

Węzeł kolejowy Głuchołazy w krajobrazie miasta

Marek Konopka

Railway Junction in Głuchołazy in the Town's Landscape

Wprowadzenie

Introduction

Niewiele jest w Polsce małych miast, w których kolej akcentuje krajobraz bogactwem swoich elementów. Środa Śląska, Wąbrzeźno – posiadały krótkie linie dojazdowe, które łączyły ich śródmieścia z linią główną, przebiegającą z dala od miejscowości. Kolej w tych miastach wkraçała w ścisłą tkankę miejską i naśladowała tramwaj. Innym przykładem jest Węglińiec, który dzięki wybudowaniu dużej stacji węzłowej rozwinął się z małej osady w miasto. Miejscem, w którym odnajdziemy cechy wymienionych tutaj przypadków są Głuchołazy. Krajobraz tej miejscowości, oprócz niewątpliwych walorów przyrodniczych, wypełniony jest licznymi elementami kolejowymi, których rola jest znacząca. Panorama miasta nabiera niepowtarzalnego charakteru wartego należytego poszanowania.

Głuchołazy leżą w dolinie Białej Głuchołaskiej, u podnóża Sudetów Wschodnich, na południu Opolszczyzny. Ukształtowanie terenu nadaje miastu urokliwy charakter górski, a zabudowania wspinające się na wzniesienia otaczające dolinę rzeczną tworzą malowniczą panoramę. Interesujący jest również gospodarczy charakter miasta. Głuchołazy od czasów lokacyjnych znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwowej. Niegdyś była to granica pomiędzy Śląskiem i Morawami,

Austrią a Prusami, później pomiędzy Rzeszą a Czechosłowacją, a dziś sąsiadują z granicą polsko-czeską. Ponadto miasto w XIX wieku zdobyło status uzdrowiska, którego świetność trwała do drugiej wojny światowej. W Głuchołazach lokalizowany był również przemysł. W czasach zamierzonych było to wydobywanie złota, które po wyczerpaniu złóż zostało stopniowo wyparte przez przemysł drzewny i papierniczy, który funkcjonuje tu do dziś.

Dzieje węzła kolejowego w Głuchołazach

The history of the railway junction In Głuchołazy

1 listopada 1875 r. uruchomiono pierwszą linię kolejową łączącą Głuchołazy ze światem, czyli stacją Nowy Świątów oddaloną o ok. 7 km w kierunku północnym. Dzięki temu odcinkowi miasto zyskało połączenie z Nysą i dalej przez Brzeg z Wrocławiem. Była to jedna z pierwszych linii powstałych w tym rejonie i związana była z budową podsudeckiej magistrali kolejowej zmierzającej z Legnicy do Kędzierzyna. Miesiąc później oddano do użytku piętnastokilometrowy odcinek z Głuchołaz do Jindřichova ve Slezsku¹. Dzięki temu uzyskano połączenie z siecią kolejową ówczesnej Austrii, a Głuchołazy stały się stacją



Ryc. 1. Stacja Głuchołazy – wieża wodna

Fig. 1. Głuchołazy Station – water tower

pośrednią i jednocześnie graniczną. Stacją węzłową została w roku 1888, kiedy to zaczęła funkcjonować linia do Mikulovic. Stworzyła ona nowe połączenie kolei pruskich z austriackimi i umożliwiła dojazd do Jesenika i dalej w głąb Moraw. 1 maja 1914 r. węzeł głuchołaski przyjął dzisiejszy kształt. Uruchomiono wtedy linię miejską wraz z przystankiem Miasto i stacją końcową Zdrój. Odcinek ten

powstał z myślą o kuracjuszach i turystach, którym znacznie ułatwił dojazd do dzielnicy uzdrowiskowej. Od tamtej pory miasto posiada trzy przystanki osobowe i jedną ładunkową stację towarową. Taki kształt węzła kolejowego jest bardzo rzadkim rozwiązaniem w tej wielkości miastach². Kolejną szczególną cechą Głuchołazy zawdzięczają nowemu porządkowi administracyjnemu, jaki

powstał po drugiej wojnie światowej. Otóż przez miasto odbywa się ruch tranzytowy kolei czeskich. Ze względu na kształt sieci, pociągi kursujące pomiędzy Jesenikiem a Krnovem zatrzymują się przy peronach dworca głównego w celu zmiany czoła. Jednak przez kilkadziesiąt lat w czasie postoju i manewrów lokomotywy nie było możliwości wsiadania i wysiadania do składów. Po 1 sierpnia 2004 r., kiedy to zawieszono ruch pasażerski z Nysy, pociągi czeskie były jedynymi zatrzymującymi się na stacji Głuchołazy. Od roku 2007 można już do nich legalnie wsiadać. Niestety, poza dwoma parami sezonowych pociągów międzynarodowych, oferta ČD³ jest tutaj jedyną dostępną dla pasażerów na co dzień. Po zmianach ustrojowych lat 89/90 XX w. znacznie zmalał w węzle ruch towarowy krajowy i międzynarodowy. Regularne pociągi towarowe nie kursują, a zakłady przemysłowe sporadycznie korzystają z pociągów zdawczych⁴.

Charakterystyka Dworca Głównego

Characteristics of the railway station

Główna stacja głuchołaska mieści się na północnym przedmieściu miasta. Łączą się w niej jednotorowe linie biegnące na północ w kierunku Nysy oraz na południe do miast Krnov i Jeseník w Czechach oraz



Ryc. 2. Stacja Głuchołazy – dworzec pasażerski z peronami

Fig. 2. Głuchołazy Station – passenger station with platforms

Ryc. 3. Stacja Głuchołazy – dworzec towarowy

Fig. 3. Głuchołazy Station – cargo station



do głuchołaskiego źródła. Stacja ta niegdyś funkcjonowała pod nazwą Ziegenhals Hauptbahnhof, co wprost oznacza Głuchołazy Główne. Dziś jednak w nomenklaturze PKP nosi nazwę Głuchołazy, co wyraźnie pomniejsza jej rangę. Sama stacja dzieli się na trzy obszary. W części północnej znajduje się dworzec osobowy i perony, a w części południowo zachodniej zlokalizowany jest dworzec towarowy z dużym budynkiem

spedycyjno-administracyjnym i torami ładowniczymi. W terenie po stronie południowo wschodniej znaleźć można ślady po urządzeniach związanych najprawdopodobniej z obsługą trakcji i taboru. Znajduje się tam również wieża wodna o ciekawej i rzadko spotykanej, prostopadłościenniej, murowano-drewnianej konstrukcji (ryc. 1). Dworzec Główny jest także najwyższym położonym w mieście punktem kolejowym. Wszyst-



kie wychodzące z niego linie, za stacją, opadają w dół. W kierunku południowym z dworca odchodzą trzy tory szlakowe (ryc. 2). Tor lewy ostro skręca w kierunku wschodnim i prowadzi w kierunku Pokrzywnej i Krnova. Tor środkowy klucząc łukami biegnie na południe i zboczem doliny okrąża miasto skręcając na zachód. Dalej przelotem Białej Głuchołaskiej zmierza do Mikulovic i Jeseníka. Tor prawy ostro się obniża, by po 1,5 km dotrzeć do przystanku osobowego Głuchołazy Miasto. Następnie linia lekko wznosi się i zaraz potem opada zmierzając nadal na południe i pomiędzy zabudowaniami miasta dochodzi do dwutorowej stacji końcowej Głuchołazy Zdrój. Należy tu nadmienić, że trasa ta na całej swej długości biegnie równoległe do położonego wyżej szlaku zmierzającego do Mikulovic. W zależności od ukształtowania terenu obie drogi kolejowe zbliżają się do siebie bądź oddalają. Zarówno linia miejska jak i szlak transgraniczny posiadają bocznice do zakładów przemysłowych w mieście.

Dworzec Główny posiada formę architektoniczną charakterystyczną dla dworców Kolei Górnośląskiej⁵. Został wzniesiony z klinkierowej cegły, jego nietynkowane elewacje przedzielono pilastrami i gzym-sami ceglanyymi charakterystycznymi dla stylu neogotyckiego (ryc. 3). Bryłę rytmicznie dzielą trzy ryzality zwieńczone trójkątnymi szczytami. Parter budynku zajmują pomieszczenia obsługi podróżnych oraz obsługi

Ryc. 4. Przystanek osobowy Głuchołazy Miasto – dworzec od strony ulicy

Fig. 4. Głuchołazy Miasto railway stop – station seen from the street

technicznej. Znajdziemy tam w środkowej części poczekalnie z kasami, salę dawnej restauracji, a po stronie południowej pomieszczenia nastawni oraz dyżurnego ruchu. Stacja posiada jeden peron boczny i jeden peron wyspowy. Oba przekryte są drewnianymi zadaszeniami o typowym układzie konstrukcyjnym. Perony łączy przejście podziemne, do którego wchodzi się przez stalowe, przeszklone wiaty. Dworzec towarowy posiada zbliżoną formę do dworca pasażerskiego. Główny jego trzon wzniesiono na planie litery L i dobudowano do niego od strony południowej i północnej budynki magazynowe z rampami. Oba dworce w kondygnacjach ponad parterem posiadają mieszkania.

Dworzec Głuchołazy Miasto

Głuchołazy Miasto
railway station

Dworzec Głuchołazy Miasto został oddany do użytku jednocześnie z uruchomieniem linii kolejowej w roku 1914. Posiada zupełnie odmienną formę od dworca głównego. Wzniesiono go w systemie szkieletowym i wyposażono w mocno wysunięty ryzalit stanowiący przedsionek sali dla podróżnych. Całość zwieńczono dwupołaciowym stromym i wysokim dachem (ryc. 4). Kształt taki wyraźnie nawiązuje do form sudeckiego budownictwa regionalne-

Ryc. 5. Przystanek osobowy Głuchołazy Miasto – podcień peronowy

Fig. 5. Głuchołazy Miasto railway stop – platform arcade



go. Kasa i poczekalnia znajdują się tu w jednym pomieszczeniu. W północnej części stacji stoi budka dróżnika. Dworzec posiada jedną kondygnację, a nad peronem znajduje się głęboki drewniany podcień sięgający do toru (ryc. 5). Przez wiele lat budynek ten pełnił także funkcję dworca autobusowego.

Dworzec Głuchołazy Zdrój

Głuchołazy
Zdrój railway station

W tym samym czasie został uruchomiony dworzec Głuchołazy Zdrój⁶. Jako stacja końcowa został wyposażony w dodatkowy tor umożli-

wiający manewrowanie lokomotywą wokół składu wagonów. Sam budynek, podobnie jak dworzec Miasto, wzniesiono jako szkieletowy, a program funkcjonalny wnętrza ograniczono do minimum. Od lata 2006 r. budynek już nie istnieje. Posiadał symetryczną kompozycję z ryzalitami wejściowymi usytuowanymi od strony ulicy jak i od strony peronu. W skrzydle południowym posiadał podcień dla podróżnych. W budynku tym znajdowało się użytkowe poddasze. Sympatyk kolei – Andrzej Sanecki tak wspomina ten dworzec: *Agonia⁷ trwała od czasu, kiedy przystanek został nieobsadzony (od 10 lat)⁸. Stacja została rozebrana, a „konserwator” zabytków nawet nie jęknął. W czasach świetności były ławeczki, kwietniki. W poczekalni zi-*

mową porą rozpalano kaflowy piec, a na stacji pachniało rozgrzaną oliwą. No cóż, było, minęło! Jako ciekawostkę dotyczącą stacji można dodać, że część podkładów kolejowych, na których ułożono tu obecne tory wykonanych zostało z metalu, a odlane na nich napisy informują, że zostały wykonane w roku 1940 przez firmę Thyssen.

Wpływ węzła kolejowego na walory miasta

The influence of the railway junction on the town's values

Poznaliśmy oto stacje, których istnienie zawdzięczamy uzdrowisku

rozwijającemu się w Głuchołazach w wieku XIX i XX. Sama forma dworców linii miejskiej, będących autorstwa Jana Hoya⁹, wpisana w kanony budownictwa sudeckiego¹⁰ podkreślała walory turystyczne miasta i komponowała się znakomicie w zabudowę zdrojową. Wyraźnie widać tu również gospodarcze umotyowanie budowy tej linii. Wzrastający ruch turystyczny i uzdrowiskowy wymógł dostosowanie warunków komunikacyjnych do potrzeb. Zapewne, gdyby nie wodolecznictwo, Głuchołazy nie posiadałyby tak rozbudowanego i znaczącego węzła kolejowego, a ich krajobraz byłby uboższy.

Nie tylko warunki uzdrowiskowe odcisnęły swój znak na kolei w mieście. Nie można zapomnieć, bowiem o granicznym charakterze

miasta i węzła. Główna stacja w Głuchołazach posiada obszerny dworzec towarowy. Jest to również stacja graniczna, która łączy dwie międzynarodowe linie kolejowe. Warunki ochrony granic i odprawiania pociągów międzynarodowych wymagały w latach trwania ustroju socjalistycznego zastosowania specjalnych budowli kontrolnych. W rejonie głuchołaskiego węzła istniały trzy wartownie torowe. Pierwsza, największa, znajdowała się przy południowej głowicy stacji Głuchołazy. Dwie kolejne zlokalizowane były w pobliżu granicy państwowej: w Wieszczyńcu oraz w pobliżu Kolonii Jagiellońskiej. Wartownie te mają formę bram ustawionych ponad torami. Były wykonane z konstrukcji stalowych, posiadały drewniane budki wartownicze, a pomosty nad torami wyposażone były w reflektory do obserwacji przejeżdżających pod nimi pociągów (ryc. 6).

Poprowadzenie przez miasto dwóch równoległych do siebie linii kolejowych wywołało trwałe zmiany krajobrazowe. Oprócz opisanych wcześniej budynków stacyjnych, Głuchołazy obfitują w inne budowle kolejowe. Znajdziemy tam około dziesięciu przejazdów, w większości wyposażonych w zapory. Szlaki torowe w mieście sterowane są, przez co najmniej pięć posterunków dróżniczych. Do tego należy dodać kilka wiaduktów i most nad rzeką. Wszystko to tworzy szczególne ujęcia widokowe. Jednym z nich jest widok wzdłuż ul. Powstańców Śląskich



Ryc. 6. Wartownia przy stacji Głuchołazy

Fig. 6. Guardroom at Głuchołazy station

i Karłowicza (ryc. 7). Na pierwszym planie mamy tu przecięcie miejską linią kolejową, na drugim zaś, kilkadziesiąt metrów dalej i wyżej, widzimy trasę do Mikulovic. Szlak ten łagodnym łukiem przecina obie ulice w jednym poziomie. Pomiędzy nimi znajdziemy betonowe wykończenie skrajni toru. Istniał tu czwarty przystanek kolejowy. Pozostałości posadzki sugerują wybudowanie w tym miejscu niewielkiego budynku stacyjnego. Analiza archiwalnych rozkładów jazdy, pozwala wnioskować, że przystanek ten funkcjonował krótko w latach 30. i 40. XX wieku.

Kolejnym istotnym miejscem włączenia kolei w krajobraz miasta jest centrum głuchołaskiego źródła. Linia do Mikulovic wychodzi tu niespodziewanie z głębokiego przekopu obudowanego kamiennym murem oporowym, przecina ulicę Parkową, ostrym łukiem mija kilka domów przekraczając jednocześnie potok zdrojowy (ryc. 8), następnie pokonuje promenadę parkową i wspina się na most nad Białą Głuchołaską, by zniknąć za zwartą zabudową ulicy. Obok torów tętni tu życie i ruch turystyczny, a odzywające się od czasu do czasu dzwony sygnalizacji przejazdowej stanowią swego rodzaju atrakcję, kiedy niespodziewanie pojawia się pociąg, który powoli przecina Zdrój i w następnej chwili znika w przekopie, czy za zabudowaniami.

Niewątpliwie należy uznać, że elementy kolejowe w Głuchołazach są licznymi i stałymi elemen-

Ryc. 7. Pociąg relacji Opole Główne – Jeseník za chwilę przetnie ulice Powstańców Śl. i Karłowicza

Fig. 7. Train from Opole Główne to Jeseník about to cross Powstańców Śl. and Karłowicza streets



tami krajobrazu, przez co należy się z nimi liczyć we wszelkich działaniach planistycznych. Nie stanowią one bynajmniej dominant krajobrazowych, ale ich liczba oraz rozmieszczenie dają mocny akcent w panoramie. Są ściśle wplecione w tkankę miejską i mają silne historycz-

ne oraz gospodarcze umocowanie. Współgrają z otaczającą je zabudową. Mamy tu dworce Miasto i Zdrój zaprojektowane ręką jednego architekta, nawiązujące do tradycji budownictwa sudeckiego. Znajdują się one w tych fragmentach miasta, które mają wyraźny podgórski charakter,



Ryc. 8. Pociąg relacji Ostrava Svinov – Jeseník prawie bezgłośnie przejedzie przez centrum zdrojowe

Fig. 8. Train from Ostrava Svinov to Jeseník almost silently passing the spa district

co zapewne spaja dworce z ich otoczeniem. Kolejne dwa budynki stacji głównej, wzniesione w odmiennej estetyce, doskonale tworzą krajobraz komunikacyjno-przemysłowy. Jednocześnie formą, zbliżoną do innych stacji węzłowych, wyraźnie sygnalizują funkcję swoją i miejsca.

Podsumowanie

Conclusion

Na codzień możemy w różnych miejscach kraju zaobserwować postępującą degradację zabudowy kolejowej. W wielu przypadkach zabudowa ta zagrożona jest przebudowaniem, zmianą funkcji czy nawet wyburzeniem. Ślady takich działań znajdziemy również w Głuchołazach. Budynek dworca towarowego rozrósł się o dodatkowe współczesne magazyny, dworzec Miasto służy za skład kwaciarczy, a stacja Zdrój zniknęła z powierzchni Ziemi. Nie są to dobre rozwiązania. Obiekty te są charakterystycznymi elementami przestrzeni miasta. Z tego powodu należałoby objąć je ochroną planistyczną jako istotne elementy krajobrazu oraz rozszerzoną ochroną konserwatorską ze względu na wartości kulturowe i estetyczne. Niestety niemoc właściwych organów administracyjnych jest zatrważająca. Z analizy materiałów Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Opolu¹¹ wynika, że pod ścisłą ochroną konserwatora pozostaje niewielka część obiektów kolejowych. W rejonie Głucho-

łaz nie znajduje się pod nią żadna budowla. Przypuszczać należy, że wynika to z faktu, że od czasu drugiej wojny światowej tereny kolejowe były wyjęte z pod właściwości administracji publicznej, a wewnętrzne działania PKP dalekie były od pielęgnowania dziedzictwa kulturowego. Bez zmiany tego stanu rzeczy dewastacja krajobrazów związanych z koleją będzie nadal postępować.

Fotografie wykonał autor.

Pphotographs by author.

Marek Konopka

Zespół Konserwacji i Rewaloryzacji Krajobrazu Kulturowego
Wydział Architektury
Politechnika Wrocławska
Cultural Landscape Conservation and Revalorisation Team
Faculty of Architecture
University of Technology, Wrocław

Przypisy

¹ Stacja Jindřichov ve Slezsku powstała w roku 1870 (wg M. Jerczyński, S. Koziański, 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole – Wrocław, s. 52).

² M. Sitko podaje liczbę mieszkańców 15700 osób (za: M. Sitko, *Góry Opawskie, Przewodnik*, 1998, Głuchołazy – Prudnik, s. 55)

³ ČD (czyt. 'cze de') – powszechny skrót od rodzimej nazwy kolei czeskich: České Dráhy, a. s. (przyp. autora).

⁴ Opinia autora oparta na własnych obserwacjach. Stan użycia torowiska przy południowej głowicy stacji Głuchołazy wskazuje, że ruch do zakładów meblarskich nie odbywa się. Ze względu na regularny ruch pasażerski do Mikulovic nie można tym samym sposobem określić występowania ruchu do boczni-

cy papierni. Podczas licznych wizyt na stacji w latach 2006-2007 nie zaobserwowano postoju żadnych pociągów towarowych, a stan szyn wskazywał na regularne wykorzystywanie jedynie torów głównych. Jednak zaobserwowane w tym samym czasie postoje składów wagonów czeskich na stacji Nysa pełniące funkcję rozrządową mogą sugerować, że transgraniczny ruch towarowy odbywa się przez Głuchołazy sporadycznie.

⁵ Kolej Górnos Śląska – towarzystwo kolejowe, które wybudowało linię kolejową do Głuchołaz i którego dziełem jest większość głównych linii kolejowych na Śląsku Opolskim (na podstawie M. Jerczyński, op. cit.).

⁶ A. Sanecki w korespondencji stwierdził, że budynek dworca zdrojowego powstał w latach 70. XIX wieku.

⁷ A. Sanecki miał na myśli agonię budynku dworca (przyp. autora).

⁸ Nie obsadzenie przystanku oznacza pozabawienie go stałej ludzkiej obsługi do odprawiania podróżnych i pociągów. Czas dziesięciu lat należy odliczać od roku 2007 (przyp. autora).

⁹ Jan Hoy, architekt, mieszkaniec Głuchołaz, żył w latach 1878–1967. Informacje te autor uzyskał w korespondencji z Andrzejem Saneckim znajdującym osobiście wymienionego architekta.

¹⁰ M. Sitko określił architekturę dworców Zdrój i Miasto mianem „stylu szwajcarskiego” (za: M. Sitko, op. cit., s. 69).

¹¹ Przegląd kart białych zabytków związanych z koleją i zgromadzonych w WUOZ w Opolu autor wykonał w lutym i marcu 2009 r.