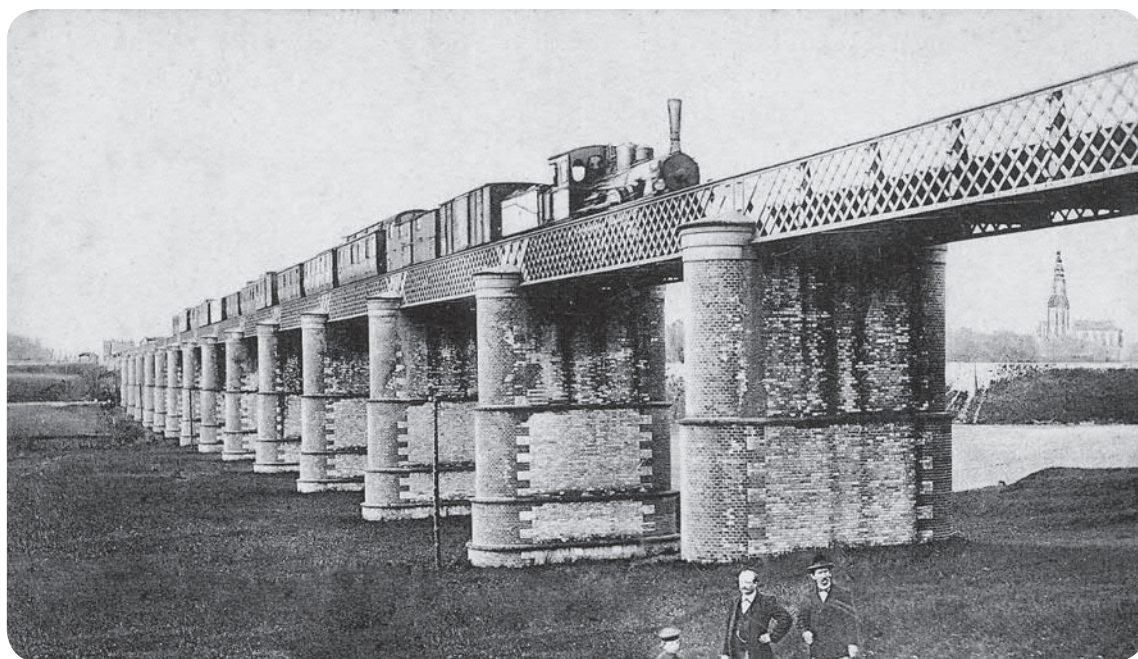


**Przemysław Dominas**

# **KOLEJ PODSUDECKA**

**LEGNICA – KAMIENIEC ZĄBKOWICKI – KĘDZIERZYN-KOŹLE**

**(HISTORIA, ARCHITEKTURA, KRAJOZNAWSTWO)**



*Redakcja:*

Janina Chodera

*Projekt okładki:*

Wojciech Miatkowski

Przemysław Dominas

*Skład:*

Paweł Szewczyk

*Pierwsza strona okładki:*

1. Prace nad przebijaniem wykopu kolei podsudeckiej przy ówczesnej stacji Jakubowice, lato 1902 r.
2. Pociąg pasażerski na szlaku kolei podsudeckiej w Świdnicy około 1905 roku.
3. Fragment wiaduktu witoszowskiego w Świdnicy wybudowanego jako element strategiczny twierdzy, istniejącego w latach 1855-1908.

*Ostatnia strona okładki:*

1. Szynobus Kolei Dolnośląskich SA 135-003 na tle zabudowań dworcowych stacji Mościsko (fot. z 2016 r.)
2. Szynobus Kolei Dolnośląskich SA 135-003 na szlaku kolei podsudeckiej pomiędzy Dzierżoniowem i Piławą Górną (fot. Jacek Chiżyński)
3. Szynobus SA 103-004 Przewozów Regionalnych Województwa Opolskiego na stacji Nowy Las na tle Wysokiego Jesionika i Gór Żółtych (fot. z 2016 r.)

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy i Przemysław Dominas, Łódź 2016

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-317-1



KSIEŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl



Łódź 2016. Wydanie 1

<b>Wstęp</b> .....	5
<b>I. Położenie geograficzne linii</b> .....	9
<b>II. Historia kolei podsudeckiej</b> .....	13
Budowa odcinka kolei Legnica – Jaworzyna Śląska – Świdnica – Dzierżonów – Ząbkowice Śląskie przez Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej w latach 1844–1858 .....	14
Budowa odcinka kolei Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej 1874–1876 .....	21
Funkcjonowanie kolei podsudeckiej do 1945 roku .....	28
Kolej podsudecka pod administracją PKP .....	39
<b>III. Architektura obiektów kolejowych</b> .....	43
Dworce stacji Jaworzyna Śląska .....	43
Dworce stacji Legnica .....	47
Dworce stacji Kędzierzyn-Koźle .....	56
Dworce Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej .....	60
Dworce Towarzystwa Kolei Górnośląskiej .....	82
Dworce wybudowane wtórnie podczas funkcjonowania kolei podsudeckiej w XX wieku ...	96
<b>IV. Szlak kolejowy i jego atrakcje turystyczno-krajoznawcze</b> .....	101
<b>Podsumowanie</b> .....	187
<b>Źródła ilustracji</b> .....	189
<b>Bibliografia</b> .....	190
<b>Aneks (rozkłady jazdy z lat 1873–2016)</b> .....	192

Dodatek do książki:

**Panoramy Sudetów wzdłuż przebiegu kolei podsudeckiej**



Kolej podsudecka poprowadzona jest podgórskim szlakiem u podnóża niemal całych Sudetów lub przynajmniej ich najważniejszych pasm i szczytów. Łączy szereg śląskich miast pochodzenia średniowiecznego, które zachowały wieloletnie bogate dziedzictwo kulturowe i materialne. Powyższe czynniki – obok historii i architektury linii – sprawiają, że kolej ta jest wyjątkowa i godna polecenia nie tylko w celach poznawczych, lecz także jako środek umożliwiający satysfakcjonującą podróż krajoznawczą.

W odniesieniu do śląskich kolei wskazać można różne czynniki wpływające na ich atrakcyjność. Przykładowo kolej Wałbrzych – Kłodzko zwraca uwagę ze względu na unikalne tunele i wysokie mosty kratownicowe, położone na całej trasie. Kolej Jelenia Góra – Lwówek Śląski oprócz śródgórskiego położenia przyciąga turystów za sprawą architektury dworców kolejowych i osobliwych obiektów inżynierskich. O wyjątkowości kolei podsudeckiej stanowią Sudety, widoczne podczas przejazdu pociągiem. Spośród najbardziej znanych pasm i szczytów, już na szlaku Legnica – Jawor – Świdnica, wielokrotnie można podziwiać Karkonosze z najwyższym szczytem Sudetów – Śnieżką (1602 m n.p.m.). Kolejno przez wiele kilometrów pomiędzy Jaworem i Świdnicą można napawać się widokiem Gór Kamiennych i Gór Wałbrzyskich, z charakterystycznym Trójgarbem (778, 757 i 738 m n.p.m.) i Chełmcem (851 m n.p.m.). Pomędzy Dzierżoniowem i Ząbkowicami Śląskimi następuje maksymalne zbliżenie szlaku kolejowego do grzbietu Gór Sowich, z ich najwyższym szczytem – Wielką Sową (1015 m n.p.m.), obok których pojawiają się także Góry Bardzkie. Wreszcie pomiędzy Ząbkowicami Śląskimi i Nysą wielokrotnie obserwować można Masyw Śnieżnika wraz ze Śnieżnikiem (1425 m n.p.m.), natomiast od Ząbkowic Śląskich niemal do samego Kędzierzyna-Koźła podziwiać można Jesioniki z najwyższym szczytem Sudetów Wschodnich – Pradziadem (1491 m n.p.m.), czy Góry Opawskie z charakterystyczną Biskupią Kopą (890 m n.p.m.).

Wspomniane dziedzictwo miast śląskich położonych przy linii kolejowej to liczne zabytki, choćby Legnicy czy Nysy. Jednak na pierwsze miejsce wysuwają się Kościół Pokoju w Jaworze i Kościół Pokoju pw. Trójcy Świętej w Świdnicy, wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO. Nie mniej interesujące są średniowieczne układy urbanistyczne niemal wszystkich ważniejszych miast położonych przy trasie kolei podsudeckiej. To one przesądzą o jej wyjątkowości. Szczególny w tym kontekście jest Paczków, który dzięki zachowaniu średniowiecznych murów miejskich sięgających 7 m wysokości, nazywany jest *polskim Carcassonne*.

Interesujące są również dzieje omawianej linii, obrazujące okres powstawania kolei z udziałem kapitału prywatnego i rolę państwa w tej materii. Szlak pomiędzy Legnicą i Kędzierzyna-Koźle powstawał dwuetapowo, dzieląc się na odcinki zachodni i wschodni. Odcinek Legnica – Ząbkowice Śląskie budowano z przerwami w latach 1843–1858, drugi: Ząbkowice Śląskie – Kędzierzyna-Koźle uruchamiano w latach 1874–1876. Co ważne, kolej ta, wpisując się w średniowieczny trakt komunikacyjny z czasów kolonizacji Śląska, mocno wpływała na rozwój gospodarczy łączonych miast. Oprócz stymulowania procesów gospodarczych i urbanizacyjnych miast, spełniała również ważną rolę w transporcie turystów do sudeckich ośrodków turystycznych.

Paradoksalnie jednak przed II wojną światową ani administracyjnie, ani w świadomości społecznej linia nie była uważana za jeden organizm, pomimo że prowadzono na niej ruch tranzytowy. Dopiero po wojnie w potocznym nazewnictwie dla tej linii uтарыło się określenie „kolej podsudecka” lub „magistrala podsudecka”. Biorąc pod uwagę, że w 1945 roku linię odcinkowo zredukowano do jednego toru, obecnie przesadnym wydaje się określanie jej mianem magistrali.

Książka jest skromnym nawiązaniem do licznych publikacji nestora polskiej turystyki dra Mieczysława Orłowicza, dla którego szlaki kolejowe stanowiły często punkt wyjścia do zwiedzania wybranego regionu. Autor podawał w swych przewodnikach nie tylko opisy

miejsowości położonych wzdłuż trasy kolejowej, lecz również zamieszczał szkice panoram górskich, np. Tatr<sup>1</sup>.

Dotychczas w literaturze brak jakiegokolwiek publikacji ujmującej kolej podsudecką w aspekcie historycznym, architektonicznym czy krajoznawczym. Szczególnie brakuje całościowego opracowania omawiającego szlak kolei podsudeckiej. Wyjątkiem jest strona internetowa<sup>2</sup>, wskazująca na zainteresowanie jego istnieniem; skupia się ona na obecnych wydarzeniach oraz aspekcie techniczno-eksploatacyjnym, całkowicie pomijając elementy krajoznawcze. Co się tyczy dziejów linii, to istnieją co najwyżej opracowania traktujące o jej poszczególnych fragmentach. Kolej w Świdnicy omawiał dość szczegółowo Andrzej Scherr<sup>3</sup>. Węzeł kolejowy w Świdnicy oraz Dzierżoniowie badany był przez P. Dominas<sup>4</sup>. Natomiast P. Dominas i T. Przerwa zbadali kolej ziemi ząbkowickiej, opisując fragment niemal od Piławy do Paczkowa<sup>5</sup>. Istnieje oczywiście bogata literatura omawiająca poszczególne miejsca wzdłuż linii lub jej fragmenty. W ujęciu krajoznawczym zasobnym w informacje jest wielotomowy „Słownik geografii turystycznej Sudetów” pod redakcją Marka Staffy<sup>6</sup>. Nie obejmuje on jednak każdej miejscowości położonej przy trasie kolei podsudeckiej. Obecnie niemal każde dolnośląskie miasto dysponuje monografią historyczną, jednak ze względu na ramy i charakter niniejszego opracowania nie sposób omówić wszystkie publikacje, dlatego jedynie najważniejsze wymieniono w spisie literatury. Niniejsza książka w pewnym stopniu uzupełni te braki, nie jest jednak typową monografią linii kolejowej ani typowym przewodnikiem. Celem autora nie jest szczegółowe opisywanie

parametrów technicznych linii, z ukazaniem każdego obiektu architektonicznego i inżynierskiego. Obok omówienia dziejów i architektury kolejowej podstawowym zamierzeniem jest zasygnalizowanie atrakcyjności środowiska górskiego Sudetów, które widziane jest wzdłuż omawianej linii. Istotą narracji jest również wskazanie bogatego dziedzictwa kultury materialnej, znajdującego się w miejscowościach położonych przy trasie oraz przedstawienie propozycji miejsc wartych w nich zwiedzania. Książka skierowana jest nie tylko do pasjonatów kolejnictwa, lecz również do turystów chcących za pomocą kolei zwiedzić omawiany region. Jej zadaniem jest ukazanie najważniejszych zagadnień historycznych i geograficzno-krajoznawczych związanych z miejscowościami w tym regionie, położonymi wzdłuż linii kolejowej. Zrezygnowano zatem z opisu dziejów regionu, dostępnych powszechnie w bogatej literaturze, na rzecz zwrócenia uwagi na aspekty, które nie powinny być pominięte podczas krajoznawczej podróży omawianą koleją. Stąd syntetyczny i popularyzatorski charakter książki. Jako że wiele informacji związanych z historią omawianej kolei zaczerpnięto z niemieckich źródeł, które nie były dotąd publikowane w literaturze polskojęzycznej, w części historycznej tekst zaopatrzone w przypisy.

Niestety od 2008 roku szlak pomiędzy Kamieńcem Ząbkowickim i Nysą jest wyłączony z ruchu pasażerskiego, jednak biorąc pod uwagę rozkwit przewozów na wielu nieczynnych dotąd liniach można przypuszczać, że są to problemy przejściowe i że w najbliższych latach ruch pasażerski zostanie przywrócony.

Warto tutaj dodać, że podczas budowy fragmentu kolei podsudeckiej z Ząbkowic Śląskich do Kędzierzyna-Koźła w latach 70. XIX wieku, powstały dwa odgałęzienia: Nowy Świątów – Głuchołazy i Raclawice Śląskie – Głubczyce. Oba odcinki historycznie rzecz ujmując można by uznać za przedłużenie kolei podsudeckiej. Jednak za sprawą przewozów tranzytowych prowadzonych przez wiele lat w okresie przed- i powojennym pomiędzy Legnicą i Kędzierzynom-Koźle, wybrany odcinek należy uznać za główną część kolei podsudeckiej.

Książka podzielona jest na cztery rozdziały. Pierwszy omawia położenie geograficzne linii, z uwzględnieniem pod względem formalnym podziału na mezoregiony i makroregiony. Drugi rozdział przedstawia zarys dziejów kolei. Ze względu na szeroki zakres problematyki, skupiono się na najważniejszych wydarzeniach z czasu

<sup>1</sup> Spośród licznych publikacji dra Mieczysława Orłowicza, w których proponował on zwiedzanie miejscowości i podróżowanie koleją, wymienić można: *Przewodnik po Europie*, Lwów 1909; *Ilustrowany przewodnik po Galicji, Bukowinie, Spiszu, Orawie i Śląsku Cieszyńskim*, Lwów 1919; *Ilustrowany przewodnik po Spiszu, Orawie, Liptowie i Czadeckim*, Lwów – Warszawa 1921; *Ilustrowany przewodnik kolejowy. Polska południowa*, Warszawa 1926; *Co zwiedzać w Polsce – wskazówki dla turystów*, Warszawa 1937.

<sup>2</sup> <http://kolejpodsidecka.pl/> (dostęp: 10.04.2016).

<sup>3</sup> A. Scheer, *Zapomniane linie kolejowe w województwie walbrzyskim*, „Rocznik Świdnicki” 1984, s. 38–97; A. Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1994, s. 28–98; A. Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, 1995, s. 115–200.

<sup>4</sup> P. Dominas, *Kondycja dzierżoniowskiego węzła kolejowego na przełomie XX wieku*, [w:] *Dzierżoniów – wiek miniony*, pod red. S. Ligarskiego i T. Przerwy, Wrocław 2007, s. 176–177; P. Dominas, *Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzthalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010.

<sup>5</sup> P. Dominas, T. Przerwa, *Koleje ziemi ząbkowickiej*, Łódź 2015.

<sup>6</sup> *Słownik geografii i turystycznej Sudetów*, pod red. M. Staffy, t. 1–10, Wrocław 1989–1993.

jej budowy i funkcjonowania w okresie przed- i powojennym. Rozdział trzeci ukazuje architekturę zabudowań dworcowych kolei podsudeckiej. Podobnie jak w przypadku dziejów, zakres problematyki jest tak szeroki, że został zawężony do omówienia jedynie zabudowań dworcowych, ich klasyfikacji pod względem formy i funkcji w momencie powstawania oraz przemian na przestrzeni dziejów, z ukazaniem stanu obecnego.

Ostatni, czwarty rozdział skupia się na ukazaniu linii od strony krajoznawczej. Zawiera krótką charakterystykę wybranych miejscowości z propozycjami miejsc godnych zwiedzania, a także omówienie najważniejszych jednostek geograficznych widzianych podczas przejazdu pociągiem z Legnicy do Kędzierzyna-Koźła. Propozycja zwiedzania miejscowości zawiera mapkę poglądową z propozycją trasy przemarszu oraz oznaczeniami literowymi, którymi oznaczono wybrane atrakcje. Poszczególne obiekty w miarę możliwości zilustrowano poniżej i przedstawiono o nich podstawowe informacje. Jak wspomniano

powyżej, zrezygnowano z szerokich opisów poszczególnych zabytków, gdyż takowe istnieją najczęściej na tablicach informacyjnych na miejscu lub powszechnie dostępne są w Internecie i wspomnianej literaturze. Panoramy zawierają opis pasm górskich oraz ich najważniejsze szczyty, tak aby przejazd pociągiem umożliwiał orientację w terenie. Opis nie uwzględnia każdego szczytu, zgodnie z zasadą, iż nadmiar informacji mógłby spowodować dezinformację. Zaznaczyć należy, że niekiedy najodleglejsze szczyty widziane są jedynie przy dobrej widoczności.

Na koniec dziękuję osobom i instytucjom za pomoc udzieloną podczas powstawania książki. Dziękuję mojemu bratu Tomkowi za pomoc w rozstrzygnięciu wątpliwości, które pojawiły się w części krajoznawczej. Za życzliwość i pomoc dziękuję również Muzeum Powiatowemu w Nysie, w szczególności jego pracownikowi Panu Mariuszowi Krawczykowi. Podziękowania składam także Adamowi Pacześniakowi za udostępnienie prywatnych źródeł ikonograficznych.





## I. Położenie geograficzne linii

Kolej podsudecka położona jest w południowo-zachodniej części Polski. Niemal całą trasę poprowadzono w linii północny zachód – południowy wschód w środowisku Sudetów, stąd linia wywodzi swoją nazwę. Jednak na przestrzeni prawie 220 km szlak poprowadzono w obrębie wielu jednostek geograficznych różnej kategorii, które dla porządku warto sklasyfikować. Pod względem fizyczno-geograficznym szlak przebiega przez trzy makroregiony: Nizinę Śląsko-Lużycką, Przedgórze Sudeckie i Nizinę Śląską. W obrębie pierwszego makroregionu omawiana trasa wiedzie od Legnicy w okolice Jawora, a więc liczy zaledwie około 20 km. Najdłuższy odcinek szlaku przypada na makroregion Przedgórze Sudeckie i ma około 120 km. W okolicach Nysy szlak przechodzi na teren Niziny Śląskiej, przez którą torowisko poprowadzono na długości niecałych 80 km, aż do stacji w Kędzierzynie-Koźlu.

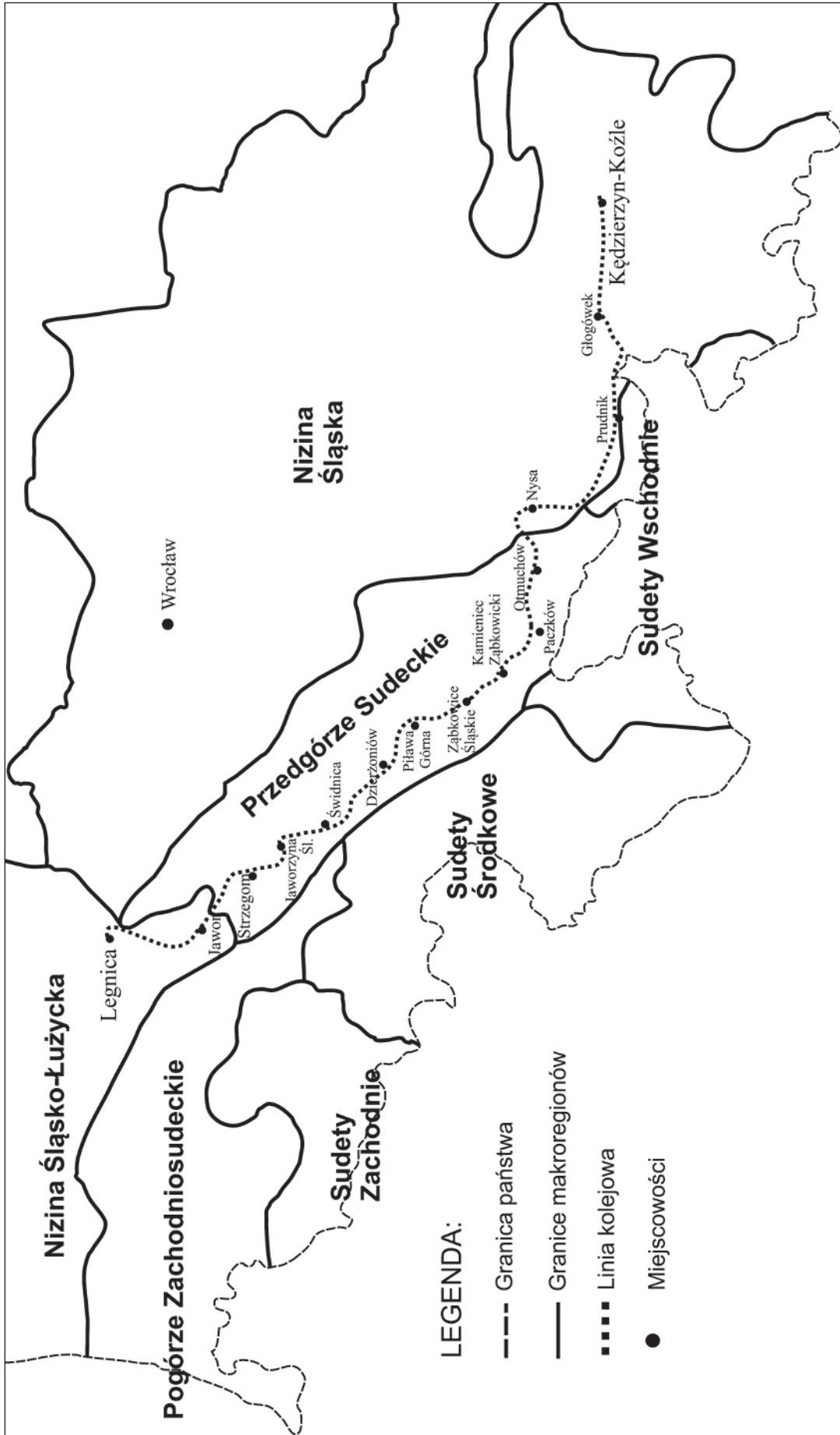
W skład powyższych trzech makroregionów wchodzi mniejsze jednostki geograficzne – mezoregiony, których na trasie przebiegu kolei podsudeckiej wydzielono aż 10. Stacja początkowa w Legnicy umiejscowiona jest na terenie Równiny Legnickiej, w najniższym punkcie, położonym na wysokości około 120 m n.p.m. Już kilka kilometrów za stacją szlak wkracza na teren kolejnego mezoregionu – Równiny Chojnowskiej, w obrębie którego torowisko wiedzie w okolice Jawora. Kilka kilometrów za Jaworem rozpoczyna się mezoregion Wzgórz Strzegomskich. W okolicach Strzegomia torowisko biegnie już przez teren Równiny Świdnickiej, a następnie tuż za Świdnicą znajduje się w obrębie mezoregionu Obniżenia Podsudeckiego. Kolejno pomiędzy Dzierżoniowem a Piławą Górną rozpoczyna się mezoregion Wzgórz Niemezańsko-Strzelińskich, jest to zarazem najwyższy punkt linii, znajdujący się na wysokości 303 m n.p.m. Następnie za stacją Piława Górna rozpoczyna się łagodne obniżenie wysokości szlaku. W rejonie Ząbkowic Śląskich torowisko leży w obrębie mezoregionu Obniżenia Otmuchowskiego, na którego terenie szlak poprowadzony jest aż w okolice Nysy. W pobliżu Nysy torowisko przecina mezoregion Doliny Nysy Kłodzkiej i na

wysokości Nowego Świętowa znajduje się już w mezoregionie Płaskowyżu Głubczyckiego. Dopiero za stacją Głogówek szlak wkracza na teren mezoregionu Kotliny Raciborskiej, na którym kończy swój bieg na stacji Kędzierzyn-Koźle, na wysokości 175 m n.p.m.

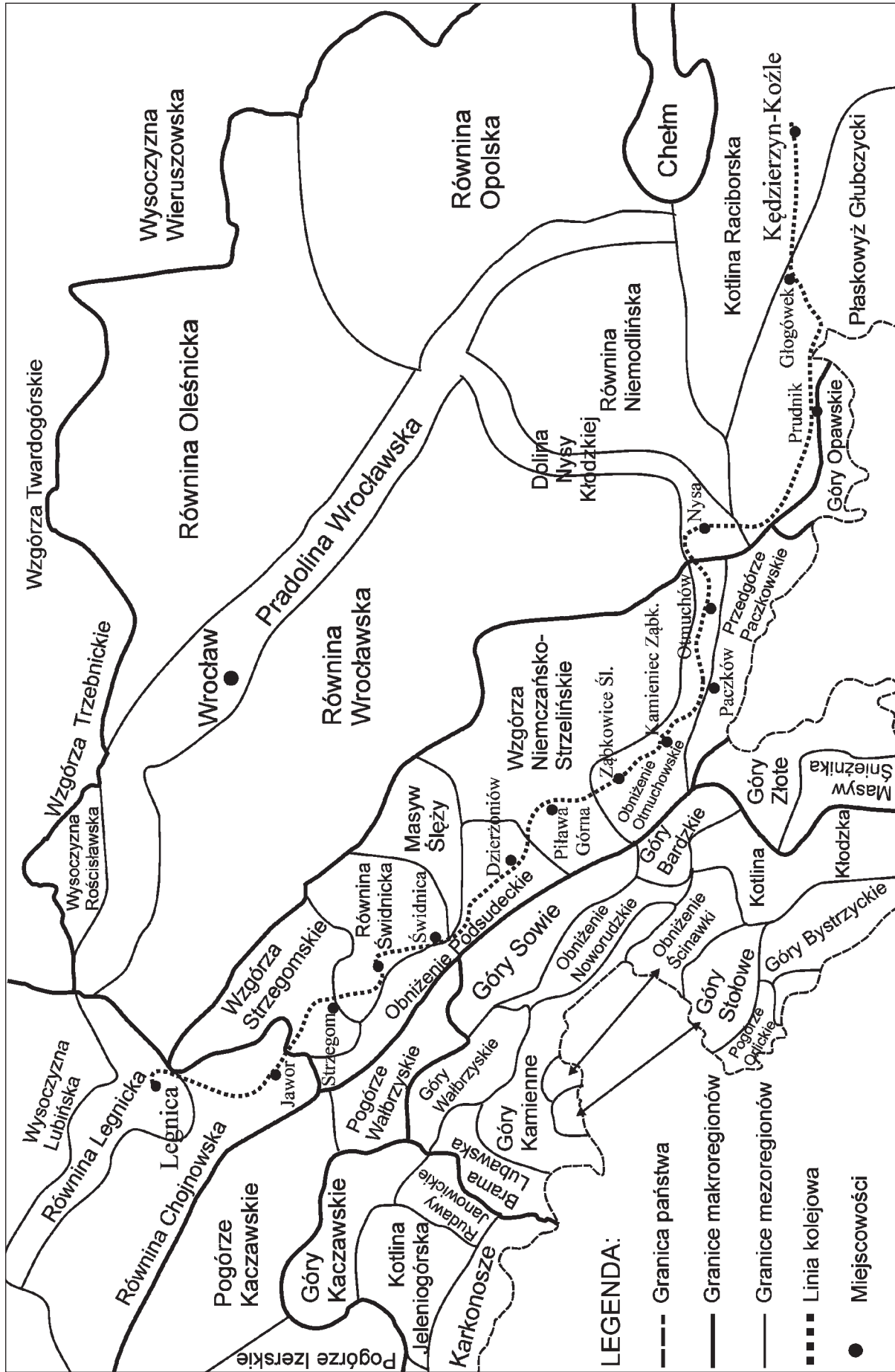
Obok wymienionych powyżej jednostek geograficznych, wzdłuż tej linii kolejowej występuje wiele mikroregionów geograficznych oraz jednostek geomorfologicznych. Biorąc pod uwagę atrakcyjność turystyczno-krajoznawczą linii, oprócz tych jednostek, które przecina szlak kolejowy, wskazać należy również te, które są oddalone od torowiska, lecz współtworzą środowisko geograficzne obserwowane podczas przejazdu. Ich bliższe omówienie nastąpi w rozdziale IV.

W przeważającym stopniu torowisko poprowadzone jest w stosunkowo łagodnym terenie. Wyjątek stanowi początek trasy, gdzie szlak pomiędzy Legnicą i Jaworem na odcinku 21 km wznosi się ponad 70 metrów, co daje ponad 3,4 promila. Kolejną znaczącą przeszkodą są Wzgórze Gilowskie, gdzie pomimo głębokich wykopów nachylenie szlaku pomiędzy Dzierżoniowem i Ząbkowicami Śląskimi przekracza 3 promile. Również pomiędzy Kamieńcem Ząbkowickim i Paczkowem torowisko zahacza o fragmenty Wysoczyzny Nyskiej, w związku z czym nachylenie dochodzi niemal do 4 promili. Najwyższy podjazd na omawianej kolei występuje pomiędzy Nysą i Nowym Świętowie, gdzie kolej podsudecka zbliża się do Gór Opawskich, nachylenie szlaku osiąga tam 6,3 promila. Następnie do Kędzierzyna-Koźła linia przebiega przez względnie łagodny teren. Ogólnie jednak na tle górskich kolei Śląska omawianą kolej uznać należy za podgórską, o łagodnym profilu nachylenia<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Rekordowe nachylenie szlaku kolejowego w dziejach Śląska osiągnęła Kolej Sowiogórska pomiędzy Srebrną Górą i Nową Wsią Kłodzką, przekraczając 60 promili. Więcej w: M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2007, s. 46–58.



I. Trasa kolei podsudeckiej, z uwzględnieniem podziału Sudetów na makroregiony



2. Trasa kolei podstudeckiej, z uwzględnieniem podziału Sudetów na mezoregiony