

Historia dworca w Zabrze-Mikulczycach.

Autor: Andrzej Dutkiewicz.

www.historia-zabrze.pl

Mikulczyce, do 1 kwietnia 1951 roku samodzielna gmina w powiecie bytomskim, otrzymały swój pierwszy przystanek kolejowy stosunkowo późno. Otwarto go 15 lutego 1906 roku, to jest aż w 26 lat po ukończeniu przebiegającego przez gminę odcinka linii kolejowej Opole-Pyskowice-Biskupice. Był on ostatnim otwartym fragmentem linii Wrocław-Bytom. Mikulczyce liczyły sobie wówczas ok. 10 000 mieszkańców. Władze gminy budowy przystanku domagały się już w trakcie planowania tej linii, ale mimo poparcia landrata i właściciela tych terenów hrabiego Guido Henckel von Donnersmarck nic nie wskórano. Władze kolejowe odmówiły wskazując na bliskość przystanku „Ludwigsglück” (Zabrze-Północ) przy kopalni „Ludwik”. Gazeta „Katolik” w numerze 73 z 21 czerwca 1902 roku donosiła o nadzwyczajnym posiedzeniu rady gminnej w tej sprawie.

Mikulczyce. W poniedziałek po południu odbyło się tutaj nadzwyczajne posiedzenie rady gminnej, na którym omawiano sprawę budowy kolei z Gliwic do Tarnowskich Gór. Sołtys i amtowny Cichy uzasadniał potrzebę budowy dworca w Mikulczycach ze względu, że gmina licząca obecnie 8 tysięcy mieszkańców stale wzrasta, a chociaż położona pomiędzy dwiema liniami kolei (z Bytomia do Gliwic i z Bytomia do Pyskowic), nie posiada własnego dworca. Dworzec zaś w Żydowinie (Ludwigsglück) zbyt mały i odległy. Zgromadzeni postanowili, aby p. Cichy wyjechał do Gliwic i na mającym się tamże w sprawie budowy kolei odbyć zebraniu sprawę powyższą przedstawił i starał się, by nowy dworzec stanął w Mikulczycach.

W kilka tygodni później w tym samym tytule w numerze 75 z dnia 26 czerwca urząd gminy oświadcza że dworzec zostanie wybudowany.

Mikulczyce. W sobotę odbyło się tutaj posiedzenie zastępców gminy, na którym pomiędzy innymi, uchwalono urządzenie targów. Targi odbywać się będą z dniem 1 kwietnia 1903 r. i prawdopodobnie wybudowane zostaną hale targowe. W sprawie budowy kolei z Gliwic do Tarnowskich Gór oświadczył sołtys, że w Mikulczycach stanie napełniono dworzec.

Niestety nastąpiło to dopiero w cztery lata później.

Ten pierwszy 15 lutego 1906 roku otwarty przystanek stał bliżej centrum gminy niż późniejsza stacja. Było to po wschodniej stronie ulicy Brygadzystów i usytuowano go po północnej stronie torowiska. Widoczny był na jednej ze śląskich pocztówek. Projekty pierwszego budynku i drugiego który przybudowano w 1910 roku leżą w Archiwum Zakładowym Urzędu Miejskiego w Zabrzu. Były bardzo skromne, parterowe. Oba miały od strony peronu po dwa okna i drzwi wejściowe pośrodku. Konstrukcja ścian była drewnianym szkieletem wypełnionym cegłą, tzw. mur pruski. Starszy miał dach płaski, nowszy, nieco szerszy, dwuspadowy. Przy tym drugim stojącym po wschodniej stronie były jeszcze ubikacje. Przy pierwszym budynku od strony zachodniej postawiono posterunek „MK” który obsługiwał roгатkę zabezpieczającą przejazd przez tory. Przy roгатce stały dwa urządzenia dzwonowej sygnalizacji kolejowej.

Do pociągów w kierunku Pyskowic wsiadano z peronu pod budynkami stacji, do pociągów do Bytomia z peronu wyspowego. W starym budynku umieszczono poczekalnię dla podróżujących I i II klasą. W nowym dla klasy III i IV, gdyż takie wtedy istniały. Możemy sobie wyobrazić że w tej poczekalni musiało być dość gwaro, gdyż klasą IV podróżowało się wówczas na kolejach Prus tylko w pociągach osobowych w wagonach bez siedzeń, z miejscami tylko stojącymi, wyposażonych co najwyżej w uchylane ławy umieszczone wzdłuż ścian wagonu.. Korzystały z nich często osoby podążające z towarem, zwierzętami, tobołkami na targ itp. Bilety na 4 klasę były bardzo tanie. Później w czasach Deutsche Reichsbahn wygony wyposażono w drewniane ławki, stąd wzięło się powiedzenie „Holzklasse”, klasa drewniana. W 1928 roku klasę 4 zlikwidowano, wszystkie wygony wyposażono w drewniane siedziska z oparciem. W tym czasie 80% podróżnych korzystało z 4 klasy. Na PKP ponemieckie wagony „Holzklasse” z oparciami jeździły (jako klasa 2) do lat 80-tych na liniach lokalnych. (Jechałem osobiście. A.D.)

W 1925 roku na stacji otwarto bufet.

W latach 1927-28 wybudowany nowy budynek dworcowy przy obecnej ulicy Zwrotniczej i przeniesiono tam stację. Budowla w stylu modernistycznym otwarta została 7 października 1928 roku. Jej twórcą był architekt Wilhelm Grossart z Opola. Twórca modernistycznego dworca w Bytomiu i bardziej tradycyjnego w Gliwicach.



zdj 1

Dworzec w Mikulczycach na przedwojennej pocztówce wydanej przez St. Kaczmarczyk, Klausberg O/S. Z archiwum www.historia-zabrze.pl

Tego dnia uruchomiono również nową linię kolejową Mikulczyce-Brynek od długości 21,65 km i stacja w Mikulczycach stała się stacją węzłową. Projekt linii gotowy był już pod koniec roku 1923 i wystawiono go do wglądu wszystkich obywateli w ratuszu celem przyjęcia ewentualnych protestów. Donosiło o tym czasopismo „Katolik” z dnia 1 listopada 1923 roku w numerze 131.

**Mikulczyce w Tarnogórskim. (B u d o w a k o -
l e i d o B r y n k u.)** Dyrekcyja kolei państwowych w O-
polu wypracowała już projekt budowy kolei drugorzę-
dnej z Mikulczyc do Brynku. Projekt ten jest wyłożo-
ny w biurze tutejszego gminnego urzędu budowlanego
(Gemeindebauamt), znajdującem się w ratuszu, począ-
wszy od poniedziałku, dnia 29. października 1923 r. i to
14 dni z rzędu zawsze przed południem od godziny 8 do
12. Zaczepki przeciwko planom budowy kolei, dosta-
tecznie uzasadnione, muszą być wniesione najpóźniej do
11. listopada 1923 r. i przedłożone w landraturze w By-
tomiu.

To połączenie powstało na skutek reorganizacji ruchu na kolei niemieckiej na Górnym Śląsku po

przyłączeniu jego części do Polski.

Budynki były właściwie dwa. Mieszkalny z piwnicą i trzema kondygnacjami, czterospadowym dachem i osobnym wejściem do okrągłej klatki schodowej, oraz przybudowana do niego od wschodu część dworcowa. Parter od strony placu wyłożony był cegłą klinkierową, reszta otynkowana.

Na parterze dworca mieściły się poczekalnia, kasy, ubikacje oraz wejście do podziemnego przejścia prowadzącego na dwa wyspowe perony. Wchodziło się do niego z parteru na poziomie ulicy, gdyż dworzec stał z boku nasypu, poniżej przebiegających nad nim torów. Przechodziło się więc z tunelu chodami w górę i stojąc na peronie ogarnąć można było wzrokiem cały budynek. Od poziomu tunelu do krawędzi peronu dochodziła winda towarowa której drzwi był tuż za wejściem na peron. Była tam również restauracja którą pod koniec lat trzydziestych prowadził Eduard Wieczorek.

Telefonicznie dworzec osiągalny był w tym czasie poprzez centralę w pobliskim Zabrzu pod numerem 2035.

Według książki adresowej dla Mikulczyc (Klausberg) z 1939 roku zatrudnieni na mikulczyckiej kolei mieszkali w budynku dworca i w sąsiadujących domach przy Bahnhofstrasse (Zwrotnicza) pod numerami 1, 2 i 8. Budynki te były własnością kolei (Deutsche Reichsbahn). Przy ulicy Abwehrstrasse 1 (Kopalniana) znajdował się również budynek kolejowy zamieszkiwany wyłącznie przez pracowników kolei i ich rodziny.

Najwyższymi rangą kolejarzami był w roku 1939 w Mikulczycach inspektorzy kolejowi Karl Zemma i Adolf Aue. Jeden z nich był zapewne naczelnikiem stacji lub zawiadowcą.

W sumie w mieszkaniach służbowych zamieszkiwało wówczas w gminie 22 pracowników kolei z rodzinami, przy czym przy ulicy Dworcowej mieszkali ci wyżsi rangą.

Do ożywienia ruchu na dworcu przyczyniło się z pewnością otwarcie linii tramwajowej Mikulczyce – Zabrze. Linię numer 3 otwarto dzięki staraniom miasta Zabrze (Hindenburg O.S.) w dniu 04.07.1934. Dnia 23.03.1936 przekazano ją do eksploatacji firmie "Verkehrsbetriebe Oberschlesien A.G." ("Górnośląski Zakład Komunikacyjny S.A."). Pozwoliło to na bezpośredni przejazd między dworcami Zabrze, Zabrze-Północ i Mikulczyce. Po stopniowym przedłużaniu linii do kopalni „Guido” i dworca Zabrze-Południe (23.02.1936r) i do dzielnicy Makoszowy (1.05.1952r) uzyskano bezpośrednie połączenie tramwajowe między pięcioma dworcami kolejowymi; Mikulczyce, Zabrze-Północ, Zabrze, Zabrze-Południe, Makoszowy.

Dworzec przetrwał wojnę bez uszczerbku i od 1945 roku służył Polskim Kolejom Państwowym. Ukształtował się wówczas następujący jego obraz.

Po północnej stronie torów naprzeciw budynku dworca znajdowała się nastawnia dysponująca, po 1945 roku ZMI. Przy zachodnim krańcu dworca koło toru do Tworogu- Brynka stała nastawnia ZMI-1.

Torem najbliższym budynkowi dworca był tor kolei piaskowej z Kotlewni do KWK. Makoszowy który przebiegał przy peronie 2. Po jego północnej krawędzi leżał tor linii Wrocław-Bytom przez Pyskowice. Przy peronie 1 przebiegały drugi tor tej linii i tor do Tworogu- Brynka. Dalej na północ było dziesięć torów bocznicowych. Po wschodniej stronie stacji odgałęziała się bocznicowa do kopalni „Mikulczyce”. Na zachodnim krańcu przy nastawni ZMI-1 bocznicowa do zakładów „Bumar” i „Mostostal”.



Zdj. 2 Foto: Roman Ficek. Publikacja za zgodą autora.

Wejścia na perony posiadały duże zadaszenia. Na peronach znajdowały się wiaty z ławkami i klomby z kwiatami. W nocy perony oświetlone były latarniami.

W 1984 roku na dworcu w Mikulczycach znajdowali się następujący abonenci sieci telefonicznej śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych: zawiadowca, dyżurny ruchu na nastawni ZMI, biura stacyjne, biuro wagonowe, biuro regulacyjne i kasa towarowa, odprawa pociągów, kasa biletowa, warsztat elektryczny.

W czasach Polski Ludowej gdy wydobywanie węgla było jednym z głównych środków utrzymania kraju na dworcu znajdował się czynny przez trzy godziny w trzech dniach tygodnia „Punkt rekrutacyjno-informacyjny przy zasadniczej szkole górniczej”, a na murze wisiała odpowiednia tabliczka.



Zdj 3. Foto Andrzej Dutkiewicz z archiwum www.historia-zabrza.pl

W kilkadziesiąt lat po wojnie w obliczu coraz szybciej rozwijającej się motoryzacji, drugorzędne linie i obsługujący je dworzec w Mikulczycach zaczęły tracić swe znaczenie. Szczególnie po zamknięciu w latach dziewięćdziesiątych wielu zakładów przemysłowych i spowodowanego tym znacznego spadku przewozów towarowych, ale również osobowych. Nieremontowane obiekty infrastruktury kolejowej ulegały szybkiej degradacji.

Stacją węzłową były Mikulczyce aż do września roku 1994 kiedy to wstrzymano ruch pasażerski na linii Zabrze Mikulczyce -Tworóg Brynek. Po tym fakcie zmalało znaczenie tej stacji dla komunikacji regionu. W roku 2000 wstrzymano tam również ruch towarowy, a wkrótce potem nie dawno zelektryfikowaną linię rozebrano.

Ostatecznym ciosem było zamknięcie dla przewozów osobowych w dniu 1 czerwca 1996 roku części linii Bytom-Wrocław Główny na odcinku Zabrze Biskupice – Pyskowice, przy którym znajdowała się stacja,. Ruch towarowy wstrzymano w trzy lata później.

Zamknięta od tego momentu stacja i budynek dworca ulegały systematycznej dewastacji. Zniknęły wiaty na peronach oraz zadaszenia przy wyjściach z tunelu. Perony zarosły trawą i w roku 2003, kiedy wykonałem poniższe zdjęcie, widoczne były już tylko ich resztki.



Zdj 4

Budynek od strony ulicy. W głębi z lewej strony widoczne są wyjścia z tunelu na perony. Foto Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 5 Hala główna. Foto Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 6. Hala główna. Interesujące rozwiązanie z kolumnami. Foto

Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 7

Budynek od strony torów. Z lewej wyjście z tunelu na peron. Foto Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 8

Widoczne jeszcze krawędzie peronu, szczątki wiat i słupy latarni. Foto Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 9

Budynek nastawni, peron i wyjścia z tunelu. Foto Andrzej Dutkiewicz.



Zdj 10 Foto: Marian Domarski 1999. Publikacja za zgod autora.

Budynek dworca i zamurowane wyjścia z tunelu na perony.

www.bazakolejowa.pl

Po zamknięciu stacji i dworca służbowa część budynku została opuszczona i niszczała. Potem zamurowano wszystkie otwory pozwalające wejść do budynku kas i poczekalni, a przejścia podziemne i tak już częściowo zawalone zasypiano. We wrześniu 2010 roku niższą część budynku w którym mieściły się pomieszczenia dworcowe rozebrano.

Nazwy dworca:

do 19 grudnia 1935 - Mikultschütz

do 1945 roku - Klausberg

do 1 kwietnia 1951 - Mikulczyce

po 1 kwietnia 1951 – Zabrze-Mikulczyce

Autor: Andrzej Dutkiewicz www.historia-zabrze.pl

Źródła:

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego Rozwój systemu transportu kolejowego w województwie śląskim. Prof. UO dr hab. Stanisław Koziarski.

Katowice – Opole 2011

„150 lat kolei na Śląsku” – M. Jerczyński, S. Koziarski Instytut Śląski w Opolu. Opole Wrocław 1992

Historia kolei w Zabrzu do 1945 r. Cz.2 Autor: Przemysław Nadolski. „Kroniki miasta Zabrze” 2011.

Zbigniew Taylor ROZWÓJ I REGRES SIECI KOLEJOWEJ W POLSCE POLSKA AKADEMIA NAUK WARSZAWA 2007

Einwohnerbuch von Klausberg 1939.

Fragmenty gazety „Katolik” z „Śląskiej Biblioteki Cyfrowej” (wyszukał Rafał Tyłenda).

„Niemieckie koleje i ich rozwój 1835-1935”. Wydawnictwo „Dumjahn” z Mainz w 1984 roku pod dodatkowym tytułem „Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken”