

Przemysław Nadolski

Z DZIEJÓW STACJI KOLEJOWEJ I WĘZŁA W GLIWICACH

Pierwsza linia kolejowa w mieście

Po wprowadzeniu w Prusach na początku XIX wieku rozległych reform politycznych i społecznych (wolność handlu i rzemiosła, zniesienie osobistego poddaństwa, samorząd miast) wzrosła potrzeba wprowadzenia szybkiego i niezawodnego środka transportu, który mógłby przewozić na większe odległości zarówno surowce i produkty, jak i pasażerów. Umożliwiłoby to zbyt wyrobów przemysłowych nie tylko w całym kraju, lecz i za granicą.

W następstwie powstały liczne projekty budowy linii kolejowych łączących górnośląskie kopalnie i huty z Opolem i Wrocławiem. Taki przebieg tras kolejowych umożliwiałby wywóz tutejszych produktów w kierunku zachodnim w głąb państwa pruskiego. W 1804 roku powstał plan hrabiego Fryderyka Wilhelma von Redena, przewidujący budowę linii kolejowej prowadzącej z państwowej kopalni węgla kamiennego „Königin Luise” koło Zabrze do Kanału Kłodnickiego koło Gliwic. Z Gliwic węgiel ten miał być dalej transportowany drogą wodną – Kanałem Kłodnickim i Odrą. Plan nie doszedł do skutku z powodu zbyt jeszcze słabego opanowania przez ówczesny przemysł technologii budowy lokomotyw parowych i torów kolejowych.

Następną koncepcją był ogłoszony w 1816 r. plan K.J.B. Karstena, według którego dwutorowa kolej o trakcji parowej miała połączyć Zabrze z Wrocławiem. Trasę miało poprowadzić przez Gliwice, Strzelce Opolskie i Ozimek, prawym brzegiem Odry. Czas przejazdu pociągu z węglem z Zabrze do Wrocławia miał wynosić dwa i pół dnia¹.

Na przeszkodzie realizacji tych planów stanął sceptycyzm władz państwowych, które odmówiły finansowania. Obydwaj autorzy, sami pozostający w służbie państwa pruskiego, nie potrafili przekonać swoich przełożonych o celowości podobnych przedsięwzięć. Pamiętać trzeba, że na całym świecie nie było jeszcze (aż do 1825 r.) ani jednej linii kolejowej z prawdziwego zdarzenia (z wyjątkiem krótkich odcinków kolei zakładowych).

Gorącymi zwolennikami budowy kolei byli śląscy przedsiębiorcy i kupcy, którzy chcieli zdobyć rynki zbytu na zachodzie. W 1830 r. radca budowlany F.T. Krause przedstawił plan połączenia Tarnowskich Gór z Opolem i rzeką Odrą, który jednak odrzucono z powodu zbyt ogólnikowych założeń ekonomicznych. W 1834 r.

¹ H. FREYMARK, *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942, s. 18 i nast.

opracowano jego kolejną wersję na o wiele dłuższej trasie z Wrocławia przez Tarnowskie Góry do Nowego Bierunia. Ta właśnie wersja, omijająca początkowo Gliwice, stała się podstawą studiów projektowych przyszłej Kolei Górnośląskiej².

Niezależnie od wspomnianych wyżej planów powstał pierwszy znany projekt budowy linii kolejowej prowadzącej przez Gliwice. Pochodził on od państwowych władz górniczych, które rozważały w 1830, w 1834 i wreszcie w 1837 r. położenie toru lokalnej kolei konnej (Pferdebahn, Schienenbahn) wzdłuż niedawno oddanej do użytku Drogi Następcy Tronu (Kronprinzenstrasse, obecna ul. Chorzowska), prowadzącej od państwowej huty żelaza w Gliwicach przez Zabrze do Królewskiej Huty (Chorzowa). Głównym celem tej trasy miało być połączenie ze sobą państwowych hut i kopalń węgla, jednak realizacja tego pomysłu nie doszła do skutku³.

Inicjatorzy budowy kolei z Wrocławia na Górny Śląsk zdecydowali, że wobec oporu państwa należy samemu zebrać fundusze na budowę. Konkretnie działania rozpoczęto w 1837 r. Komitet budowy pozyskał przychylność ówczesnego następcy tronu, księcia Fryderyka Wilhelma. Dnia 3 czerwca 1837 roku przyjęto pierwszy projekt przebiegu trasy nowej kolei, która miała prowadzić od Opola przez Bytom do Zabrzegu koło Oświęcimia na granicy z Austrią. Równolegle rozpatrywano drugi wariant tej trasy, również omijający Gliwice. Najbliższy dworzec kolejowy miał być zlokalizowany dopiero w Stolarzowicach.

W listopadzie 1837 r. ustalono przebieg trasy z Wrocławia do Opola lewym brzegiem Odry. Teren pod budowę miał być wykupiony od razu pod dwa tory. Jeżeli chodzi o finansowanie inwestycji, wystąpiły znaczne trudności w pozyskiwaniu kapitałów, kiedy okazało się, że nie ma co liczyć na szybkie spekulacyjne zyski⁴.

Podstawą prawną budowniczych kolei stała się ustawa z 3 listopada 1838 r. Według niej przedsiębiorstwo budowy i eksploatacji kolei mogło być tylko spółką akcyjną i musiało uzyskać koncesję państwa. Ze swej strony państwo zapewniało prawo przewozu osób i towarów na określonej trasie, możliwość wywłaszczania gruntów pod budowę kolei oraz ochronę przed konkurencją na obszarze działania danej spółki. Ustawa w zasadzie sprzyjała rozwojowi kolei, mimo wszelkich ograniczeń. Odtąd biurokraci nie mogli już przeciwdziałać powstawaniu nowych tras, jeśli tylko spełniały one ustawowe wymogi.

Rejencja opolska postanowiła opracować własny wariant przebiegu linii kolejowej na Górnym Śląsku, najlepiej odpowiadający interesom ogólnopaństwowym. W wydanej 24 marca 1841 r. koncesji dokładnie określono jedynie przebieg odcinka z Wrocławia do Opola, który nie budził wątpliwości. Koncesję otrzymała spółka śląskich kapitalistów i właścicieli ziemskich o nazwie Kolej Górnośląska (Oberschlesische

² S. BUFE, *Eisenbahnen in Schlesien*, Eglham-München 1989, s. 34 i nast.

³ Archiwum Państwowe w Katowicach oddział w Gliwicach (dalej: APG), zespół Akta miasta Gliwic (dalej: MGI), sygn. 1703 Abschätzung des Forstgrundes in dem Stadtwald Zorek, welcher zur Verbreitung der Bergwerkstrasse von hier bis nach Königshütte und resp. Umlegung eines Schienenweges abgetreten worden ist 1829-1844.

⁴ D. HONIGMANN, R. SIMSON, *Zur Feier des 25. Jahrestages der Eröffnung des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn*, Breslau 1867, s. 12, 18 i nast.

Eisenbahngesellschaft – w skrócie OSE). W latach 1841-1842 powstał pierwszy odcinek linii kolejowej prowadzący z Wrocławia do Oławy, otwarty 21 maja 1842 r., a 3 sierpnia tego roku oddano do ruchu odcinek z Oławy do Brzegu.

Jeżeli chodzi o Gliwice, dopiero w 1839 r. magistrat podjął działania w celu wytyczenia linii przez to miasto, położone na południe od jej pierwotnie planowanego przebiegu. Zamiary władz miasta poparł miejscowy Urząd Hutniczy, a nawet zarząd dóbr księcia pszczyńskiego.

Magistrat Gliwic zwrócił się 4 sierpnia 1840 r. z oficjalną petycją do ministra finansów, aby kolej poprowadzono przez Strzelce, Toszek, Pyskowice, Gliwice i Mikołów do Nowego Bierunia. Proponowany nowy przebieg linii spotkał się również z poparciem władz miasta Raciborza, do którego miała prowadzić odnoga kolei.

Wobec powyższego rejencja opolska wysunęła własny, uwzględniający postulaty Gliwic projekt przebiegu linii z Opola prawym brzegiem Odry przez Kędzierzyn (Kozle), Bierawę, Gliwice, Świętochłowice do Nowego Bierunia. Jego autorem był królewski inspektor budownictwa wodnego Gabriel. Ze względu na walory ekonomiczne i techniczne plan ten został przyjęty przez władze spółki (walne zgromadzenie) w dniu 5 października 1842 roku.

Głównym czynnikiem, który przesądził o poprowadzeniu linii kolejowej przez Gliwice, była konieczność jej zbliżenia do państwowej huty żelaza, wówczas jednego z najważniejszych zakładów okręgu przemysłowego Górnego Śląska. Ponieważ Kanał Kłodnicki nie do końca spełniał swą rolę głównej arterii transportowej służącej do wywozu węgla na zachód, kolej miała przejąć to zadanie. Ruch pasażerski miał w planach inwestora podrzędne znaczenie.

Miasto Gliwice miało w ten sposób – jako jedno z pierwszych na Śląsku – otrzymać połączenie kolejowe. Wobec trudności z gromadzeniem funduszy od prywatnych inwestorów, spółka postanowiła zwrócić się do państwa o pożyczkę na dalszą rozbudowę kolei. Wobec dość liberalnej polityki króla Fryderyka Wilhelma było to możliwe, a ponadto uznano, że nowy środek transportu przydatny będzie dla celów militarnych i gospodarki państwa. Państwo na mocy umowy przejęło część akcji w zamian za gwarancje oprocentowania kapitału zainwestowanego przez prywatnych inwestorów. Równocześnie przedstawiciel państwa zasiadł w radzie nadzorczej i miał wpływ na obsadzanie etatów.

Magistrat Gliwic postanowił również zainwestować w akcje nowej kolei. W 1841 r. miasto wydało 1000 talarów na zakup dziesięciu akcji spółki Kolei Górnośląskiej o wartości 100 talarów. Do roku 1842 magistrat Gliwic dwukrotnie wysyłał swoich delegatów na posiedzenie zarządu i walne zgromadzenie spółki kolejowej do Wrocławia. Ponieważ władze miasta uznały, że zakup ten nie dał Gliwicom większego wpływu na działalność zarządu kolei, już po trzech latach akcje sprzedano z zyskiem zaledwie 280 talarów⁵.

⁵ Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), zespół Rejencja Opolska Wydział I (dalej: ROI), sygn. 8099 Die Oberschlesische Eisenbahn 1834-1842, B. NIETSCHKE, *Geschichte der Stadt Gleiwitz*, Gleiwitz 1886, s. 305.



1. Pierwsza na ziemiach niemieckich linia kolejowa z Norymbergi do Fürth, otwarta w 1835 r.

Wiosną 1842 r. rozpoczęto wytyczanie w terenie linii od Opola przez Gliwice do Królewskiej Huty. Odcinkiem prowadzącym z Kędzierzyna do Gliwic zajęła się ekipa pod kierownictwem Wilhelma Grapowa (w późniejszych latach zasłynął on jako projektant głównego dworca we Wrocławiu).

W pierwszej wersji trasa kolei miała prowadzić przez wieś Kozłów, a gliwicki dworzec miał być zbudowany koło stodoły senatora (członka zarządu miasta) Heintzego. Dnia 29 stycznia 1842 r. rada miejska poparła poprowadzenie kolei po południowej stronie miasta, a nie po północnej (za Kanalem Kłodnickim), gdyż obawiano się odcięcia miasta od huty. Magistrat ze swojej strony zobowiązał się dostarczyć budowniczym po niższej cenie drewno i cegły oraz ułatwić nabycie gruntu parafialnego leżącego między Wójtową Wsią a Przedmieściem Raciborskim. Magistrat oferował nawet bezpłatnie plac pod budowę dworca koło strzelnicy (po wojnie operetka). Na koszt miasta zlecono wytyczenie wariantu południowego trasy, co wykonali w sierpniu i wrześniu 1842 r. mierniczowie Klopsch i Schiller. Spółka kolejowa optowała jednak za wariantem północnym, gdyż w dolinie rzeki Kłodnicy teren był bardziej płaski⁶.

Dnia 26 kwietnia 1843 r. walne zgromadzenie podjęło uchwałę o budowie linii do Nowego Bierunia. Całościowy projekt szczegółowy linii Opole (Szczepanowice)-Gliwice wykonał dyrektor techniczny spółki starszy inżynier (Ober-Ingenieur) August Rosenbaum (znany później jako dyrektor kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, zmarł w Warszawie w 1862 r.). W pobliżu miasta zaprojektowano liczne obiekty inżynierskie, z których największy był most na Kłodnicy w Łabędach (miał dwa przyczółki

⁶ APO, ROI, sygn. 8099 Die Oberschlesische Eisenbahn 1834-1842.

i siedem filarów na fundamentach z kamienia wapiennego, środkowe podpory z cegły klinkierowej, osiem żelaznych dźwigarów i liczył 208 stóp, czyli 64,5 m długości).

Gliwicki dworzec kolejowy zaplanowano koło dawnej posiadłości kata miejskiego (zwanej potocznie Scharfrichterei). W lesie miejskim Żorek (po wojnie Park Kultury i Wypoczynku) dokonano wyrębu drzew wzdłuż wytyczonej trasy. W Gliwicach linia przecinała w poziomie koło dworca trzy wybiegające z miasta szosy (do Pyskowic, Tarnowskich Gór i Królewskiej Huty), co miało już w najbliższych latach stać się przyczyną zatorów komunikacyjnych na drogach. Ponieważ w Szobiszowicach trasa kolei przecinała istniejącą wieś, niektóre budynki przeznaczono do wykupu i wyburzenia⁷.

W 1843 r. władze spółki zrezygnowały z budowy końcowego odcinka z Gliwic do Nowego Bierunia z uwagi na trudności finansowe. Połączenie z austriacką koleją Cesarza Ferdynanda miało nastąpić w Boguminie. W zamian udało się uzyskać od władz Wolnego Miasta Krakowa zezwolenie na budowę linii do Krakowa. Ze względów ekonomicznych było to nawet dogodniejsze niż połączenie przez Nowy Bieruń.

Na początku 1844 r. inżynier August Rosenbaum, główny projektant Kolei Górnośląskiej, wykonał plany odcinka Gliwice-Mysłowice. Prace ziemne w okolicy Gliwic rozpoczęto w kwietniu tego roku. W trakcie wykupu gruntów nabyto teren przewidziany pod dwa tory, jednak nasypy wykonywano w większej części pod jeden tor. Latem i jesienią rozpoczęto budowę mostów. Zastosowano szyny produkcji angielskiej i miejscowe, z hut „Królewska” i „Laura”, zaś dźwigary mostów wykonała huta „Laura”.

Prace ziemne utrudniane były przez złe warunki atmosferyczne powodujące obsuńnięcia ziemi i trudności w dowozie materiałów. Znaczna część obiektów mostowych wówczas powstających była drewniana. Jedynie na większych rzekach zbudowano mosty trwałe. Niezbędny kamień sprowadzano z Góry Św. Anny, Łabęd i Szobiszowic. W dwóch ostatnich miejscowościach istniały wówczas kamieniołomy. Inżynier Rosenbaum wykonał identyczne projekty budynków dworcowych (Empfangshaus), wagonowni (Wagenschuppen), ekspedycji towarowych (Güterschuppen) i parowozowni (Locomotivschuppen) dla stacji w Kędzierzynie, Gliwicach i Opolu. On też był autorem planów obiektów inżynierskich.

W samych Gliwicach w 1844 r. założono fundamenty budynku dworca i częściowo wykonano ściany zewnętrzne. Ciekawostką jest fakt, że jednej z nowo zamówionych lokomotyw spółki Kolei Górnośląskiej nadano nazwę „Gleiwitz” i zaopatrzone w herb miasta Gliwic, którego wzór wykonał malarz Hoecker (w latach 1846-1847 wszystkim lokomotywowom na Kolei Górnośląskiej nadano numery w miejsce dotychczas stosowanych nazw; parowóz „Gleiwitz” otrzymał nr 10)⁸.

⁷ APG, MGI, sygn. 1704 Entschädigung des zur Eisenbahn entnommenen Waldterrain 1844-1894, Geschäfts-Bericht des Directoriums der Oberschlesischen Eisenbahn für die General-Versammlung am 20. Mai 1844.

⁸ APO, ROI, sygn. 8100 Die Oberschlesische Eisenbahn 1842-1844, APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895.



2. Fasada główna starego dworca kolejowego w Gliwicach, ok. 1900 r.

Poza powyższym, w ciągu tego roku zbudowano częściowo most na Kłodnicy w Łabędach (łabędzkie mosty budował mistrz murarski Grötschel z Królewskiej Huty), a do ukończenia pozostały przekopy przez łabędzkie wzgórza wapienne koło Przyszówki i koło Szobiszowic oraz most na Kanale Kłodnickim w Łabędach (wymagał on przełożenia koryta kanału). We wrześniu koło mostu na Bytomce na wschód od Gliwic powódź zniosła gotowe nasypy.

Spółka Kolei Górnośląskiej otrzymała w tym samym roku nowe lokomotywy, które ochrzczono nazwami miast, przez które biegła trasa budowanej linii. Były to maszyny „Cosel”, „Gleiwitz” (dostarczona w marcu 1844 r.) i „Königshütte”, wyprodukowane przez angielską firmę Sharp Brothers z Manchester oraz „Mysłowitz” niemieckiej firmy Borsig z Berlina. Do obsługi odcinka Opole-Gliwice-Mysłowice zamówiono w sumie 16 nowych parowozów (m.in. sześć firmy Borsig, dwa Sharp Brothers i dwa R. Stephenson z Newcastle-upon-Tyne).

Budynek dworcowy w Gliwicach wiosną 1845 r. miał gotowe mury zewnętrzne, dach i sklepienie piwnice, trwał już wykańczanie wewnątrz (pierwszy gliwicki dworzec położony był w rejonie zachodniego skrzydła obecnego dworca – powojennego dworca PKS). Ekspedycja towarowa i wagonownia (położone obok dworca – wagonownia przy cmentarzu żydowskim w miejscu obecnego komisariatu policji) były prawie gotowe (brakowało jeszcze przesuwanych bram). Ściany parowozowni z warsztatem (stały one naprzeciwko dworca pomiędzy obecnym peronem 4 a wolnymi torami) wymagały jeszcze otynkowania. Dachy wszystkich budowli pokryto blachą cynkową. Wykonawcą prac przy budowie stacji w Gliwicach był miejscowy mistrz murarski Degner. Do budowy murów używano najlepszego w okolicy cementu z Tarnowskich Gór.



3. Dworzec kolejowy w Gliwicach od strony peronów, ok. 1900 r.

Mosty na trasie z Gliwic w kierunku wschodnim budowano latem 1845 r., większe z nich powstały na Kanale Kłodnickim (murowany z piaskowca, górna część z kamienia wapiennego), na Bytomce (murowany z piaskowca, 4 żelazne dźwigary, 2 otwory po 40 stóp, na dwa tory) oraz jako tzw. most powodziowy koło Sośnicy (nad drogą, murowany dołem z piaskowca, górą z kamienia wapiennego, sklepiony). Wykonawcą tych prac był mistrz budowlany Klopsch z Królewskiej Huty.

W październiku 1845 r. na odcinku z Gliwic do Zabrze zakończono roboty ziemne, budowę mostów i kładzenie szyn. Gotowe były również wszystkie budynki stacji w Gliwicach. Dopiero w sierpniu 1845 r. na ułożonym już torze odbyto jazdy próbne. W dniach 27-28 X 1845 r. nastąpił odbiór techniczny całego odcinka Szczepanowice k. Opola-Kędzierzyn-Gliwice-Królewska Huta (na odcinku Kędzierzyn-Królewska Huta wykonano nasyp tylko pod jeden tor, choć w przyszłości przewidywano budowę drugiego).

Do roku 1850 łączność wzdłuż szlaku zapewniał wyłącznie telegraf optyczny (tworzyła go sieć posterunków), a potem również elektromagnetyczny firmy Siemens & Halske z charakterystycznymi dzwonami sygnalizacyjnymi (Glockenhäuschen), który funkcjonował odtąd równoległe z telegrafem optycznym. Z taboru zamówiono 9 nowych lokomotyw Borsig oraz wagony osobowe trzyosowe własnej produkcji warsztatów we Wrocławiu⁹.

Ruch osobowy i towarowy pomiędzy Opolem i Gliwicami oraz ruch osobowy od Gliwic przez Zabrze do Królewskiej Huty (Świętochłowic) otwarto 2 listopada

⁹ APO, RO I, sygn. 8101 Die Oberschlesische Eisenbahn 1844-1845, APG, MGI 1704 Entschädigung des zur Eisenbahn entnommenen Waldterrain 1844-1894, Geschäfts-Bericht des Directoriums der Oberschlesischen Eisenbahn zur ordentlichen General-Versammlung am 28. April 1845.

Oberschlesische Eisenbahn.



Fahrplan für die täglichen Dampfzugzüge vom 1. October 1842 bis zum 1. April 1843.

Abfahrt von Brieg Morgens 7 Uhr – Minut.	Abfahrt von Breslau Nachm. 2 Uhr – Minut.
Dblau 7 30	Lenn
Eisenw	Eisenw
Lenn	Dblau 2 50
Ankunft in Breslau 8 20	Ankunft in Brieg 3 15
Abfahrt von Breslau Morgens 9 –	Abfahrt von Breslau Nachm. 4 –
Dblau 9 50	Dblau Abends 5 –
Ankunft in Brieg 10 15	Ankunft in Brieg 5 30
Abfahrt von Brieg Mittags 12 15	Abfahrt von Brieg Abends 5 30
Dblau 12 45	Dblau 6 –
Ankunft in Breslau 1 30	Ankunft in Breslau 7 –

Fahr-Zage für eine Person in Silbergrösch.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.
Von Breslau nach Latten oder zurück	–	7 fgr.	3½ fgr.
Eisenw	–	14 –	7 –
Latten	–	7 –	3½ –
Latten Dblau	–	11 –	7 –
Eisenw Dblau	–	7 –	3½ –
Breslau Dblau	–	25 fgr.	16 –
Breslau Brieg	38 –	21 –	14 –
Dblau Brieg	13 –	8 –	5 –

Der Tarif für den Transport von Equipagen, Frachtgütern, und der Beitrag für Gepäck, Hebertracht ist aus den öffentlichen Anschlägen in den Expeditionen der Bahnhöfe zu ersehen.

Breslau, den 9. September 1842.
Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

4. Rozkład jazdy Kolei Górnośląskiej z lat 1842-1843

o godz. 6.57 i 14.57. Przystanek (wraz z mijanką) w Łabędach (wówczas Laband) uruchomiono dzięki staraniom miejscowego właściciela ziemskiego (był nim hrabia von Welczek). Tory stacyjne w Gliwicach miały długość 455 prętów (1715 m), a w Łabędach 25 prętów (94 m).

Niedługo po otwarciu linii kolejowej spotkał Gliwice niemały zaszczyt, kiedy to 1 października 1846 r. o godz. 11.00 przybył do miasta specjalnym pociągiem król Prus Fryderyk Wilhelm IV w towarzystwie nadprezydenta prowincji śląskiej i prezydenta rejencji opolskiej. Przywitali go hrabia Henckel von Donnersmarck, landracy powiatów gliwickiego i bytomskiego, burmistrz Gliwic i reprezentanci miasta. Po krótkim pobycie król kontynuował podróż w celu otwarcia nowej linii kolejowej ze Świętochłowic do Mysłowic. Dnia 2 października o godz. 13.00 monarcha powrócił do Gliwic na dłuższy czas i tym razem udał się na zwiedzenie królewskiej odlewni żelaza, a później miasta¹¹.

1845 r. Na tym ostatnim odcinku ruch towarowy wprowadzono dopiero 23 listopada 1845 r. Na nowym odcinku liczącym 13 mil zatrudniono 250 nowych pracowników. W 1846 r. otwarto na gliwickim dworcu placówkę pocztową (Zweigstelle, potem Gleiwitz 2), która od 1871 r. przyjmowała również telegramy.

Zgodnie z pierwszym rozkładem jazdy pociągi osobowe odjeżdżały z Wrocławia o godz. 6.30 i 14.30, docierając o godz. 11.50 i 19.50 do Królewskiej Huty (Świętochłowic), a w drodze powrotnej z Górnego Śląska jazda trwała od godz. 6.00 do godz. 11.20 i od 14.00 do 19.20¹⁰.

Z kolei według rozkładu obowiązującego od 1 marca 1846 r. z Gliwic odjeżdżały pociągi o godz. 12.28 i 20.28 do Królewskiej Huty i o godz. 6.47 i 14.47 do Wrocławia, a z nowo otwartego przystanku osobowego w Łabędach o godz. 11.53 i 19.53 oraz

¹⁰ Oberschlesische Eisenbahn 1845 I. Betriebs-Bericht, II. Bau-Bericht.

¹¹ APO, RO I, sygn. 8102 Die Oberschlesische Eisenbahn 1845-1846, Oberschlesische Eisenbahn 1845 I. Betriebs-Bericht, II. Bau-Bericht, B. NIETSCHE, dz. cyt., s. 309, 311, 750.

Na trasie z Wrocławia przez Gliwice do Mysłowic kursowały w 1847 r. codziennie trzy pary pociągów, z czego jeden pośpieszny, jeden osobowy i jeden towarowy (rok później rozdzielono pociągi osobowe i towarowe). Pociąg osobowy pokonywał całą trasę w 8,5 godziny, a pośpieszny w 6,5 godziny. Koszt przejazdu I klasą wynosił 95 srebrnych groszy, II klasą 70 – srebrnych groszy, a III klasą – 45 srebrnych groszy. Od 1 czerwca 1858 roku wprowadzono do eksploatacji wagony osobowe IV klasy (były to właściwie wagony towarowe ze wstawionymi ławkami), przeznaczone dla najuboższych warstw ludności¹².

Na mocy umowy z Wyższym Urzędem Górniczym (na podstawie zezwolenia ministra handlu, przemysłu i robót publicznych z 19 VIII 1848) jesienią 1848 r. przystąpiono do budowy bocznic do królewskiej huty gliwickiej (obecnie GZUT)¹³. Pierwszy próbny przejazd pociągu tą trasą odbył się 26 lutego 1849 r., a we wrześniu tego roku kursowały już nią tymczasowo pociągi z węglem z kopalni „Königin Luise” z Zabrze, przeznaczonym na paliwo do hutniczych pieców¹⁴.

Odbiór techniczny bocznic huty nastąpił dopiero 30 września 1850 r., a 9 października wydano zezwolenie na jej użytkowanie (jej długość wynosiła 913 m). Do budowy toru zastosowano staroużyteczne 3,5-calowe angielskie szyny mostowe, a most na Kanale Kłodnickim (koło obecnej ul. Franciszkańskiej) był murowany z kamienia z drewnianą konstrukcją nośną. Na bocznicę pracowały najstarsze lokomotywy wycofane z ruchu na głównej trasie.

Niecodziennym wydarzeniem w życiu miasta był przejazd w kwietniu i maju 1849 r. u schyłku tzw. Wiosny Ludów oddziałów armii rosyjskiej (korpus gen. Paniutina zdążający do Wiednia). Z kolei 16 maja 1851 r. król Prus Fryderyk Wilhelm IV jechał przez Gliwice do Warszawy, a 28 maja tego roku wspólnie z carem Mikołajem powracał do Berlina (na peronie odbyła się prezentacja obydwu władcom gliwickich ułanów). Z kolei 29 maja 1855 r. car Aleksander II zatrzymał się na dworcu po drodze do Berlina.

Wiosną 1853 r. rozpoczęto na trasie Koźle (Kędzierzyn)-Zabrze-Mysłowice budowę drugiego toru, który okazał się niezbędny dla zwiększenia przepustowości linii. Na odcinku od Koźla do Katowic oddano go do ruchu dnia 1 listopada 1854 r.

W tym samym czasie rozpoczęto wznoszenie na szlaku murowanych podpiwniczonych domków mieszkalnych dla dróżników (na planie litery T, krytych dachówką i blachą cynkową), które zastępowały stopniowo dotychczasowe drewniane budki. W bezpośrednim sąsiedztwie gliwickiej stacji powstały posterunki w Szobiszowicach, na przejeździe ulicy Kronprinzenstrasse (przedłużenie obecnej ul. Chorzowskiej), przy odgałęzieniu bocznic do huty oraz w lesie miejskim. W późniejszych latach przejazdy kolejowe zaopatrzono w szlabany.

¹² Betriebs-Bericht des Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn zur ordentlichen General-Versammlung am 12. Mai 1847.

¹³ APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895, Betriebs-Bericht des Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn zur ordentlichen General-Versammlung am 11. Mai 1849.

¹⁴ Betriebs-Bericht des Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn zur ordentlichen General-Versammlung am 1. Juli 1850.



5. Wykolejony pociąg pomiędzy Gliwicami a Zabrzem, 5 IV 1866 r.

Wzrost przewozów towarowych spowodował w 1855 r. budowę koło dworca nowej ekspedycji towarowej wraz z pomieszczeniami biurowymi. Zaczęto też rozważać budowę stacji wodnej poza torami stacyjnymi, przeznaczonej do zaopatrywania pociągów towarowych¹⁵.

Kolej Górnośląska, funkcjonująca od samego początku z udziałem państwa pruskiego, od 1 stycznia 1857 r. przeszła pod zarządek państwowy; od 1 czerwca 1865 r. stacja w Gliwicach podlegała inspekcji ruchu (Betriebs-Inspektion II) w Katowicach. Przez Gliwice rozkładowo kursowały wówczas 2 pociągi pośpieszne, 4 osobowe i 20 towarowych. W tym czasie tory stacji Gliwice miały długość 2126 m, były tam 23 zwrotnice. Z budynków i urządzeń stacyjnych znajdowały się tu: duża obrotnica, rampa, przesuwница, budynek stacyjny, parowozownia, warsztat, 3 stacje wodne, wagonownia, 2 ekspedycje towarowe oraz ekspedycja pocztowa w osobnym budynku. Osobna stacja wodna (z maszyną parową, zbudowana w 1857 r.) istniała w Szobiszowicach (do obsługi pociągów towarowych). W Gliwicach zatrudnieni byli następujący kolejarze: naczelnik (Stations-Vorsteher), asystent (Stations-Assistent), kasjer (Einnehmer), naczelnik ekspedycji towarowej (Vorsteher der Güterexpedition), 2 ekspedientów (Güterexpediente), kasjer towarowy (Güterkassierer), 2 magazynierów (Boden- und Wiegemeister), 2 telegrafistów, portier (Perrondiener), 2 zwrotnicznych, 2 nocnych stróżów oraz 2 niepłatnych bagażowych. W rezerwie stacjonowało w Gliwicach 12 wagonów osobowych oraz 8 towarowych i bagażowych.

Na przystanku osobowym w Łabędach tory stacyjne liczyły 287 m długości (z 3 zwrotnicami), nie było tam żadnych budynków, nie odprawiano ani nie przyjmowano towarów i nie było pracowników. W 1858 r. przedłużono tam tory stacyjne

¹⁵ APO, ROI, sygn. 8103 Die Oberschlesische Eisenbahn 1847-1853, APO, ROI, sygn. 8104 Die Oberschlesische Eisenbahn 1854-1855, APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895, Betriebs-Bericht des Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn vom Jahre 1850 zur ordentlichen General-Versammlung am 28. Mai 1851, Betriebs- und Bau-Bericht des Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1855..., B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 324, 329, 717.

(odtąd liczyły 317 m) i zabudowano czwartą zwrotnicę (w 1865 r. tory liczyły już 562 m). Bocznicą do tamtejszej huty „Herminenhütte” liczyła 204 m długości¹⁶.

Na mostach w Łabędach na Kłodnicy i na Kanale Kłodnickim w 1862 r. wymieniono niestabilne żelazne dźwigary na nowe blachownicę¹⁷.

Przez Gliwice kursowały w 1864 r. 2 pociągi pośpieszne relacji Wrocław-Mysłowice, 4 mieszane Gliwice-Oświęcim, 8 towarowych Wrocław-Mysłowice (2 towarowo-osobowe Wrocław-Gliwice) oraz 6 towarowych Wrocław-Świętochłowice. Wszystkie tory stacyjne miały długość 2021 m i 19 zwrotnic. W tym samym roku zakupiono istniejący prywatny dom mieszkalny, przeznaczając go dla rodzin kolejarzy (potem kolejny został dobudowany do parowozowni, a w 1867 r. było już na stanie kolei sześć budynków biurowych i mieszkalnych). Na stacji zatrudnionych było 30 pracowników. Urząd pocztowy przeniesiono z dworca do innego zakupionego z rąk prywatnych i zaadaptowanego budynku¹⁸. W 1866 r. na stacji pracowali: naczelnik, 2 asystentów, główny kasjer, naczelnik ekspedycji towarowej, kasjer towarowy, 3 asystentów kasjera, 2 magazynierów, 2 telegrafistów, portier, 14 zwrotniczych, 2 stróżów oraz 2 niepłatnych bagażowych.

Codzienna praca kolejarzy nie była wolna od wypadków. Dnia 4 kwietnia 1866 r. doszło do katastrofy kolejowej na szlaku Gliwice-Zabrze. W rezultacie obsunięcia się nasypu nastąpiło wykolejenie pociągu towarowego; siedem wagonów było częściowo rozbitych, a parowóz spadł z nasypu. Maszynista Riedel zmarł w wyniku poparzeń, a palacz Erhardt, bagażowy Lorenz i smarowniczy Martin zostali ciężko ranni¹⁹.

Powstanie stacji rozrządowej

W latach sześćdziesiątych XIX wieku znaczny wzrost ruchu towarowego przez stację w Gliwicach skłonił władze kolejowe do podjęcia działań w celu znacznego zwiększenia przepustowości stacji. W 1863 r. tajny starszy radca budowlany Weishaupt opracował memoriał z propozycją budowy dużej stacji rozrządowej (Central Rangir Bahnhof Gleiwitz)²⁰.

¹⁶ APO, RO I, sygn. 8105 Die Oberschlesische Eisenbahn 1856-1858, APO, RO I, sygn. 8107 Die Oberschlesische Eisenbahn 1860-1862, Jahres-Bericht über die Betriebs-Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1857, Jahres-Bericht über die Betriebs-Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1858, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1859, Breslau 1860, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1860, Breslau 1861, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1861, Breslau 1862.

¹⁷ Tamże, sygn. 8108 Die Oberschlesische Eisenbahn 1862-1863, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1862, Breslau 1863.

¹⁸ Tamże, sygn. 8111 Die Oberschlesische Eisenbahn 1865, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1864, Breslau 1865, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1865, Breslau 1866.

¹⁹ APG, MGI, sygn. 1704 Entschädigung des zur Eisenbahn entnommenen Waldterrain 1844-1894, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1866, Breslau 1867, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 356-357.

²⁰ APO, RO I, sygn. 8109 Die Oberschlesische Eisenbahn 1863-1864, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1863, Breslau 1864.

Ostateczny projekt techniczny rozbudowy stacji i budowy dworca rozrządowego był gotowy na początku 1867 r. Jego autorami byli radca rejencyjny i budowlany Siegert oraz kolejowy mistrz budowlany Dircksen z Katowic. Inwestycja obejmowała teren rozciągający się od Szobiszowic na zachodzie aż do lasu miejskiego Żórek na wschodzie; grupa torów rozrządowych powstała pomiędzy szosą tarnogórką (obecna ul. Mitręgi) i chorzowską (obecne ul. Zabrska i Chorzowska), przewidziano też grupę wolnych torów ładunkowych na północ od parowozowni. Zezwolenie na budowę wydano 1 lutego 1867 r. Niezwłocznie rozpoczęto roboty ziemne oraz budowę wiaduktu nad nową szosą tarnogórką (Rohrstrasse – ul. Mitręgi)²¹.

Prace przy wiadukcie oraz roboty ziemne przy rozbudowie stacji w kierunku wschodnim (nowy nasyp w kierunku Zabrze) ukończono w 1868 r., a w ramach budowy dworca rozrządowego położono 3086 m toru i 17 zwrotnic. Na gliwickiej stacji zatrudnionych było wówczas 33 pracowników²².

We wrześniu 1869 r. projekt stacji rozrządowej został zmodyfikowany (autorem był radca rejencyjny i budowlany Schweitzer z Wrocławia), a jego nowa wersja przewidywała zastąpienie przejazdu w ciągu szosy zabrzańskiej (ul. Zabrska i Chorzowska) wiaduktem (nad 4 torami) i skasowanie dwóch kolejnych przejazdów na południe od lasu miejskiego.

W ramach inwestycji w tym samym roku ukończono nową ekspedycję towarową (na wschód od wiaduktu na obecnej ul. Mitręgi i na południe od istniejącej obecnie), a część starej ekspedycji przebudowano na prowizoryczną parowozownię, ukończono nowe tory stacyjne o długości 2086 m z 7 zwrotnicami, doprowadzono też przewody z (położonej po sąsiedzku) miejskiej gazowni do ekspedycji towarowej, parowozowni i wszystkich zwrotnic, co umożliwiło oświetlenie tych obiektów i urządzeń.

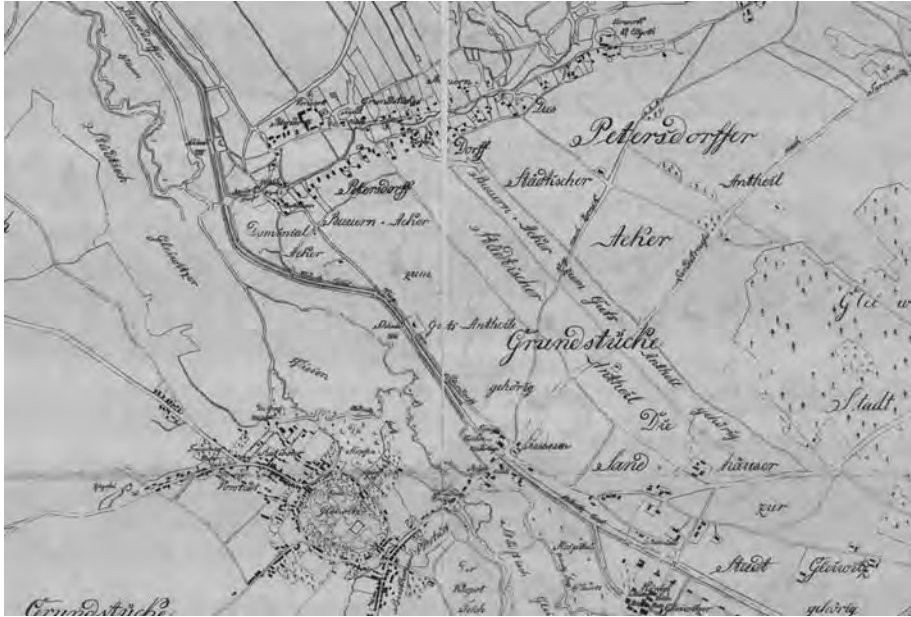
Przez Gliwice kursowały wtedy 2 pociągi pośpieszne Wrocław-Mysłowice (w roku następnym przemianowane na kurierskie), pociągi osobowe: 2 relacji Koźle-Mysłowice, 2 Wrocław-Oświęcim, 2 Gliwice-Oświęcim, 2 Gliwice-Mysłowice i 2 mieszane Wrocław-Mysłowice oraz składy towarowe: 8 relacji Wrocław-Mysłowice, 6 Wrocław-Świętochłowice, 4 Wrocław-Chebbie i 18 Wrocław-Katowice. Dworca nie omijały również wizyty na wysokim szczeblu – dnia 4 listopada 1869 r. król Prus Wilhelm przejechał przez Gliwice do Pszczyny, a 7 listopada wracając zatrzymał się tu na 15 minut (kolejna taka wizyta zdarzyła się 19 listopada 1876 r., kiedy to cesarz przejechał przez Gliwice)²³.

Kolejnym zakładem, który uzyskał dostęp do sieci kolejowej za pośrednictwem własnej bocznicy, była fabryka drutu Hegenscheidta (po wojnie „Linodrut”) w 1870 r.

²¹ Tamże, sygn. 8112 Die Oberschlesische Eisenbahn 1866-1867, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1867, Breslau 1868.

²² APO, RO I, sygn. 8113 Die Oberschlesische Eisenbahn 1867-1868, APO, RO I, sygn. 8114 Die Oberschlesische Eisenbahn 1868-1869, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1868, Breslau 1869.

²³ Tamże, sygn. 8115 Die Oberschlesische Eisenbahn 1869-1870, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1869, Breslau 1870, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 364.



6. Fragment planu Gliwic w rejonie dworca kolejowego

(271 m i 2 zwrotnice), zbudowano też nowy tor ładunkowy tej firmy (188 m, przedłużony w 1880 r. do huty „Emilia-Paulina” w Szobiszowicach).

Na gliwickiej stacji zbudowano nową wagonownię z przesuwnicą i obrotnicą (powstała w miejscu starej wagonowni przy cmentarzu żydowskim) i rozpoczęto budowę nowej wachlarzowej parowozowni. Stacja liczyła w tym roku ogółem 7563 m torów i 43 zwrotnice; były tu dwie wagonownie, ekspedycja towarowa, parowozownia, 8 budynków biurowych i mieszkalnych, rampa, dwie przesuwnice, waga wagonowa i dwie obrotnice²⁴.

Rok później, w 1871 r., ukończono ośmiostanowiskową wachlarzową parowozownię (naprzeciwko dworca przy tzw. wolnych torach) wraz z budynkiem warsztatu. Starą parowozownię prostokątną w większej części zburzono, rozebrano też starą wagonownię (w jej miejscu powstała rok wcześniej nowa wagonownia), rozpoczęto budowę stacji wodnej ze studnią na dworcu rozrządowym i rozbudowano tory o 912 m i 3 zwrotnice. Spośród personelu zatrudnieni byli na stacji: naczelnik, 2 asystentów, naczelnik ekspedycji towarowej, 5 ekspedytorów, główny kasjer, kasjer towarowy, 3 magazynierów, 3 telegrafistów, 20 zwrotniczych, portier, 3 stróżów i 2 bagażowych niepłatnych²⁵.

W trakcie budowy nowej stacji rozrządowej w 1872 r. wycięto 300 mórg lasu miejskiego Żorek i położono tory o łącznej długości 2391 m z 5 zwrotnicami. Przez Gliwice

²⁴ APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1870, Breslau 1871.

²⁵ Tamże, sygn. 1596 1840-1895, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1871, Breslau 1872.

kursowały wówczas 2 pociągi kurierskie Wrocław-Mysłowice, pociągi osobowe: 2 relacji Koźle-Mysłowice, 2 Wrocław-Oświęcim, 2 Gliwice-Oświęcim, 2 Gliwice-Mysłowice, mieszane: 2 Wrocław-Mysłowice, 8 Gliwice-Bytom-Świętochłowice oraz towarowe: 14 Wrocław-Katowice, 4 Wrocław-Świętochłowice, 4 Wrocław-Chebbie i 8 Wrocław-Mysłowice. Stacja liczyła ogółem 10 858 m torów i 51 zwrotnic²⁶.

Stację w Gliwicach podporządkowano z dniem 15 lipca 1873 r. Komisji Kolejowej w Katowicach (Eisenbahn-Kommission Kattowitz, 1 kwietnia 1880 r. przekształcona w Urząd Ruchu - Kgl. Eisenbahn Betriebsamt), a 1 kwietnia 1874 r. utworzono podlegającą jej inspekcję ruchu w Gliwicach (Betriebs-Inspection Gleiwitz).

Budynek dworca rozbudowano w 1873 r. (przedłużając go w kierunku zachodnim), położono też nowe tory (309 m). Stacja Gliwice liczyła w tym momencie 11 167 m toru, 51 zwrotnic i zatrudnionych na niej było 49 pracowników, natomiast stacja Łabędy posiadała 562 m toru i 4 zwrotnice²⁷.

W ramach budowy dworca rozrządowego skasowano w 1874 r. przejazd dawnej szosy zabrzańskiej (przedłużenie obecnych ulic Zabrskiej i Chorzowskiej), przenosząc go na nowy wiadukt konstrukcji żelaznej po stronie wschodniej (w miejscu obecnego przy ul. Zabrskiej). Na stacji wykonano zadaszenie peronu przy dworcu, stację wodną oraz prowizoryczną parowozownię, rozpoczęto też rozbudowę torów (było wówczas 18 266 m torów i 73 zwrotnice, dwie parowozownie oraz zatrudniano 48 pracowników). Na stacji w Łabędach rozbudowano tory o 526 m (teraz długość tamtejszych torów stacyjnych wynosiła 1088 m i 4 zwrotnice). Nastąpiła też przebudowa torów kolejowych huty królewskiej (GZUT). Bocznicą tą, liczącą 919 m (oraz 420 m torów wewnątrzzakładowych) stanowiła własność spółki Kolei Górnośląskiej, a utrzymanie torów było obowiązkiem zakładu. Rozbudowano ją w latach 1877-1878, a w 1879 r. w ramach redukcji kosztów zlikwidowano obsadę przejazdów kolejowych instalując dzwony na lokomotywach (dozwolona prędkość na tym odcinku wynosiła 15 km/h)²⁸.

Poczta z dotychczasowych pomieszczeń na dworcu została od 1 listopada 1875 r. przeniesiona do specjalnie urządzonego dla niej budynku przy peronie (przebudowano w tym celu zachodnią część dawnej ekspedycji towarowej; dnia 1 września 1876 r. otwarto tu urząd telegraficzny). Położono również nowe tory stacyjne o długości 712 m i 5 zwrotnic, a na dworcu rozrządowym ustawiono nowy budynek biurowy (przeniesiono w tym celu drewniany budynek dworcowy z Bytomia) oraz położono 3757 m nowych torów i 6 zwrotnic. Od momentu uruchomienia stacji rozrządowej gliwicka stacja dzieliła się na wewnętrzną (Innenbahnhof) od strony zachodniej i rozrządową (Rangierbahnhof) od wschodu. Warsztat naprawczy taboru (Betriebs-Werkstatt) w Gliwicach był filią warsztatów w Katowicach.

²⁶ Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1872, Breslau 1873, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 383.

²⁷ Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1873, Breslau 1874.

²⁸ APO, RO I, sygn. 8117 Die Oberschlesische Eisenbahn 1873-1877, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1874, Breslau 1875, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 720.



7. Tory kolejowe w pobliżu Fabryki Drutu Wilhelma Hegenscheidta w Gliwicach, 1867 r.

Stacja Gliwice liczyła już ogółem 19 362 m toru i 84 zwrotnice oraz 9 budynków urzędniczych i biurowych. W tym samym roku uruchomiono bocznice do zakładów Huldshinsky'ego (po wojnie Huta 1 Maja) o długości 94 m (tory wewnątrzzakładowe 170 m)²⁹.

W 1876 r. kontynuowano budowę dworca rozrządowego i wznoszono parowozownię na 9 stanowisk (naprzeciwko dworca przy późniejszych wolnych torach); na stację w Gliwicach przeniesiono obrotnicę z „Paulshütte” w Rożdzeniu, ułożono też nowe tory stacyjne o długości 5084 m i zamontowano 19 zwrotnic. W budynku starej ekspedycji towarowej urządzono w 1877 r. magazyn materiałowy³⁰.

W Łabędach zbudowano w 1878 r. tor ładunkowy o długości 279 m i 2 zwrotnice oraz zatrudniono 2 zwrotniczych (byli to pierwsi kolejarze przypisani do tej stacji, która dotąd pozostawała bez obsady). Był to początek rozbudowy łabędzkiej stacji w celu wprowadzenia nowo budowanej linii z Pyskovic. W Gliwicach położono 415 m toru³¹.

Trzy zakłady gliwickie dysponowały w 1882 r. własnymi bocznicami kolejowymi: Hegenscheidt (długość toru 0,83 km, tory wewnątrzzakładowe 1,35 km), Huldshinsky (długość toru 0,09 km, wewnątrz zakładu 0,17 km) oraz huta królewska (tor 0,70 km, a wewnątrz zakładu 1,35 km). Na stacji powstała w tym roku nowa

²⁹ Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1875, Breslau 1876, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 750.

³⁰ Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1876, Breslau 1877, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1877, Breslau 1878, B. NIETSCHKE, dz. cyt., s. 408, 413, 750.

³¹ APO, RO I, sygn. 8132 die Anschluss Projecte an die Oberschlesische Eisenbahn 1879-1881, APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1879, Breslau 1880, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1878, Breslau 1879, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1880, Breslau 1881.

parowozownia wachlarzowa (6 stanowisk) na wschód od obecnej ul. Zabrskiej (po wojnie magazyn służby drogowej), rozbudowano też tory stacyjne³².

W 1891 r. przeniesiono ekspedycję towarową do nowego budynku położonego bardziej na północ (istniejącego do dziś przy ul. Traugutta jako siedziba różnych firm prywatnych) i rozbudowano wolne tory na północ od dworca (3 drogi ładunkowe). Istniała już wtedy bocznicza do fabryki materiałów ogniotrwałych na północ od stacji (Chamottefabrik, obecnie Forum). Niedługo przedtem obok istniejącej parowozowni naprzeciwko dworca (wachlarzowa o 8 stanowiskach) powstała nowa hala 4-stanowiskowa (bardziej na północ) – dojazd do obydwu prowadził przez wspólną obrotnicę. Przy dworcu (dysponował on osobnymi poczekalniami i bufetami dla podróżnych wszystkich czterech klas) były dwa perony wyspowe jednokrawędziowe, po jego wschodniej stronie poczta z magazynem przesyłek ekspresowych i dalej na wschód wagonownia 8-stanowiskowa z przesuwnicą, a od zachodu poczta dworcowa (budynek na planie krzyża). Obsługa zwrotnic odbywała się jeszcze ręcznie przez zwrotnicznych. Na terenie stacji rozrządowej funkcjonowała stacja wodna (w rejonie późniejszej lokomotywni) oraz elektrownia wytwarzająca energię głównie dla celów oświetleniowych.

Kolejną inwestycją w zakresie infrastruktury komunikacyjnej była rozbudowa szlaku Gliwice-Łabędy do czterech torów, którą rozpoczęto latem 1891 r. (dodatkowe tory III oraz IV) oraz budowa wiaduktu w ciągu Peiskretschamer Chaussee (ul. Bohaterów Getta Warszawskiego) nad torami i tunelu dla pieszych w ciągu starej szosy pyskowickiej (ul. Toszecka). Tymczasowy odbiór nowych torów nastąpił 19 sierpnia 1892 r., a ostateczny 16 września 1893 r. Równocześnie przebudowano stację w Łabędach. Dnia 23 września tego roku o godzinie 7.00 nastąpiło zamknięcie przejazdu starej szosy toszeckiej i otwarcie nowego wiaduktu dla ruchu drogowego³³.

Wzrastająca praca przewozowa skłoniła władze kolejowe do rozbudowy stacji rozrządowej w kierunku wschodnim (od wiaduktu obecnej ul. Zabrskiej aż do Sośnicy), na co uzyskano zezwolenie 31 maja 1893 r. Wiązało się to ze zmianą koryta Kanału Kłodnickiego i Bytomki oraz skasowaniem drogi koło przystanku w Sośnicy (ul. Głogowska). Dnia 20 grudnia tego roku zatwierdził ten projekt minister³⁴.

Według tego projektu trzy główne tory w kierunku wschodnim (dwa do i z Katowic oraz trzeci do Poremby i Orzesza) miały być przesunięte w kierunku południowym, a na południe od dotychczasowych miał dojść jeden nowy. W kierunku Katowic miał prowadzić dodatkowy trzeci tor (chodziło o rozdzielenie ruchu osobowego i towarowego), a do Orzesza drugi od strony północnej poprowadzony wiaduktem pod torami katowickimi. Realizacja tego projektu ciągnęła się przez

³² Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1882, Breslau 1883, APO, RO I, sygn. 8120 die Oberschlesische Eisenbahn 1882-1885.

³³ APO, RO I, sygn. 8121 Die Oberschlesische Eisenbahn 1885-1892, APG, MGI, sygn. 1596 1840-1895, APG, MGI, sygn. 1597 Umbau des Innenbahnhofes 1891-1902.

³⁴ APG, MGI, sygn. 2609 Rangirbahnhof mit gewerblicher Anlagen 1891-1901.

kilka lat z powodów finansowych. Budowę tego układu zrealizowano dopiero w ciągu roku 1895³⁵.

Stacje w Gliwicach i Łabędach od 1895 r. podlegały nowej dyrekcji kolei w Katowicach. Co prawda dwa lata wcześniej rada miejska i burmistrz starali się w ministerstwie w Berlinie o zlokalizowanie w mieście dyrekcji kolei dla Górnego Śląska, jednak niczego nie wskórali.

Choć Gliwice były największą stacją rozrządową w regionie górnośląskim, gwałtowny wzrost gospodarczy zmusił kolejarzy już po kilku latach od zakończenia inwestycji do podjęcia kolejnej, jeszcze szerszej zakrojonej rozbudowy stacji rozrządowej. W czerwcu 1899 r. ukończono projekt budowy dodatkowych torów i grup torowych, który po zrealizowaniu miał przekształcić Gliwice w jedną z największych stacji rozrządowych Europy (Grosser Rangir-Bahnhof Gleiwitz). Jego autorami byli radca rejencyjny i budowlany Schmoll oraz rejencyjny budowniczy Springer (zezwolenie wydano 20 X 1899).

Zachował się tylko fragment planu tej stacji w rejonie mostów na Bytomce – od strony północnej przewidziano tory LXIII (towarowy wjazdowy z kierunku Katowic), Is (przelotowy z Poremby i Orzesza), IIs (do Poremby i Orzesza), LXV (towarowy do Katowic); na grupie torowej od północy (na wschód od mostów) – tory Io i Ilo wjazdowe z Bytomia, IIIo-VIlo wjazdowe z Katowic, VIIo i VIIIo do przejazdu lokomotyw oraz IXo-XIIo wjazdowe z kierunku Poremby i Orzesza. Między tą grupą a odgałęzieniem do Bytomia miała być zbudowana nastawnia. Odbiór tej inwestycji nastąpił 5 lipca 1900 r. (był to tzw. Aussenbahnhof – dworzec zewnętrzny), a już wcześniej 1 sierpnia 1899 r. oddano do ruchu tor z Gliwic dla pociągów w kierunku Orzesza i Poremby (dla odciążenia torów rozrządowych od ruchu osobowego). W latach 1900-1901 zbudowano nowe mosty (dobudowany jeden tor w kierunku Zabrze), a około 1900 r. powstała nowa duża parowozownia prostokątna z przesuwnicami pomiędzy grupami torów stacji rozrządowej koło już istniejącej stacji wodnej z wieżą ciśnień (pełniąca tę funkcję do dziś). Zbudowano również wachlarzową parowozownię po zachodniej stronie obecnej ul. Zabrskiej. W roku 1901 powstał kolejny zmieniony i rozszerzony projekt pozostałej części stacji rozrządowej (z pominięciem już przebudowanej części wschodniej i rejonu Sośnicy).

Na początku wieku na gliwickiej stacji funkcjonowało już wprowadzone prawdopodobnie około 1895 r. scentralizowane sterowanie ruchem kolejowym (nastawnia I zbudowana została na zachód od budynku dworcowego, a nastawnia II w rejonie obecnej niedokończony nastawni KRR). Umożliwiło to wyeliminowanie niebezpiecznej pracy zwrotnicznych biegających między jadącymi pociągami i ręcznie przedstawiających zwrotnice. Do parowozowni naprzeciwko dworca prowadziła kładka dla pieszych koło nastawni I ponad torami. Przy dworcu był peron pierwszy

³⁵ Tamże, sygn. 1596 1840-1895, APG, MGI, sygn. 1704 Entschädigung des zur Eisenbahn entnommenen Waldterrain 1844-1894, APO, RO I 8122 die Oberschlesische Eisenbahn 1892-1900.



8. Mosty kolejowe nad Bytomką i Kanałem Kłodnickim

(jednokrawędziowy) przy torze I (odjeżdżały stamtąd pociągi do Katowic), dalej peron drugi (również jednokrawędziowy, dla pociągów w kierunku Kędzierzyna, Pyskowic i Bytomia), za nim tory II, III i IV, potem peron trzeci (połączony tunelem z budynkiem dworcowym, stamtąd odjeżdżały składy do Żor i Zabrze-Poremby), tory V, VI, 13, 14 i 15, tor dojazdowy do parowozowni, a za składem węgla tory 16-18, 19-21, 22-24 i 25-27, pomiędzy którymi poprowadzono drogi ładowne³⁶. Później powstał jeszcze peron czwarty dla pociągów w kierunku Ligoty.

W 1908 r. przebudowano wiadukt nad Rohrstrasse (ul. Mitręgi), poszerzając go w świetle z 8 do 16 m. Ciekawostką może być fakt, że w 1909 r. otwarto na krótki czas na linii bytomskiej prowizoryczny przystanek osobowy Gleiwitz Stadtwald (w rejonie skrzyżowania z obecną ul. Chorzowską) z okazji kongresu sportu ludowego i młodzieżowego (Deutscher Kongress für Volks- und Jugendspiele). Miasto chciało, by zachować ten przystanek na stałe, jednak było to niemożliwe z powodu planowanego przełożenia linii do Bytomia³⁷.

Wzrost pracy przewozowej wymusił kolejną wielką rozbudowę całej gliwickiej stacji, rozpoczętą w 1913 r., która z powodu wybuchu pierwszej wojny światowej zakończyła się dopiero w latach dwudziestych. Przed i podczas wojny zdołano wykonać tylko niektóre inwestycje. M.in. rozpoczęto budowę nowej dwutorowej trasy do Bytomia (w miejsce dotychczasowej jednotorowej biegnącej bliżej lasu miejskiego i przecinającej w poziomie obecną ul. Chorzowską powstała za Maciejowem trasa

³⁶ APO, RO I, sygn. 7969 Bahnhof Gleiwitz 1890-1909, APO, RO I, sygn. 8307 Anschluss der Kleinbahn Gleiwitz-Ratibor an den Staatsbahnhof in Gleiwitz 1902-1903.

³⁷ Tamże, sygn. 7969 Bahnhof Gleiwitz 1890-1909.

na wysokim nasypie). Była to tzw. Schnellzugstrecke (przeznaczona do kursowania pociągów pośpiesznych). W maju 1914 r. wprowadzono na tej trasie ruch pociągów roboczych z prędkością 25 km/h (rozpoczęto sypanie nasypu), a z początkiem 1917 r. oddano do użytku wiadukt w Maciejowie nad obecną ul. Wolności.

Udało się również wyeliminować drugie kolizyjne skrzyżowanie, gdyż w miejsce dotychczasowego przejazdu drogowego w latach 1911-1913 powstał wiadukt nad Hengscheidtstrasse (ul. Śliwki). Jego odbiór techniczny nastąpił 25 X 1913 r. Z kolei w 1917 r. rozpoczęto budowę nowego wiaduktu nazwanego imieniem feldmarszałka Hindenburga w ciągu obecnej ul. Zabrskiej. Miał on zastąpić stary obiekt, ukończony został w 1919 r., ale dopiero 15 czerwca 1920 r. wydano zezwolenie na jego użytkowanie i rozbiórkę starej konstrukcji³⁸.

Nie zapomniano również o Sośnicy, gdzie w 1913 r. rozpoczęto budowę toru przetokowego po zachodniej stronie linii do Orzesza oraz bezpośrednich łącznic w kierunku Bytomia (Zabrza Północnego) i Poremby. W ówczesnych planach była tam duża stacja rozrządowa, która miała przyjmować składy towarowe z kierunku Gliwic, Bytomia, Zabrze i Ligoty. Dnia 28 lipca 1914 r. dokonano odbioru ukończonego toru. Wojna przeszkodziła w budowie tej stacji, jednak w to miejsce zbudowano w latach 1916-1917 pomyślaną jako tymczasową grupę 18 torów służących do odstawiania pociągów (odbiór nastąpił 20 XII 1917 – tzw. Abstellbahnhof Sosnitza)³⁹.

Gliwice stacją węzłową

Węzłem kolejowym z prawdziwego zdarzenia gliwicka stacja stała się dopiero z chwilą oddania do użytku linii odgałęziających się właśnie tutaj od głównej trasy z Wrocławia do Katowic.

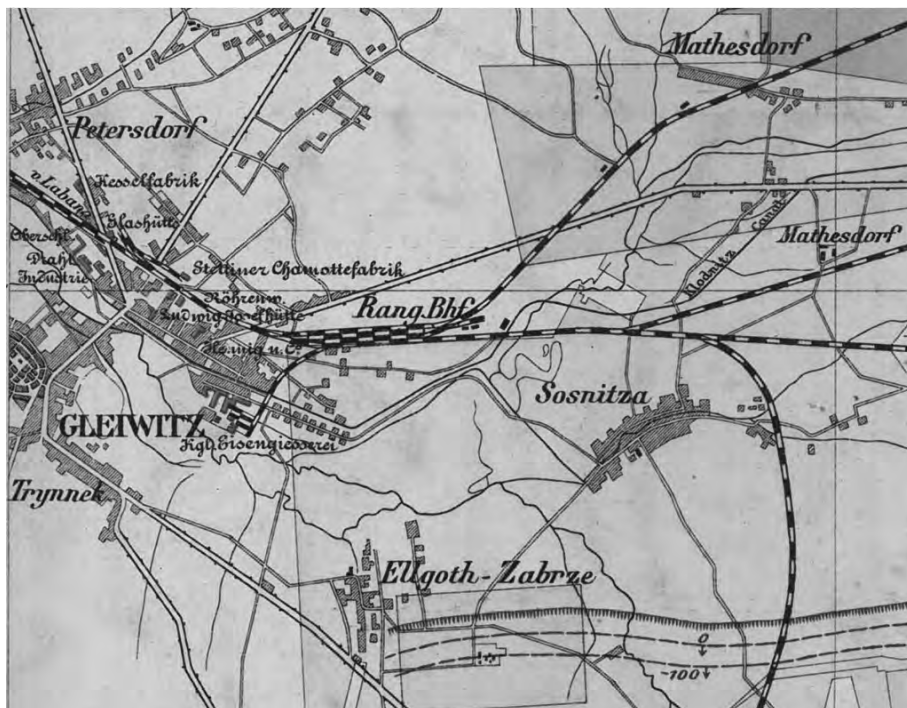
Koncesję na odcinek Gliwice-Zabrze-Karb (według pierwotnego projektu miał on odgałęziać się od trasy istniejącej w stacji Zabrze) wydano 28 maja 1866 r. Projekt tej trasy opracował do lipca 1867 r. (po wysłuchaniu opinii zainteresowanych kopalń węgla, które miały korzystać z transportu kolejowego) inspektor ruchu kolejowego Rosenberg. Jesienią 1868 r. przystąpiono do wycięcia drzew w lesie miejskim na trasie nowej linii⁴⁰.

Niedługo później władze kolejowe zmieniły zdanie i 14 kwietnia 1869 r. minister handlu, przemysłu i robót publicznych wydał zezwolenie na zaprojektowanie nowego wariantu tej trasy – tym razem tor miał odgałęziać się ze stacji rozrządowej w Gliwicach i prowadzić przejazdem przez szosę do Zabrze (wzdłuż niej zbudowano później tor tramwajowy, który wiaduktem poprowadzono ponad linią kolejową) i przez las miejski w stronę Maciejowa oraz stacji Ludwigsglück (Zabrze Północne) i Borsigwerk (Zabrze Biskupice), omijając Zabrze od północy. Nowy projekt był gotowy

³⁸ APO, RO I, sygn. 7970 Bahnhof Gleiwitz 1909-1923.

³⁹ Tamże, sygn. 8057 Bahnhof Sosnitza 1907-1931.

⁴⁰ Tamże, sygn. 8139 Bau der Eisenbahn von Zabrze über Beuthen nach Schoppinitz 1867-1868.



9. Sieć kolejowa w rejonie Gliwic na planie *Der Oberschlesische Industriebezirk* z 1892 r.

we wrześniu 1869 r. i 4 lutego 1870 r. uzyskał zatwierdzenie ministra. Wiosną tego roku rozpoczęto wytyczanie szlaku w terenie⁴¹.

Przez rok 1871 trwały prace budowlane, a 19 sierpnia 1872 r. nastąpił odbiór techniczny całej trasy z Gliwic przez Bytom do Chorzowa (Starego). W tym dniu wyruszył około godziny 11.00 pierwszy pociąg z uwieńczoną lokomotywą i dwiema salonkami, którym jechali wyżsi urzędnicy kolejowi dokonujący tej formalności; po 14.00 nastąpił powrót z Bytomia. Ruch osobowy na trasie Gliwice-Bytom-Królewska Huta rozpoczęto 27 października 1872 r., a dopiero 15 października 1875 r. otwarto tę trasę dla ruchu towarowego. Ponieważ ruch na nowym odcinku był niewielki, na trasie Gliwice-Biskupice począwszy od 1 listopada 1880 r. prowadzono ruch według zasad dla kolei podrzędnego znaczenia (Sekundärbetrieb). Linia pozostała jednotorowa na odcinku z Gliwic do stacji Ludwigsglück (Zabrze Północne) aż do jej przełożenia po I wojnie światowej na nowy odcinek⁴².

W drugiej kolejności po Bytomiu stacja Gliwice uzyskała połączenie przez kopalnię Guido do Poremby i Chebzia, którego trasa w Sośnicy odbiegała na południe od głównej linii katowickiej. Koncesję na tę trasę wydano 20 listopada 1871 r. na podstawie projektu z 1868 r. Celem tej inwestycji było doprowadzenie kolei do zakładów przemysłowych położonych pomiędzy Koleją Górnośląską a Koleją Wilhelma

⁴¹ Tamże, sygn. 8148 Bau der Oberschlesischen Zweigbahn von Gleiwitz nach Beuthen 1869-1870.

⁴² APO, RO I, sygn. 8149 Zweigbahn von Gleiwitz über Beuthen nach Schoppinitz 1870-1920.



10. Widok ogólny stacji rozrządowej kolei z wiaduktu przy obecnej ul. Zabrskiej, ok. 1910 r. (trasa Katowice-Rybnik). Budowę rozpoczęto w roku 1872 i na odcinku do Sośnicy do roku następnego położono nawierzchnię. Później prace uległy jednak znacznemu opóźnieniu i dopiero dnia 1 grudnia 1875 r. otwarto linię tej tzw. Kolei Kopalnianej (Grubenlocomotivbahn) Gliwice-kopalnia Guido-kopalnia Wolfgang (13,09 km) dla ruchu towarowego (odbiór techniczny miał miejsce 29 listopada 1875 r.). W roku 1878 wprowadzono na tej trasie przepisy dla kolei podrzędного znaczenia (prędkość maksymalna 30 km/h, zniesienie niektórych przejazdów strzeżonych).

Dopiero 1 października 1889 r. uruchomiono na trasie z Gliwic do Zaborza B (później Poremba, Zabrze Wsch.) pociągi pasażerskie prowadzące wagony III i IV klasy. Zatrzymywały się one na przystankach Sosnitza (Gliwice Sośnica), Dorotheendorf (Zabrze Płd.) i Zaborze B (Poremba, Zabrze Wsch.). Budynek przystanku w Sośnicy zbudowano pomiędzy torami biegnącymi w dwóch kierunkach⁴³.

Trzecim połączeniem kolejowym wychodzącym z Gliwic była trasa prowadząca bezpośrednio do stolicy rejencji – Opola (przez Łąbędy, Pyskowice i Strzelce, z pominięciem Kędzierzyna). Ze względu na warunki terenowe nie doprowadzono jej do samych Gliwic, lecz zakończono w odpowiednio rozbudowanej stacji w Łąbędach. Projekt nowej trasy wykonał w 1872 r. mistrz budowlany Westphal z Opola. Koncesja wydana została 1 lutego 1873 r. i obejmowała trasę Opole-Strzelce Opolskie-Pyskowice-Biskupice-Chebzie z odgałęzieniami do Łąbęd i Bytomia (koszt budowy miał wynieść 15 750 000 marek).

⁴³ Tamże, sygn. 8211 Eisenbahn von Gleiwitz in der Richtung auf Morgenroth und über Antonienhütte in der Richtung auf Schwientochlowitz und Kattowitz 1871-1883, APO, RO I, sygn. 8162 Bau einer Eisenbahn von Antonienhütte über Orzesche-Sohrau nach Jastrzemb 1888-1921.

W 1875 r. powstał szczegółowy projekt odcinka z Pyskowic do Łabęd, a w 1876 r. z Pyskowic do Biskupic (zatwierdzony przez ministra 27 listopada 1877 r.). Na trasie Pyskowice-Łabędy wykupiono teren pod dwa tory⁴⁴.

Budowa się mocno opóźniała i w 1878 r. sejmik powiatowy wysłał delegację do ministra handlu w sprawie przyspieszenia inwestycji. W kwietniu tego roku minister zatwierdził projekt rozbudowy stacji w Łabędach, a 3 lipca 1878 r. nastąpiło zatwierdzenie projektu linii Pyskowice-Łabędy podrzędnego znaczenia. Dnia 1 października 1878 r. oddano do ruchu odcinek Groszowice-Strzelce, 15 maja 1879 r. – Strzelce-Toszek, a 15 sierpnia 1879 r. – Toszek-Pyskowice⁴⁵.

Przez cały rok 1879 trwała budowa dwóch linii z Pyskowic w stronę Łabęd i Biskupic; ich odbiór nastąpił 19 lutego 1880 r. Z dniem 1 marca 1880 r. otwarto je dla ograniczonego ruchu towarowego, a 15 maja 1880 r. dla pełnego ruchu towarowego i osobowego (linia Groszowice-Biskupice była pierwszorzędna, a Pyskowice-Łabędy podrzędna, ta druga dopiero 1 czerwca 1885 r. została zrównana pod względem ruchu z pierwszą, co pociągnęło za sobą obsadzenie wszystkich przejazdów dróżnikami).

W Łabędach rozpoczęto rozbudowę stacji, zbudowano prowizoryczny budynek stacyjny oraz ekspedycję towarową, a w maju 1880 r. gotowy był budynek dworca w Łabędach (z charakterystyczną wieżą, zniszczony w 1945). W roku 1881 zbudowano tam pomieszczenie służby drogowej (Bahnmeister-Depot) i rozbudowano układ torowy (do Pyskowic tory III, VIII, IX, do Kędzierzyna tory I, II, oraz ślepy tor na południe od dwóch ostatnich). Bocznica huty „Herminenhütte” liczyła wówczas 0,34 km długości (tory wewnątrzzakładowe 0,69 km). W latach 1886-1887 przebudowano łądownię przy hucie, prowadząc tor przez most na Kanale Kłodnickim.

Dopiero 20 czerwca 1891 r. wydano zezwolenie na położenie drugiego toru na linii Groszowice-Biskupice-Bytom, a w 1895 r. funkcjonował on już na całej trasie (również do Łabęd)⁴⁶.

W roku 1912 zlikwidowano przejazd strzeżony na km 3,238 szlaku Pyskowice-Łabędy (w pobliżu powojennego przystanku Gliwice Kuźnica) z powodu małego ruchu, zastępując go kładką dla pieszych, a w latach 1913-1914 zbudowano w miejsce przejazdu wiadukt w ciągu drogi z Czechowic do Czerwonki (km 2,316, obecnie ul. Jagodowa).

W Czechowicach koło wiaduktu w ciągu drogi do Zawady na szlaku Pyskowice-Bytom funkcjonował posterunek odstępowy (blokowy) „Schi” (niemiecka nazwa Czechowic – Schechowitz)⁴⁷.

⁴⁴ Tamże, sygn. 8215 Eisenbahn von Oppeln über Gross Strehlitz nach Morgenroth mit Abzweigungen nach Gleiwitz und Beuthen 1872-1877.

⁴⁵ Tamże, sygn. 8216 Eisenbahn von Oppeln über Gross Strehlitz nach Morgenroth mit Abzweigungen nach Gleiwitz und Beuthen 1878-1879.

⁴⁶ APO, RO I, sygn. 8217 Eisenbahn von Oppeln über Gross Strehlitz nach Morgenroth mit Abzweigungen nach Gleiwitz und Beuthen 1879-1909, APO, RO I, sygn. 8119 Die Oberschlesische Eisenbahn 1879-1882, Jahres-Bericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1881, Breslau 1882.

⁴⁷ Tamże, sygn. 8218 Eisenbahn von Oppeln über Gross Strehlitz nach Morgenroth mit Abzweigungen nach Gleiwitz und Beuthen 1910-1935.

W latach osiemdziesiątych powstała linia kolejowa wychodząca z Gliwic w kierunku południowym – połączenie do Orzesza i Żor. Najpierw w 1880 r. minister robót publicznych polecił wykonać ogólny projekt trasy Gliwice-Orzesze-(Żory-Jastrzębie) w celu komunikacyjnego udostępnienia tamtejszych pól górniczych i ułatwienia komunikacji kopalniom z rejonu mikołowskiego. Tor odgałęział się w Sośnicy od trasy do Poremby i prowadził przez dwa mosty w dolinie Kłodnicy – tzw. powodziowy nad terenem zalewowym (żelazne dźwigary, cztery otwory po 20,4 m) i drugi na samej Kłodnicy (10 m)⁴⁸.

Koncesję na budowę wydano 30 października 1883 r., prace projektowe w terenie przeprowadzono w 1884 r. (1 IX 1884 r. oddano do ruchu odcinek Orzesze-Żory), a sam projekt był gotowy w roku następnym i został 31 VIII 1886 r. zatwierdzony przez ministra. Budowę rozpoczęto wiosną 1887 r. od strony Sośnicy⁴⁹.

Po odbiorze technicznym (przeprowadzonym 20 września) dnia 1 października 1888 r. oddano tę trasę do ruchu. Kursowały na niej 4 pary pociągów do Orzesza (3 z nich jechały dalej do Żor). W Sośnicy pociągi się na razie nie zatrzymywały, dopiero rok później otwarto tam wspólny przystanek dla relacji do Poremby i do Orzesza⁵⁰.

Na początku XX wieku linię tę na odcinku z Gliwic do Przyszowic (Gierałtowiec) postanowiono przebudować z podrzędnej na główną (jako pierwszy odcinek głównej dwutorowej trasy przez Knurów i Rzędówkę do Rybnika). W 1905 r. powstał projekt dobudowy po wschodniej stronie drugiego toru, jednak z powodu braku ostatecznej wersji przebudowy stacji w Gliwicach nie doszło do jego realizacji przed wybuchem I wojny światowej, a później przebieg granicy państwowej z Polską sprawił, że go zarzucono. Wprowadzono jednak przed wojną na tej jednotorowej trasie zasady ruchu obowiązujące na kolejach głównych⁵¹.

Przed wybuchem I wojny światowej wybudowano jeszcze jedną nową linię prowadzącą z Gliwic obok państwowych kopalń węgla kamiennego w Makoszowach i Bielszowicach do Ligoty koło Katowic. Jej projekt powstał w 1898 r. (początkowo miała być jednotorowa, z tym że wykup gruntów i budowę obiektów inżynierskich wykonano od razu pod dwa tory).

Budowę rozpoczęto we wrześniu 1900 r. (zezwolenie wydano 8 VIII 1900), ale dopiero od lipca 1903 r. układano nawierzchnię (począwszy od Sośnicy). Z dniem 18 stycznia 1904 r. tymczasowo puszczono tędy pociągi z węglem z Bielszowic (linia funkcjonowała formalnie jako bocznicza kopalniana). Dopiero 30 IX 1904 r. nastąpił odbiór techniczny całej trasy i 1 października 1904 r. jej oddanie do ruchu⁵².

⁴⁸ Tamże, sygn. 8160 Bau einer Eisenbahn von Antonienhütte über Orzesche-Sohrau nach Jastrzemb 1879-1883.

⁴⁹ Tamże, sygn. 8161 Bau einer Eisenbahn von Antonienhütte über Orzesche-Sohrau nach Jastrzemb 1883-1888.

⁵⁰ Tamże, sygn. 8162 Bau einer Eisenbahn von Antonienhütte über Orzesche-Sohrau nach Jastrzemb 1888-1921.

⁵¹ Tamże, sygn. 8250 (Sosnizza)-Preiswitz-Egersfeld 1902-1911, APO, RO I, sygn. 8251 (Sosnizza)-Preiswitz-Egersfeld 1911-1916.

⁵² APO, RO I, sygn. 8245 Eisenbahn Gleiwitz-Neuberun mit Abzweigung nach Antonienhuette 1897-1904, APO, RO I, sygn. 8246 Eisenbahn Gleiwitz-Neuberun mit Abzweigung nach Antonienhuette 1904-1910.



11. Fragment planu Gliwic, okolice dworca, 1895 r.

Na przełomie XIX i XX wieku powstały nowe bocznicie obsługiwane przez gliwicką stację. Od istniejącej boczniczy do obydwu zakładów fabryki drutu Oberschlesische Eisenindustrie (dawniej „Hegenscheidt”) w latach 1896-1897 wybudowano odgałęzienie do rzeźni miejskiej, które rozpoczynało się koło przejazdu na końcu Fabrikstrasse (ul. Dubois) i biegło mostem ponad Kanałem Kłodnickim. Umowę bocznicową rzeźni zawarto 10/16 III 1897 r. Tor przecinał istniejące bocznicie dolnego zakładu fabryki drutu (normalnotorową i wąskotorową), przechodził mostem przez kanał, a w samej rzeźni były trzy tory, w tym jeden służący do dezynfekcji wagonów. Zwrotniczy zatrudniony przez miasto obsługiwał też zapory przejazdu. W 1908 r. współużytkownikami tej boczniczy stały się prywatne firmy różnych branż posiadające tam swoje parcele: Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft (skład paliwa), Waagenfabrik Boehmer & Co i Caesar Wollheim (handel węglem), a od 1912 r. wytwórnia wyrobów cementowych Max Jerschke. W 1925 r. od tej boczniczy pociągnięto tor do nowej stacji transformatorowej (Umspannwerk) dostarczającej energię dla miasta Gliwic⁵³.

W 1908 r. wybudowano bocznicę do walcowni rur bez szwu koncernu „Oberbedarf” (dawniej „Huldshinsky”) położonej koło lasu miejskiego przy linii do Bytomia, rozbudowaną w 1914 r. Tor bocznicowy przecinał obecną ulicę Chorzowską po wschodniej stronie toru do Bytomia. Niedługo przed I wojną światową miasto postanowiło stworzyć rodzaj strefy aktywności gospodarczej przy lesie miejskim w re-

⁵³ Tamże, sygn. 8398 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1920-1935, APG, MGI, sygn. 1633 Anschluss des Schlachthofes an die Staatseisenbahn. Verträge mit dem Eisenbahnfiskus und O/S Eisenindustrie 1892-1909, APG, MGI, sygn. 1955 Vertrag mit Max Jerschke über Benutzung des Anschlussgleises 1912-1919.



12. Widok ogólny fabryki szamotu w Gliwicach położonej w pobliżu dworca kolejowego, ok. 1910 r.

jonie obecnej ul. Towarowej. Wydzierżawiono tam parcele różnym firmom i na mocy umowy z 15 VI/11 VIII 1909 r. doprowadzono bocznice kolejową o długości 680 m. Nowa bocznica (obsługiwana przez pobliską nastawnię kolei państwowych) odgałęziała się od wspomnianej wyżej nitki do walcowni rur „Huldshinsky”, a na jej końcu wybudowano przy obecnej ul. Chorzowskiej tzw. stację zdawczą (Übergabebahnhof) złożoną z trzech torów i żeberka ochronnego (od północy: tor przyjazdowy o długości 187 m, tor odjazdowy 187 m i tor zestawczy 235 m). Od tej stacji odbiegały właściwe tory bocznice do poszczególnych firm rozrzuconych wzdłuż obecnej ul. Towarowej. W latach 1909-1910 powstała bocznica fabryki chemicznej Griesheim-Elektron Sauerstoffwerk o długości 34 m, na przelomie lat 1912-1913 bocznica wytwórni wag Oberschlesische Waagenfabrik Böhmer & Co, w 1913 r. firmy handlu złomem Paul Ramisch & Co (później Schweitzer & Oppler AG Abt. Eisenhandel Ramisch, rozbudowana w latach 1918-1921 i 1927-1929) i wytwórni konstrukcji żelaznych Nöcker & Wolff (potem Nöcker AG i Bamag-Meguin, rozbudowana w latach 1920-1921), w latach 1914 i 1916 firmy Eisenhandels-gesellschaft mbH Berlin, a 1917-1918 warsztatu mechanicznego S. Knopp⁵⁴.

Zbudowana w latach 90. XIX wieku bocznica Oberschlesische Chamotte-Fabrik (dawniej Arbeitsstätte Didier AG, w miejscu obecnego Forum) została w 1922 r. rozbudowana do dwóch torów, a rok później przejazd przez szosę zabezpieczono łańcuchami (nie było tam dotąd szlabanu). Ilość torów zwiększono w latach 1927-1928

⁵⁴ APG, MGI, sygn. 3015 Haftpflichtversicherung.... gegen Unfälle auf dem Übergabe-Bahnhof 1909-1928, APG, MGI, sygn. 2811 Verpachtung eines Lagerplatzes am Übergabebahnhof 1912-1913, APO, RO I, sygn. 8396 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1902-1918, APO, RO I, sygn. 8397 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1917-1924.

do pięciu i zamontowano przesuwnicę. W roku 1922 powstała nowa bocznicą wytwórni szkła Scharffa (na początku obecnej ul. Toszeckiej), która zastąpiła poprzednią z końca ubiegłego wieku⁵⁵.

Pierwszą kopalnią węgla kamiennego zbudowaną na terenie miasta przed I wojną światową była Gleiwitzer Grube (kopalnia „Gliwice”). W celu wywozu stamtąd węgla (w kierunku Wrocławia) należało doprowadzić do niej bocznicę normalnotorową. Pierwotnie chciano zbudować połączenie ze stacją Preiswitz (Gierałtowiec), jednak ostatecznie zdecydowano się na wariant prowadzący do stacji w Sośnicy. Odgałęziała się ona od linii Sośnica-Przyszwice koło Mizerowa, gdzie zbudowano posterunek blokowy (Blockstelle Miserau).

Budowę rozpoczęto wiosną 1914 r., jej ukończenie przerwał wybuch wojny. Dopiero w październiku 1915 r. ukończono część toru od strony Mizerowa, którym dowożono materiały budowlane. W 1916 r. bocznicą była gotowa (11 torów na terenie kopalni), ale tylko okazynie używana (bez odbioru technicznego, który nastąpił dopiero 26 IX 1916 r.). Umowę bocznicową zawarto 17 X/3 XI 1916 r. Dworzec kopalniany rozbudowano w 1925 r. (liczył on 13 torów, z czego dwa wąskie; a dworzec koksowni 6 torów, z czego jeden trójszynowy)⁵⁶.

W Sośnicy w latach 1900-1901 wybudowano bocznicę do zakładów chemicznych Rütgersa (na północ od obecnej ul. Sikorskiego, naprzeciwko późniejszej kopalni – umowa bocznicowa z 24 XII 1900/23 I 1901). W 1918 r. została ona przebudowana (zakłady wykupiła firma Anhaltisch-Oberschlesische Fluorwerke GmbH), a w 1925 r. ponownie przekształcona (aby składy na nią kierowane nie kolidowały z pociągami do Makoszów)⁵⁷.

W 1915 wybudowano tymczasową bocznicę normalnotorową na wschodnie pole kopalni „Oehringen” (kopalnia „Sośnica”), której tor odgałęział się od opisanej wyżej boczniczy firmy Rütgers (na kopalni było 5 torów). W jej miejsce w latach 1922-1923 powstała bocznicą stała (według projektu inż. C. Siedenburga z Katowic). W 1929 kopalnia przejęła dawny zakład Rütgersa i bocznicę, którą częściowo rozebrano do końca tego roku⁵⁸.

Warsztaty naprawy taboru

Rosnąca ilość wagonów towarowych w ruchu na terenie okręgu przemysłowego Górnego Śląska wymusiła budowę odpowiednio dużych warsztatów naprawczych. Dotychczasowy warsztat koło dworca kolejowego pod koniec XIX wieku był zbyt

⁵⁵ APO, RO I, sygn. 8397 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1917-1924.

⁵⁶ APG, zespół Gleiwitzer Grube (dalej: Gleiw Gr), sygn. 224 Grubenanschlussbahn 1909-1914, APG, Gleiw Gr, sygn. 225 Grubenanschlussbahn 1914-1917, APG, Gleiw Gr, sygn. 114 Grunderwerb für die Grubenanschlussbahn 1912-1934, APG, zespół Kopalnia Sośnica (dalej: Kop Sośn), sygn. 9/1 1915-1916.

⁵⁷ APO, RO I, sygn. 8433 Privatbahnen im Kreise Hindenburg O/S 1920-1925, APO, RO I, sygn. 8434 Privatbahnen im Kreise Hindenburg O/S 1925-1931.

⁵⁸ APG, Kop So n, sygn. 8/1 Schachtanlage Sosnitsa Gleisanschluss 1914-1930, APG, Kop So n, sygn. 23/1 Gleisanschluss fr. Rütgerswerke 1929-1930.

ciasny. W 1891 r. powstał projekt nowych zakładów (Hauptreparatur-Werkstatt) zlokalizowanych przy stacji rozrządowej po jej południowej stronie. Autorami byli Bergemann i Wallenius z biura maszynowo-technicznego we Wrocławiu.

Początkowe projekty przewidywały prowadzenie na tym terenie również napraw lokomotyw w specjalnej hali dobudowanej od zachodu do hali napraw wagonów. Obok miały się znajdować tory odstawcze dla pomieszczenia tendrów naprawianych maszyn. Ostatecznie jednak, ponieważ skumulowanie napraw dwu rodzajów taboru na jednym terenie prowadziłyby do licznych kolizji i utrudnień, zdecydowano się na budowę osobnego nowego zakładu po drugiej stronie stacji rozrządowej. Ponadto wciąż rosnące potrzeby „wagonówki” wykluczały odstąpienie przez nią niezbędniego gruntu na potrzeby innego zakładu. Władze kolejowe zdecydowały o budowie warsztatów wyłącznie wagonowych, a osobne warsztaty parowozowe zbudowano kilka lat później.

Budowę rozpoczęto w roku 1892, a oddanie warsztatów do użytku miało miejsce w 1895 r. Początkowo wybudowano tylko mniejszą halę (północno-wschodnia część obecnej), z którą od północy sąsiadowały kotłownia, kuźnia i odlewnia, a dalej na zachód były magazyny.

Do wytwarzania energii (oświetlenie elektryczne, siła) posłużyły ustawione w 1894 r. trzy kotły firmy Breda, Berliner & Co z Gliwic (nr 372, 373, 374). Kuźnię i warsztat naprawy kół wyposażono w 1895 r. w dwa młoty parowe o sile nacisku 75 i 500 kg firmy J. Banning z Hamm (pierwszy z nich wymieniono w 1914 r. na nowy).

W 1897 r. zainstalowano czwarty kocioł parowy firmy Meyer z Gliwic (nr 554). Do tego czasu dobudowano południową część hali z malarnią i tapicernią, zabudowano przesuwnicę zewnętrzną (od strony wschodniej) oraz trzy przesuwnice wewnętrzne (wewnątrz hali było 12 torów od strony północnej i 10 torów od południowej). Przed główną halą od wschodu istniały dwie małe hale pięciostanowiskowe. Rok później w kuźni przybył trzeci młot parowy (750 kg) firmy Banning (budynek został rozbudowany w kierunku zachodnim), a w warsztacie kół elektryczny młot firmy Breuer, Schumacher & Comp. z Kalk b. Köln (30 kg). Czwarty młot firmy Banning (500 kg) oddano do użytku w 1899 r.⁵⁹

W celach grzewczych w 1900 r. zainstalowano kolejny stały kocioł (pochodzący z parowozu firmy G. Sigl z Wiener Neustadt z roku 1874 – nr 1889), a w 1902 r. trzy nowe kotły parowe gliwickiej firmy Meyer (nr 745, 746 i 747).

W 1903 i 1908 r. rozszerzono teren warsztatów w kierunku południowym przesuważąc odpowiednio ulicę Barbarastrasse (ul. Bł. Czesława). W kuźni zainstalowano dwa nowe młoty parowe w 1904 r. i kolejny (już siódmy) w 1906 r. W tym samym roku przybył ósmy stały kocioł (Dt. Babcock & Wilcox Dampfkesselwerke AG Oberhausen, 1906, nr 4859). Same warsztaty zostały rozbudowane w 1919 r.⁶⁰

⁵⁹ APG, MGI, sygn. 6483 Königl. Haupt-Werkstatt 1891-1898.

⁶⁰ Tamże, sygn. 6484 Königl. Haupt-Werkstatt 1898-1919.



13. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Gliwicach przy obecnej ulicy Chorzowskiej, ok. 1910 r.

W latach dwudziestych zakłady (oficjalna nazwa Eisenbahn-Ausbesserungswerk I Gleiwitz) nie były już modernizowane – wycofywano jedynie najbardziej zużyte urządzenia. W 1925 r. wymieniono dwa kotły na jeden nowy (nr 5747, rok prod. 1924, firmy Linke-Hofmann-Lauchhammer AG Werk Breslau) oraz zainstalowano drugi kocioł parowy do ogrzewania (pochodzący z parowozu nr 8002 Kattowitz – Henschel & Sohn nr 6201 z roku 1902). Rok następny przyniósł montaż nowego stałego kotła (nr 5822 LHL Breslau 1925), a w roku 1927 przybył kolejny z tej samej firmy (nr 5929). Dopiero przebudowa wszystkich instalacji na zasilanie gazem w 1933 r. rozwiązała ten problem docelowo⁶¹.

Po I wojnie światowej warsztaty wybudowały dla swoich pracowników kolonię domów szeregowych i czterorodzinnych. W tym celu założono spółdzielnię mieszkaniową (Bauverein Wagenwerkstätte Genossenschaft mbH). Wybudowano je w latach 1921-1922 i 1922-1923 przy Barbarastrasse (Bł. Czesława) i Buddestrasse (Gdańska)⁶².

Warsztat naprawy lokomotyw i wagonów w Gliwicach na początku lat 90. XIX wieku mieścił się w wachlarzowej lokomotywowni położonej naprzeciwko budynku dworcowego. Po oddaniu do użytku w 1895 r. nowych warsztatów wagonowych pozostała wciąż nierozwiązana kwestia lokalizacji warsztatu napraw parowozów. Nowa inwestycja wynikała ze wzrostu liczby lokomotyw eksploatowanych na terenie Górnego Śląska. Maszyny te były intensywniej użytkowane, co powodowało konieczność

⁶¹ Tamże, sygn. 2606 Konzessionierung von Dampfkessel und gewerblichen Anlagen der DRB 1925-1930.

⁶² Tamże, sygn. 4360 Bauverein-Wagenwerkstatt Übertuerungszuschuss 1920-1927, APG, MGI, sygn. 5955/36 Barbarastr. 21a,b, 23a,b, 25a,b, 27a,b, 29a,b, Buddestr. 1a-9b, 2a-6b Bauverein Wagenwerkstatt e.GmbH 1921-1936.

częstszych remontów. Dotychczas istniejące warsztaty naprawcze, działające przy każdej większej lokomotywowni na terenie katowickiej dyrekcji kolei (obejmującej wówczas cały Górny Śląsk włącznie z Opolem) nie wystarczały już w obliczu wzrastającego zapotrzebowania. Wobec tego zadecydowano o budowie jednego centralnego punktu napraw lokomotyw obsługującego cały region górnośląski.

W 1899 r. dyrekcja kolei nabyła teren położony obok lasu miejskiego przy obecnej ul. Chorzowskiej. Władze miasta zdecydowały się sprzedać grunt poniżej jego wartości rynkowej, mając na uwadze wielorakie korzyści wynikające dla Gliwic z wielkiej inwestycji, jaką były drugie już na tym terenie warsztaty kolejowe.

Projekt architektoniczny budynków sporządzono 24 kwietnia 1901 roku w dyrekcji kolei w Katowicach, a 21 czerwca 1901 r. został on zatwierdzony przez prezydenta rejencji w Opolu. W tym samym roku rozpoczęto prace. W 1903 r. główna hala warsztatowa była już prawie gotowa, budowano też warsztaty szkolne przy szosie za-brzańskiej. Do zrealizowania pozostawały jeszcze budynki pomocnicze. Ogólny koszt budowy ostatecznie wyniósł 474 000 marek.

Wjazd dla parowozów na teren zakładów początkowo wiódł bezpośrednio z dworca rozrządowego od strony zachodniej na teren warsztatów. Dopiero później zbudowano osobną bocznicę z dojazdem od strony wschodniej. Lokomotywy wjeżdżały na ten teren przez wielką obrotnicę, zaś materiały dowożono przez system zwrotnic i małych obrotnic. Oddanie warsztatów do użytku nastąpiło 1 października 1904 roku⁶³.

Naczelnikiem zakładu (zwanego oficjalnie Königl. Eisenbahn-Lokomotivwerkstatt) mianowany został inspektor budowlany Müller. Zastąpił on inspektora Herzoga, który od listopada 1897 r. kierował gliwickimi warsztatami (wagonowymi) i prowadził budowę nowych warsztatów parowozowych.

Wszystkie budynki wzniesione zostały z muru ceglanego, zaś konstrukcje dachów z żelaza, co pozwoliło niemal uniknąć stosowania drewna jako materiału łatwopalnego. Miało to szczególne znaczenie wobec zagrożenia pożarowego powodowanego tak znacznym zgromadzeniem parowozów na niewielkiej przestrzeni.

Jeśli chodzi o rozplanowanie budynków, w skład całego zespołu wchodziły: hala główna napraw lokomotyw, warsztat szkolny, maszynownia i kotłownia, kuźnia i warsztat naprawy zestawów kołowych oraz magazyn materiałowy. Początkowo zdecydowano o budowie wielkiej hali naprawczej lokomotyw na 50 stanowisk. W jej zachodniej części było 24+25 stanowisk połączonych za pomocą przesuwownicy (9 m, 80 t), a we wschodniej 20+21 stanowisk również z przesuwnicą (12,5 m, 90 t). Zbudowano też specjalną sześciostanowiskową parowozownię wachlarzową, w której mieściła się również lakiernia. O odzież roboczą dbała centralna pralnia. Do zakładów doprowadzono wszystkie media: energię elektryczną, parę oraz gaz pod ciśnieniem.

⁶³ APG, MGI, sygn. 2609, Rangirbahnhof mit gewerblichen Anlagen 1891-1903, „Der oberschlesische Wanderer“, nr. z 5 lipca 1903 r., 11 lipca 1904 r., 2 października 1904 r.

Lokomotywy przeznaczone do remontu wjeżdżały na teren głównej hali od strony wschodniej, a opuszczały ją na jej południowym końcu, tu też rozpalano pod kotłami. W hali głównej w jej południowo-wschodnim narożniku wydzielono sześć stanowisk naprawczych jako tymczasową kuźnię kotłową, która później miała otrzymać własny budynek mieszczący również warsztat naprawy rur kotłowych. Był on położony na południe od kuźni i kotłowni. Tendry parowozów po dokonanych remoncie były odstawiane na wschód od hali pod gołym niebem. Do głównej hali dołączono ślusarnię i tokarnię. Kuźnia ze składem żelaza, kotłownia i maszynownia z łaźnią położone były przed halą główną.

Już na samym początku eksploatacji warsztatów w całości wybudowano kuźnię (wraz z tymczasową odlewnią tygłową, warsztatem naprawy rur kotłowych i kuźnią miedzi) oraz kotłownię z maszynownią, aby uniknąć ich późniejszych rozbudów. Później planowano wzniesienie na południe od hali nowego obiektu odlewni tygłowej i kuźni miedzi.

Na północ od głównej hali mieściła się portiernia, jadalnia z kantiną oraz biuro. W budynku biurowym na parterze mieścił się zarząd warsztatów, a na piętrze urządzono mieszkanie dla naczelnika. Po rozbudowie zakładu zbudowano dla niego obok specjalny budynek mieszkalny.

Aby uniknąć uciążliwego dla gliwiczian zanieczyszczenia powietrza, wszystkie wytwarzające dym obiekty (kuźnia kotłowa, kotłownia, kuźnia oraz stanowiska rozpalania lokomotyw) usytuowano w głębi parceli daleko od szosy do Zabrza.

W hali warsztatów było 50 stanowisk naprawczych, jednocześnie można było na nich remontować 35 parowozów. Dopiero w późniejszym okresie zaplanowano rozbudowę hali do 100 stanowisk remontowych. Na dalsze inwestycje przewidziana była wschodnia część terenu zakładów naprawczych.

Warsztatom przydzielono do obsługi 300 parowozów stacjonujących na terenie dyrekcji kolei w Katowicach. Maszyny te miały przechodzić średnie i główne naprawy wyłącznie w Gliwicach. Do Gliwic przeniesiono 120 pracowników warsztatów w Katowicach i większą ilość wykwalifikowanych robotników z Wrocławia. Pracowali oni głównie w kuźni kotłowej i odlewni mosiądzu.

Zakład był wówczas jednym z najnowocześniejszych na terenie całych Niemiec. W 1903 r. zainstalowano trzy cyrkulacyjne kotły wodne produkcji Deutsche Babcock & Wilcox Dampfesselwerke AG z Oberhausen, a w 1904 r. dwa młoty o napędzie parowym o nacisku 500 i 750 kg produkcji Maschinenfabrik und Eisengiesserei GmbH Gustav Brinkmann & Co z Witten a.d. Ruhr. Z kolei w warsztacie naprawy zestawów kołowych w 1905 r. uruchomiono napędzany sprężonym powietrzem młot do obręczy kół (rok produkcji 1904) z firmy Pressluftgesellschaft mbH vorm. Franz Ant. Schmitz z Düsseldorfu. W 1907 r. zamontowano dwa dalsze kotły parowe o ciśnieniu 10 atmosfer w kotłowni (gliwickiej firmy Oberschlesisches Kesselwerk B. Meyer GmbH). W 1908 r. przybył nowy młot parowy o sile nacisku 1500 kg, a kolejny w roku 1910 (300 kg).



14. Fragment mapy przedstawiającej sieć kolejową na Śląsku, ok. 1904 r.

W latach 1919-1920 zamontowano pomocniczą kotłownię złożoną z ustawionych prowizorycznie po wschodniej stronie hali napraw lokomotyw pod gołym niebem dwóch kotłów parowozowych (produkcji firmy Henschel & Sohn w Kassel z 1902 r. o ciśnieniu 12 atmosfer i drugi Union-Giesserei z Królewca z 1891 r. o ciśnieniu 10 atmosfer)⁶⁴.

Po plebiscycie i podziale Górnego Śląska w 1922 r. Gliwice i zakład pozostały w granicach Niemiec. Skurczył się jednak znacznie obszar, z którego parowozy naprawiano w warsztatach. Większa część okręgu przemysłowego przypadła Polsce, która nie chcąc naprawiać swych maszyn na terytorium Niemiec przystąpiła do organizacji własnych warsztatów napraw taboru w Piotrowicach koło Katowic. Przed rokiem 1925 zwolniono z pracy 600-800 robotników z obydwu warsztatów: lokomotyw i wagonów. W 1927 r. przeniesiono do Gliwic około 200 pracowników zlikwidowanych warsztatów w Raciborzu⁶⁵.

W 1925 r. koordynację pracy warsztatów kolejowych na całym Śląsku przejęła dyrekcja kolei we Wrocławiu. Dążono do ujednoczenia rodzajów taboru naprawianych w jednym warsztacie. I tak w Opolu skoncentrowano remonty wagonów osobowych, w Oleśnicy lokomotyw pociągów osobowych, w Gliwicach – lokomotyw i wagonów towarowych, zaś w Lubaniu – taboru elektrycznego⁶⁶.

W okresie międzywojennym w zakładach używano nazwy Reichsbahn-Ausbesserungswerk, Lokomotivwerk. „Wagonówka” nosiła nazwę identyczną z wyróżnikiem Wagenwerk.

⁶⁴ APG, MGI, sygn. 2142, Kgl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion 2, 1904-1920, APG, MGI, sygn. 6484, Königl. Haupt-Werkstatt 1907-1918.

⁶⁵ Tamże, sygn. 1904, Personalabbau in den Gleiwitzer Eisenbahnwerkstätten 1925-1930.

⁶⁶ Tamże, sygn. 2606 Konzessionierung von Dampfkessel und gewerblichen Anlagen der DRB 1925-1930.

Jeszcze przed oddaniem do użytku nowych warsztatów miasto Gliwice zgodnie z umową przystąpiło do budowy osiedla mieszkaniowego dla kolejarzy. Osiedle to, złożone z 17 budynków mieszkalnych podobnych do siebie, lecz zaprojektowanych w różnych wariantach, zlokalizowano koło nowo wybudowanej szkoły obok lasu miejskiego. Projekt wykonano w miejskim urzędzie budowlanym (Stadtbauamt), a jego głównym autorem był miejski radca budowlany (Stadtbaurat) Wilhelm Kranz. Budynki ukończono jesienią 1904 r. Osiedle zbudowano przy obecnej ulicy Horsta Bienka, której nazwa pochodzi od imienia i nazwiska wybitnego pisarza urodzonego w 1930 r. właśnie w jednym z tych domów jako syn kolejarza⁶⁷.

W latach 1921-22 wybudowano 8 domów mieszkalnych przy obecnej ulicy Chorzowskiej, Akacjowej, Topolowej i Brzozowej, przeznaczonych dla pomieszczenia nowo przybyłych do Gliwic robotników warsztatów, którzy opuścili terytorium przyznane Polsce. Domy wzniesione zostały w ramach spółdzielni mieszkaniowej (Bauverein Lokomotivhauptwerkstätte eGmbH). Projektantem tych budynków był kolejowy architekt Wilhelm Grossart z dyrekcji w Katowicach, autor dworców kolejowych w Gliwicach i Bytomiu⁶⁸.

Okres międzywojenny i druga wojna światowa

Pierwsza wojna światowa nie przyniosła większych zmian w pracy stacji w Gliwicach, poza wstrzymaniem prac przy rozbudowie dworca rozrządowego. Jedynie zaburzenia polityczne przerywały, choć na krótko, codzienny ruch. W nocy z 2 na 3 maja 1921 r. polscy powstańcy opanowali stację w Sośnicy i odcięli Gliwice od połączeń w kierunku wschodnim (sama stacja, obsadzona przez niemieckich kolejarzy, pozostawała pod kontrolą alianckich wojsk francuskich). Wprawdzie Polacy próbowali opanować stację rozrządową, jednak nie udało się to, a część z nich dostała się do niewoli. Uprawdzili jedynie do Sośnicy część wagonów towarowych. Druga próba opanowania gliwickiej stacji miała miejsce 26 czerwca, kiedy to powstańcy wjechali do Gliwic składem towarowym z węglem. Pociąg dojechał aż do budynku stacyjnego, jednak Niemcy nie dali się zaskoczyć i ogniem odparli atak. W walce zginął powstaniec Franciszek Wilczek. Aby nie dopuścić do starć zbrojnych, wojska alianckie wstrzymały pracę stacji rozrządowej, a próby jej uruchomienia spotykały się z represjami⁶⁹.

Powstańcom udało się tylko na krótki czas opanować warsztaty wagonowe (ZNTK), przy czym poległo pięciu bojowników niemieckiego Selbstschutzu (Paul

⁶⁷ Tamże, sygn. 1777, Errichtung von Arbeiterwohnhäuser auf Grund des Vertrages über die Lokomotivwerkstatt 1899-1905.

⁶⁸ APG, MGI, sygn. 4193, Anleihe von 440000 M zur Errichtung von Arbeiterwohnhäuser auf Grund des Vertrages mit der Lokomotivwerkstatt 1922-1924, APG, MGI, sygn. 4363, Überteurungszuschüsse-Bauverein-Lokomotivhauptwerkstätte EgmbH 1920-1922.

⁶⁹ A. WŁOCZEK, *Kolejarze-powstańcy w akcji pod Gliwicami*, (w:) *Pamiętniki powstańców śląskich*, t. I, Katowice 1957, s. 161-166.

Kluczny, Martin Berger, Alfred Moy, Julius Willim, Paul Winter). Ku ich czci odsłonięto w 1938 r. pomnik na terenie zakładów (zniszczony po wojnie)⁷⁰.

Projekt rozbudowy gliwickiej stacji do rozmiarów obecnych powstał około 1913 r. przed wybuchem I wojny światowej i w latach następnych był jeszcze kilkakrotnie modyfikowany. W celu usprawnienia obsługi pasażerów planowano zastąpienie starego budynku dworcowego nowym i budowę czterech peronów połączonych tunelami. Jednocześnie miała zostać przebudowana stacja rozrządowa, a zwłaszcza wschodnie wyloty z Gliwic w kierunku Zabrze, Bytomia i Makoszów. Głównym założeniem było rozdzielenie ruchu towarowego i pasażerskiego tak, aby pociągi mogły bezkolizyjnie wjeżdżać i wyjeżdżać ze stacji torami prowadzonymi na różnych poziomach przez wiadukty. Nowe urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu umieszczono w nowo zbudowanych nastawniach bramowych na każdej z grup torowych.

Po ustaniu zawirowań politycznych i podjęciu przez Radę Ambasadorów ostatecznej decyzji co do przynależności Gliwic do Niemiec kontynuowano prace przy rozbudowie stacji. Największym zmianom uległa jednotorowa linia do Bytomia, która miała zostać zastąpiona przez nowy dwutorowy szlak, przesunięty w kierunku wschodnim poza Maciejów. Do tej pory pociągi kierunku bytomskiego (60 składów na dobę) krzyżowały w jednym poziomie tory towarowe kierunku łabędzkiego (120 składów); w ten sposób pociągi do Bytomia musiały przemieszczać się w poprzek układu torowego z południowej na północną grupę torów.

Po ukończeniu robót trzy nowe wiadukty na wschodnim końcu stacji wykluczały kolizyjne przebiegi pociągów w różnych kierunkach, a tory pasażerskie trzech głównych kierunków (po dwa do Katowic i Bytomia, jeden do Sośnicy) poprowadzono po południowej stronie stacji towarowej (strona północna służyła wyłącznie do pracy rozrządowej i ruchu towarowego). Pod torami pasażerskimi bezkolizyjnie poprowadzono wjazd do warsztatów wagonowych (ZNTK).

Na kierunku ładownym (z okręgu przemysłowego na zachód, po północnej stronie stacji) składy wagonów wjeżdżały z kierunków zabrzańskiego i bytomskiego oraz kierunku sośnickiego na grupę przyjazdową (Go?, położoną na wschód od mostu na Bytomce), a następnie trafiały na grupę torów rozrządowych (Gn?, na północ od parowozowni), gdzie były przerabiane i zestawiane na nowo. Dalej przemieszczano je na grupę torów wyjazdowych (Gw, pomiędzy wiaduktami – obecne ulice Zabrska i Mitręgi) i wyprawiano w drogę. Na kierunku próżnym (z zachodu na wschód) położonym pomiędzy ładownym a torami dla ruchu osobowego pociągi pokonywały te same etapy, z tym że grupa torów przyjazdowych leżała pomiędzy grupą wyjazdową kierunku ładownego a torami odstawczymi składów osobowych, grupa rozrządowa na południe od parowozowni (Gs), a wyjazdowa pomiędzy wjazdem ładownym a torami osobowymi.

⁷⁰ APO, RO I, sygn. 6525, Kriegerdenkmäler im Stadtkreis und Landkreis Gleiwitz; Sonder-Ausgabe der Werkzeitschrift des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes, Wagenwerk Gleiwitz, lipiec 1938.



15. Budowa nowego dworca kolejowego w Gliwicach, widok z lotu ptaka, po lewej stronie widoczny jeszcze stary dworzec przed rozbiórką, ok. 1925 r.

Stary budynek dworca z 1845 r. z dwoma halami kasowymi (po 4 okienka), wyposażony w trzy perony główne (jeden wyspowy) i dwa dodatkowe od strony wschodniej (kierunek Sośnica) przestał wystarczać wobec znacznie zwiększonego ruchu pasażerskiego. Władze kolejowe podjęły decyzję o zastąpieniu go nowym, obszerniejszym gmachem.

W celu uzyskania miejsca pod nowy dworzec wyburzono starą wagonownię i magazyn przesyłek ekspresowych od strony cmentarza żydowskiego. To samo spotkało starą ekspedycję towarową. Główne wejście nowego gmachu usytuowano na osi Wilhelmstrasse (ul. Zwycięstwa) – głównej handlowej ulicy Gliwic (stary dworzec leżał w okolicy obecnego zachodniego wejścia z kasami PKS). Wyburzono również stare zabudowania pomiędzy dworcem a Neudorferstrasse (ul. Bohaterów Getta Warszawskiego) tworząc obszerny plac dworcowy (na którym po wojnie powstał dworzec PKS). Przed wojną planowano wybudować tam budynki hotelowe i biurowe, co jednak nie doszło do skutku.

Nowy dworzec usytuowano na poziomie ulicy, torowisko zaś na wyższym poziomie, przez co pasażerowie uniknęli konieczności dwukrotnego pokonywania schodów tunelu (co ma miejsce do dziś na większości stacji – było tak również w Gliwicach przed przebudową). Architektura budynku (projekt wykonał architekt dyrekcji kolei w Opolu Wilhelm Grossart, autor m.in. później zrealizowanego dworca w Bytomiu) ukształtowana jest w stylu spokojnego późnego modernizmu. Najważniejsze części budynku (hale kasowe i poczekalnie) są wyższe niż przylegające do nich pomieszczenia pomocnicze, co umożliwia ich naturalne oświetlenie. Elewacje wykończono



16. Widok ogólny fasady głównej nowego dworca kolejowego w Gliwicach, 1931 r.

w części parterowej ciemnoczerwonym klinkierem (po wojnie zamalowany farbą olejną), główne części gmachu otynkowano na kolor brązowy, a dach pokryto dachówką. Fronton głównej hali ozdabiał duży zegar (produkcji firmy Siemens-Halske), po wojnie zastąpiony elektronicznym w innym miejscu. Pracą wszystkich zegarów dworcowych sterował zegar-matka, mający bezpośrednie połączenie z Berlinem.

Na dworcu zbudowano dwie hale kasowe, co miało na celu rozdzielenie ruchu pasażerów podmiejskich (głównie robotników przemysłowych) od pasażerów korzystających z pociągów dalekobieżnych – hala wschodnia była przeznaczona dla pasażerów 1-3 klasy, a zachodnia dla 4 klasy (po wojnie umieszczono tam kasy PKS). Pomiędzy halami umieszczono poczekalnie z restauracjami, również podzielone według klas. W poczekalni 1-2 klasy mieściła się po wojnie restauracja (obecnie sklep), w 3 klasie był do niedawna bar dworcowy, a poczekalnia 4 klasy (wejście z hali zachodniej) również została przerobiona na sklepy. Główna hala ozdobiona została ceramiczną okładziną w przyziemiu (firmy Ullersdorfer Werke z Mirostowic koło Żar) i drewnianym wielobarwnym stropem (obecnie powierzchnie te są zamalowane farbą olejną). W skrzydle wschodnim mieściły się biura i mieszkania służbowe kolejarzy (do niedawna m.in. posterunek policji), a od zachodu wzniesiono wolnostojący gmach poczty i magazynu przesyłek ekspresowych.

Dworzec otrzymał trzy szerokie perony wyspowe długości 300 m oraz osobne perony bagażowe. Usytuowano je nieco niżej od poziomu podłogi wagonów. Peron pierwszy służył pasażerom jadącym w kierunku Sośnicy. Budynek stacji połączony był z peronami dwoma tunelami dla pieszych oraz tunelem bagażowym (od strony wschodniej) i pocztowym (od zachodu). Wszystkie trzy perony były



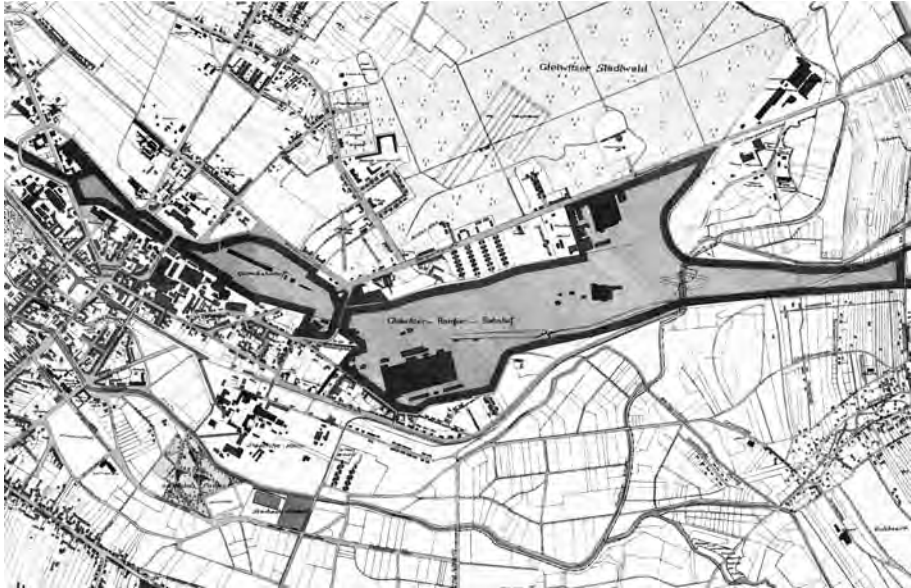
17. Widok z prawej strony na plac dworcowy i fragment fasady głównej nowego dworca kolejowego w Gliwicach, 1940 r.

osobno zadaszone (nie zdecydowano się na wzniesienie hali peronowej podobnej do bytomskiej czy legnickiej). Planowany czwarty peron przed wojną nie został zrealizowany⁷¹.

Budowę dworca rozpoczęto 24 kwietnia 1923 r., a obiekt oddano do użytku 9 grudnia 1925 r. Równocześnie z dworcem kontynuowano przerwana przez wojnę rozbudowę stacji – powstała nowa odsunięta na południe rampa przy Neudorferstrasse (ul. Bohaterów Getta Warszawskiego), nowe tory odstawcze i ładunkowe, nowa ekspedycja towarowa (na północ od poprzedniej, budynek istnieje do dziś), nowa parowozownia (przebudowano i rozbudowano istniejącą halę prostokątną na stacji rozrządowej koło grupy Gs), prawie gotowe były nasypy pięciu nowych torów osobowych (ukończone w 1924 r.), na wschodnim końcu stacji rozpoczęła się przebudowa istniejących wiaduktów i budowa nowych, a na wiadukcie ponad Rohrstrasse (ul. Mitręgi) przybył dodatkowy tor od strony północnej poprowadzony przez charakterystyczną, istniejącą do dziś, kratownicę.

Dnia 31 stycznia 1926 r. oddano do użytku nową dwutorową trasę z Gliwic do Ludwigsglück (Zabrze Północne) przez Maciejów (wcześniej w 1924 r. uruchomiono łącznicę pomiędzy Maciejowem Północnym i Południowym) i wstrzymano ruch na starym odcinku jednotorowym. Zdjęto obsadę przejazdu w km 3,518 (obecna ul. Chorzowska), gdzie odtąd tylko dwa razy dziennie przejeżdżał skład towarowy boczną do walcowni rur (poprzedzał go człowiek z dzwonkiem). Pozostała część

⁷¹ HESS, *Das neue Bahnhofsgebäude in Gleiwitz*, (w:) *Der neue Bahnhof Gleiwitz. Eine Festschrift*, Gleiwitz 1924, s. 7-15, „Ostdeutsche Morgenpost”, nr 79 z 21 III 1923, *Der Umbau des Personenbahnhofes in Gleiwitz*.



18. Fragment planu miasta z widokiem stacji rozrządowej w Gliwicach, 1927 r.

trasy przeznaczono do rozbiórki (wytyczono po niej później autostradę do Bytomia). Zwieńczeniem przebudowy gliwickiej stacji było oddanie do użytku w całości nowego wschodniego wylotu z torami w kierunku Zabrzea i Bytomia 8 maja 1927 r.⁷²

Na dworcu, począwszy od 1 maja 1930 r., zamykano w weekendy (z powodu małego ruchu) zachodnią halę dworca kolejowego; była tam poczekalnia 3 klasy (dawniej 4 klasy) i restauracja. W nieużywanej od dłuższego czasu poczekalni otwarto w 1935 r. miejską halę wystawową (Ausstellungshalle), która funkcjonowała do roku 1936, a w mniejszym zakresie do 1938 r. (potem pomieszczenia zajęła straż kolejowa – Bahnschutz)⁷³.

Przykładem adaptacji budynku mieszkalnego na biurowy jest obiekt położony przy dawnej Zabrzezstrasse 23. W latach 1894-1895 zbudowano osiedle domów dla kolejarzy (pracowników warsztatów wagonowych) przy obecnej ul. Zabrzezkiej. Były to cztery bliźniacze trzypiętrowe budynki z czerwonej cegły. W latach 1914-1915 rozebrano północną połówkę jednego z bliźniaków (nr 23/25), gdyż przeszkadzała w rozbudowie stacji.

Pozostała połowa domu (Zabrzezstrasse 23) została w latach 1933-1934 opróżniona z mieszkańców i zaadaptowana na schronisko personelu zajmującego się utrzymaniem wagonów osobowych na pobliskich torach odstawkowych. Budynek istnieje do dzisiaj obok ruin dawnej kotłowni⁷⁴.

⁷² APO, RO I, sygn. 7971 Erweiterung des Bahnhofes in Gleiwitz 1912-1934.

⁷³ APG, MGI, sygn. 7470 Ausstellungshalle Hauptbahnhof 1934-1939, APG, MGI, sygn. 7471 Ausstellungshalle Hauptbahnhof-Ausstellungen 1935-1938.

⁷⁴ Tamże, sygn. 5955/141 1893-1934.

Rozbudowa gliwickiej stacji spowodowała konieczność budowy domów mieszkalnych dla kolejarzy. Wielu z nich napłynęło z przyznanej Polsce części Górnego Śląska, rezygnując z tamtejszych posad lub będąc z nich usunięta przez polską dyрекję. W latach 1922-1923 powstało osiedle przy Zernikerstrasse (Witkiewicza), Schaffnerweg (Kolejarzy) i Schalschaerstrasse (Skowrońskiego), w latach 1923-1924 przy Stadtwaldstrasse (Okrzei), Hardenbergstrasse (Wróblewskiego), Königin Luise Allee (Wandy) i Steinstrasse (Krakusa). To drugie zaprojektował Wilhelm Grossart z Opola (architekt dworca kolejowego), a wykonawcą była firma Philipp Holzmann AG z Frankfurtu nad Menem⁷⁵.

Rozrządowa towarowa stacja w Sośnicy służyła podczas I wojny światowej do zestawiania pociągów z węglem (wydobytego w kopalni „Oehringen”, ale również w Trynku i Makoszowach). Jej północną głowicę obsługiwała nastawnia Sgb, a południową – Sob (w latach trzydziestych nosiła nazwę Gleiwitz Ost – nastawnia Gla). W roku 1922 rozpoczęto jej rozbudowę i dodano nowe tory zarówno po stronie wschodniej, jak i zachodniej. Od tej pory służyła jako tzw. dworzec graniczny (Zollbahnhof Sosnitz, Abstellbahnhof Sosnitz) – po wschodniej stronie budynku odprawy celnej istniały tory 1-21, a po zachodniej 22-32. Stacja obsługiwała 90 pociągów dziennie. W roku 1930 zamierzano odcinek od przystanku osobowego do stacji towarowej w Sośnicy (Sosnitz Personenbahnhof – Sosnitz Güterbahnhof) przekształcić z kolei głównej w kolej podrzędnej znaczenia. Planowano też przenieść przystanek osobowy bliżej Maciejowa na linii Gliwice-Zabrze tak, aby mógł służyć również pasażerom na trasie do Zabrza i Bytomia, co ostatecznie nie zostało zrealizowane.

W latach 1922-1923 wzniesiono w Sośnicy szereg budynków mieszkalnych dla kolejarzy (dwa baraki 6-rodzinne, dom dwurodzinny, barak 4-rodzinny) koło tamtejszej wieży ciśnienia (obecnie ul. Wschodnia)⁷⁶.

Okres międzywojenny zaznaczył się również wieloletnimi staraniami gliwickiego magistratu o budowę normalnotorowego połączenia kolejowego do Raciborza (zamiast planowanej jeszcze przed wojną trasy do Rybnika, która wobec przecięcia jej granicą państwową stała się zbędna). Miało ono zastąpić niewygodną dla pasażerów kolej wąskotorową, która w dodatku nie docierała do centrów obu miast. Już w 1924 r. minister komunikacji odrzucił wnioski miasta Raciborza w tej sprawie (choć poparł tę inicjatywę minister handlu i przemysłu), a 3 listopada 1926 r. zgłosił taki wniosek górnośląski deputowany Porsch i inni w pruskim Landtagu, sugerując wyasygnowanie środków z funduszu zwalczania bezrobocia. Jednak w czasie swojej wizyty na Górnym Śląsku minister komunikacji uznał to przedsięwzięcie

⁷⁵ Tamże, sygn. 5955/342 Eisenbahnbeamtenhäuser Schalschaerstr.-Schenkendorferstr. 9-17a Zernikerstr.-Witowskiestr. 74-84 Schaffnerweg 1-5, 2-10 1922-1939, APG, MGI, sygn. 5955/363 Stadtwaldstr. 19-25 (23-29) Hardenbergstr. 26 Königin Luise Allee 14, 15 Steinstr. 21 1923-1938, APG, MGI, sygn. 5955/366 Steinstr. 15, 17, 19 1923-1924.

⁷⁶ APO, RO I, sygn. 8057 Bahnhof Sosnitz 1907-1931, APG, MGI, sygn. 1734 Verkehrsangelegenheiten 1911-1929.

za nierentowne i niecelowe. Wnioski i petycje ponawiano w 1927, 1928 i 1932 r. Rozważano również wariant przez Sośnicowice do Bierawy lub do Nędzy (ten ostatni w 1933 i 1938 r.)⁷⁷.

Bocznicą do państwowej huty żelaza (powojenne GZUT) została przebudowana w latach 1923-1925 i 1927-1928 (na terenie huty funkcjonowały dwie obrotnice). Przejazdy przez Kanalstrasse (ul. Franciszkańska) i Kalidestrasse (ul. Robotnicza) były obsadzone i strzeżone, a przez Barbarastrasse (ul. Bł. Czesława) pociąg jechał za poprzedzającym go kolejarem. W 1935 r. zdjęto obsadę przejazdu przy Kalidestrasse (praca huty została wstrzymana i kursowały tylko dwa składy dziennie do podnajemców różnych obiektów zakładu).

Od bocznic hutniczej pociągnięto nitki torów do różnych firm w jej pobliżu: w 1919 r. powstała bocznicą do Aktiengesellschaft für Bauausführungen Abteilung für Oberschlesien przy Barbarastrasse 18, w 1923 r. do firmy M. Silbergleit (skład materiałów górniczych i hutniczych) u zbiegu Paulstrasse (ul. Paulińska) i Barbarastrasse, a w latach 1929-1931 do składu paliw Rhenania-Ossag Mineralölwerke AG Düsseldorf i placu składowego firmy budowlanej Huta (oba przy Barbarastrasse 7a, naprzeciw obecnego Instytutu Spawalnictwa)⁷⁸.

W 1922 r. pomiędzy Makoszowami i Przyszowicami a Gliwicami poprowadzono granicę państwową, która pozostawiła część bocznic kopalni Gleiwitzer Grube (kopalnia Gliwice) po polskiej stronie. Ruch tranzytowy na mocy zawartej w tym samym roku konwencji genuewskiej mógł trwać tylko do roku 1937 (przez 15 lat). Z tego powodu kopalnia rozpoczęła usilne starania o budowę objazdu tego odcinka. Działania w celu sfinansowania przez budżet państwa ominięcia tego tzw. Łuku mizerowskiego (Miserauer Bogen) podjęto nawet w Berlinie i Monachium⁷⁹.

Około 1935 r. zasypano dwa północne otwory mostu powodziowego na tej trasie (4 przęsła łukowe o łącznej długości 90 m), a pozostałe wzmocniono nowymi filarami⁸⁰.

W listopadzie 1935 r. zaczęto budowę mostów (konstrukcje żelazne firmy Redenhütte z Zabrze – blachownica dwuprzęsłowa nad nowym korytem rzeki) i nasypów na nowym objazdowym odcinku tej bocznic, którą ukończono w październiku tego roku. Nową trasę uruchomiono prowizorycznie 1 listopada 1936 r. (przed terminem, z powodu podtopienia toru po polskiej stronie). Odcinek pozostały na terenie Polski rozebrano w 1937 r.⁸¹

⁷⁷ Tamże, sygn. 8304 Bau einer vollspurigen Bahn von Gleiwitz nach Ratibor 1927-1928, APO, RO I, sygn. 5538 Kreis Ratibor Eisenbahnverbindung Ratibor-Gleiwitz 1938-1941, APG, MGI, sygn. 7418 1923-1933, APG, MGI, sygn. 7419 1924-1932, APG, zespół Kreis Ausschuss Gleiwitz, sygn. 358 Eisenbahnbau Gleiwitz-Kieferstädtel-Birawa 1922-1934.

⁷⁸ APO, RO I, sygn. 8398 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1920-1935.

⁷⁹ APG, Gleiw Gr, sygn. 226 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1928-1933), APG, Kop So n, sygn. 16/1 Erweiterung des Rangierbahnhofes Sosnitz 1923-1930.

⁸⁰ Tamże, sygn. 227 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1934-1935.

⁸¹ Tamże, sygn. 228 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1936, APG, Gleiw Gr, sygn. 229 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1936, APG, Gleiw Gr, sygn. 230 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1937-1940.

Bocznicą do gliwickiej kopalni stała się również dogodnym połączeniem dla innych firm, które dołączyły do niej własne bocznicę kolejowe (zawierając umowy o współużytkowanie).

W latach 1916-1917 położono tor prowadzący do lotniska wojskowego na Trynku (Fliegerstation Gleiwitz). Po wojnie na mocy traktatu wersalskiego musiano rozebrać wojskowe obiekty, a bocznicę wynajęto prywatnej firmie (Schlesisches Draht- und Kabelwerk Porombka & Co). W sierpniu 1924 r. zlikwidowano połączenie kolejowe lotniska z kopalnią odcinając tor (kopalnia zamurowała przejazd przez swoje ogrodzenie), a w 1931 r. zaczęto jego rozbiórkę.

Niedługo przed wybuchem wojny lotnisko przejęła Luftwaffe, która dla swoich celów użytkowała złożoną z dwóch torów bocznicę nieczynnej fabryki kwasu siarkowego koło kopalni (zbudowaną w 1930 r.), a w 1940 r. odbudowano połączenie z lotniskiem (na lotnisku były 3 tory z żeberkiem ochronnym i lokomotywownią)⁸².

Ostatnią dużą inwestycją kolejową w Gliwicach przed rokiem 1945 była budowa stacji towarowej w porcie na początku Kanału Gliwickiego (Adolf-Hitler-Kanal). Zezwolenie na budowę wydano 5 stycznia 1935 r. W celu bezkolizyjnego wjazdu do stacji portowej zbudowano dwutorowy odcinek począwszy od Szobiszowic, który umieszczono pomiędzy torami 3 i 4 (towarowymi) szlaku do Łabęd (tor 4 został odsunięty na wschód). Wiązało się to z koniecznością wyburzenia dwóch budynków mieszkalnych w Szobiszowicach przy obecnej ul. Zbożowej. Z tego powodu rozebrano też stojącą u wylotu tej ulicy zabytkową kapliczkę słupową, zwaną szwedzką (Schwedensäule), przebudowano wiadukt nad Welczekstrasse (ul. Uszczyka), którego nową konstrukcję wykonała firma Beuchelt z Zielonej Góry i zlikwidowano wiadukt nad Gutsstrasse (ul. Dworska). Zlikwidowany został również posterunek odstępowy i dom dróżnika przejazdowego w Szobiszowicach (Blockstelle Petersdorf, z dwoma pomostami sygnałowymi nad torami), który znajdował się w trójkącie utworzonym przez tory 1-3 i 4 szlaku Gliwice-Łabędy oraz wykop nowej linii do portu. Zastąpiono go nowym posterunkiem odgałęźnym Po (Petersdorf, obecnie Szobiszowice) istniejącym do dziś. Nowy dom dla wykwaterowanej rodziny dróżnika zbudowano w 1937 r. przy obecnej ul. Nad Torami 11. Dnia 11 X 1937 r. usunięto pomosty sygnałowe, a w 1938 r. wyburzono dawny posterunek.

Stację przy porcie gliwickim (Gleiwitz Hafen, obecnie Gliwice Port) zaplanowano w następujący sposób: po stronie południowej powstała grupa wjazdowo-wyjazdowa (po 4 tory od wschodu i zachodu), a dalej w kierunku portu największa grupa torów kierunkowych. Ta druga dzieliła się (od wschodu na zachód) na grupę I (składy z węglem - wiązki po 5, 3 i 6 torów), II (składy z węglem - wiązki po 6, 4 i 4 tory), III (ruda - 4 tory, przewidziana do rozbudowy) i IV (przesyłki drobnicowe i materiały budowlane - 5 torów). Do nabrzeży basenu węglowego (wschodniego) dochodziły z obu

⁸² Tamże, sygn. 238 Mitbenutzung des Hauptbahngleisanschlusses 1917-1924, APG, Gleiw Gr, sygn. 239 Mitbenutzung des Hauptbahngleisanschlusses 1925-1942, APO, RO I, sygn. 8398 Privatbahnen Stadtkreis Gleiwitz 1920-1935.



19. Wiadukt nad obecną ul. Piwną z siecią torów i widokiem na zakłady należące do koncernu VOH (Zjednoczone Górnośląskie Zakłady Hutnicze) w Gliwicach, ok. 1940 r.

stron dwa tory i jeden tor, a do basenu towarowego (zachodni) cztery tory i jeden tor. Projekt nowej stacji wykonali reżencyjni mistrz budowlany Stolze i emerytowany reżencyjni mistrz budowlany Ruhnke z Urzędu Budownictwa Wodnego w Gliwicach.

Wiadukt nad torami linii do portu zbudowano w latach 1937-1939, a w 1937 r. uruchomiono tor 4 w kierunku Łabęd na nowym nasypie (rok później doszło do jego zapadnięcia po deszczach). Roboty ziemne w porcie wykonano w latach 1937-1938, potem położono tory.

Do kierowania ruchem pociągów służyły nastawnie: Gho (Gleiwitz Hafen Ost, od strony wjazdu z Gliwic, obecnie schronisko naprzeciw nastawni GP), charakterystyczna sześcioboczna nastawnia Ghm (Gleiwitz Hafen Mitte, obecnie ruina, jej funkcje pełni zbudowane w 1939 r. dawne schronisko manewrowych jako GP1) oraz nastawnia Ghw (Gleiwitz Hafen West, koło wschodniego basenu portu, obecnie biuro jednej z firm działających w porcie). W latach 1939-1940 zbudowano po zachodniej stronie stacji halę trzystanowiskowej lokomotywowni (dla 2 parowozów i 1 lokomotywy spalinowej), a w 1940 r. zamontowano obrotnicę na żeberku ochronnym przy nastawni Gho. Stację uruchomiono prawdopodobnie w grudniu 1939 r. wraz z portem, jednak wszystkie nastawnie zostały oddane do użytku prawdopodobnie dopiero w 1940 r.⁸³

W latach 1937-1938 wybudowano posterunek odgałęźny Po (potem Gah) w Szobiszowicach wyposażony w elektromechaniczne urządzenia srk i zrk (zainstalowano je dopiero w 1940 r.). Budynek liczył 5 kondygnacji, w piwnicach było schronisko i kotłownia.

⁸³ APG, zespół Hafenamnt Gleiwitz (dalej: Haf Gl), sygn. 12 Reichsbahnanschluss-Erläuterungsbericht 1936, APG, Haf Gl, sygn. 15 1937, APG, Haf Gl, sygn. 18 Reichsbahn-Anschluss - Abrechnungen mit der Reichsbahn 1939-1944.

W latach trzydziestych doszło również do zmiany nazw stacji w Gliwicach i Sośnicy oraz posterunku w Czechowicach. Ten ostatni otrzymał z dniem 4 października 1936 r. w miejsce dotychczasowej Schechowitz nazwę Böhmsswalde, a 22 maja 1937 r. zmieniono nazwę stacji Gleiwitz na Gleiwitz Hbf (Hauptbahnhof) i Sosnizta na Gleiwitz Ost.⁸⁴

Wybuch II wojny światowej i zwiększenie przewozów towarowych skłoniły władze kolejowe do planowania znacznej rozbudowy linii kolejowych w okolicy Gliwic. Większość z tych zamierzeń pozostała jednak na papierze. Np. w 1941 r. projektowano przebudowę linii do Bytomia na czterotorową, a odcinek do Łabęd miał być sześciotorowy⁸⁵.

Udało się jedynie zrealizować częściową rozbudowę stacji w Łabędach (w 1943 r. ukończono ¼ planowanego zakresu budowy stacji postojowej po wschodniej stronie istniejącego torowiska, służącej głównie nowo zbudowanej wytwórni czołgów koło tamtejszej huty). Ruchem na stacji kierowano z trzech nastawni: Ldo (obecnie GŁ1), Ldm? (obecnie GŁ) i Ldw? (obecnie posterunek na przejeździe koło dworca kolejowego). Dla pracowników wspomnianego wyżej zakładu zbrojeniowego otwarto 6 października 1941 r. nowy przystanek osobowy Rotfeld (obecnie Gliwice Kuźnica)⁸⁶.

Podczas wojny budowano też bocznicę kolejową do zakładów mających znaczenie strategiczne. Pole zachodnie kopalni „Oehringen” (przedtem „Karl Oswald” – szyb Christian Kraft – po wojnie kopalnia „Sośnica”) otrzymało tymczasową bocznicę normalnotorową w 1934 r. (oddana do użytku w 1937 r.), którą w latach 1940-1942 zastąpiono nową stałą bocznicą (9 torów)⁸⁷.

W 1942 r. położono prowizoryczny tor do wznoszonej wytwórni sadzy aktywnej Deutsche Gasrusswerke GmbH (Degussa) Gleiwitz (po wojnie Carbochem). Stałą bocznicę do tego zakładu wybudowano w latach 1943-1944 kosztem 385000 marek. Uruchomiono ją w lutym 1944 r. Były tam dwa tory zdawcze i jeden objazdowy, obsługiwane przez lokomotywę zakładową. Projekt wykonało biuro Augusta Henkesa i Heinricha Wissleroda z Krakowa⁸⁸.

Kolej zamierzała wówczas rozbudować gliwicką stację rozrządową – na terenie obecnej zajezdni tramwajowo-autobusowej i cmentarza w Sośnicy chciano wznieść nową parowozownię i wagonownię, jak również samochodownię i osiedle dla pracowników. Bliski koniec wojny przekreślił te zamierzenia⁸⁹.

⁸⁴ Tamże, sygn. 5955/137 Heydebreck Str. 12/14 1937-1938, http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/dd/e2d_3836.html; http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/dd/e2d_3837.html

⁸⁵ APK, zespół Landesplanung Oberschlesien (dalej: Landespl), sygn. 505 Stadtkreis Gleiwitz Eisenbahnen 1940-1941.

⁸⁶ APG, zespół Borsig, sygn. 629 Streckenbau Gleiwitz-Laband 1940-1944, http://www.hs-merseburg.de/~nosske/EpocheII/dd/e2d_4841.html

⁸⁷ APG, Gleiw Gr, sygn. 227 Verlegung der Grubenanschlussbahn aus dem polnischen Korridor 1934-1935, APK, Landespl, sygn. 536 Steigern 1938-1940.

⁸⁸ APK, zespół Regierung Kattowitz, sygn. 11182 1943-1944.

⁸⁹ APK, Landespl, sygn. 547 Verschiebebahnhof Gleiwitz-Hindenburg 1942-1943.

Tabela 1
Odprawa pasażerów i towarów na stacji Gliwice

Rok	Pasażerowie		Towary (w cetnarach, 1 cetnar = 50 kg)	
1845	5935		5268	
1846	45 254		167 311	
	przyjeżdżający	odjeżdżający	przyjęte	nadane
1857	81 931	57 778	319 815	
1858	70 926	55 150	1 394 406,49	360 012,26
1859	64 473	51 436	963 091	319 341
1860	65 152	63 801	860 449	322 633
1861	64 892	63 270	1 152 840	421 148
1862	67 734	60 984	1 138 558	693 146
1863	95 704	75 144	1 644 360	608 175
1864	98 431	81 550	1 591 774	765 870
1865	113 230	92 057	1 692 517	632 307
1866	123 451	129 119	1 524 409	522 496
1867	114 244	118 311	2 066 753	510 573
1868	125 819	131 246	2 735 086	564 608
1869	137 280	142 102	3 409 882	686 837
1870	134 903	142 392	3 478 503	708 466
1871	177 295	176 339	3 215 456	643 129
1872	218 674	223 438	3 970 875	741 742
1873	262 361	267 004	4 721 545	970 873
1874	277 893	281 905	5 462 755	1171 984
1875	257 241	261 764	251 189 861 kg	57 835 379 kg
1876	240 276	244 528	281 673,5 t	56 248 t
1877	225 777	229 171	276 494 t	65 932 t
1878	209 713	213 873	281 026 t	55 835 t
1879				
1880	232 782	234 708	285 809 t	84 820 t
1881	245 625	246 852	226 283 t	52 691 t

Tabela 2
 Odprawa pasażerów i towarów na stacji Łabędy

Rok	Pasażerowie		Towary (w cetnarach)	
	przyjeżdżający	odjeżdżający	przyjęte	nadane
1857	2720	2784		
1858				
1859	2383	2339		
1860	4058	3851		
1861	3131	3272		
1862	3963	3749		
1863	5016	5298		
1864	6407	5835		
1865	7578	7196		
1866	7692	7317		
1867	8256	8221		
1868	9394	8859		
1869	10 170	9635		
1870	12 404	11 585		
1871	11 735	12 676		
1872	20 048	18 024		
1873	27 352	24 162		
1874	29 446	26 295		
1875	28 531	26 564		
1876	26 942	24 979		
1877	26 146	24 776		
1878	25 306	23 128		
1879				
1880	35 629	32 257	3508 t	
1881	33 855	33 139	13 813 t 61 292 t	36 978 t 18 766 t

Przemysław Nadolski

THE HISTORY OF THE RAILWAY STATION AND JUNCTION POINT IN GLIWICE

Summary

In the 1850s railroad transport was one of the main factors which influenced the development of towns in Upper Silesia. A few concepts to connect Breslau with the Upper Silesian Industrial Region appeared but were never brought into life. A railway track from Oppeln to Gliwice and Świętochłowice was built in the years 1844-1845 and commissioned on the 2nd of November, 1845. The Upper Silesian Railways (Oberschlesische Eisenbahn) was the investor of that project. The railway station in Gliwice was located nearby the former municipal executioner's property, with the station building and engine house designed by engineer August Rosenbaum. Existence of the government-controlled millworks attributed to that development since a siding was built to connect it with the railroad. A stop in Łabędy was also built and in 1854 the second track was added to the line.

A cargo marshalling yard was built in the years 1867-1869 east of the main station, in the area of the municipal forest of Żorek (after the war called the Culture and Leisure Park) and it was furthermore extended in the years 1893-1895 and 1899-1901 towards Sośnica. South of that location, two new fan-shaped engine houses were built in 1882 and around 1890. Two additional tracks were also added to the existing ones at the Łabędy line in the years 1891-1892. An increase in the traffic necessitated another expansion of the Gliwice station, which was commenced in 1913 but, due to the outbreak of WWI, was not finished until the 1920s.

Gliwice became a junction point with railway lines stretching towards Biskupice and Bytom (1872), Poremba and the Wolfgang mine in Ruda (1875 – the so called Mining Railroad - Grubenlocomotivbahn), Pyskowice and Oppeln (1880, the building of the Łabędy railway station was also raised that year), Orzesze (1888) and Ligota (1904). A carriage repair workshop in Gliwice, commissioned in 1895, was a technical railway facility with regional importance. An engine repair workshop was built in 1904.

After WWI and the plebiscite, the station was being expanded until the year 1922. A new railway station building, designed by Wilhelm Grossart, was built in the years 1923-1925. A new two-track railway line from Gliwice to Ludwigs Glück (North Zabrze) was laid in 1926, whereas the commissioning of a new, eastward facing exit with tracks running to Zabrze and Bytom was the culmination of the expansion of the railway station in Gliwice which took place on the 8th of May, 1927.

The last significant railroad investment in Gliwice before 1945 was the construction of the Gleiwitz Hafen (Gliwice Inland Port) cargo station at the beginning of the Gliwice Canal (Adolf-Hitler-Kanal) commenced in 1937. The works were not finished due to the outbreak of WWII which also made it impossible to execute many other investment plans.

Przemysław Nadolski

AUS DER GESCHICHTE DES BAHNHOFES UND DES EISENBAHNKNOTENS GLEIWITZ/GLIWICE

Zusammenfassung

Ihre Entstehung bzw. Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verdankten die Städte in Oberschlesien in bedeutendem Maße der Eisenbahn. Mehrere Konzepte, Breslau/Wrocław mit dem Industriegebiet zu verbinden, wurden nie umgesetzt. Die Eisenbahnlinie Oppeln/Opole – Gleiwitz/Gliwice – Schwientochlowitz/Świętochłowice wurde 1844-1845 im Auftrag der Gesellschaft Oberschlesische Eisenbahn gebaut und am 2. November 1845 in Betrieb genommen. Nahe dem Haus des Stadthensers entstanden nach einem Entwurf von Ing. August Rosenbaum der Gleiwitzer Bahnhof und ein Dampflokschuppen. Über die Lage entschied die Nähe der staatlichen Eisenhütte, die mit dem Bahnhof über ein Anschlussgleis verbunden wurde. Überdies wurde eine Haltestelle in Laband/Łabędy errichtet. 1854 wurde die Strecke Oppeln – Gleiwitz – Schwientochlowitz zweigleisig ausgebaut.

Östlich des Bahnhofs, unweit des Stadtwaldes (der in der Nachkriegszeit den Namen Park für Kultur und Erholung trug) entstand zwischen 1867 und 1869 ein Rangierbahnhof für Güterverkehr, der im Laufe der Zeit ausgebaut und zwischen 1893 und 1895 sowie zwischen 1899 und 1901 in Richtung Sosniza/Sośnica erweitert wurde. Südlich des Rangierbahnhofs entstanden 1882 und um 1890 zwei neue Ringlokschuppen. 1891/92 wurde die bisher zweigleisige Strecke nach Laband viergleisig ausgebaut. Der intensive Betrieb erzwang einen weiteren Ausbau des Gleiwitzer Bahnhofs, der 1913 begonnen aber wegen des Kriegsausbruchs erst in den 20er Jahren abgeschlossen werden konnte.

Vom Eisenbahnknoten Gleiwitz führten Trassen in folgende Richtungen: Biskupitz/Biskupice und Beuthen/Bytom (1872), Poremba/Poremba und Wolfganggrube in Ruda/Ruda (1875 – sog. Grubenlokomotivbahn), Peiskretscham/Pyskowice und Oppeln (1880, im selben Jahr wurde das Bahnhofsgebäude in Laband erbaut), Orzesche/Orzesze (1888) und Ellgoth/Ligota (1904). Aus der Sicht des regionalen Eisenbahnverkehrs spielten das 1895 in Betrieb genommene Waggonausbesserungswerk und das Dampflokverbesserungswerk (eröffnet 1904) eine wichtige Rolle.

Der Ausbau des Eisenbahnknotens Gleiwitz wurde auch nach dem Ersten Weltkrieg und nach der Volksabstimmung fortgesetzt: 1922-25 wurde nach Plänen von Wilhelm Grossart ein neues Bahnhofsgebäude errichtet, 1926 erfolgte die Inbetriebnahme der neuen zweigleisigen Strecke nach Ludwigsglück (später Zabrze Północne). Den Abschluss der Umbauarbeiten am Gleiwitzer Bahnhof stellte die Eröffnung des gesamten Ostausgangs mit Gleisen in Richtung Hindenburg/Zabrze und Beuthen dar, die am 8. Mai 1927 erfolgte.

Die letzte große Investition vor 1945 war der Bau des Güterbahnhofs Gleiwitz-Hafen (Gliwice Port) am Anfang des Gleiwitzer Kanals (damals Adolf-Hitler-Kanal), der 1937 begonnen, aber kriegsbedingt nie abgeschlossen werden konnte. Der Ausbruch des Krieges machte die Durchführung von vielen weiteren Investitionsplänen unmöglich.