

Stanisław Stadnicki

**ŚLADAMI ŻELAZNYCH DRÓG:
KOLEJOWA HISTORIA
PRUDNIKA, GŁUBCZYCE,
GŁUCHOŁAZ I POGRANICZA**

**Baborów, Biała Prudnicka, Głogówek, Głubczyce, Głucholazy,
Krapkowice, Osoblaha, Prudnik, Raclawice Śląskie, Třemešná,
nyska kolejka powiatowa.**

Raclawice Śląskie, 2025

WSTĘP

Przed erą kolei żelaznej prędkość, z jaką człowiek mógł się przemieszczać, była ograniczona do tempa konia lub siły własnych nóg. Podróże na większe odległości były czasochłonne, męczące i dostępne głównie dla zamożniejszych warstw społeczeństwa. Transport towarów również był powolny i kosztowny, co hamowało rozwój gospodarczy wielu regionów. Sytuacja zmieniła się diametralnie wraz z pojawieniem się kolei, która umożliwiła szybkie, tanie i stosunkowo komfortowe przemieszczanie się ludzi oraz przewóz towarów na niespotykaną wcześniej skalę.

Na Śląsku, jednym z najbardziej uprzemysłowionych regionów Europy, kolej odegrała kluczową rolę w przekształceniu krajobrazu gospodarczego i społecznego. Budowa linii kolejowych połączyła miasta, wsie i kopalnie, otwierając nowe rynki zbytu i przyciągając inwestorów. Dzięki kolei transport węgla, stali i innych surowców stał się znacznie bardziej efektywny, co przyspieszyło rozwój przemysłu i urbanizację regionu. Ludzie zaczęli podróżować szybciej i dalej, co sprzyjało wymianie kulturowej, a także przyczyniło się do wzrostu mobilności zawodowej i społecznej. Śląsk, dawniej region o charakterze lokalnym, stał się ważnym ogniwem w międzynarodowej sieci gospodarczej.

Kolej od blisko dwóch stuleci pełni nieocenioną rolę w kształtowaniu krajobrazu społeczno-gospodarczego regionów, przez które przebiega. Historia budowy i rozwoju infrastruktury kolejowej na Śląsku to fascynująca opowieść o dążeniu do postępu, pokonywaniu trudności i nieustannej ewolucji technologicznej. Niniejsza książka ma na celu przybliżenie czytelnikowi skomplikowanego procesu budowy kolejowych traktów, jak również ukazanie znaczenia kolei w kontekście historycznym, społecznym i gospodarczym.

Wstęp do tej historii sięga pierwszych idei związanych z budową linii kolejowych na Śląsku. W XIX wieku region ten dynamicznie się rozwijał, a potrzeba efektywnego transportu surowców, towarów i ludzi stała się kluczowa dla jego dalszego wzrostu. To właśnie wtedy zaczęły powstawać pierwsze projekty budowy kolei, a różne komitety i inicjatywy społeczne dążyły do ich realizacji.

Przełomowe momenty nadeszły wraz z uchwaleniem odpowiednich ustaw i utworzeniem pierwszych komitetów budowy linii kolejowych. **Kolej Górnosląska**¹⁾, która zapoczątkowała rewolucję transportową

w regionie łącząc Wrocław z Opolem, Kędzierzyna i Katowicami, szybko stała się wzorem dla kolejnych przedsięwzięć. Systematyczna rozbudowa infrastruktury doprowadziła do włączenia Głubczyc do sieci kolejowej oraz powstania Kolei Wilhelma²⁾, które odegrały znaczącą rolę w rozwinięciu lokalnego przemysłu i handlu opartego głównie o przetwórstwo rolne.

Podobnie ważnym elementem historii była budowa **Kolei Podsudeckiej**³⁾, której realizacja napotykała na wiele trudności. Prudnik musiał czekać ponad dwie dekady na połączenie kolejowe, co znacząco wpłynęło na rozwój miasta i jego okolic. Głuchołazy, mimo swojego strategicznego położenia, również długo pozostawały poza główną siecią transportową, a ich włączenie do systemu kolejowego stanowiło duże osiągnięcie.

Upaństwowienie kolei przyniosło zmiany organizacyjne i techniczne, które przyczyniły się do dalszego rozwoju transportu kolejowego. Pierwsze lata funkcjonowania Kolei Podsudeckiej wiązały się z licznymi inwestycjami i modernizacjami, a prywatna kolej Prudnik-Gogolin zyskała na znaczeniu jako ważne połączenie lokalne.

Nie można pominąć znaczenia drugorzędnych linii kolejowych, takich jak Nowy Świątów-Sławniowice Nyskie czy linia boczna do Kietrza. Ich budowa i eksploatacja miały ogromny wpływ na życie mieszkańców tych regionów, ułatwiając codzienne podróże oraz handel.

Historia kolei to także dramatyczne wydarzenia, takie jak wielka powódź z 1903 roku, która zniszczyła wiele odcinków infrastruktury i wymusiła budowę nowych mostów, regulację rzek oraz modernizację systemów wodociągowych. W późniejszych latach doszło do dalszej rozbudowy linii i zwiększenia liczby torów, co umożliwiło sprawniejszy transport i poprawę bezpieczeństwa podróży, a przede wszystkim zwiększało przepustowość.

Nie sposób pominąć wpływu wydarzeń politycznych na rozwój kolei. I wojna światowa oraz okres powojenny przyniosły szereg zmian w zarządzaniu infrastrukturą. Plebiscyt Górnośląski oraz Powstania Śląskie, w tym akcja pod kryptonimem „Mosty”, miały istotne znaczenie

1) Kolej Górnośląska (niem. Oberschlesische Eisenbahn, w skrócie OSE) – prywatna spółka kolejowa w Królestwie Prus, powołana w celu budowy linii kolejowej łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem. Trasa została oddana do użytku 3 października 1846 roku.

2) Spółka, która zbudowała m.in. linię Racibórz – Pietrowice Wielkie – Głubczyce w 1855 roku.

3) Obecnie linia numer 137, nazywana również Magistralą Podsudecką, łączy miasta Przedgórze Sudeckiego z Górnym Śląskiem. Prowadzę specjalną stronę internetową dedykowaną tej kolei: www.kolejpodsidecka.pl

dla kolei, wpływając na jej przyszły kształt i funkcjonowanie, a przede wszystkim przynależność państwową.

Okres międzywojenny i II wojna światowa odcisnęły piętno na śląskich liniach kolejowych. W czasie konfliktu kolej stała się kluczowym elementem logistyki wojennej, a powojenna odbudowa wymagała ogromnych nakładów finansowych i organizacyjnych. Początkowe lata w zarządzie PKP wiązały się z trudnościami, ale również z sukcesami, takimi jak reaktywacja ruchu pasażerskiego i towarowego na zniszczonych traktach.

Drugą połowę XX wieku cechowała stopniowa marginalizacja wielu linii kolejowych, zwłaszcza po upadku znaczenia transportu kolejowego w latach 90. Niektóre połączenia zostały zawieszone, a infrastruktura niszczała. Jednak w XXI wieku pojawiły się nowe inicjatywy, mające na celu reaktywację niektórych tras oraz wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań.

Współczesna historia kolei na Śląsku to nie tylko nostalgiczne wspomnienia, ale również realne plany odbudowy i rewitalizacji. Powódź tysiąclecia z 1997 roku oraz późniejsze zmiany rozkładowe miały ogromny wpływ na funkcjonowanie transportu. Mimo licznych trudności, pojawiły się marzenia o elektryfikacji oraz poprawie jakości usług kolejowych.

Obecnie temat kolei w regionie nadal budzi wiele emocji, zarówno wśród pasjonatów transportu, jak i mieszkańców, dla których dostęp do komunikacji publicznej jest kluczowy. W książce znajdują się również informacje o wyjątkowych wydarzeniach związanych z koleją, takich jak wizyta papieża Jana Pawła II, wypadki kolejowe, a nawet filmowe sceny nagrywane na lokalnych stacjach.

Niniejsza publikacja ma na celu nie tylko przedstawienie historii budowy i funkcjonowania kolei na Śląsku, na terenie objętym przez powiaty: prudnicki, głubczycki – również raciborski, kozielski, krapkowicki, nyski oraz pogranicze polsko-czeskie, ale również refleksję nad jej przyszłością. Czy kolej na nowo stanie się fundamentem transportu regionalnego? Czy nowe inicjatywy pozwolą na przywrócenie świetności wielu niegdyś ważnym liniom? Odpowiedzi na te pytania znajdziecie na kolejnych stronach tej książki.

Pisząc tę książkę o historii kolei na pograniczu Głubczyc, Prudnika i okolic, starałem się, aby była ona przystępna dla każdego czytelnika, niezależnie od znajomości tematu. Unikałem nadmiaru technicznych terminów i specjalistycznego języka, który mógłby utrudniać

odbior treści. Zamiast tego skupiłem się na opowieściach, anegdotach i wydarzeniach, które ukazują rozwój kolei w kontekście lokalnej historii i codziennego życia mieszkańców. Chciałem, by lektura przypominała bardziej wciągającą opowieść niż suchą analizę techniczną.

Nie jest to więc praca stricte naukowa, ale raczej coś na pograniczu literatury faktu i powieści historycznej, która dostarcza wielu ciekawych informacji o regionie i jego kolejowej przeszłości. Chciałem, aby czytelnik mógł nie tylko poznać fakty i daty, ale także poczuć klimat dawnych czasów – jak kolej wpływała na życie lokalnych społeczności, jak zmieniała krajobraz i jak łączyła ludzi na przestrzeni lat. Mam nadzieję, że taka forma sprawi, że książka będzie interesująca zarówno dla miłośników historii, jak i dla tych, którzy po prostu chcą odkryć fascynującą przeszłość swojego regionu.

Historia kolei na **pograniczu, w rejonie Prudnika, Głucholaz, Głubczyc, Raciborza, czy Nysy**, to fascynująca opowieść o dynamicznych zmianach politycznych, gospodarczych i społecznych. Region ten, na przestrzeni dziejów, znajdował się pod władzą **Prus, Niemiec, Cesarstwa Austro-Węgierskiego, Czechosłowacji i Polski**, co miało ogromny wpływ na rozwój jego infrastruktury kolejowej. Kolejne granice zmieniały się wraz z wojnami i traktatami, a linie kolejowe, raz budowane jako kluczowe szlaki komunikacyjne, innym razem traciły swoje znaczenie, popadając w zapomnienie. W tej książce staram się przedstawić ich historię w sposób **przystępny i czytelny**, nie zagłębiając się w skomplikowane detale administracyjne, które mogłyby utrudnić odbiór treści.

Z tego powodu, w wielu miejscach **używam określeń ogólnych**⁴⁾, które mają na celu ułatwienie czytelnikowi orientacji w wydarzeniach historycznych. Na przykład, choć w opisywanych czasach na tych ziemiach istniały **Prusy**, a później różne formy państwowości niemieckiej, często stosuję **termin „niemieckie”**, by uniknąć zbędnego komplikowania narracji. Podobnie postępuję w przypadku terenów dawnej **Cesarstwa Austro-Węgierskiego**, które później stały się częścią Czechosłowacji. W niektórych przypadkach stosuję także **nazwy współczesne**, by czytelnik mógł łatwiej zlokalizować miejsca na mapie.

4) W celu ułatwienia odbioru treści, w książce często posługuję się uproszczonymi, ogólnymi nazwami państw, takimi jak „Prusy”, „Niemcy”, „Austria” czy „Austro-Węgry”, bez szczegółowego rozróżniania zmian ustrojowych, oficjalnych nazw czy granic, które następowały w poszczególnych okresach historycznych. Zabieg ten ma na celu zachowanie przejrzystości narracji i uniknięcie zbędnego komplikowania przekazu. W identyczny sposób postępuję również w przypadku określeń takich jak „Górny Śląsk”, „Śląsk Opolski” czy „Rejencja Opolska” – ponieważ granice tych regionów są przedmiotem sporów wśród historyków, celowo nie wchodzę w szczegóły, by nie wprowadzać zamieszania i nie zaciemniać głównego przekazu książki.

Mam nadzieję, że taka forma narracji sprawi, że lektura tej książki będzie nie tylko źródłem wiedzy historycznej, ale również przyjemną podróżą przez dzieje kolei w tej części Europy. Kolej nigdy nie istniała w oderwaniu od polityki i gospodarki – jej rozwój i upadek zawsze były odbiciem zmian, które przetaczały się przez tę część kontynentu. Zapraszam do odkrywania tej niezwyklej historii, pełnej wzlotów, upadków i nieoczekiwanych zwrotów akcji.

Choć dołożyłem wszelkich starań, aby książka była jak najbardziej rzetelna i dokładna, zdaję sobie sprawę, że mogły pojawić się pewne nieścisłości, przeoczenia lub błędy. Historia kolei w regionie Głubczyc i Prudnika jest niezwykle bogata i złożona, a dostęp do niektórych źródeł bywał ograniczony. Jeśli więc którykolwiek z czytelników zauważy pomyłki, niejasności lub posiada dodatkowe informacje, które mogłyby wzbogacić treść książki, serdecznie proszę o kontakt.

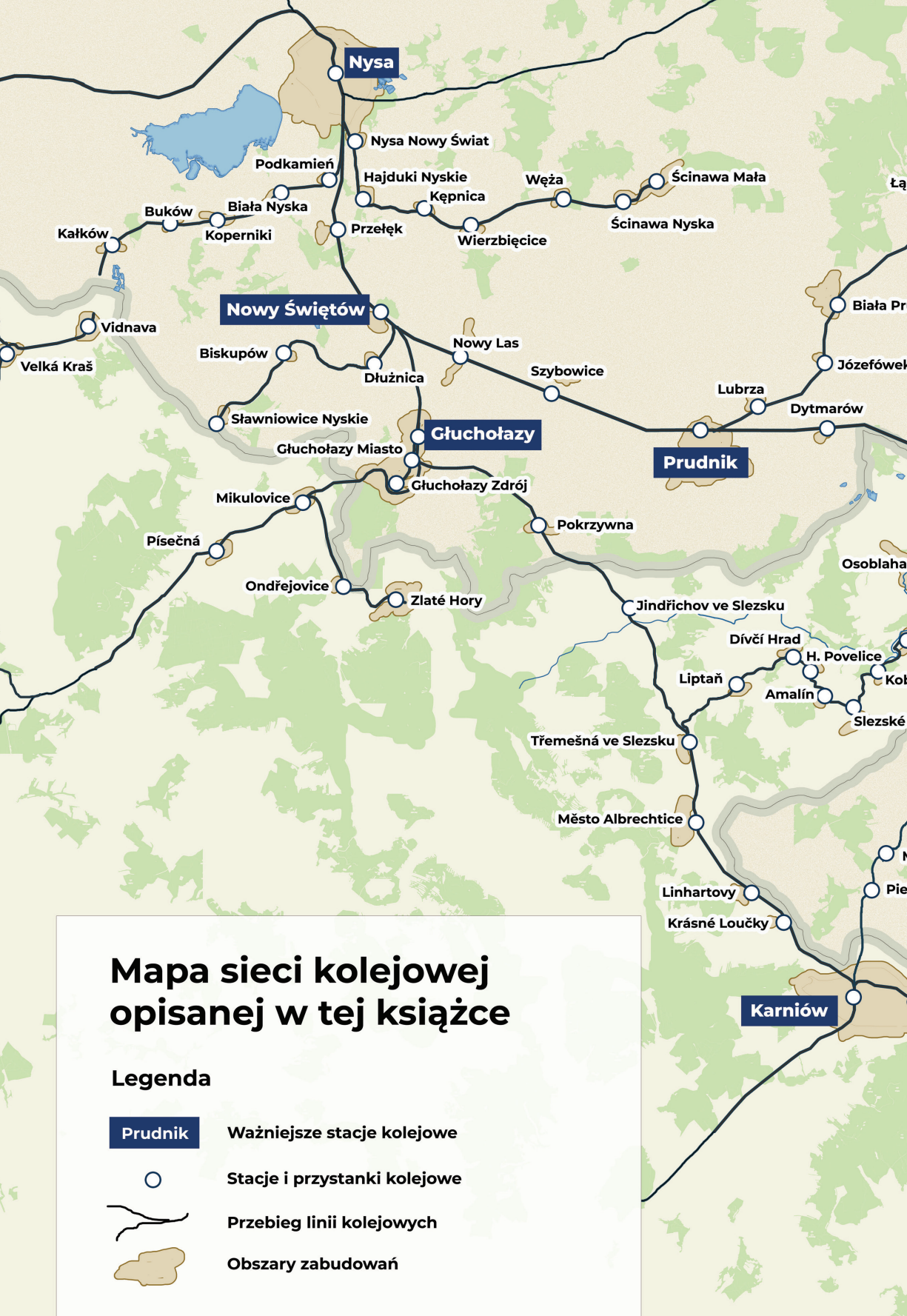
Będę wdzięczny za każdą wiadomość, która pomoże uzupełnić i poprawić zawarte tutaj informacje. Historia to żywy organizm, który stale się rozwija, a dzięki wspólnej wymianie wiedzy możemy lepiej zrozumieć przeszłość naszego regionu. Zapraszam do kontaktu pod adresem e-mail: staszek@stadnicki.pl. Każda uwaga, sugestia czy ciekawostka będzie dla mnie cenna i być może znajdzie swoje miejsce w przyszłych wydaniach lub projektach.

Z całego serca pragnę wyrazić **najgłębszą wdzięczność** wszystkim osobom, które wspierały mnie podczas pracy nad tą książką – zarówno merytorycznie, jak i duchowo. Wasze dobre słowa, życzliwość, cierpliwość oraz otwartość na dzielenie się wiedzą i materiałami miały dla mnie ogromne znaczenie.

Szczególne podziękowania kieruję do tych, którzy okazali mi zaufanie i zgodzili się na wykorzystanie swoich fotografii – dzięki Wam ta publikacja zyskała wyjątkowy, autentyczny wymiar. **Nie potrafię wyrazić, jak bardzo jestem za to wdzięczny.** Mam świadomość, że żadna forma podziękowania nie odda w pełni tego, jak wiele dla mnie znaczy Wasze wsparcie.

Z życzeniami przyjemnej lektury:

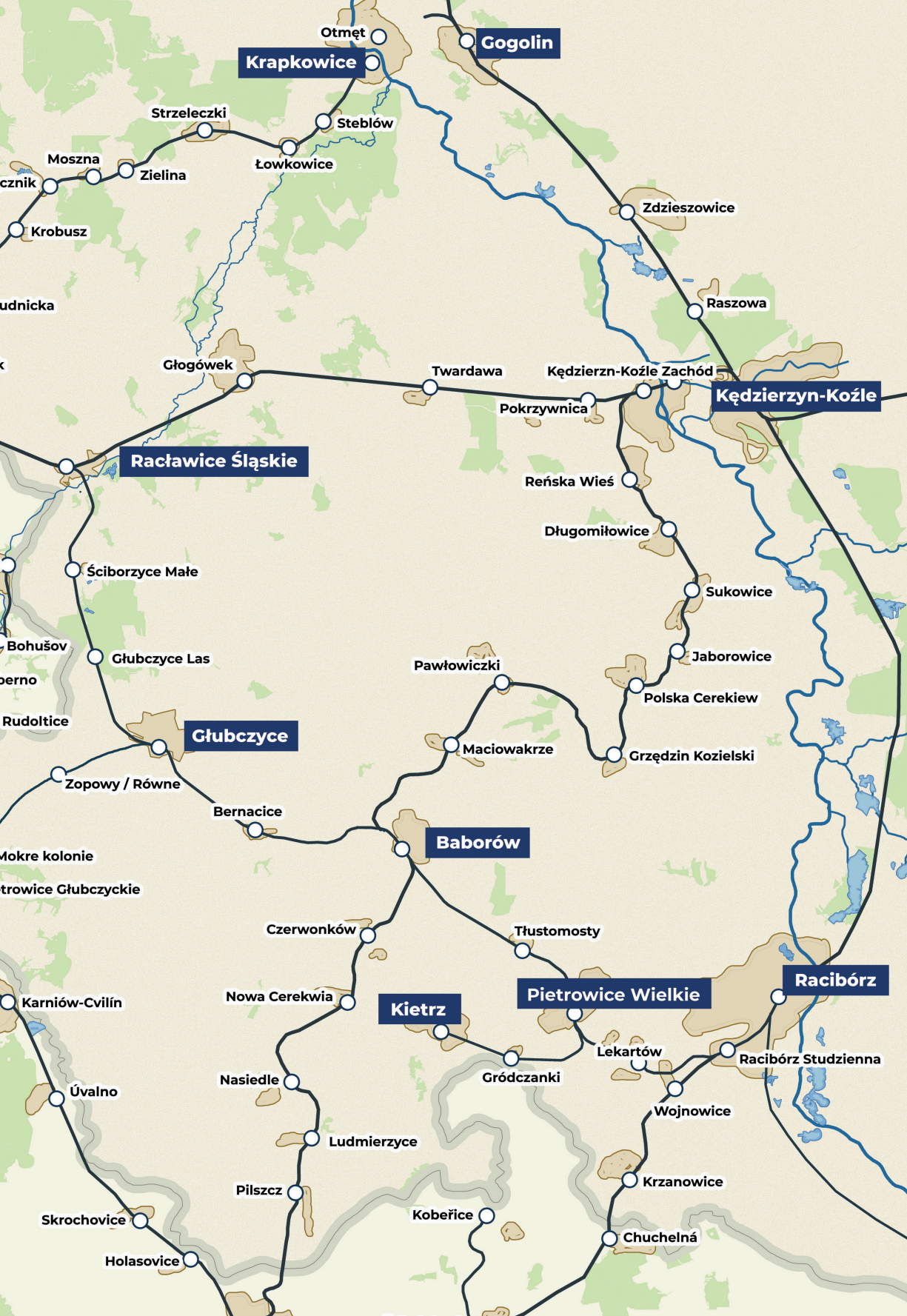
Stanisław Stadnicki
Racławice Śląskie, lipiec 2025 roku.



Mapa sieci kolejowej opisanej w tej książce

Legenda

- Prudnik** Ważniejsze stacje kolejowe
- Stacje i przystanki kolejowe
- Przebieg linii kolejowych
- Obszary zabudowań



CZĘŚĆ PIERWSZA: BUDOWA KOLEJOWYCH TRAKTÓW

Idea budowy pierwszych kolei na Śląsku

Choć naszą uwagę skupia przede wszystkim historyczny Górny Śląsk, to za kolebkę kolei powszechnie uznaje się Anglię. W porównaniu do niej, niemieckie Prusy – osłabione konfliktami z Francją i podzielone wewnątrz – rozpoczęły budowę linii kolejowych z kilkudziesięcioletnim opóźnieniem. Mimo to, już na początku XIX wieku pojawiały się ambitne i nowatorskie projekty kolejowe dla Górnego Śląska, szczególnie związane z rozwijającym się przemysłem kopalnianym. W kopalniach wykorzystywano wówczas drewniane szyny, po których konie ciągnęły wózki z wydobytym surowcem, co stanowiło załączek późniejszych rozwiązań kolejowych.

Dużo wcześniej, bo już na początku XIII wieku zaczęły kształtować się trakty handlowe łączące większe miasta, takie jak Świdnica-Wrocław, Nysa-Brzeg czy Koźle-Racibórz, a także mniejsze ośrodki, w tym Prudnik i Głubczyce z miastami położonymi po drugiej stronie granicy. Po najazdach plemion barbarzyńskich⁵⁾, które spustoszyły okoliczne tereny i zdziesiątkowały lokalną ludność słowiańską, rozpoczęto sprowadzanie osadników, głównie z Niemiec. Nowi mieszkańcy odegrali kluczową rolę w odbudowie i rozwoju regionu, nadając mu nowy impuls gospodarczy. Co ciekawe, przebieg tych dawnych dróg w dużej mierze przetrwał do dziś i stał się wyznacznikiem dla projektowania i budowy późniejszych szlaków kolejowych.

5) Pierwsza połowa XIII wieku.

Ideą budowy żelaznych traktów najbardziej interesowali się przedstawiciele tzw. *burżuazji*. Choć termin ten tradycyjnie odnosi się do mieszczan, w kontekście początku XIX wieku określa się nim zamożnych przedsiębiorców, magnatów finansowych i pierwszych przemysłowców, którzy dorobili się na fali rewolucji przemysłowej. To właśnie oni dostrzegali potencjał kolei jako narzędzia rozwoju gospodarczego i szybszego transportu towarów. Po drugiej stronie barykady stali często wojskowi, którzy patrzyli na rozwój kolei z dużą rezerwą. Armia obawiała się, że budowa torów w pobliżu twierdz i garnizonów może ułatwić wrogim wojskom szybkie zajęcie strategicznych punktów. Na Śląsku wciąż żywe były wspomnienia konfliktów z Francją oraz krwawych wojen śląskich z XVIII wieku, które doprowadziły do zmiany granic państwowych, m.in. w rejonie Kłodzka, Nysy, Głubczyc i Karniowa. W takiej atmosferze politycznej w Prusach trudno było znaleźć sprzyjający klimat dla rozwoju kolejnictwa. Na szczęście, od początku XIX wieku wprowadzono szereg reform, które stopniowo zmieniały tę sytuację.

Najważniejsze zmiany objęły wprowadzenie nowoczesnych praw miejskich i wiejskich, a także zniesienie poddaństwa na wsiach, co uwolniło chłopów od obowiązku przymusowej pracy na rzecz ziemskich właścicieli. Dzięki temu mieszkańcy wsi mogli podejmować zatrudnienie w rozwijających się zakładach przemysłowych, co z kolei przyspieszało urbanizację i wzrost zapotrzebowania na transport. Niemniej jednak, wielu majątnych ziemian przez lata skutecznie opóźniało te reformy, domagając się utrzymania dawnych przywilejów. Przykładem może być historia Racławic Śląskich, gdzie trudno było ustalić dokładną datę zniesienia poddaństwa – niemieccy historycy również napotykali na ten problem. Wiadomo jedynie, że stało się to pomiędzy 1840 a 1860 rokiem, co było stosunkowo późnym terminem. Jak się okaże w dalszej części książki, miało to bezpośredni wpływ na późniejszą budowę kolei w tym regionie. Równocześnie w Prusach wprowadzono wolność handlu oraz nowe zasady celne, co umożliwiło rozwój lokalnych rynków przemysłowych i wzmocniło handel międzynarodowy.

Pierwszym poważnym projektem kolejowym na Śląsku było planowane połączenie portu nad Odrą w Malczycach, niedaleko Wrocławia, z zagłębiem węglowym w rejonie Wałbrzycha. W 1816 roku Królewski Wyższy Urząd Górniczy dla Śląska (niem. *Königliches Oberbergamt für Schlesien*) zlecił berlińskiemu inżynierowi Johannowi Friedrichowi Krigarowi zbudowanie pierwszego parowozu zębatego dla tej linii. Co ciekawe, już w 1812 roku berlińscy inżynierowie odwiedzili Anglię, skąd przywieźli ogólne plany budowy lokomotywy parowej. Na ich

podstawie skonstruowano w Berlinie pierwszy na kontynencie europejskim⁶⁾ parowóz. Według niektórych źródeł parowóz ten został później rozebrany i przetransportowany do Chorzowa, gdzie miał służyć w Hucie Królewskiej. Jednak tu wersje wydarzeń się rozchodzą⁷⁾ – jedna z nich mówi, że po złożeniu parowozu nie udało się go uruchomić, inna zaś, że koła lokomotywy nie pasowały do rozstawu szyn w Chorzowie.

Choć może się wydawać, że to drobny epizod, problemy z prototypem miały poważne konsekwencje dla całego projektu. Koncepcja budowy linii kolejowej z Malczyc do wałbrzyskiego zagłębia upadła, a inżynierowie i inwestorzy wystraszyli się kosztów związanych z trudnym, górskim terenem. Tym samym rozwój kolei na Śląsku musiał poczekać na lepsze czasy, kiedy technologia i warunki polityczne pozwoliły na bardziej ambitne inwestycje.

W tym momencie na kartach historii pojawia się **Carl Johann Bernhard Karsten**⁸⁾, znany i ceniony metalurg, który już w 1816 roku przedstawił ambitny plan budowy linii kolejowej Wrocław-Zabrze. Karsten dostrzegał rosnący problem niedoboru drewna jako podstawowego surowca opałowego i budowlanego. Argumentował, że w obliczu tego kryzysu kluczowe staje się wykorzystanie węgla z Górnego Śląska, który można by szybko i tanio transportować do Wrocławia właśnie koleją. Jego projekt zakładał budowę dwutorowej linii o długości około 200 kilometrów, biegnącej prawym brzegiem Odry⁹⁾



Carl Johann Bernhard Karsten (ur. 26 listopada 1782 w Bützow, zm. 22 sierpnia 1853 w Berlinie) był niemieckim geologiem, górnikiem, metallurgiem i statystykiem górnictwa, który odegrał istotną rolę w rozwoju niemieckiej nauki o kopalnictwie i hutnictwie w XIX wieku. Pionier kolejnictwa na Śląsku.
Foto: domena publiczna.

6) W tamtym czasie – być może z przekąsem – uznawano, że Anglia, jako kraj wyspiarski, nie leży na kontynencie europejskim.

7) M.in.: „Na ziemiach niemieckich. Rozwój kolei w Polsce”. W: Monika (red.) Frąckowiak: Kolejnictwo Polskie. Polish Railways. Bydgoszcz: Quixi Media, 2013, s. 73–77. ISBN 978-83-61840-52-7 oraz „150 lat kolei na Śląsku”, Michał Jerczyński i Stanisław Jerczyński, Opole-Wrocław 1992,

8) Urodzony 26. listopada 1782 roku w Bützow; zmarł 22. sierpnia 1853 w Schönebergu/Berlinie.

9) Gdybyśmy stanęli na środku rzeki, zwróceni twarzą w kierunku jej nurtu, czyli zgodnie z kierunkiem, w którym płynie woda, to – jak można się domyślić – prawy brzeg znajdowałby się po naszej prawej stronie.

przez Ozimek i Strzelce Opolskie, z pominięciem Opola. Karsten planował lokalizację stacji co 20–25 kilometrów, co miało zapewnić sprawną obsługę zarówno transportu towarowego, jak i pasażerskiego.

Według jego wyliczeń przewóz węgla z Zabrza do Wrocławia miał trwać nieco ponad dwa dni. Choć dziś może wydawać się to długo, w porównaniu do ówczesnego transportu rzeczno-żeglarskiego była to rewolucyjna zmiana. Transport Odrą bywał tak powolny, że zdarzało się, iż węgiel wydobyty w górnośląskich kopalniach docierał do Wrocławia... dopiero po dwóch latach¹⁰⁾. Karsten udowodnił, że kolej mogłaby przewozić 4–5 razy więcej towarów niż barki, i to przy ogromnej oszczędności czasu. Nietrudno wyobrazić sobie zaskoczenie, a nawet zachwyt ówczesnych przemysłowców, gdy usłyszeli te wyliczenia. Niestety, mimo entuzjazmu, przedsiębiorcy byli w tamtym czasie zbyt słabi politycznie i finansowo, by samodzielnie udźwignąć koszty budowy takiej linii kolejowej¹¹⁾.

Euforia wokół projektu trwała zaledwie dwa lata. Plan Karstena zakładał, że budowa kolei zostanie sfinansowana przez państwo pruskie. Jednak Prusy, obciążone długami i zmagające się z problemami finansowymi, nie były skłonne inwestować w nowatorską infrastrukturę. W 1818 roku władze zdecydowały się jedynie na modernizację transportu rzeczno-żeglarskiego na Odrze. Trudno zarzucać urzędnikom złe intencje, ale z perspektywy czasu widać, że traktowali kolej jako techniczną nowinkę, która ich zdaniem nie miała realnego wpływu na rozwój gospodarki, bezpieczeństwo kraju czy sprawność poczty. Przeceniano jakość istniejących dróg bitych i bagatelizowano potencjał kolei.

Nie pomagało także stanowisko ówczesnego króla Prus, **Fryderyka Wilhelma III Hohenzollerna**, który miał rzekomo powiedzieć po zapoznaniu się z planami budowy kolei do Berlina:

*„Nie pojmuję, jak kogokolwiek mógłby uszczęśliwić fakt,
że przybędzie do Poczdamu kilka godzin szybciej,
niż jechałby powozem”.*

Mimo logicznych i dobrze uzasadnionych argumentów, osoby na najwyższych stanowiskach nie dostrzegały potencjału kolei jako środka

10) Potwierdzają to m.in. w swojej książce: „150 lat kolei na Śląsku”, Michał Jerczyński i Stanisław Koziarski,

11) Kiedy już Kolej Górnośląska zbudowała linię kolejową od Wrocławia na Górny Śląsk, to przewóz węgla na tej trasie (bez przerw, postojów) zajmował około 7-8 godzin.

transportu działającego przez cały rok, niezależnie od pogody. Tymczasem transport rzeczny był uzależniony od warunków atmosferycznych i poziomu wód w Odrze. Najbardziej innowacyjni myśliciele próbowali promować ideę współistnienia kolei i transportu rzecznego, przekonując, że razem mogłyby stworzyć efektywną i wszechstronną sieć transportową dla Śląska.

Ustawa i pierwsze komitety budowy linii kolejowych

3 listopada 1838 roku weszła w życie przełomowa **ustawa o kolejach i spółkach kolejowych** (*Das Gesetz über die Eisenbahn Unternehmungen*). Nowe przepisy umożliwiały nie tylko budowę linii państwowej Berlin–Poczdam, ale również tworzenie prywatnych spółek akcyjnych¹²⁾. Po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Handlu i uzyskaniu koncesji, takie spółki mogły realizować projekty budowy nowych linii kolejowych. Ustawa precyzowała m.in. minimalne wymagania dotyczące kapitału zakładowego oraz zasady nabywania gruntów pod budowę torów, przewidując również możliwość wywłaszczenia właścicieli terenów. Co istotne, ustawa gwarantowała spółkom kolejowym wyłączność na realizację przewozów na nowo wybudowanych liniach przez pierwsze trzy lata, chroniąc je przed konkurencją. Ponadto przez **30 lat** zabraniano budowy konkurencyjnych linii o podobnym przebiegu w sąsiedztwie już istniejących tras.

Ustawa przewidywała również przyszłe upaństwowienie sieci kolejowej, co rzeczywiście miało miejsce w latach 70. XIX wieku, kiedy to państwo wykupiło większość prywatnych linii. Władze rezerwowały sobie prawo do ustalania rozkładów jazdy, a także groziły odebraniem koncesji, jeśli prace budowlane nadmiernie się przeciągały. Ten akt prawny, z drobnymi zmianami (np. dotyczącymi budowy lokalnych kolejek prywatnych), obowiązywał w Niemczech aż do **1951 roku**, co świadczy o jego długofalowym wpływie na rozwój kolei.

Już **od 1837 roku**, jeszcze przed formalnym wprowadzeniem ustawy, zaczęły powstawać tzw. **towarzystwa kolejowe**, które po jej uchwaleniu przekształcały się w spółki akcyjne i rozpoczynały budowę nowych linii. Na Górnym Śląsku sytuacja polityczna i gospodarcza stawała się coraz bardziej napięta. Gdy ogłoszono plan połączenia **Kolei**

12) https://de.wikipedia.org/wiki/Gesetz_%C3%BCber_die_Eisenbahn-Unternehmungen, dostęp: 20.06.2025r.

13) Połączenie kolejowe Wiednia z Krakowem.

Warszawsko-Wiedeńskiej z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda¹³⁾, wśród górnośląskich przemysłowców zapanował niepokój. Obawiano się, że region zostanie pominięty w rozwoju sieci kolejowej, a zyski z przewozów towarów i surowców odpłyną za granicę.

W **sierpniu 1840 roku** pruskie **Ministerstwo Finansów** ogłosiło, że udzieli koncesji na budowę linii kolejowej z Wrocławia do Zabrzea. Problemem okazało się jednak, że w tym regionie działało już kilka towarzystw kolejowych, z których każde miało własną koncepcję przebiegu stalowego szlaku. W tamtych czasach każde miasto marzyło o tym, by znaleźć się na trasie kolejowej, co prowadziło do rywalizacji i sporów. Najsilniejszą grupą okazało się towarzystwo, które chciało zmienić pierwotny plan Karstena i poprowadzić tory **lewym brzegiem Odry** przez Oławę, Brzeg i Opole, aż do Koźła i dalej do Zabrzea.

Ich głównym konkurentem był **hrabia Andreas Maria Graf von Renard**, posiadający ponad 40% udziałów w Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Renard optował za poprowadzeniem linii zgodnie z pierwotnym planem Karstena – **prawym brzegiem Odry**, przez Ozimek. W międzyczasie do rywalizacji włączyli się także przemysłowcy z okręgu raciborsko-pszczyńskiego, którzy preferowali trasowanie linii od Koźła przez Racibórz aż do granicy państwowej. Działacze skupieni w Komitecie forsującym trasę przez Brzeg i Opole opracowali sprytny plan, by udobruchać magnatów z Raciborza i jednocześnie zaszkodzić hrabiemu Renardowi. Zaproponowali oni wariant nazwany „**rządowym**”, zakładający budowę linii z Wrocławia do Opola **lewym brzegiem Odry**.

Poparcie rządu wymagało czasu, ale ostatecznie wykluczyło z gry **wariant ozimski**. Co więcej, towarzystwo (jeszcze bez formalnej nazwy), po uzyskaniu wsparcia z Berlina, chciało jak najszybciej rozpocząć prace budowlane, nie mając jeszcze ostatecznej decyzji co do dalszego przebiegu trasy – czy poprowadzić ją w stronę Raciborza, czy Zabrzea. Ten okres pełen politycznych intryg i rywalizacji między lokalnymi magnatami ostatecznie przesądził o kształcie śląskiej sieci kolejowej, która miała ogromny wpływ na rozwój gospodarczy regionu w kolejnych dekadach.

Kolej Górnośląska

24 lutego 1841 roku w Berlinie podpisano dokument koncesyjny na budowę linii kolejowej **Wrocław-Oława-Brzeg-Opole**, z dalszym przebiegiem do zagłębia węglowego na Górnym Śląsku. Co ciekawe, dokument nie precyzował stacji końcowej ani dokładnej trasy odcinka za Opolem. Koncesja weszła w życie **24 marca 1841 roku**, a za realizację projektu odpowiadała spółka **Kolej Górnośląska** (*Oberschlesische Eisenbahn*, w skrócie OSE). W gronie akcjonariuszy i założycieli warto wspomnieć **hrabiego Püchlera**, ówczesnego prezydenta rejencji opolskiej, który w 1841 roku objął kierownictwo spółki i odegrał kluczową rolę w przeforsowaniu wariantu opolskiego w Berlinie. Na stanowisko głównego inżyniera mianowano **Augusta Rosenbauma**, który koordynował realizację projektu¹⁴⁾.

Budowę linii prowadzono zgodnie z założeniami, choć zdarzały się opóźnienia, m.in. z powodu oczekiwania na dostawy szyn. **Odcinek do Oławy** oddano do użytku **22 maja 1842 roku**, kolejny fragment **Oława-Brzeg** ukończono **3 sierpnia 1842 roku**, a **Brzeg-Opole Zachodnie** oddano do użytku **29 maja 1843 roku**. Już w pierwszych miesiącach funkcjonowania nowej linii przewieziono ponad **30 tysięcy pasażerów**, co uznano za ogromny sukces. Dla porównania, na inauguracyjny kurs Wrocław-Oława sprzedano zaledwie **około 100 biletów**. Mniejsza frekwencja wynikała jednak z obaw pasażerów – tuż przed otwarciem linii doszło do poważnej katastrofy kolejowej w Paryżu. Podczas podróży pociągu z Wersalu wykoleiła się lokomotywa, która następnie stanęła w ogniu. Pożar szybko objął wagony, w których podróżowało ponad **1,5 tysiąca osób**. Do dziś nie wiadomo, ile osób zginęło w tym tragicznym wypadku.

Nie wszyscy cieszyli się z ukończenia pierwszego etapu budowy Kolei Górnośląskiej (nazwa ta odnosiła się zarówno do spółki, jak i linii kolejowej). Największe niezadowolenie wyrażali właściciele bryczek i wozów, którzy stracili źródło dochodu. Jako ciekawostkę warto dodać, że początkowo planowano poprowadzenie odcinka **Brzeg-Opole** przez **Skorogoszcz**. W trakcie prac pojawiła się także koncepcja budowy dodatkowej linii do **Nysy**, z planowaną stacją początkową w **Lewinie Brzeskim**, przez który miałby przebiegać trakt od strony Opola.

Pod koniec **1842 roku** zatwierdzono plany rozbudowy Kolei Górnośląskiej. Nowa linia miała biec od **Opola** przez **Koźle** i **Gliwice** do

14) „Historia kolei w Mysłowicach”, Dariusz Falecki, Tygodnik Lokalny: To tydzień, październik 2010.

Nowego Bierunia. Już w połowie **1843 roku** trwały prace budowlane na dwóch odcinkach: **Opole–Gogolin** oraz **Kędzierzyn–Rudzieniec**. W międzyczasie powstało konkurencyjne **Towarzystwo Kolei Koziełsko-Bohuminińskiej**, które planowało budowę trasy od **Koźła** przez **Racibórz** do **Bohumina**.

Największe trudności pojawiły się podczas budowy mostów i wiaduktów na terenach zalewowych w okolicach **Opola** i pod **Koźlem**, zwłaszcza w rejonie **Kanału Kłodnickiego**. Sporo kontrowersji wzbudziła również lokalizacja stacji w Koźlu. Początkowo rozważano budowę mostu przez Odrę i umiejscowienie dworca w centrum miasta. Ostatecznie jednak zdecydowano się poprowadzić trasę **na południe**, omijając rzekę, i zbudować dużą stację w **Kędzierzynie** – wówczas niewielkiej wsi oddalonej o 4–5 kilometrów od Koźła. Dzięki temu znacząco obniżono koszty budowy mostu i uniknięto ryzyka związanego z terenami zalewowymi. Sprzeciw wobec budowy stacji w centrum Koźła wyrażali również wojskowi – miasto miało status **twierdzy** aż do **1873 roku**, co utrudniało realizację projektów cywilnych.

Co ciekawe, wojskowi z Koźła przeciwstawili się nawet decyzjom centrali w Berlinie, która dążyła do szybkiej rozbudowy sieci kolejowej z myślą o poprawie logistyki wojskowej i ułatwieniu obrony kraju w razie wojny. Ostatecznie, **2 listopada 1845 roku**, pierwszy pociąg z **Opola** dojechał do **Kędzierzyna**. Tym razem właściciele powozów i dorożek byli zachwyceni – zarabiali krocie na przewozie mieszkańców Koźła do stacji w Kędzierzynie. Na peronach tej stacji zamontowano nawet tablice z nazwą „Koźle”.

Tego samego dnia ukończono odcinek linii kolejowej z **Kędzierzyna** do **Gliwic**, a dwa tygodnie później pierwszy pociąg dotarł do **Świętochłowic**. **3 października 1846 roku** linia została przedłużona do **Katowic** i **Mysłowic**, które stały się stacją końcową i graniczną Kolei Górnośląskiej na Śląsku.

Głubczyce włączone do sieci kolejowej. Kolej Wilhelma

W krótkim czasie **Kędzierzyn** stał się stacją węzłową, z której planowano wyprowadzenie linii do **Raciborza**, a dalej do **Bohumina**. Wśród głównych zwolenników budowy tego traktu – i zapewne przyszłych beneficjentów zysków z przewozów – znaleźli się **książę Felix Lichnowski** oraz **burmistrz Raciborza Teodor Schwarz**¹⁵⁾. Obaj, już od początku lat 40. XIX wieku, prowadzili rozmowy z Monarchią Austro-Węgierską w sprawie transgranicznych połączeń kolejowych. Byli również inicjatorami powstania spółki, która później zyskała nazwę **Kolej Wilhelma** (*Wilhelmsbahn Gesellschaft*), a w pierwszej fazie działalności – od 17 stycznia 1841 roku – funkcjonowała jako **Komitet Budowy Kolei Koźle-Bohumin** (znana też jako **Towarzystwo Kolei Kozielsko-Bohumińskiej**). Lichnowski i Schwarz byli jednymi z pierwszych akcjonariuszy tej spółki.



*Książę Felix Lichnowski był jednym z głównych inicjatorów budowy połączenia kolejowego między Kędzierzynem a Raciborzem oraz dalej – z Monarchią Austro-Węgierską.
Foto: domena publiczna.*

W **1843 roku** Prusy i Austro-Węgry porozumiały się co do połączenia swoich linii kolejowych. Miejscem zbiegu torów wybrano **Bohumin**¹⁶⁾, a linia **Kędzierzyn–Racibórz–Bohumin** miała scalić **Kolej Górnośląską** w Prusach z **Koleją Północną Cesarza Ferdynanda** w Austro-Węgrzech. Nowy władca Prus, **król Wilhelm IV**, był gorącym zwolennikiem rozbudowy sieci kolejowej. Podobno sam popierał trasowanie Kolei Górnośląskiej przez Koźle. W podzięce za to wsparcie, około **1843 roku**, Komitet Budowy Kolei Koźle-Bohumin zmienił nazwę na **Kolej Wilhelma**. W rzeczywistości zmiana ta miała na celu zyskanie królewskiego poparcia, które mogło ułatwić pozyskanie koncesji na budowę linii do Raciborza.

15) Kiedy obejmował władzę w Raciborzu, to formalnie nie było funkcji burmistrza, a „zarządca miasta” lub „syndyk”, ponieważ jego poprzednik zmarł nagle i należało najpierw rozstrzygnąć pewne zaległe sprawy.

16) Biegła tam już wspomniana już wcześniej Kolej Północna Cesarza Ferdynanda Lipník – Bohumín i dalej w stronę Krakowa.

Potwierdzone źródłowo jest¹⁷⁾, że władca nie tylko akceptował działalność spółki, ale objął nad nią honorowy patronat. Jego wsparcie było kluczowe dla przyciągnięcia inwestorów, gdyż od 1841 roku zainteresowanie akcjami było minimalne. Sytuacja uległa poprawie po zaangażowaniu monarchy, ale nie można pominąć roli księcia **Felixa Lichnowskiego**, którego ziemska posiadłość w **Krzyżanowicach**¹⁸⁾ znajdowała się w pobliżu planowanej trasy kolejowej. Lichnowski był dobrze powiązany w kręgach europejskich elit – do jego przyjaciół należeli m.in. **Ferenc Liszt**, wybitny węgierski kompozytor oraz polski poeta **Zygmunt Krasiński**. Ksiązę aktywnie zabiegał o wsparcie finansowe dla Kolei Wilhelma, podróżując do Berlina w celu zdobycia funduszy.

Lichnowski, choć niezwykle zasłużony dla rozwoju kolei raciborskiej, zakończył swoje życie tragicznie – został zamordowany podczas zamieszek we Frankfurcie nad Menem¹⁹⁾ w wieku zaledwie 34 lat. Tragiczny los spotkał również jego współpracownika, burmistrza **Teodora Schwarza**, który zmarł na tyfus w tym samym roku co Lichnowski.

Król Prus nie ograniczał się do roli symbolicznej. **6 lipca 1843 roku** wydał dekret, nakazując urzędnikom kilku ministerstw wyjazd do Bohumina w celu przeprowadzenia negocjacji ze stroną austro-węgierską, mających przyspieszyć budowę nowej linii kolejowej. To nie spodobało się **Kolei Górnośląskiej**, której przedstawiciele próbowali interweniować w Berlinie, ale zostali odprawieni z kwitkiem. Sytuacja szybko się zmieniła i dla króla priorytetem była **Kolej Wilhelma**, zwłaszcza w kontekście transgranicznego połączenia Raciborza i Koźła.

Burmistrz **Schwarz** dostrzegał ryzyko powtórzenia błędu Koźła, które utraciło na znaczeniu po przetrasowaniu linii do Kędzierzyna. Gdy dowiedział się o pierwszych planach budowy trasy **Kędzierzyn–Bohumin** zakładających ominięcie Raciborza, Schwarz natychmiast zareagował. Ostatecznie przekonał radę miejską do wsparcia finansowego dla Kolei Wilhelma oraz do ułatwienia procedur administracyjnych, co umożliwiło budowę mostu kolejowego nad Odrą i lokalizację dworca blisko centrum Raciborza. Dzięki jego staraniom **1 stycznia 1846 roku** pociągi Kolei Wilhelma dotarły do miasta, a **1 maja 1847 roku** linia została przedłużona do Bohumina.

17) „Koleją z Katowic do Raciborza. Najciekawsze linie kolejowe Polski”, Dawid Keller, Bogdan Kloch, Krzysztof Soida, Edward Wiczorek, Eurosprinter 2013

18) Neogotycki pałac rodziny Lichnowskich zbudowano w 1700 roku.

19) Paweł Newerla: „Dzieje Raciborza i jego dzielnic”. Racibórz: Wydawnictwo i Agencja Informacyjna WAW, 2008. ISBN 978-83-89802-73-6.

Obsługa transgranicznej linii **Kędzierzyn–Racibórz–Bohumin** przyniosła Kolei Wilhelma – jak zgodnie podają źródła – zadowalające zyski. Spółka zarabiała głównie na transporcie **węgla** do Austro-Węgier oraz przywozie stamtąd **plodów rolnych**. Sukces finansowy linii zachęcił zarząd spółki do dalszej ekspansji. Już pod koniec lat 40. XIX wieku ogłoszono ambitne plany rozwoju: przedłużenie sieci od Raciborza w stronę **Głubczyc**, a docelowo aż do **Nysy** oraz w przeciwnym kierunku – od Raciborza przez **Mikołów** do **Katowic**.

Ostatecznie zdecydowano, że trakt w kierunku Katowic zostanie wyprowadzony od stacji **Nędza**, położonej niespełna 10 kilometrów na północ od Raciborza. **9 sierpnia 1853 roku** rozpoczęła się budowa pierwszego odcinka do **Mikołowa**. **1 stycznia 1855 roku** pierwszy pociąg przejechał trasę **Nędza–Sumina**. Największym wyzwaniem okazała się budowa tunelu pod górą **Czernica**, która była największą przeszkodą terenową na całej trasie. **1 października 1856 roku** tunel o długości około **723 metrów** został ukończony. Niestety, zaledwie po sześciu miesiącach eksploatacji, w **maju 1857 roku**, tunel uległ poważnemu uszkodzeniu – na długości około 100 metrów został **zgnieciony**. Katastrofa ta postawiła Kolej Wilhelma na krawędzi bankructwa.

Państwowa pomoc finansowa pozwoliła spółce przetrwać. **20 grudnia 1858 roku** tunel został odbudowany, a przejazdy wznowiono. Mimo to spółka nie odzyskała już dawnej stabilności i przez kolejne lata zmagała się z problemami finansowymi, aż w końcu została przejęta przez **Kolej Górnośląską**.

Ekspansja na Głubczyce

Równolegle z budową linii do Mikołowa, **24 marca 1853 roku**, Kolej Wilhelma otrzymała koncesję na budowę linii kolejowej z **Raciborza** do **Głubczyc**. Prace budowlane przebiegły wyjątkowo szybko – linię ukończono już **1 stycznia 1855 roku**, choć początkowo służyła wyłącznie do przewozów pasażerskich. Regularne pociągi towarowe zaczęły kursować dopiero **1 października 1856 roku**, niemal dwa lata po zakończeniu budowy. Trudno jednoznacznie stwierdzić, dlaczego spółka tak długo zwlekała z uruchomieniem przewozów towarowych. Możliwe, że brakowało odpowiedniego taboru, który był wtedy wykorzystywany na innych liniach, lub spółka nie miała wystarczających środków na zakup nowych wagonów.

Zaskakiwać może fakt, że stosunkowo niewielkie Głubczyce zostały tak szybko włączone do śląskiej sieci kolejowej, podczas gdy

większe miasta, takie jak Koźle, Prudnik czy **Świdnica**, miały bardziej skomplikowane historie rozwoju infrastruktury kolejowej. Jednak zarząd Kolei Wilhelma wiedział, co robi – ziemia głubczycka słynęła z wyjątkowo **żyźnych gleb** i bogactwa płodów rolnych, których brakowało w zagłębiu węglowym Górnego Śląska. Ilość towarów przywożonych z Austro-Węgier była niewystarczająca, dlatego transport produktów rolnych z Głubczyc stał się atrakcyjną alternatywą.

Pierwsze lata przewozów towarowych na linii głubczyckiej przyniosły **zadowalające zyski**, choć były one niższe niż te z linii Kędzierzyn–Racibórz. Niestety, rok **1857** okazał się katastrofalny dla spółki. Problemy finansowe po zniszczeniu tunelu pod Czernicą zbiegły się z **nieurodzajem** na ziemi głubczyckiej w sezonie 1856–1857. Nadzieje na szybkie odrodzenie finansowe upadły. Co gorsza, Kolej Wilhelma miała problemy z przewozami płodów rolnych już od 1855 roku – przyczyną były klęski żywiołowe na Węgrzech, skąd przewożono na Górny Śląsk najwięcej towarów²⁰⁾.

Na linii **Racibórz–Głubczyce** powstały stacje w **Studziennej** (dziś Racibórz Studzienna), **Wojnowicach** (później przeniesiona do **Lekartowa**), **Pietrowicach Wielkich**, **Tłustomostach**, **Baborowie** i **Bernacicach**. **Dworzec kolejowy w Głubczycach** zbudowano w charakterystycznym kształcie przypominającym lokomotywę. W mieście, które przez blisko 18 lat było stacją końcową linii, powstały **dwie nastawnie**, **wieża ciśnień**, a z czasem także **lokomotywnia**. Najważniejszą stacją poza Głubczycami był **Baborów**, gdzie wybudowano **bocznice towarową** prowadzącą do pobliskiej **cukrowni**.

Z biegiem lat, już po przejęciu Kolei Wilhelma przez Kolej Górnośląską, a potem po upaństwowieniu traktów, linia kolejowa Racibórz–Głubczyce była kluczowa dla transportu płodów rolnych, zwłaszcza **buraków cukrowych**. Oprócz cukrowni w Baborowie, zakłady tego typu powstały również w **Pietrowicach Wielkich** (w 1881 roku²¹⁾) oraz w **Lekartowie-Wojnowicach**, gdzie właścicielem była firma Adolf Schück & Co. G.m.b.H²²⁾. W przeciwieństwie do cukrowni w Baborowie, zakłady w Pietrowicach i Lekartowie-Wojnowicach nie posiadały własnych bocznic kolejowych zaraz po budowie linii kolejowej.

20) „Koleją z Katowic do Raciborza. Najciekawsze linie kolejowe Polski”, Dawid Keller, Bogdan Kloch, Krzysztof Soida, Edward Wiczorek, Eurosprinter 2013, str. 50

21) Zakład w połowie lat 20. XX wieku przebudowano. Powstała tam roszarnia lnu.

22) <https://ziemiaraciborska.pl/rozwoj-raciborskiego-przemyslu-do-1945-roku/>

Cukrownia „Wojnowice” formalnie została zbudowana na terenie wsi Lekartów, w pobliżu dworca kolejowego. Po wybudowaniu Kolei Wilhelma dworzec nosił nazwę Wojnowice, mimo że znajdował się na terenie Lekartowa. Sytuacja zmieniła się w październiku 1895 roku, kiedy prywatna spółka uruchomiła linię Racibórz–Opawa. W bliskim sąsiedztwie Wojnowic zbudowano nowy przystanek kolejowy, a nazwę starej stacji zmieniono na Lekartów.

Upadek Kolei Wilhelma i przejęcie przez Kolej Górnośląską

W 1857 roku, po katastrofie tunelu i nieurodzaju na ziemi głubczyckiej, państwo pruskie przejęło wszystkie zobowiązania Kolei Wilhelma. W Raciborzu utworzono specjalną komórkę urzędową do zarządzania przejętą siecią kolejową. Spółka funkcjonowała jeszcze przez blisko dekadę, ale była całkowicie kontrolowana przez państwo. Ostatecznie, 12 października 1869 roku, Kolej Wilhelma została sprzedana Kolei Górnośląskiej, co zakończyło historię tej zasłużonej dla ziemi głubczyckiej spółki.

W 1858 roku Kolej Wilhelma dysponowała 23 parowozami, głównie zakupionymi w fabryce A. Borsinga²³⁾. W 1861 roku zysk z przewozów pasażerskich na linii Racibórz–Głubczyce wynosił 13,5 tysiąca talarów. Przewozy towarowe stanowiły zaledwie 7% całości przychodów spółki, a z czasem prawdopodobnie stały się nierentowne. Linia do Głubczyc, mimo problemów z przewozem towarów, cieszyła się dużą popularnością wśród pasażerów, co pozwoliło na wypłacenie dywidend akcjonariuszom.

Słabe wyniki w przewozach towarowych można tłumaczyć ograniczeniami logistycznymi – początkowo ekspedycja towarów odbywała się tylko na stacjach w Głubczycach i Wojnowicach, co znacznie ograniczało możliwości transportowe. Mimo trudności, Kolej Wilhelma pozostawiła trwały ślad w historii regionu, będąc jednym z pierwszych ogniw, które połączyły ziemię głubczycką z resztą Śląska.

23) Heinrich Borsig (1804–1854) był niemieckim przemysłowcem, który założył w 1837 roku pierwszą fabrykę lokomotyw w Berlinie.