

## Z historii kolei w Bukowie Śląskiej

R. Obernik

Linia kolejowa do Bukowy Śląskiej jest najkrótszą i zarazem najmłodszą trasą w powiecie Namysłowskim. Mimo tego jej historia jest bogata w różne wydarzenia. Budowę linii rozpoczęto w 1910 roku. Od Kępna posuwały się grupy robotnicze do przodu, tak że w następnym 1911 roku było już możliwe podróżowanie częścią trasy z Kępna do Rychtala. Nowe dworce kolejowe zostały przygotowane do otwarcia przez Zawiadowców stacji. Wszędzie przygotowano odświętne ozdoby takie jak drzewka świerku, flagi i wieńce. W niedzielę 1. 10. 1911r mieszkańcy okolic oczekiwali na pierwszy pociąg. Przygotowano też szczególną niespodziankę. Zarząd kolei rozdał mieszkańcom okolic stacji bilety uprawniające ich do nieodpłatnej jazdy pierwszym pociągiem. Do Kępna przyjechało około 10 do 15 członków dyrekcji Kolejowej z Katowic, między innymi też Prezydent dyrekcji. Do wagonu salonowego wsiedli też starości Kępna oraz Namysłowa. Dla podróżnych do lokomotywy przyczepiono 8 wagonów z przedziałami od drugiej, aż do czwartej klasy. Krótka przed 14.00 pociąg wyruszył po nowym torowisku spod dworca w Kępnie. Po ponad godzinnej podróży przybyło około 15.30 pod dworzec w Rychtalu. Ten ważny dzień świętowano uroczystym jedzeniem, przy którym obecni byli przedstawiciele wszystkich urzędów na Sali należącej do Pana Josepha Marka. Około 17.30 pociąg wraz z wszystkimi swoimi gośćmi rozpoczął powrotną podróż do Kępna. Następnego dnia około 6.00 pierwszy planowy pociąg opuścił dworzec w Kępnie. Od tej chwili na trasie kursowały 3 pociągi dziennie w obie strony, również z wagonami towarowymi.

W międzyczasie rozbudowywano dalszą trasę, aż do Namysłowa. Na krótkiej trasie z Namysłowa, aż prawie do Rychnowa trasa kolejowa ma aż dwa tunele i dwa wiadukty. Najbardziej pracochłonna była budowa tunelu pod trasą kolejową prowadzącą z Kluczborka. Masę gleby spożytkowano przy budowie wielkiego nadziemnego przejazdu Ulicą Kunststraße w kierunku Brzegu. Ta ulica krzyżowała się wcześniej z trasą kolejową zbyt blisko dworca. Ponieważ Komunikacja kolejowa miała się dzięki jej rozbudowie bardziej rozwinąć nie było możliwe pozostawienie krzyżówki na płaszczyźnie takiej jak była wcześniej. Tak doszło do przełożenia ulicy wraz z budową wiaduktu. Stara droga do Brzegu, przechodząca obok nowej przybudówki urzędu skarbowego jest dziś przy torach przerwana. Przełożoną ulicą rozgałęzia się przy Placu wolności i za stawem uchodzi do starej ulicy. Jesienią 1912r zakończono budowę odcinka i przyozdobiony specjalny pociąg z tylko jednym wagonem osobowym, w którym podróżowali przedstawiciele kolei i urzędów ruszył na próbną jazdę do Rychtala. 1.11.1912r Planowy pociąg wyjeżdżający z Kępna wraz z mieszkańcami miast i wsi, po raz pierwszy przejechał całą trasę. Krótka po tym kursowały kolejne dwa pociągi na tej trasie, tak więc od tego czasu kursowały tu cztery pociągi dziennie tam i z powrotem, prócz tego pociąg towarowy z Rychtala do Namysłowa, przez pewien czas kursował nawet pociąg towarowy z wagonami osobowymi. Wiadukt w Namysłowie został oddany do użytku w 1913 roku ponieważ nawieziona ziemia musiała się najpierw osadzić. Na pamiątkę oddania wiaduktu do użytku ułożono na południowym końcu mostu kamienie w których tablica pamiątkowa ma wyryty rok 1913.

Odcinek ten cieszył się sporym ruchem. Transport towarowy w latach 1913-1914 był tak intensywny, że musiano puszczać dodatkowe pociągi towarowe z Rychtala do Wrocławia. Głównie przewożono Drewno. W Bukowie Śląskiej były ciągle dwa magazyny pełne tarcicy, podobnie miały się sprawy z transportem drobnicy. Dworzec w Rychtalu dla przykładu wystawiała w miesiącu od 1500 do 1700 listów

przewozowych. Transport osobowy przynosił również bardzo dobre dochody. W Rychtalu sprzedawano od 4000 do 5000 biletów miesięcznie.

Długotrwałe powodzenie nie miało być tej trasie dane, ponieważ nadszedł dzień podpisania traktatu Wersalskiego, który nie zważając na trasę przeciął ją i pozostawił po obu stronach granicy nieuczęszczane torowisko. Niektórzy z zainteresowanych, szczególnie pracownicy kolei na tym odcinku jeszcze dziś z żalem wspominają styczeń 1920. Dla kolei Rychtańskiej był to 17.01.1920-Sobota, w którą odjechał ostatni planowy pociąg do Kępna. Tam został zatrzymany przez Polaków. Chcieli zatrzymać pociąg wraz z personelem dla siebie. Według rozkładu ten pociąg miał o godzinie 18.45 odjechać z Bukowy Śląskiej do Namysłowa. Tylko po długich pertraktacjach osiągnięto, że Polacy wypuścili go z Kępna i tak wrócił dopiero około 22.00 i jechał jako ostatni pociąg osobowy z Rychtala aż do Namysłowa. W niedzielę 18 stycznia wczesnym rankiem wysłano jeszcze specjalny pociąg w kierunku Kępna, który zatrzymał się w Rychtalu, miał on pozbierać, aż po Laski wagony z wszystkich stacji. Tak w Rychtalu uformował się bardzo długi pociąg, który powrócił w ciągu przedpołudnia. Stromy podjazd w Bukowie Śląskiej został pokonany dopiero przy drugiej próbie podjazdu. Wczesną porą w poniedziałek dwóch pracowników kolei przepchało jeszcze jeden pozostawiony w Rychtalu wagon do Bukowy. Dostali zajęcie i mieszkanie zastępcze na dworcu w Bukowie. Tego samego poniedziałku (19.Stycznia) nastąpiło urzędowe przekazanie na rzecz Polski.

W początkowym okresie po odłączeniu towaru dla Rychtala były jeszcze na innej drodze dostarczane: przez tutejszego pracownika spedycji przez Głuszynę lub jeszcze na torowisku przewożone drewną. Później torowisko po stronie Niemieckiej było używane już tylko jako tor boczny. Aż do 200 wagonów stało tam już. Pod koniec 1921 Polacy po swojej stronie całkowicie rozebrali torowisko aż prawie pod Rychtal, zabrali nawet szyny z odcinka granicznego, które nie były ich własnością i dlatego musieli je znów zamontować. Zarośnięte szyny i ostatni Niemiecki maszt telegraficzny owinięty zerwaną liną smutno spoglądali jak niemi wartownicy przez długie lata na bezludny nasyp oraz utracony Rychtal. W czasie drugiej Wojny światowej przerwana trasa do Kępna została odbudowana.