment szyny liczy sobie chyba z 60 lat.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



Kamienny przepust dokładnie na granicy z Republiką Czeską. Na nim torów już dawno nie ma. Pod koniec lat 40-tych ubiegłego wieku zostały „profilaktycznie” zdemontowane po obu stronach granicy. W tym miejscu linia kolejowa nr 177 Racibórz - Granica Państwa kończy się definitywnie.  
26.08.2004 r.  
fot. Andrzej Wilk



# Harcerski Piknik Kolejowy ŚCITOR 2005

Dnia 14.08.2005 roku na nieczynnej stacji kolejowej w Ściborzycach Małych odbył się Trzeci Harcerski Piknik o tematyce kolejowej, zorganizowany przez Związek Harcerstwa Polskiego Komendę Hufca w Głubczycach. W dawnej poczekalni zorganizowano małą wystawę nieużywanego sprzętu kolejowego. W szeregu namiotów na peronie dworca drużyny harcerskie prezentowały różne akcesoria, pamiątki, literaturę oraz własną twórczość związaną z kolejnictwem. Można było kupić śpiewniki, gazetkę jak również smakołyki o nazwach kolejowych.

Zaproszono na piknik licznych gości: władze samorządowe, kolejarzy, pisarza-poetę Daniela Vandembroecke – emerytowanego kolejarza z Belgii i okolicznych mieszkańców. Niezwykłą atrakcją dla harcerzy była możliwość przejażdżki po nieczynnych torach pojazdem szynowym – drezyną, którą na ten dzień użyczyła Sekcja Linii Kolejowych w Nysie. Tu zrealizowano program: kiermasz wyrobów, prezentacje piosenek o tematyce kolejowej, tańce, konkursy, gry i zabawy. Było głośno, wesoło, zabawowo, smacznie, śpiewnie, tanecznie po harcersku na kolejowo.

*Piotr Kopczyk*



Na zdjęciu grupowym stoją od lewej:  
Komendant Hufca ZHP Głubczyce - Ryszard Kańtoch,  
Inspektor diagnosta PLK Opole - Władysław Leżański,  
Proboszcz parafii Ściborzycze Małe - ks. Edward Domański,  
Przewodniczący Rady Miejskiej Głubczyc - Edward Wołoszyn,  
PLK Opole, Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Nysie - Witold Paszkiewicz,  
PLK Opole, Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Nysie - Grzegorz Zaskórski,  
PLK Opole, St. dyżurny ruchu - Piotr Kopczyk,  
Sołtys Ściborzyc Małych - Tadeusz Pierzchała,  
Komendant OSP w Ściborzycach Małych - Kazimierz Kochański

## *z ostatniej chwili ...*

Dnia 14.09.2005 roku u Burmistrza Gminy Głubczyce odbyło się spotkanie w sprawie przywrócenia ruchu kolejowego na linii Raclawice Śląskie – Racibórz

W tym spotkaniu uczestniczyli wszyscy władarze gmin, przez które przechodzi ta linia kolejowa, ponadto obecni byli przedstawiciele: Urzędu Marszałkowskiego z Opola, Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Województwie Opolskim, Sejmiku Wojewódzkiego, Dyrekcji Zakładów PLK Gliwice, Raciborza i Wrocławia, Stowarzyszenia Miłośników Muzeum i Ziemi Głubczyckiej z Głubczyc, Stowarzyszenia Odnowy Wsi z Raclawic Śląskich.

Omówiono problem z jakim się boryka region i jego mieszkańcy z powodu braku połączeń kolejowych. Przedstawiono także stan dróg, które znajdują się w tej części województwa opolskiego. Przywrócenie ruchu kolejowego jest jednym z najważniejszych zadań, jakie

Gmina postawiła sobie do zrealizowania. Linia kolejowa z Raclawic Śląskich do Raciborza składająca się z dwóch linii nr 177 i 294 jest bardzo ważnym elementem potrzebnym do rozwoju regionu. Burmistrz przedstawił inwestora, który chce budować bocznice kolejową w stacji Głubczyce.

Każdy z zaproszonych gości wypowiedział się na ten temat i przedstawiał koszty, jakie należy ponieść aby kolejowe przewozy pasażerskie i towarowe mogły funkcjonować.

Spotkanie zakończyło się po trzech godzinach. Temat jest dalej aktualny, odbędą się w późniejszym terminie następne spotkania. Jest nadzieja, że w 2006 roku przewozy pasażerskie w postaci szynobusów zaczną od nowa przewozić ludzi.

*Piotr Kopczyk*

- 1855.01.01 — Otwarcie tymczasowego ruchu pasażerskiego na linii Racibórz – Głubczyce długości 37,7 km.
- 1856.10.01 — Pełne otwarcie ruchu pasażerskiego i towarowego na całej linii Racibórz – Głubczyce.
- 1873.09.25 — Otwarcie odcinka Głubczyce – Krnov długości 33,3 km dla ruchu towarowego.
- 1873.10.01 — Otwarcie odcinka Głubczyce – Krnov dla ruchu pasażerskiego.
- 1876.08.15 — Oddanie do eksploatacji linii Głubczyce – Raclawice Śląskie długości 15,4 km dla ruchu pasażerskiego.
- 1876.10.01 — Pełne otwarcie ruchu na linii Głubczyce – Raclawice Śląskie.
- 1877 — Otwarcie przystanku osobowego (później stacji) Głubczyce Las na linii Głubczyce – Raclawice Śląskie.
- 1882 — Uruchomienie bocznicy z Koźła do cukrowni w Reńskiej Wsi długości 3,5 km.
- 1898.10.01 — Otwarcie linii Koźle – Reńska Wieś – Polska Cerekiew długości 16,7 km na bazie istniejącej bocznicy.
- 1903.07 — Podmycie przez rzekę Osoblogę mostu na linii Głubczyce – Raclawice Śląskie powodujące blisko dwuletnią przerwę w ruchu pociągów.
- 1905.07.01 — Otwarcie przystanku osobowego Zapowy Równe na linii Głubczyce – Krnov.
- 1908.07.01 — Uruchomienie odcinka Polska Cerekiew – Baborów długości 22,5 km dla pełnego ruchu osobowego i towarowego.
- 1909.08.02 — Otwarcie ostatniej linii kolejowej na Ziemi Głubczyckiej: odcinka Baborów – Opawa długości 31,5 km.
- 1933 ÷ 1935 — Zmiana nazw większości stacji kolejowych konsekwencją fali niemieczania nazewnictwa miejscowości na Górnym i Dolnym Śląsku.
- Otwarcie przystanków: Pietrowice Głubczyckie na linii Głubczyce – Krnov i Żabczyce na linii Głubczyce – Raclawice Śląskie.
- 1945.08.15 — Ziemia Głubczycka w granicach PRL. Odcinki Pietrowice Głubczyckie – Krnov oraz Pilszcz – Opawa przecięte granicą państwową z Czechosłowacją.
- 1945.08.29 — Włączenie linii: Racibórz – Granica Państwa; Głubczyce – Raclawice Śląskie; Koźle – Baborów oraz Baborów – Pilszcz do Śląskiej DOKP z siedzibą w Katowicach.
- 1948 ÷ 1950 — Okres funkcjonowania przystanku osobowego Raków Śląski na szlaku Tłustomosty – Baborów.
- 1951 — Zamknięcie stacji IV klasy Żabczyce na szlaku Głubczyce Las – Ściborzyce Małe.
- 1956.09.18 — Zatwierdzenie umowy bocznicowej własności Zakładów Piwowarskich.
- 1960 ÷ 1962 — Likwidacja parowozowni w Głubczycach. Zdemontowana zostaje obrotnica oraz część torów trakcyjnych. Wachlarzowy budynek parowozowni zostaje zaadaptowany na magazyn WZGS, później garaż.
- 1970.01.01 — Zawieszenie ruchu osobowego na odcinku Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie. Otwarcie bocznicy własności Państwowych Zakładów Zbożowych w Baborowie.
- 1975.10.01 — Zmiana granic DOKP. Stacje Głubczyce, Baborów i Raclawice Śląskie przechodzą pod zarząd Dolnośląskiej DOKP z siedzibą we Wrocławiu.
- 1978.11 — Zamknięcie linii Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie – Granica Państwa. Uruchomienie w Baborowie kolejnej bocznicy Wytwórni Pasz.
- 1978 ÷ 1979 — Na kolejowych szlakach Ziemi Głubczyckiej (odcinek Kędzierzyn Koźle – Baborów – Pilszcz) pojawiają się po raz pierwszy lokomotywy spalinowe serii SP42 w ruchu osobowym i SM42 w ruchu towarowym.
- 1983.05 ÷ 08 — Chwilowe przywrócenie ruchu osobowego na odcinku Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie.
- 1983 ÷ 1984 — Zastąpienie trakcji parowej w ruchu osobowym i towarowym na linii Racibórz – Raclawice Śląskie lokomotywami serii SP42 i SM42.
- 1986.09.08 — Wniosek o likwidację rampy czołowo-bocznej w torze nr 3a na stacji handlowej Pawłowiczki.
- 1989.06.14 — Przystanek osobowy Reńska Wieś: wniosek o likwidację torów nr 2 i 7.
- Przystanek osobowy Długomiłowice: wniosek o likwidację torów nr 2, 3, 5, 5a i 5b.
- Przystanek osobowy Grzędzin Kozielski: uzgodnienie likwidacji torów nr 3 i 3a.
- Stacja Pawłowiczki: uzgodnienie likwidacji toru nr 2.
- Przystanek osobowy Bernacice: uzgodnienie likwidacji torów nr 2 i 4 oraz wszystkich rozjazdów.
- Stacja handlowa Mokre Głubczyckie: uzgodnienie likwidacji toru nr 3.
- 1990.02.27 — Przystanek osobowy Długomiłowice: likwidacja toru nr 5b.
- Przystanek osobowy Grzędzin Kozielski: likwidacja torów nr 3 i 3a. Pozostaje tor nr 1.
- 1990.02.28 — Stacja Ściborzyce Małe: uzgodnienie likwidacji torów nr 4 i 6.
- Stacja Tłustomosty: uzgodnienie likwidacji toru nr 6.
- Stacja Głubczyce: uzgodnienie likwidacji toru wyciągowego nr 6b.
- 1990.03.07 — Stacja handlowa Pawłowiczki: uzgodnienie likwidacji toru nr 2.
- przystanek osobowy Maciowakrze: likwidacja toru nr 5.
- 1990.06.28 — Przystanek osobowy Bernacice: likwidacja torów nr 2 i 4 oraz wszystkich rozjazdów. Pozostaje tor nr 1.
- 1990.08.14 — Stacja handlowa Ściborzyce Małe. Likwidacja torów nr 2, 4 i 6. Pozostaje tor nr 1. |||.
- 1991.10.01 — Zawieszenie ruchu osobowego na linii Baborów – Pilszcz.
- 1992.12.15 — Zawieszenie ruchu towarowego na linii Baborów – Pilszcz.
- 1993.01.28, 29 — Zamknięcie na stałe fragmentu linii nr 177 Racibórz – Granica Państwa (odcinek Głubczyce – Granica Państwa) oraz linii 325 Baborów – Pilszcz.
- 1994.04.20 — Rozwiązanie umowy bocznicowej własności Browaru – ostatniej czynnej bocznicy w stacji Głubczyce.
- 1995.07.31 — Przekazanie przez ROS Nysa do DO Opolo postępowania dróżnika przejazdowego w km 17,317 (teren stacji Polska Cerekiew) linii nr 195 Kędzierzyn Koźle Zachodnie – Baborów.
- 1996.04 ÷ 07 — Wyłączenie z ruchu wiaduktu kolejowego w ciągu drogi krajowej nr 38 zakończone zasypaniem na stałe w tym miejscu torowiska odcinka linii Głubczyce – Pietrowice Głubczyckie – Granica Państwa. \*
- 1997.07.07 — Zalanie na długości około 300 m fragmentu torowiska na szlaku Kędzierzyn Koźle Zachodnie – Reńska Wieś. Po ustaniu wód PKP zaniechała odbudowy tego fragmentu linii.
- 1997.07.09 ÷ 11 — Przerwa w ruchu pociągów na odcinku Baborów – Racibórz spowodowana przez powódź.
- 1998.09 — Wprowadzenie planowych kursów autobusem szynowym serii SN81-002 i SN81-003 na odcinku Racibórz – Raclawice Śląskie.
- 2000.04.03 — Zawieszenie ruchu osobowego na ostatniej, czynnej linii kolejowej: Racibórz – Głubczyce – Raclawice Śląskie. Ruch towarowy odbywa się jedynie na odcinku Racibórz – Baborów – bocznicą cukrowni w Polskiej Cerekwi.
- 2003.08 — Remont nawierzchni bocznicy na odcinku Polska Cerekiew – cukrownia.
- 2005 — Sporadyczny ruch towarowy z Raciborza przez Baborów do bocznicy cukrowni w Polskiej Cerekwi i do Głubczyc.

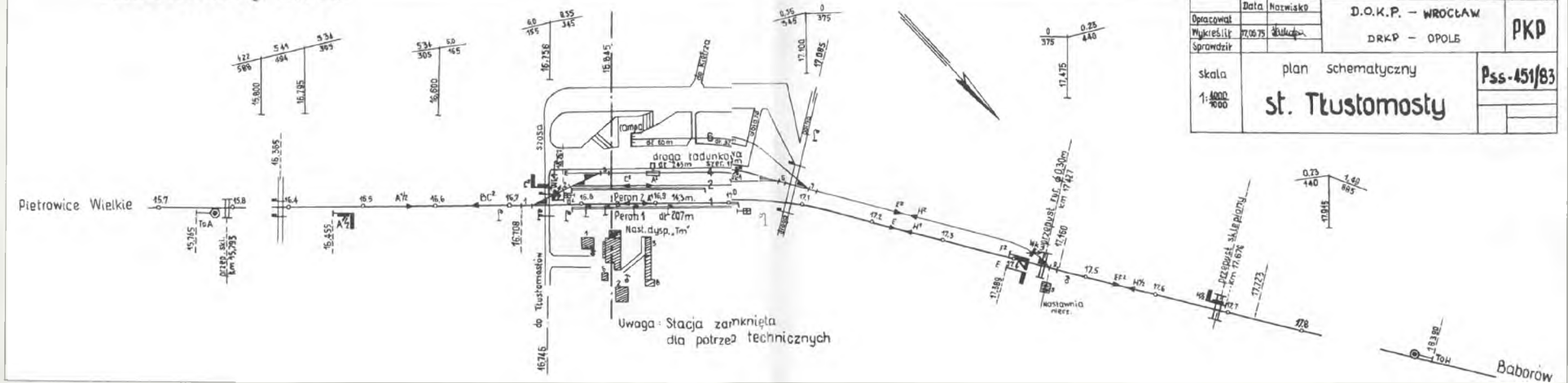
# Plany stacji odcinka Tłustomosty - Baborów - Głubczyce



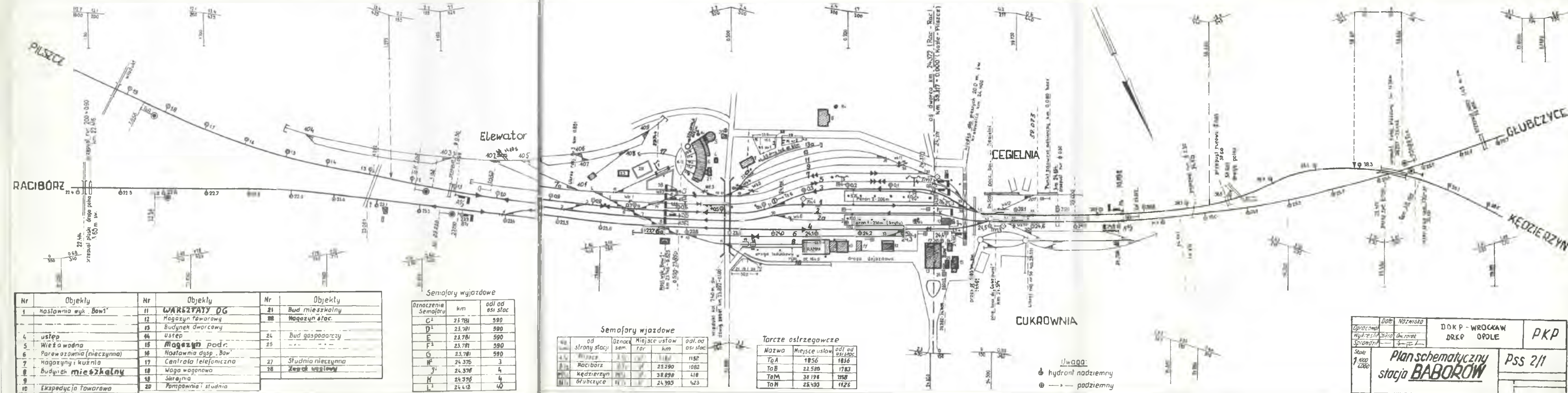
Zainteresowanych dziejami kolei żelaznych na Ziemi Głubczyckiej zachęcamy do zapoznania się z numerem 1/2006(22) magazynu Koleje Małe i Duże, w którym znajduje się artykuł na ten temat uzupełniony wieloma pełnobarwnymi zdjęciami oraz planem stacji Bernacice z 1949 roku. Stacja ta, usytuowana między dwoma sąsiednimi, dużymi stacjami węzłowymi: Baborów i Głubczyce jako pierwsza na Ziemi Głubczyckiej „poległa”. Jeszcze w latach 70. przekwalifikowano ją w przystanek likwidując widoczną na planie stacji sygnalizację kształtową.

Wszystkie reprodukowane plany stacji pochodzą ze zbiorów Piotra Koczyka oraz autora.

## Tłustomosty 1975



## Baborów 1960



Nr	Objekty	Nr	Objekty	Nr	Objekty
1	Nastawnia wyk. Bow1	11	WARSZTATY OG	21	Bud mieszkalny
2	Magazyn towarowy	12	Magazyn towarowy	22	Magazyn stac.
3	Budynek dworcowy	13	Budynek dworcowy	23	Bud gospodarczy
4	ustęp	14	ustęp	24	---
5	Wieża wodna	15	Magazyn podr.	25	---
6	Parowozownia (nieczynna)	16	Nastawnia disp. Baw	26	Studnia nieczynna
7	Magazyny i kuźnia	17	Centrala telefoniczna	27	Studnia nieczynna
8	Budynek mieszkalny	18	Waga wagonowa	28	Zespół szlutowy
9	Ekspedycja towarowa	19	Sikawka		
10		20	Pompownia i studnia		

Semafory wjazdowe

Oznaczenia	km	od od osi stac
C <sup>2</sup>	23,781	590
D <sup>1</sup>	23,781	590
E <sup>1</sup>	23,781	590
F <sup>1</sup>	23,781	590
G	23,781	590
H <sup>1</sup>	24,376	3
I <sup>2</sup>	24,376	4
K	24,376	4
L <sup>1</sup>	24,418	40

Semafory wjazdowe

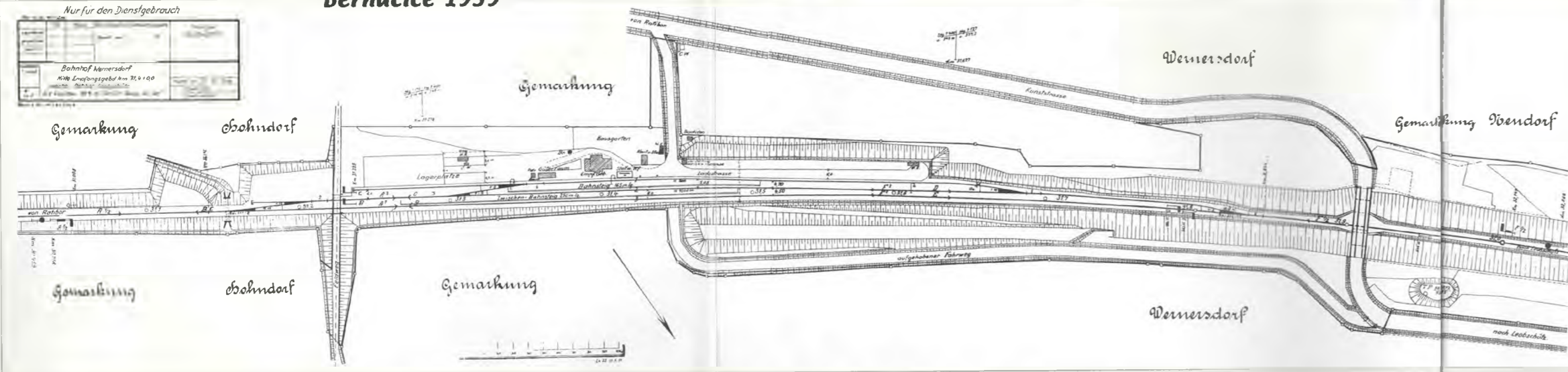
od strony stacji	Oznaczenia sem.	Miejsce ustow for	km	od osi stac
Wjazd				1182
Raciborz			23,290	1082
Głubczyce			24,395	423

Tarcze ostrzegawcze

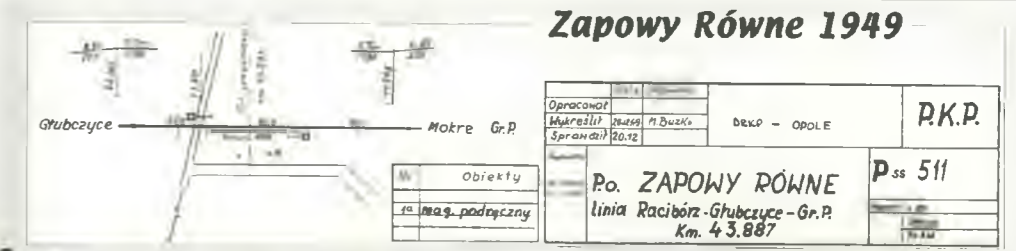
Nazwa	Miejsce ustow	od osi stac
TaA	1856	1856
TaB	22,580	1783
TaM	38,198	1918
TaN	28,493	1926

Uwaga:  
 ⊕ hydrofil nadziemny  
 ⊖ — — — podziemny

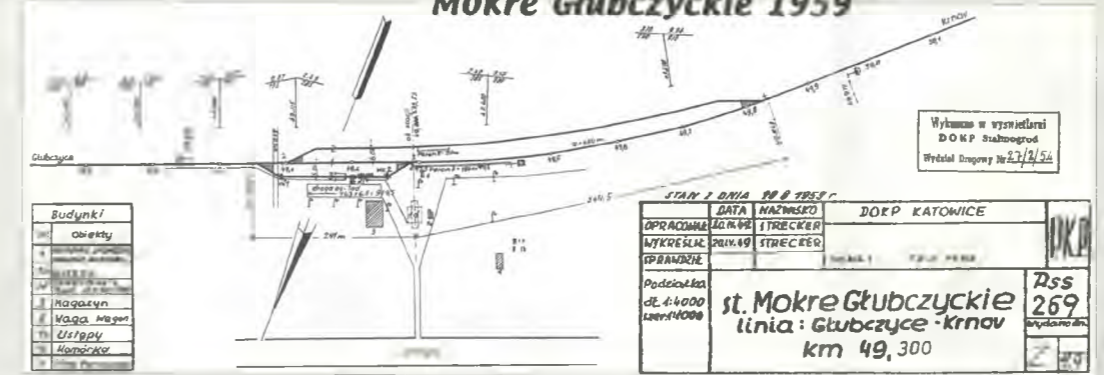
**Bernacice 1939**



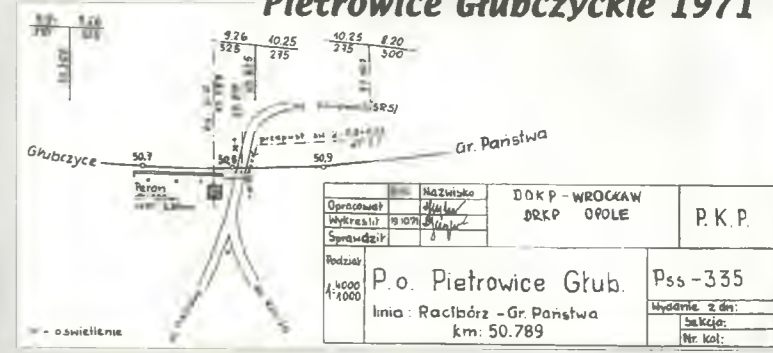
**Plany stacji odcinka Głubczyce - Pietrowice Głub. - Granica Państwa**



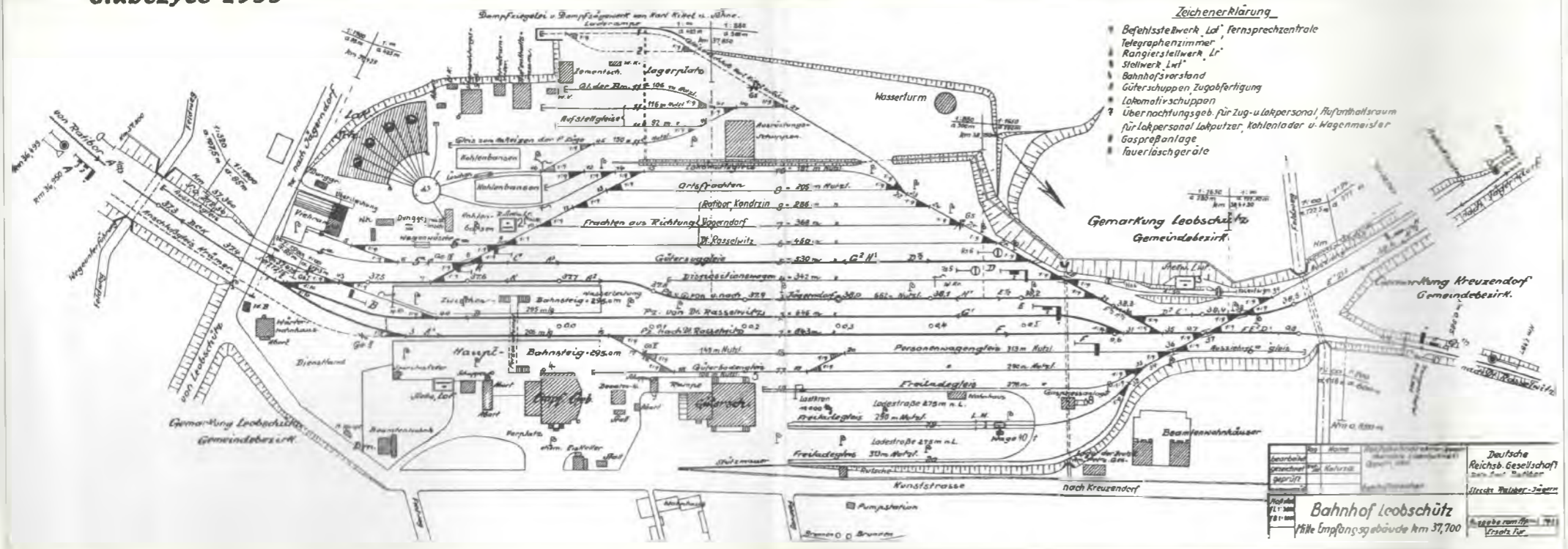
**Mokre Głubczyckie 1959**



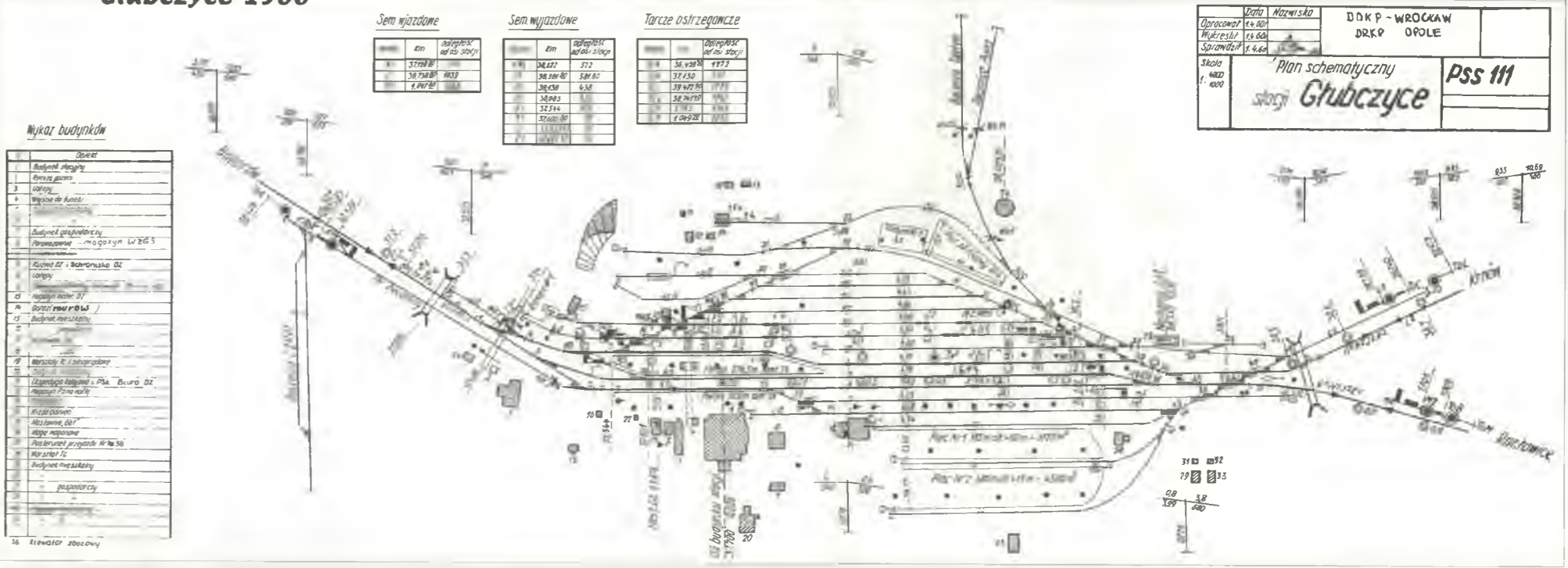
**Pietrowice Głubczyckie 1971**



**Głubczyce 1933**



**Głubczyce 1960**

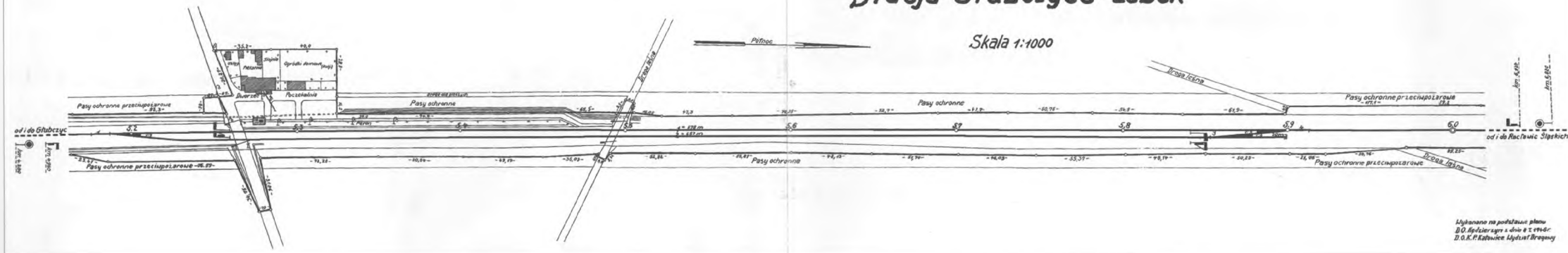


# Plany stacji odcinka Głubczyce - Raclawice Śl.

## Głubczyce Las 1946

### Stacja Głubczyce-Lasek

Skala 1:1000

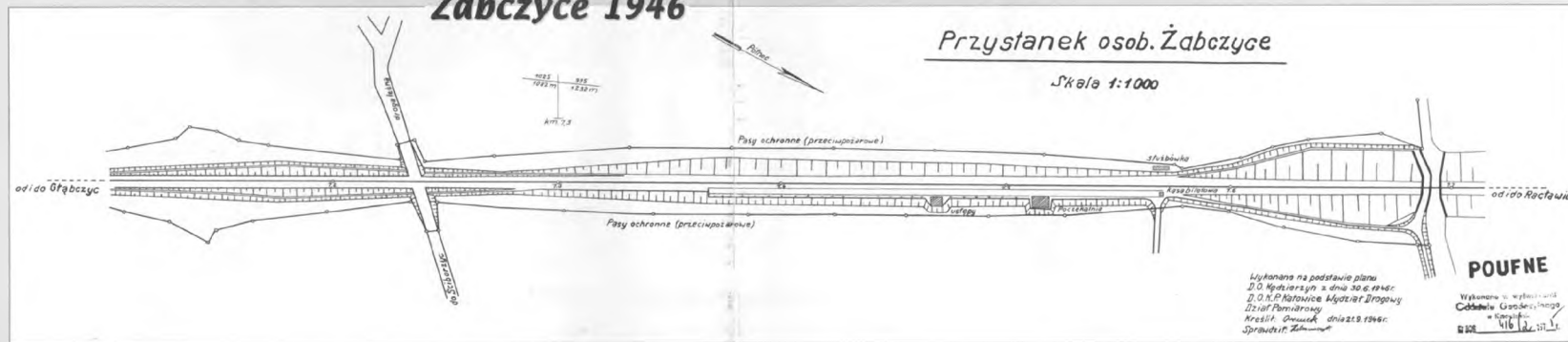


Wykonano na podstawie planu  
D.O. Kędzierzyn z dnia 8.12.1946r.  
D.O.K.P. Katowice Ljdzysta Brzozy

## Żabczyce 1946

### Przystanek osob. Żabczyce

Skala 1:1000

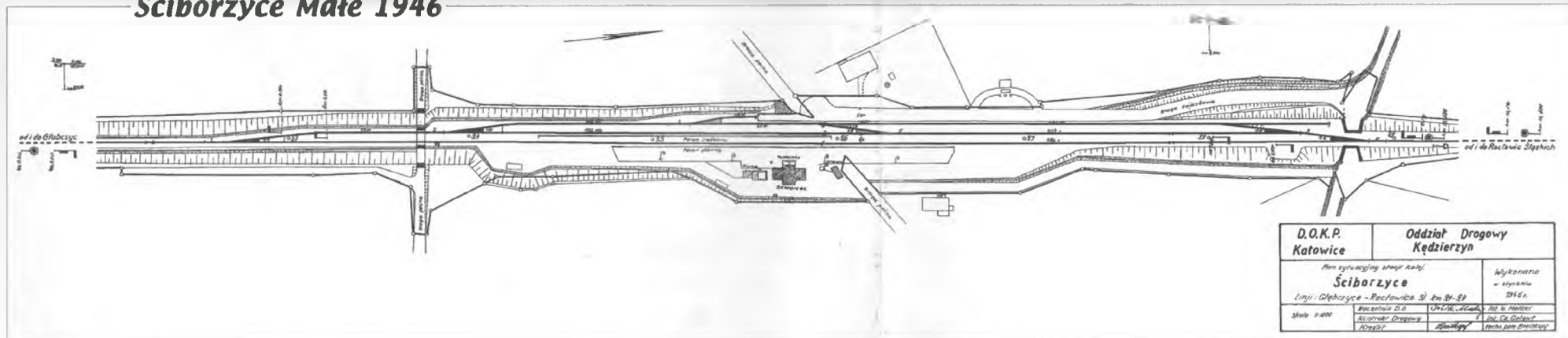


Wykonano na podstawie planu  
D.O. Kędzierzyn z dnia 30.6.1946r.  
D.O. W. P. Raclawice Ljdzysta Brzozy  
Dział Pomiarowy  
Kreslin. Omurak dnia 21.9.1946r.  
Sprawdził: Zdzisław

**POUFNE**

Wykonano w wydziale  
Ciebie Grodzkiego  
K. 102 116 12 11

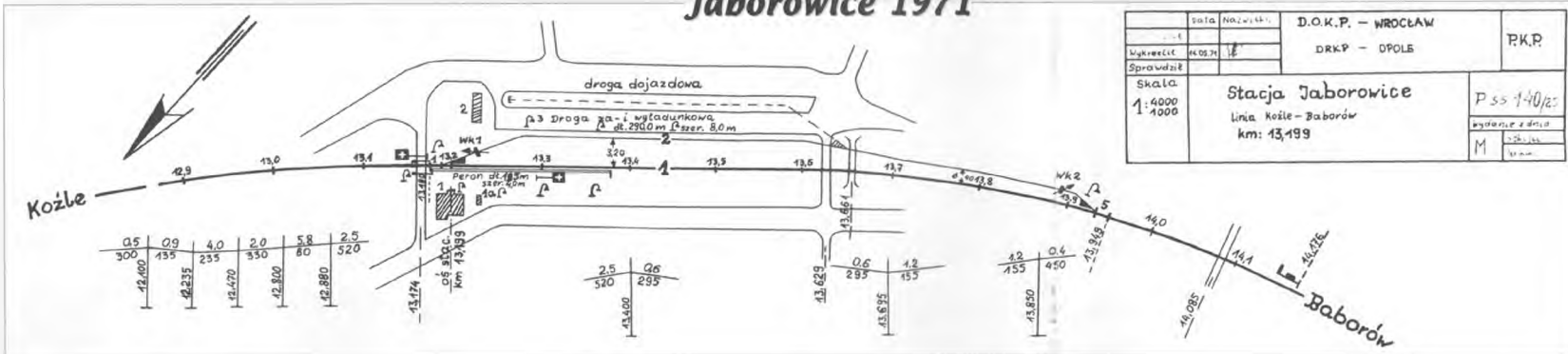
## Ściborzyce Małe 1946



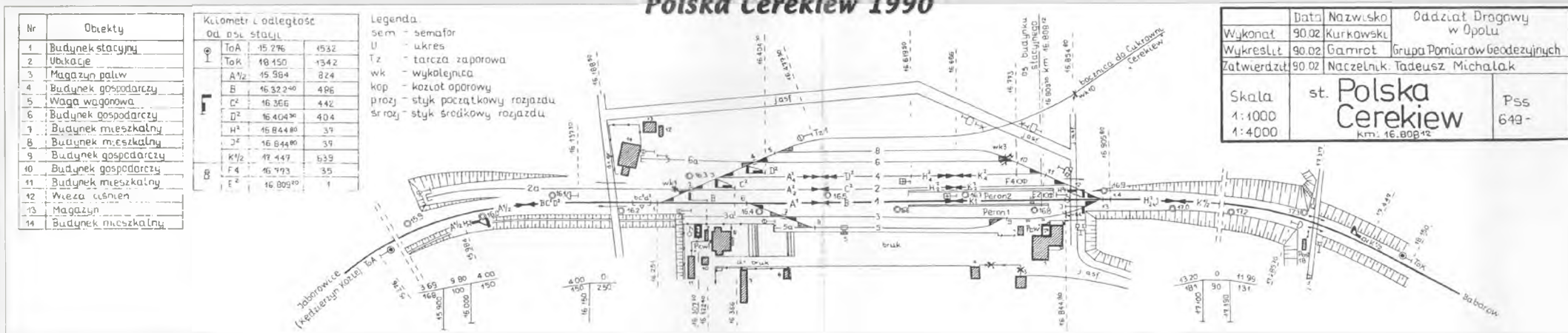
D.O.K.P. Katowice	Oddział Drogowy Kędzierzyn
Plan sytuacyjny stacji kolej. <b>Ściborzyce</b> linji: Głubczyce - Raclawice Śl. km 81, 82	
Wykonano w styczniu 1946r.	Wykonano w styczniu 1946r.
Skala 1:1000	Wskazanie D.O. Kędzierzyn
Wykonano D.O. Kędzierzyn	Wykonano D.O. Kędzierzyn
Kreslin: Omurak	Techn. pom. Brzozy



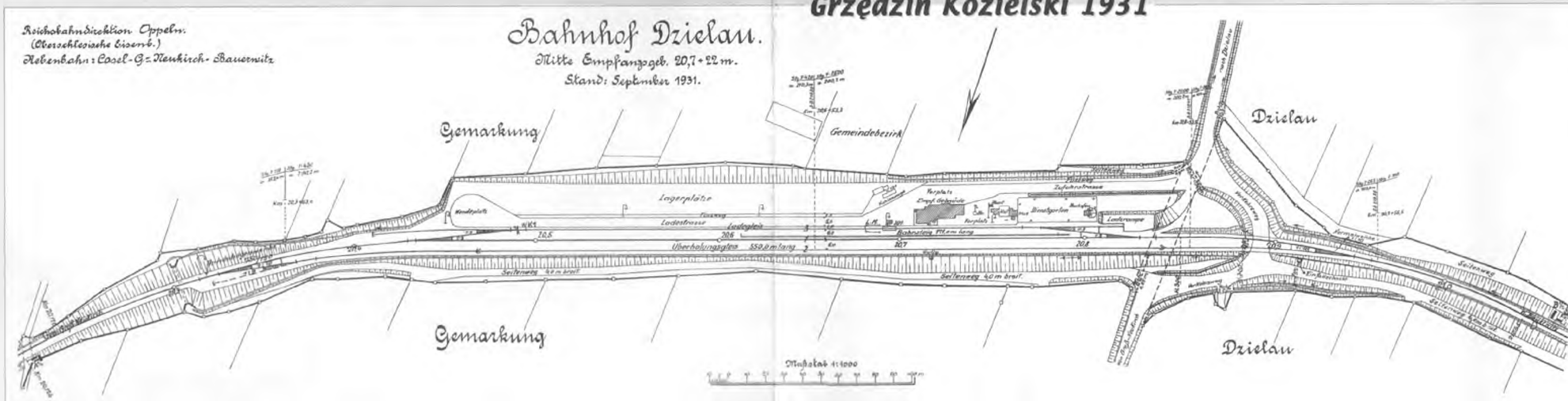
### Jaborowice 1971



### Polska Cerekiew 1990



### Grzędzin Kozielski 1931

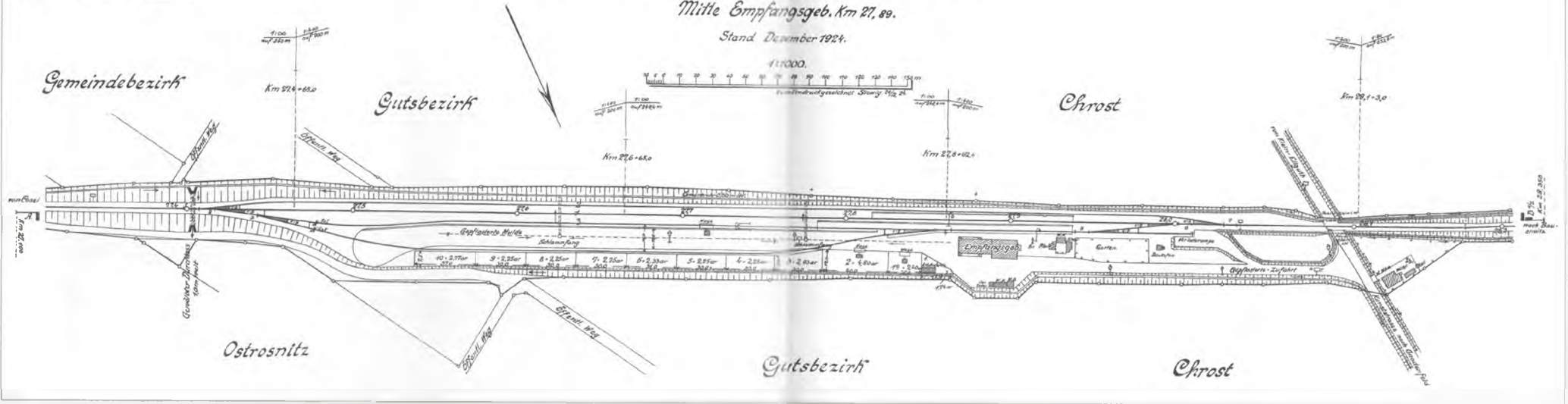


**Pawłowiczki 1924**

Reichsbahndirektion Oppeln,  
Betriebsamt Oppeln.  
Bahnstrecke: Cosel-Bauerwitz.

**Bahnhof Chrost-Gnadenfeld**

Mitte Empfangsgeb. Km 27, 89.  
Stand. Dezember 1924.

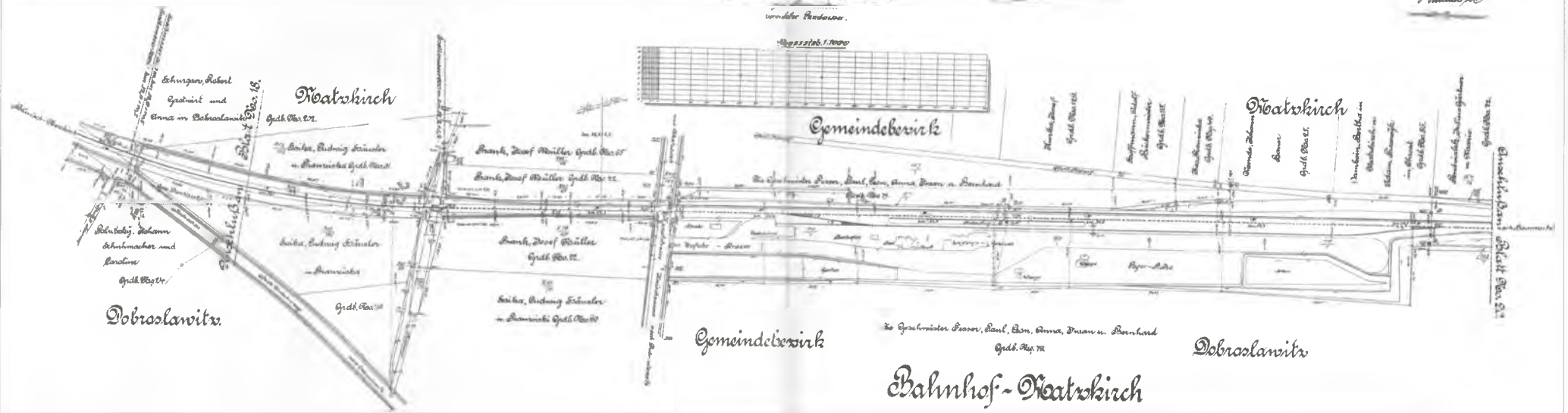


**Maciowakrze 1909**

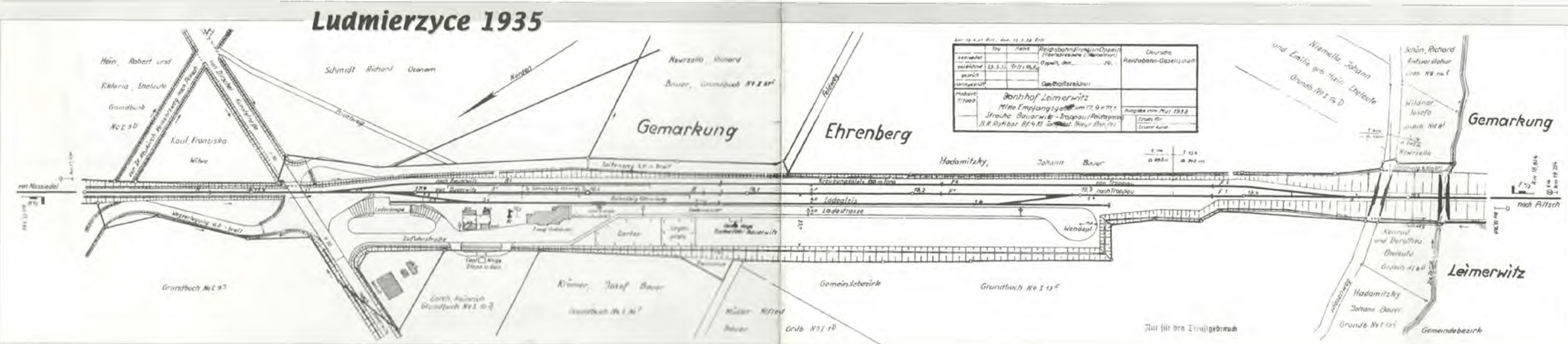
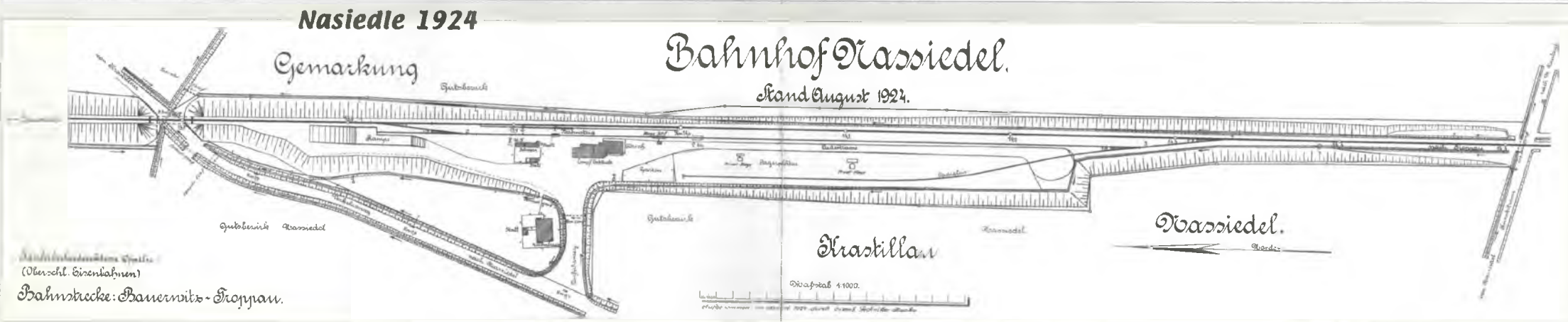
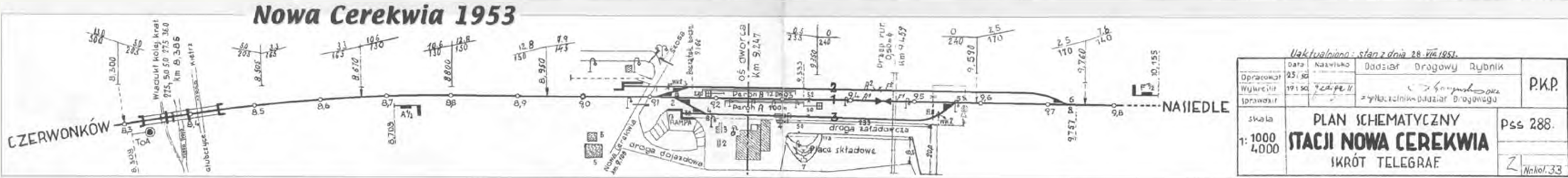
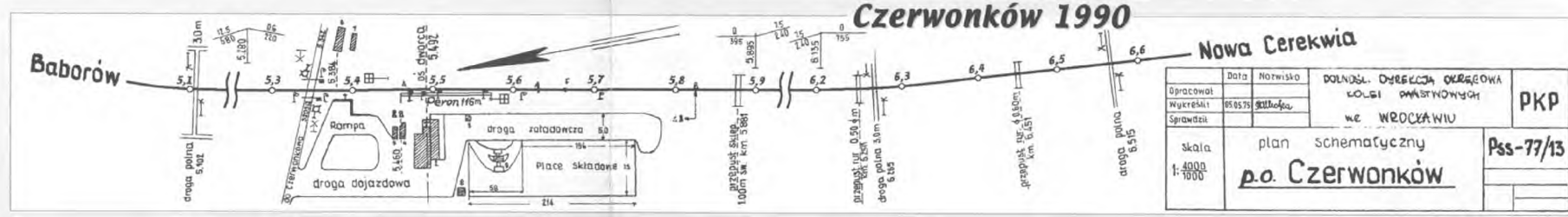
Reichsbahndirektion Oppeln  
Bahnstrecke: Dolnisch-Koatzkirch-Bauerwitz

Grundbesitzkarte in 27 Blättern  
Gemarkung Koatzkirch & Dobrosławitz  
von Kilom. 32,1 bis Kilom. 32,8  
Kreis Cosel Reg. Bez. Oppeln.

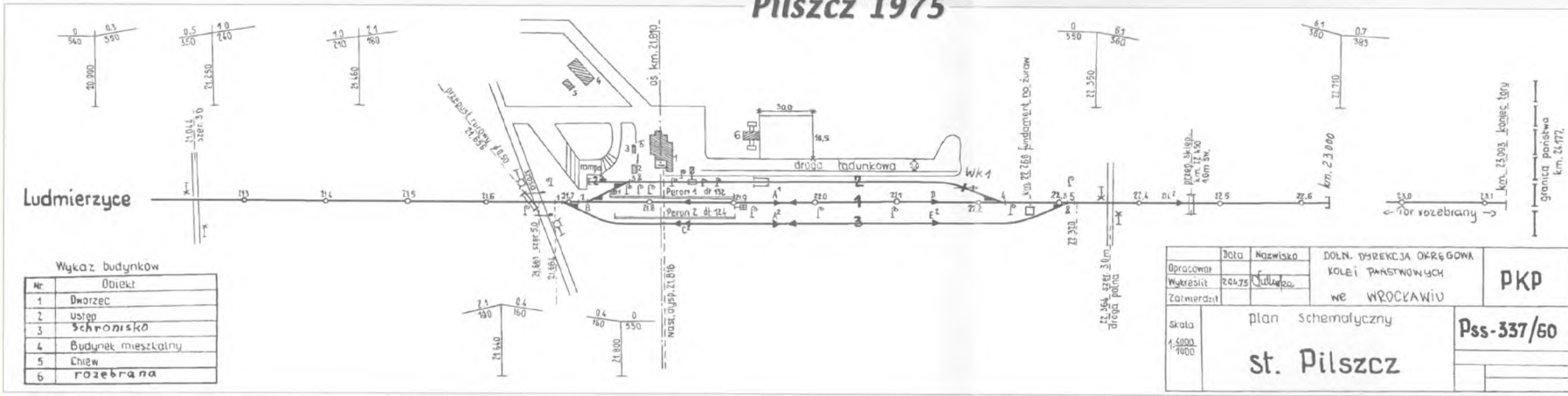
Blatt No 19.



# Plany stacji odcinka Baborów - Pilszcz



# Pilszcz 1975

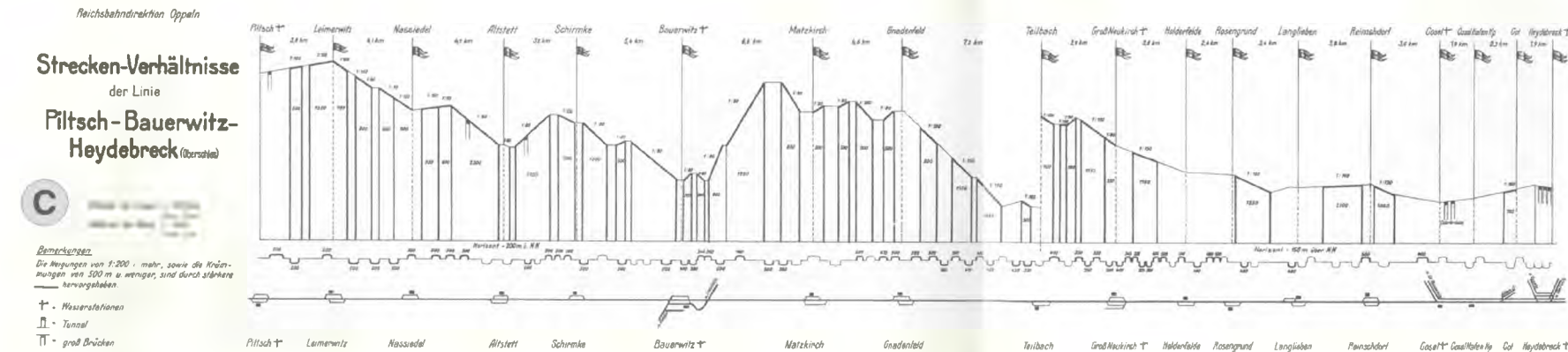
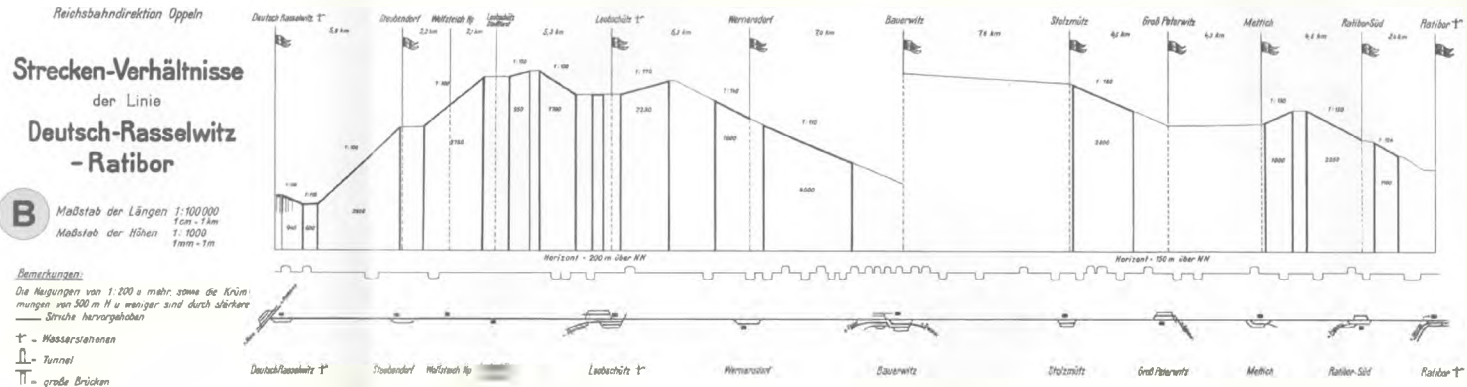
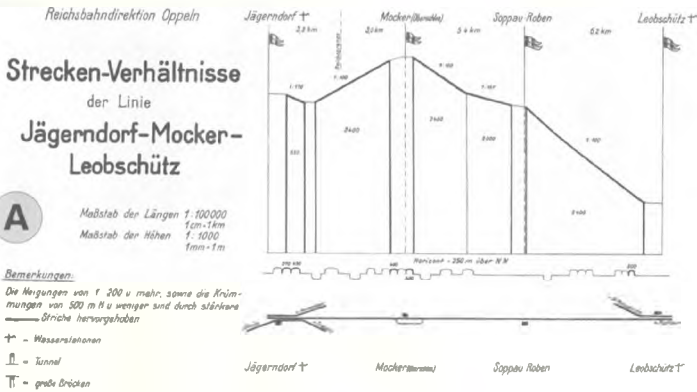


Wykaz budynków

Nr	Obiekt
1	Dworzec
2	ustęp
3	ochronisko
4	Budynek mieszkalny
5	Chleb
6	rozebrana

Data	Nazwisko	DOLN. DYREKCJA OKRĘGOWA KOLEI PAŃSTWOWYCH	PKP
Opracował	Wykresił	Zaimmerzt	
		WE WROCŁAWIU	
Skala		Plan schematyczny	Pss-337/60
1:5000 1:1000		st. Pilszcz	

## Profile linii



- A** Krnov - Mokre Głubczyckie - Głubczyce
- B** Raclawice Śląskie - Racibórz
- C** Pilszcz - Baborów - Kędzierzyn Koźle



## OPIS TECHNICZNY LINII KOLEJOWYCH ZIEMI GŁUBCZYCKIEJ

Dane linii według instrukcji D29

Nr linii	Nazwa linii	Rodzaj linii	km początku	km końca
177	Racibórz – Głubczyce – Granica Państwa	1- torowa drugorzędna	-0.293	38.490
195	Kędzierzyn Koźle Zachodnie – Baborów	1- torowa znaczenia miejscowego	0.441	39.141
294	Głubczyce – Raclawice Śląskie	1- torowa drugorzędna	-0.344	15.900
325	Baborów – Pilszcz	1- torowa znaczenia miejscowego	-0.240	23.093

### PARAMETRY TECHNICZNE LINII - stan na 01.03.2000

Odcinek linii	Długość drogi hamowania [ m ]		Pochylenie (spadek) miarodajne [ ‰ ]		Pochylenie (spadek) maksymalne [ ‰ ]		Najmniejszy promień łuku [ m ]	Maksymalny nacisk na oś [ ton ]		Prędkość drogowa [ km/h ]		
	NP	P	NP	P	NP	P		Tor	Mosty	Pasaż.		Towar.
<b>Linia nr 177: Racibórz – Głubczyce – Granica Państwa</b>												
Racibórz – Pietrowice Wielkie	700	700	9.0	8.1	9.1	8.1	550	21.0	22.0	70	50	
Pietrowice Wielkie – Baborów	700	700	1.3	5.3	2.3	6.0	490	21.0	22.0	70	50	
Baborów – Bernacice	700	700	1.7	8.4	3.4	10.4	520	21.0	22.0	70	50	
Bernacice – Głubczyce	700	700	6.1	6.6	6.2	7.4	580	21.0	22.0	70	50	
Głubczyce – Granica Państwa	Ruch zawieszony											
<b>Linia nr 195: Kędzierzyn Koźle Zachodnie – Baborów</b>												
Kędzierzyn Koźle Zach. – Polska Cerekiew	Ruch zawieszony											
Polska Cerekiew – Grzędzin Kozielski	700	700	-	8.7	12.8	12.9	320	21.0	22.0	50	50	
Grzędzin Kozielski – Pawłowiczki	700	700	6.9	12.5	15.8	13.0	300	21.0	22.0	50	50	
Pawłowiczki – Maciowakrze	700	700	7.8	8.9	12.5	14.1	470	21.0	22.0	50	50	
Maciowakrze – Baborów	700	700	12.6	8.2	12.9	11.5	310	21.0	22.0	50	50	
<b>Linia nr 294: Głubczyce – Raclawice Śląskie</b>												
Głubczyce – Ściborzyce Małe	700	700	10.0	10.1	10.3	10.4	500	18.0	18.0	60	60	
Ściborzyce Małe – Raclawice Śląskie	700	700	10.4	9.2	11.6	12.3	600	18.0	18.0	60	60	
<b>Linia nr 325: Baborów – Pilszcz</b>												
Baborów – Pilszcz	Ruch zawieszony											

NP – kierunek nieparzysty P – kierunek parzysty

Opracował: Paweł Czech

## Zawiadowcy

Lista zawiadowców stacji Głubczyce od 1945 roku:

- od 01.08.1945 – 01.12.1946 Malinowski,
  - od 01.12.1946 – 01.01.1951 Lubos,
  - od 01.01.1951 – 30.04.1957 Marian Humin,
  - od 01.05.1957 – 31.03.1968 Alfred Prach,
  - od 01.04.1968 – 31.07.1974 Kazimierz Kazuk,
  - od 01.08.1974 – 30.06.1979 Kazimierz Roliński,
  - od 01.07.1979 – 30.11.1981 Józef Litwin,
  - od 01.12.1981 – 30.06.1990 Dionizy Polański,
  - od 01.07.1990 – 30.08.1991 Franciszek Błaszczuk.
- Od 01.09.1991 roku stacja Głubczyce podlega administracyjnie pod stację Baborów. Zawiadowca stacji Baborów jest jednocześnie zawiadowcą stacji Głubczyce.

Zawiadowcy stacji Baborów od 1945 roku:

- od 01.08.1945 – 31.07.1951 Stefan Sromek,
- od 01.08.1951 – 31.01.1965 Tadeusz Szygowski,
- od 01.02.1965 – 31.01.1967 Tadeusz Goły,

- od 01.02.1967 – 30.08.1969 Stanisław Mazur,
- od 01.09.1969 – 30.09.1980 Kazimierz Wilk,
- od 01.10.1980 – 31.01.1983 Jerzy Janusz,
- od 01.02.1983 – 30.04.1987 Ludwik Kędziński,
- od 01.05.1987 – 31.01.1992 Kazimierz Chawa,
- od 01.02.1992 – 10.05.1995 Andrzej Karpowicz,
- od 10.05.1995 – 30.06.1998 Piotr Kopczyk.

Od 01.07.1998 roku wprowadzono zmiany organizacyjne na PKP. Stanowisko zawiadowcy stacji zostaje zlikwidowane. Stacje Głubczyce i Baborów podlegają pod Naczelnika nowoutworzonej Sekcji Inżynierii Ruchu w Raclawicach Śląskich. Naczelnikiem Sekcji zostaje Janina Lotoszyńska – zawiadowca stacji Raclawice Śląskie, a jego zastępcą Piotr Kopczyk – zawiadowca stacji Baborów i Głubczyce. Z dniem 01.03.2000 roku zostaje zlikwidowana Sekcja w Raclawicach Śląskich. Jej teren przechodzi pod zarządzanie Sekcji Eksploatacji Zakładu Polskich Linii Kolejowych (PLK) w Nysie.

Piotr Kopczyk

# MIASTO I GMINA GŁUBCZYCE



## Położenie

Gmina Głubczyce położona jest w południowo-zachodniej części Polski. Od zachodu na długości około 43 km granica gminy Głubczyce jest jednocześnie granicą Polski z Republiką Czeską. Pod względem administracyjnym obszar gminy należy do województwa opolskiego i powiatu głubczyckiego. Powierzchnia gminy Głubczyce wynosi ok. 295 km<sup>2</sup>. Jest to największa gmina w województwie opolskim. Obejmuje miasto Głubczyce i 45 wsi sołeckich. Liczba mieszkańców gminy – 24 289 (31.12.2004 r.).

Najbliższe duże ośrodki miejskie:

- po stronie polskiej: Opole (62 km), Gliwice (71 km), Katowice (107 km), Wrocław (155 km),
- po stronie czeskiej: Krnov (17 km), Bruntal (41 km), Praga (363 km).

## Infrastruktura drogowa

Przez teren gminy Głubczyce przebiegają:

- droga krajowa (Nr 38) o znaczeniu regionalnym relacji Kędzierzým-Koźle – Głubczyce – granica Polski,
- dwie drogi wojewódzkie: Nr 416 Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz i Nr 417 Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Lisiećce.

Przez teren gminy Głubczyce przebiega niezelektryfikowana jednotorowa linia kolejowa Raławice Śląskie – Głubczyce – Racibórz. Obecnie linia jest nieczynna.

## Przejścia graniczne

Na terenie gminy znajdują się przejścia graniczne z Czechami

- Pietrowice – Krnov – przejście drogowe osobowo-towarowe, ruch towarowy o dopuszczalnej ładowności do 3,5 t z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych,
- Pomorzowiczki – Osoblaha – przejście drogowo-osobowe (ruch osobowy) oraz
- Lenarce – Linhartovy oraz Chomiąza – Chomyz – przejścia małego ruchu granicznego: (ruch pieszy i rowerowy, przejścia czynne w godz. 6.00-22.00)

## Historia

Pierwsza wzmianka o Głubzczykach ukazała się w dokumencie opawskim z 1224 r., w którym była mowa o zwolnieniu mieszkańców Opawy od płacenia cła w Lubschic. Niemiecka nazwa miasta wskazuje, że przed 1224 r. musiała tu nastąpić kolonizacja. Nie wiadomo, czy Głubczyce były już wówczas ośrodkiem miejskim.

W roku 1253 na prawie głubczyckim został lokowany Horni Benešov koło Krnova. Głubczyce już wówczas były więc ośrodkiem zwierzchniego trybunału prawa miejskiego. Głubczyckie prawo oddziaływało na część Śląska i duży obszar Moraw. Jeszcze w XIII wieku dotarło do Uherskiego Brodu, Hranic, Koprivnic, w XIV wieku do Bilovca, Budišova, Mesta Libavy, Novego Jičina, Deme koło Fulnka i Valašské Meziříčí.

Najstarsze przywileje miejskie Głubczyc spisane zostały przez głubczyczanina Mikołaja Brevisa, pisarza kapituły katedralnej w Krakowie w roku 1421. Dokument ten, słynny dziś Codex iuris Lubschicensis, ilustrowany przez śląskiego malarza – miniaturzystę Jana z Żytawy i stanowiący arcydzieło sztuki średniowiecznej, odnalazł się w roku 2002. Obecnie znajduje się w Archiwum Państwowym w Opolu.

## Warunki glebowe – klasy bonitacyjne

Teren gminy Głubczyce charakteryzuje się wysoką bonitacją gruntów. Przeważają gleby bardzo dobre i dobre (głównie położone w środkowej i północnej części gminy, gdzie występują czarnoziemy lessowe, gleby brunatne i pseudobielce). Udział gleb klasy I-III stanowi 74% ogólnej powierzchni gruntów ornych. Klimat stwarza korzystne warunki dla rozwoju rolnictwa. Jest ono dominującą gałęzią gospodarki w gminie Głubczyce. W strukturze upraw przeważają rośliny zbożowe (pszenica, żyto i jęczmień) – ponad 80% upraw oraz rośliny okopowe (ziemniaki i buraki) – blisko 10%.

## Przemysł

Dominującą branżą przemysłu w gminie Głubczyce jest przetwórstwo rolno-spożywcze, w szczególności: przetwórstwo mleka, produkcja napojów chłodzących, produkcja piwa i stodu, piekarnie oraz cukiernie, rzeźnia, masarnia. W mieście rozwija się także: budownictwo, przemysł metalowy – produkcja grzejników centralnego ogrzewania i bojlerów ogrzewania wody oraz przemysł farmaceutyczno-kosmetyczny.

Swoją przyszłość Głubczyce wiążą z dalszym rozwojem przetwórstwa rolno-spożywczego oraz usług związanych z rolnictwem. Sprzyja temu bliskość dużych rynków zbytu oraz rozwój współpracy przygranicznej z Czechami.

## Możliwości inwestowania

Istniejące rezerwy w zakresie produkcji rolnej oraz bliskość potencjalnie dużych rynków zbytu żywności i przetworów rolnych stwarzają korzystne warunki do inwestowania w rozwój przetwórstwa rolno-spożywczego i usług z rolnictwem związanych. Miasto dysponuje atrakcyjnie zlokalizowanymi terenami z przeznaczeniem na działalność inwestycyjną. Bliskość granicy z Czechami oraz istniejące na terenie regionu przejścia graniczne tworzą możliwość gospodarczej aktywizacji w strefie przyległej bezpośrednio do przejść, jak również w strefie drogi prowadzącej ruch tranzytowy (droga krajowa Nr 38). Gmina Głubczyce posiada do sprzedaży teren inwestycyjny położony w tej strefie.

Celem rozwoju gminy jest tworzenie warunków do przyciągania nowych inwestycji oraz wspieranie małych i średnich przedsiębiorstw w ramach współpracy między sektorami prywatnym i publicznym. Nie mniejsze znaczenie ma rozwijanie współpracy międzynarodowej i handlu transgranicznego

**Pożądane inwestycje:** przetwórstwo rolno-spożywcze, infrastruktura komunalna, budownictwo mieszkaniowe, usługi, handel, kultura, sport, rekreacja, ochrona środowiska

**Ulgi i ułatwienia dla inwestorów:** Istnieje możliwość uzyskania ulg w opłatach i podatkach lokalnych w przypadku inwestycji ważnych dla lokalnego rynku pracy oraz dla rozwoju gmin.



fol. Tomasz Michalewski



# GMINA BABORÓW

Gmina Baborów leży w południowo-wschodniej części województwa opolskiego. Administracyjnie znajduje się w obrębie powiatu głubczyckiego wraz z gminą Kietrz, Branice i Głubczyce. Granice administracyjne gminy obejmują miasto Baborów z siedzibą władz gminy oraz 11 sołectw: Babice, Boguchwałów z przysiółkiem Wierzбно, Czerwonków z kolonią Czerwonków Osiedle, Dzielów, Dziećmarów, Księżę Pole, Raków, Sułków, Sucha Psina, Szczyty, Tłustomosty z kolonią Langowo. Miasto Baborów pełni rolę centrum gospodarczego, kulturalno-oświatowego i administracyjnego. Obszar gminy zamieszkiwany jest przez 6717 mieszkańców w tym miasto 3278.

Gmina Baborów jest typową gminą rolniczą. Użytki rolne stanowią ok. 90% obszaru całej gminy, która zajmuje obszar 116,9 km<sup>2</sup>. Gmina Baborów położona jest w obrębie Niziny Śląskiej, na Płaskowyżu Głubczyckim. Obszar gminy Baborów znajduje się w dorzeczu Odry, w zlewni rzeki Psiny, stanowiącej lewobrzeżny dopływ Odry, ale już poza granicami gminy i województwa opolskiego.

Najważniejszym bogactwem są bardzo żyzne gleby zajmujące w klasie I-III ponad 75% ogólnej powierzchni. Stan ten predysponuje do intensywnego rozwoju produkcji roślinnej i zwierzęcej. Rolnictwo stanowi jeden z podstawowych działów produkcji i charakteryzuje się wysoką dynamiką rozwoju. Miasto posiada sieć wodociagową, gazową, kanalizację sanitarną i oczyszczalnię ścieków.

## Usytuowanie geograficzne

Gmina Baborów położona jest w pobliżu potencjalnie dużych rynków zbytu żywności i przetworów rolnych (Górny Śląsk, aglomeracja wrocławska, Czechy, względnie blisko Niemiec i Austrii). W odległości około 20 km od centrum miasta położona jest droga krajowa relacji Pszczyna – Racibórz – Opole (nr 49), pełniąca funkcję trasy głównej ruchu przyspieszonego. W oddaleniu o 35 km w linii prostej usytuowana jest droga o podobnej funkcji zlokalizowana na terenie Czech (droga nr 11) relacji Praha (Hradec Kralove) – Cieszyn (Ostrava), przebiegająca przez Opawę. Od projektowanych węzłów na budowanej autostradzie A4 relacji Drezno – Berlin – Zgorzelec – Wrocław – Opole



### Legenda:

- Termy lokalne
- Drogi wojewódzkie
- Drogi krajowe
- Linie kolejowe
- Granica miasta Baborów
- Granice sołectw
- Rzeki
- Sołectwa
- Numery dróg

– Gliwice – Katowice – Karków – Rzeszów – Medyka – Kijów miasto oddalone jest od około 45 km (węzły: „Gogolin” i „Dąbrówka” do 50 km oraz alternatywne węzły „Olszowa” oraz „Dolna”).

## Zakłady przemysłowe w Baborowie:

- Cukrownia Baborów,
- „DOBROPASZ” Grupa ROLIMPEX odział Baborów,
- Zakład Usług Komunalnych,
- Zakład Rolny Baborów,
- AGROPOL Baborów,

## Instytucje edukacyjne:

- Szkoła Podstawowa im. M. Curie-Skłodowskiej,
- Gimnazjum im. Jana Pawła II,
- Przedszkole nr 1,
- Przedszkole nr 2,

## Placówki kulturalne:

- Gminny Zespół Oświaty, Kultury i Sportu wraz z Biblioteką Publiczną,
- Świątelnia środowiskowa,

## Instytucje i organizacje:

- Związek Nauczycielstwa Polskiego,
- Ośrodek Pomocy Społecznej,
- Referat Dzielnicowych Policji,
- Bank Spółdzielczy,
- Zarząd Miejsko-Gminny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP,
- Gabinet Fizyoterapeutyczny,
- Stacja Opieki Caritas.





# KOLEJE MAŁE I DUŻE

CENA: 24 zł

## Ilustrowany magazyn historyczno-modelarski

Około 80-stronicowy, bogato ilustrowany dużymi i licznymi fotografiami na kredowym papierze, pełnokolorowy magazyn poświęcony głównie okresowi świetności polskich kolei oraz szeroko pojętemu modelarstwu kolejowemu.

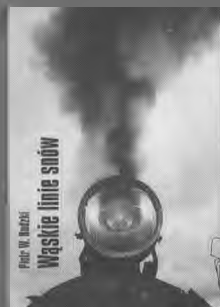
Ukazuje się od września 2000 roku. W roku kalendarzowym ukazuje się od 3 do 6 wydań magazynu.

Wydawca: **APLAND** Sp. z o.o., 40-525 Katowice, ul. Kościuszki 182, tel./fax (32) 257-26-06, (32) 257-26-07  
e-mail: [kmd@kmd.pl](mailto:kmd@kmd.pl) <http://www.kmd.pl>

Polecamy też książki:



Przewodnik  
**Koleja Wąskotorowa do Rud**  
Format A5, 104 strony, kolor  
Cena 26,- zł



Dokument/sentyment  
**Wąskie Linie Śnow**  
Format A5, 328 stron  
cena 30 zł.



**Koleje Piaskowe  
Tom II - Album Fotografii**  
Format A4, 352 strony  
Cena 94,- zł



**Koleje Wąskotorowe na Górnym Śląsku  
Tom II - Technika Kolei Wąskotorowych**  
Format A4, 366 str + teczka z 108 rysunkami  
Cena 75,- zł



SP42-100 z pociągiem relacji Racibórz - Raclawice Śląskie, zbliża się do stacji Baborów. 12.08.1998 r.

*fol. Grzegorz Nycz*

SP42-100 z pociągiem relacji Raclawice Śląskie - Racibórz odjeżdża ze stacji Głubczyce. Po lewej SM42-205 z pociągiem towarowym oczekuje na odjazd w tym samym kierunku. Głubczyce, 27.10.1998 r.

*fol. Grzegorz Nycz*





**Robert Ślęzak**

Urodzony 28 lutego 1968 roku. Absolwent Technikum Chemicznego w Tarnowskich Górach. Od 2003 stały współpracownik magazynu „Koleje Małe i Duże” (KMID), gdzie podlega mu szeroko pojęty dział historyczny. Historią kolejnictwa w Polsce zaczął się interesować stosunkowo niedawno, bo w roku 2002. Zamiłowanie do „starej” kolei, zwłaszcza do lokalnych linii w rejonie Dolnego i Górnego Śląska oraz Wielkopolski, przejawia w gromadzeniu najróżniejszych archiwalnych dokumentów związanych z ruchem pociągów (telegramy, regulaminy techniczne, zarządzenia, plany stacji i bocznic, itp.). Badacz nieczynnych szlaków uwieczniający na swych fotografiach budynki dworców i nastawni. Zapalony kolekcjoner zeszytów służbowych rozkładów jazdy pociągów pasażerskich od lat najdawniejszych. Pierwszy jego artykuł ukazał się w miesięczniku „Świat Kolei” w marcu 2003 roku, po czym kolejne jego publikacje ukazują się już w KMID. Pierwsza, w pełni autorska, monografia pt. „Lubsko - historia i dzień dzisiejszy” ukazała się w maju 2004 roku.

Kontakt:

tel. kom.: 697 479 273

e-mail: rob.howard@interia.pl



## Baborów



Na IV stronie okładki:

U góry:  
Ty42-107 z pociągiem specjalnym z Kędzierzyna Koźła do Baborowa i z powrotem, z wagonami towarowymi i jednym wagonem osobowym serii B wjeżdża na stację Polska Cerekiew. 23.09.1994 r.  
Ruch kolejowy z Kędzierzyna Koźła na tej linii trwał do 07.07.1999 roku. Po szkodach wyrządzonych przez wylanie rzeki Odry, PKP zaniechało jej odbudowy.  
fot. Grzegorz Nycz

U dołu:  
Ostatni dzień kursowania pociągów osobowych na linii Racibórz - Głubczyce - Raclawice Śląskie.  
SP42 z pociągiem do Raclawic Śląskich odjeżdża z Baborowa mijając nastawnię dysponującą „BW”.  
02.04.2000 r.  
fot. Grzegorz Nycz