

PRZEMYSŁAW DOMINAS

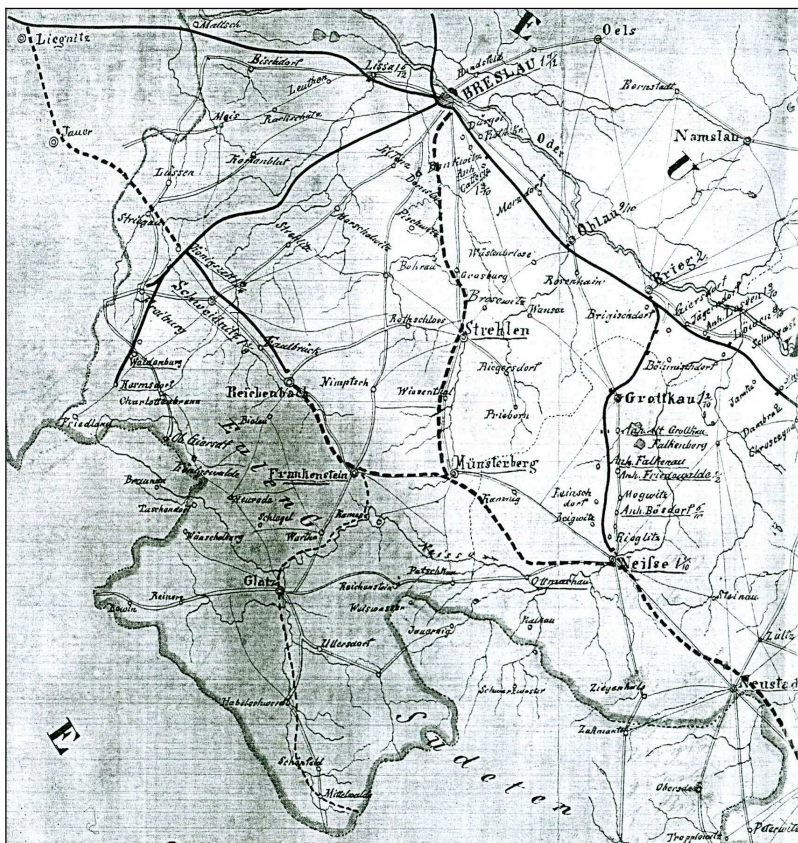
## **Dzieje kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok**

---

Linia kolejowa pomiędzy Kamieńcem Ząbkowickim i Złotym Stokiem w swoim założeniu wyrażała ducha epoki XIX wieku, kiedy postulat komunikacji szynowej wysuwany był w najmniejszych miejscowościach prowincji. Inicjatywa lokalna mieszkańców w materii kolejowej okazała się być niezmiernie ważna, gdyż niejednokrotnie decydowała o dalszych losach miejscowości, czyli wstąpieniu na drogę intensywnego rozwoju i nowoczesności [por. 29; 36; 37; 41; 43; 44; 45]. Tak też było w południowej części ziemi ząbkowickiej, gdzie budowa kolei przyczyniła się do rozwoju gospodarczego i cywilizacyjnego tych terenów. Na dzieje omawianej kolei w dużym stopniu oddziaływały wydarzenia XX wieku, dwie wojny światowe, czy choćby przemiany systemów gospodarczych w Polsce. Wydarzenia te w historii lokalnych kolejek na Śląsku wytworzyły swego rodzaju kalkę czyniącą podobieństwo w ich historii. Istniało jednak wiele indywidualnych cech w dziejach omawianej linii, które warto przytoczyć. Przedstawienie losów kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok poprzedzić należy wstępem ukazującym okoliczności kształtowania się kolejnictwa w obrębie omawianego terenu.

### **Pierwsza kolej w Kamieńcu Ząbkowickim**

Kamieniec Ząbkowicki do XIX w. był niewielką miejscowością, której podstawę egzystencji stanowiły dobra klasztoru cysterskiego, które w drodze dziedziczenia w 1837 r. przeszły na własność córki króla Niderlandów, Marianny Orańskiej. Rok później księżna zainicjowała wzniesienie neogotyckiego zamku, projektu Karla Friedricha Schinkla, ostatecznie ukończonego w latach 70. XIX w. Kolejne ważne zmiany z dziejach Kamieńca wiązały się z doprowadzeniem kolei. Pierwotnie w połowie XIX w. realizacja tzw. Kolei Śląsko-Czeskiej (*Schlesisch-Böhmische Bahn*), łączącej Wrocław



Ryc. 1. Fragment planu przedstawiającego istniejące (linia ciągła) i planowane (linia przerywana) trasy kolejowe na południe od Wrocławia (Breslau, na górze rysunku) w 1856 r. Źródło: Archiwum Państwowe Wrocław, Rejencja Wrocławska, sygn. 9111

przez Ziemię Kłodzką z Pragę, miało nastąpić przez Ząbkowice Śląskie. Kamieniec nie stanowił ważnego punktu gospodarczego, który mogłoby przyciągnąć tak ważną kolej o charakterze magistralnym. Realizacja projektu przekazana koncesją ministerialną w 1869 r. Towarzystwu Kolei Górnos Śląskiej (*Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*, dalej OE) zakładała zarówno budowę kolei Wrocław – Międzyzlesie i dalej do granicy państwa, jak i odcinka

Ząbkowice Śląskie – Nysa – Koźle, z odgałęzieniem do Głubczyc i do granicy państwa w Głuchołazach. Skrzyżowanie, wymienionych kolei głównych, zakładano jeszcze w 1856 r. umiejscowić w Ząbkowicach Śląskich, gdzie od 1858 r. istniała już stacja końcowa doprowadzona ze Świdnicy przez Towarzystwo Kolei Wrocławsko – Świebodzickiej [43; 44; 45]. Dwa główne czynniki zdecydowały o rozmieszczeniu skrzyżowania dwóch linii kolejowych w Kamieńcu Ząbkowickim: ukształtowanie terenu, dające możliwość tańszej realizacji projektu<sup>1</sup>, jak i niechęć do wspólnego użytkowania stacji Ząbkowice Śląskie przez dwa konkurencyjne towarzystwa kolejowe. Być może istniał dodatkowy czynnik w postaci zamku kamienieckiego, gdzie mieściła się siedziba rodziny królewskiej Hohenzollernów, oficjalnie problem ten jednak nie istniał [34, s. 15-16].

Pierwsze działania terenowe zmierzające do budowy kolei w Kamieńcu Ząbkowickim miały miejsce w czerwcu 1871 r. Starosta ząbkowicki informował mieszkańców okolic Kamieńca obwieszczeniem, aby nie czynili trudności mierniczym wykonującym prace w związku z budową kolei. Zapewniał, że wszelkie szkody, np. zadeptanie zboża, będą opłacane jeszcze przed żniwami [39]. Prace ziemne realizowane nakładem kilkusetosobowych grup pracowników cudzoziemskich od strony Ziębic ruszyły późną jesienią 1871 r., w okolicy Kamieńca dotarły wiosną kolejnego roku. Na fragmencie do Barda nadzorował je odcinkowy mistrz budowlany Blank, natomiast nadzór nad przebiegiem budowy prowadził tajny radca rejencyjny Simon z ramienia dyrekcji OE [39]. W czerwcu 1872 r. rozpisano przetarg na dostarczenie podkładów, natomiast już końcem roku planowano, że uruchomienie odcinka Ziębice – Bardo Przyłęk nastąpi latem przyszłego roku. Należy zaznaczyć, że Kamieniec stanowił wówczas leżącą na uboczu niewiele znaczącą miejscowość. Miejsce lokalizacji zwykłej przelotowej stacji określano mianem Goleniów Śląski (*Gellenau*) [39]. Ważniejszy w ówczesnych realiach był punkt końcowy budowanego odcinka w Bardzie. Dlatego też w dniu 7 czerwca 1873 r. około godz. 14 na stację w Kamieńcu wjechał pierwszy pociąg jadący z Wrocławia do Barda Przyłęku. Oficjalnemu i jednocześnie odświętnemu przejazdowi pociągu towarzyszył tajny radca rejencyjny Lentzke z dyrekcji Kolei Górnośląskiej. Niestety pociąg inauguracyjny na stacji w Bardzie doznał niewielkiego wykołowania. Ostatni wagon (towarowy) składu mieszanego już na terenie stacji spadł z toru, jednak szczęśliwie nikomu nic

---

<sup>1</sup> Należy brać pod uwagę, że odmiennie niż w Ząbkowicach Śląskich, w okolicach Kamieńca Ząbkowickiego istniała znaczna przestrzeń do budowy okazałej przestrzennie stacji, ponadto działki budowlane były znacznie tańsze oraz uwarunkowania terenowe umożliwiały łatwiejszą lokalizację stacji.

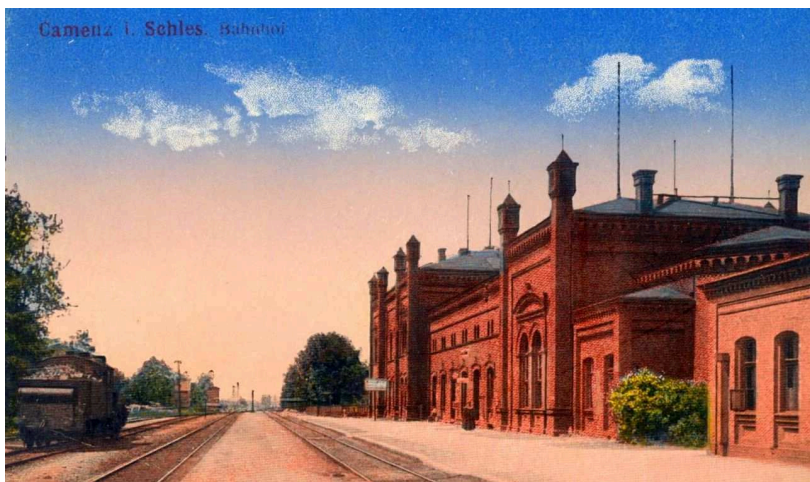
się nie stało. Pierwszy rozkład przewidywał 3 pary pociągów pomiędzy Bardem a Wrocławiem [39]. Przejazd z Kamieńca do Wrocławia trwał 1 godz. 40 minut. Niewielka stacja Kamieniec w początkowym okresie stanowiła ciągle plac budowy, ponieważ wciąż prowadzono prace nad połączeniem odcinka z Ząbkowicami Śląskimi. Pomimo trudności natury formalnej z połączeniem torów na stacji w Ząbkowicach, ostatecznie 1 kwietnia 1874 r. stacja w Kamieńcu stała się trzykierunkowym węzłem kolejowym. Połączenie to było niezmiernie ważne dla mieszkańców Ziębic i Ząbkowic Śląskich. Wskazuje na to liczba pociągów, która wzrosła do 4 par do Wrocławia i 5 par na odcinku Kamieniec – Ząbkowice. Kiedy w 1875 r. kolej z Wrocławia dotarła przez Ziemię Kłodzką do Czech a w kolejnym roku uruchomiono odcinek z Kamieńca do Kędzierzyna Koźła, stacja stała się ważnym węzłem nie tylko o znaczeniu komunikacyjnym, lecz również w sensie gospodarczym. W nowo powstałej stacji zatrudnienie znalazło kilkadziesiąt osób obsługi.

Wzniesiony dworzec zrealizowano na podobieństwo dworców magistrali podsudeckiej jako budowlę ceglana [por. 27; 28; 41; 43; 44; 45]. Charakterystyczną cechą budynku dworca są wydatne lizeny przechodzące w sterczyny. Wieńczą one naroża w dwóch niesymetrycznych względem siebie skrzydłach oraz w elewacji korpusu. Sterczyny ozdobione zostały wizerunkiem orła pruskiego, przypominającego o powstaniu w 1871 r. cesarstwa niemieckiego (ryc. 2). Połączone ze sobą obszerną poczekalnią skrzydła, od wschodu zamknięte zostały pomieszczeniem rodzącym skojarzenie z absydą. Bryłę dworca można więc utożsamiać z historyzującym budownictwem sakralnym.



Ryc. 2. Jeden z nielicznych zachowanych wizerunków orła pruskiego na sterczynach dworca. Fot. P. Dominas

Dworzec bogaty w liczne zdobienia elewacji w postaci ceglanych opasek, naczółków i wydatnego gzymsu arkadkowego nie ma precedensu na całej linii Wrocław – Międzyzlesie. Jedynym detalem wspólnym, łączącym budowane wówczas dworce, były akroteriony rozmieszczone w obrębie naczółków wieńczących otwory okienne. Podobne zdobienia znalazły się na dworcach w Henrykowie, Kłodzku, czy Bystrzycy Kłodzkiej [27]. Obok dworca, podążając ku wschodowi, zbudowano szalec, pomieszczenia administracyjne oraz czterostanowiskową lokomotywnię prostokątną. Wokół stacji wybudowano szereg budynków mieszkalnych dla pracowników stacyjnych, wykonane z czerwonej



Ryc. 3. Dworzec Kamieniec Ząbkowicki na przełomie XIX i XX wieku, przed wybudowaniem zadaszonych peronów. Pocztówka ze zbiorów prywatnych

cegły w XIX-wiecznej konwencji architektury przemysłowej. Pomędzy niezachowanymi do współczesności obiektami znajdowała się stacja wodna i magazyn towarowy. Zrealizowana pierwotnie infrastruktura służyła bez poważniejszych zmian ponad dwie dekady.

Szczególne wydarzenie miało miejsce na stacji Kamieniec Ząbkowicki dnia 15 września 1890 r., kiedy specjalnym pociągiem z wizytą do Albrechta Hohenzollerna przyjechał jego majestat cesarz Wilhelm II (ryc. 4). Tego dnia



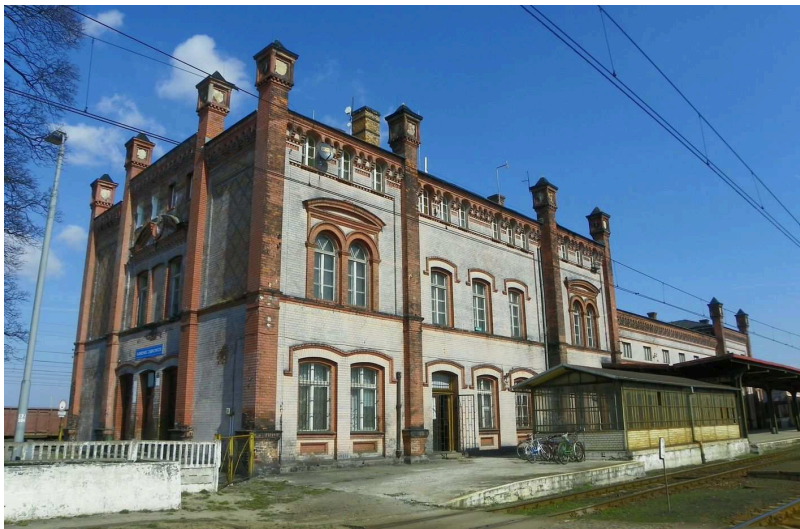
Ryc. 4. Wysiadający z pociągu na stacji Kamieniec Ząbkowicki Cesarz Wilhelm II (15 września 1890 roku). Fragment pocztówki ze zbiorów prywatnych

do Kamieńca przybyła ogromna liczba ludzi, wszystkie pociągi były szturmowane przez poddanych do tego stopnia, że istniało zagrożenie życia. Zdarzyło się, że napierający tłum wypchnął szybę w okienku kasowym. Prasa komentowała, że Kamieniec nigdy dotąd nie widział tylu ludzi. Na drodze do dworca na przestrzeni 2 km po obu stronach zebrały się tłumy oczekujące przejazdu cesarza. Wszystkie okoliczne hotele oraz lokale były przepełnione. Z Ząbkowic Śląskich przybyły stowarzyszenia kombatanckie, dzieci ze szkół i inne osoby. Na dworzec przyjechał po cesarza książę Albrecht wraz z małżonką, którym towarzyszyło 15 wozów dla świty cesarskiej. Podczas wizyty para cesarska wraz z księciem spacerowała po okolicznym parku oraz odwiedziła kościół katolicki [31].

Na początku 1904 r. pomiędzy Jaworzyną i Kamieńcem Ząbkowickim kursowało 16 pociągów pasażerskich i prawie tyle samo towarowych [31]. Tego roku stacja sprzedała 113 351 biletów, co w porównaniu z wielo większymi Ząbkowicami (123 tys. biletów), czy Ziębicami (97 tys.), świadczy o dużym natężeniu ruchu. Inaczej prezentowała się odprawa towarów, szacowana w tym czasie na około 40 tys. ton (Ząbkowice 80 tys.), gdzie głównie dominowały buraki cukrowe [46]. Stacja pełniła jednak przede wszystkim ważną funkcję rozrządową dla pociągów towarowych z Górnego Śląska odprawianych stąd na wschód, północ i południe. Ze względu na duże obciążenie przewozami na 1905 r. zaplanowano położenie drugiego toru na odcinku Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko. Ministerstwo na ten cel przeznaczyło 3 miliony marek [31]. Podjęta wówczas przebudowa rozpoczęła wieloletni proces nadawania stacji nowego wizerunku. W części pasażerskiej zbudowano dwa obszerne perony wyspowe, na których ustawiono wiaty przeciwdeszczowe (ryc. 5). Perony połączono przejściem podziemnym, którego ściany wyłożono białą glazurowaną cegłą. Rozbudowano układ torowy, dla obsługi, którego w zachodniej części stacji zbudowano nastawnię.



Ryc. 5. Dworzec w Kamieńcu Ząbkowickim na pocz. XX wieku, po wybudowaniu zadaszonych peronów i przejścia podziemnego w 1906 r. Pocztówka ze zbiorów prywatnych



Ryc. 6. Budynek dworca stacji Kamieniec Ząbkowicki, stan w 2010 r.  
Fot. P. Dominas



Ryc. 7. Lokomotywnia z lat 70. XIX w. oraz jeden z nielicznych zachowanych żurawi do napełniania wodą zbiorników lokomotyw parowych (po prawej). W tle dwie wieże ciśnienia. Fot. P. Dominas

Dodatkowe środki w wysokości 5 740 000 marek przeznaczono w 1907 r. na rozbudowę linii Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki [1]. Pomimo uruchomienia drugiego toru linii w 1911 r., prace nad rozbudową stacji trwały do 1914 r. Obok dawnej wieży ciśnień w formie grzybka wzniesiono nową, której zbiornik wsparto na ceglanych przyporach. We wschodniej części stacji zbudowano wówczas wielostanowiskową lokomotywnię prostokątną, do której prowadziły 4 tory. Planowano również budowę bezkolizyjnego toru dla przewozów towarowych w zachodniej części stacji [30], zostało to jednak wstrzymane na skutek wybuchu wojny. Po wojnie wciąż wzrastał ruch zarówno z Górnego Śląska, jak i Ziemi Kłodzkiej, dlatego niezbędna była przebudowa układu torowego. Pomimo kryzysu gospodarczego i szalejącej inflacji w 1923 r. za kwotę 30 miliardów marek rozpoczęto wznoszenie obszernej nastawni we wschodniej części stacji. Stylowo korespondowała ona z nastawnią z części zachodniej stacji. Powstała nowa rampa dla przeładunku zwierząt oraz kilka zabudowań gospodarczych [35]. Uzyskany wówczas układ przestrzenny stacji przetrwał do czasów współczesnych (ryc. 9).



Ryc. 8. Wnętrze restauracyjne dworca Kamieniec Ząbkowicki służące jako poczekalnia I i II klasy, okres międzywojenny. Poczta z zbiorów prywatnych







Ryc. 10. Nastawne stacji Kamieniec Ząbkowicki: wykonawcza, zlokalizowana w zach. części stacji, powstała w I dekadzie XX w. (po lewej) i dysponująca, w wsch. części stacji, powstała w latach 20. XX w. (po prawej). Fot. P. Dominas

### **Kolejka normalnotorowa Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok** (*Normalspurige Kleinbahn Camenz – Reichenstein*)<sup>2</sup>

Doprowadzenie kolei do Kamieńca Ząbkowickiego wśród mieszkańców oddalonego o kilka kilometrów Złotego Stoku stwarzało realną szansę na uzyskanie połączenia drogą żelazną. Szczególnie ważne usprawnienie kolej stanowiłaby dla lokalnej przedsiębiorczości. Pamiętać należy o wielowiekowej tradycji wydobywania złotostockiego złota, czy eksploatowanych złóż arsenowych, których Złoty Stok od XVIII do XX w. był czołowym ośrodkiem produkcji na całym świecie [40, s. 16]. Pierwsze poważne propozycje dotyczące owego połączenia podjęto w czerwcu 1883 r. Z propozycją doprowadzenia kolei do Złotego Stoku wystąpił tutejszy właściciel kopalni i fabryki Hermann Güttler<sup>3</sup>. W świetle pierwotnych założeń, planowana linia

<sup>2</sup> Przytoczona w tytule nazwa była oficjalnie stosowaną przez właściciela kolejki. Jako że w polskojęzycznej literaturze istnieją nieprawdziwe stwierdzenia, że omawiana kolej była wąskotorowa, wyjaśnić należy, że nazwa *Kleinbahn* odnosiła się do kolejek lokalnych o charakterze trzeciorzędnym, budowanych w oparciu o ustawę z 1892 r. Kolejki te na Dolnym Śląsku miały jednak najczęściej normalny rozstaw toru 1435 mm.

<sup>3</sup> Ojciec Hermanna Güttlera, Wilhelm, około 1850 r. rozpoczął w Złotym Stoku pozyskiwanie złota nową metodą, poprzez ługowanie prażonych rud chlorem. Jako pierwszy na świecie wdrożył wynalezioną w 1848 r. technologię prof. C. F. Plattnera. Metoda ta w późniejszych latach zyskała szerokie zastosowanie na świecie. Dokonanie Güttlera przyniosło mu rozgłos. Na jego dobre stosunki z pruską rodziną cesarską wskazuje fakt, że w 1858 r. подарował królewiczowi Fryderykowi Wilhelmowi i jego narzeczonej obrączki ślubne, wykonane ze złotostockiego złota, w kolejnym roku z okazji chrztu syna Fryderyka Wilhelma (późniejszego cesarza Wilhelma II) Wilhelm Güttler przekazał rodzicom sztabkę złotostockiego złota [42].

miała połączyć Kamieniec Ząbkowicki, Złoty Stok oraz Łądek Zdrój. Związany komitet miał zbadać opłacalność tego przedsięwzięcia [31]. Pomysł połączenia Złotego Stoku z Łądkiem Zdrój ze względu na konieczność pokonania masywu Gór Złotych od początku zdawał się być nierealny, dlatego nigdy później do niego nie powrócono. Ponowne podjęcie tematu urzeczywistnienia budowy kolei miało miejsce w 1892 r., kiedy ten sam przemysłowiec wysunął inicjatywę budowy kolei drugorzędnej z Kamieńca do Złotego Stoku, albo budowy kolei wzdłuż szosy Paczków – Złoty Stok – Bardo – Srebrna Góra – Ząbkowice Śląskie. Projekt zgodziła się wówczas poprzeć właścicielka majątku Biłá Voda księżna Aleksandryna, żona Wilhelma von Meklenburg-Schwerin, liczono również na przychylność księcia Albrechta Hohenzollerna [31]. Wariant drugi przedstawionego planu od początku zdawał się być nierealny, jednak jego pierwsza część nie budziła poważniejszych zastrzeżeń.

Wejście w życie Ustawy o kolejach lokalnych i bocznicach prywatnych z 28 lipca 1892 r. (*Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892*) zmieniło zakres działań komitetu na rzecz połączenia koleją Kamieńca i Złotego Stoku. Odtąd lokalni działacze tworzący komitet pod przewodnictwem wspomnianego Hermana Güttlera podjęli działania na własną rękę. W 1895 r. nawiązali kontakt z doświadczonym królewskim geodetą Krausem<sup>4</sup> z Kłodzka, który z końcem października przeprowadził pomiary określające przebieg planowanej kolei. Usytuowanie przyszłego dworca w Złotym Stoku Krause przewidział z tyłu za strzelnicą (*Schützenhause*) przy szosie kamienieckiej [38]. Kilka dni później wymieniony komitet wstępny projekt przebiegu linii przesłał na ręce osoby decyzyjnej w sprawie udzielenia koncesji na koleje prywatne – prezydenta rejencji wrocławskiej dr. Wilhelma von Heydebrand und der Lasa [2]. Przesłany wniosek oprócz pomiarów zawierał uzasadnienie przygotowane przez złotostockiego burmistrza Tschäckego, który pisał, iż jako główny motyw budowy kolei widzi konieczność usprawnienia transportu do sąsiednich złóż wapna, eksploatowanych od 1870 r. w wymiarze 100 tys. cetnarów (1 cetnar = 50 kg) rocznie. Ówczesnie przy wydobywaniu pracowało 40 osób, podczas gdy w minionych latach liczba zatrudnionych sięgała 120 osób. Eksploatacja złotostockich złóż nie mogła konkurować, bez odpowiedniego transportu, z zakładami w Gogolinie i Strzelcach Opolskich. Inne ważne zakłady, jakie wskazywał burmistrz,

---

<sup>4</sup> Królewski geodeta Krause z Kłodzka brał m.in. udział w pomiarach linii kolejowej Wrocław – Międzyzlesie w 1871 r., a także Kłodzko – Stronie Śląskie w 1887 r., od 1880 r. prowadził biuro projektowe w Kłodzku [33].

które skorzystałyby na doprowadzeniu kolei to: cegielnia, przemysł leśny, kamieniołomy i żwirownia [3].

Konsultacje na szczeblu ministerialnym wykazywały, że złotostockim potencjałem przemysłowym zainteresowane było państwo, dlatego początkowo minister nie chciał udzielić zgody na planowaną kolej jako prywatną linię o charakterze trzeciorzędnym. Minister twierdził, że jeżeli nastąpiłaby kontynuacja budowy linii do Mąkolna i Javornika, wówczas winna być to kolej państwowa, zrealizowana według ustawy kolejowej z 1838 roku [4]. Ostatecznie, najprawdopodobniej ze względów finansowych, zgoda taka nastąpiła. Już w kwietniu 1896 r. minister wydał pozwolenie na budowę prywatnej kolei z Kamieńca Ząbkowickiego do Złotego Stoku i fabryki H. Güttlera oraz z odgałęzieniem do Mąkolna, z zastrzeżeniem, że kolej nie będzie prowadziła dalej [5]. Uzasadnienie ograniczonego przebiegu linii wynikało z chęci uniknięcia prowadzenia skomplikowanych negocjacji międzypaństwowych, które niekoniecznie musiały być współmierne do osiągniętych przychodów eksploatacyjnych.

Decyzja ministerialna oznaczała rozpoczęcie prac nad sporządzaniem planów poprowadzenia kolei. Ich przygotowanie powierzono wspomnianemu geodecie Krausemu z Kłodzka. Samo przygotowanie dokumentacji usytuowania małego dworca kolejki w sąsiedztwie stacji Kamieniec Ząbkowicki wymagało wielotygodniowych działań. Zgodnie z procedurą administracyjno-prawną plany stacji były gotowe do odbioru w październiku 1896 r. Udział w odbiorze planów linii brali rutynowani urzędnicy. Z ramienia dyrekcji kolei we Wrocławiu straszy radca rejencyjny Wilde, tajny radca Schmökel, czy rejencyjny asesor Faulk, ponadto starosta ząbkowicki Held, jako przedstawiciel Albrechta Hohenzollerna, dyrektor Zamku Kamieniec Ząbkowicki Eschs, burmistrz Złotego Stoku Tschäcke, radca rejencyjny Buchholz i Buddenberg, okreśłany mianem radcy komercyjnego H. Güttler oraz geodeta Krause. Kolejne kroki wymagały weryfikacji planów w terenie. Na przełomie 1896 i 1897 r. wraz z dyrekcją kolei we Wrocławiu prowadzono końcowe ustalenia dotyczące umiejscowienia małego dworca w Kamieńcu, w kolejnym roku również innych obiektów na przebiegu linii [6].

W dniu 9 lutego 1898 r. prezydent rejencji wrocławskiej udzielił radcy komercyjnemu Hermannowi Güttlerowi koncesji na budowę i prowadzenie ruchu normalnotorowej kolei z dworca Kamieniec Ząbkowicki do Złotego Stoku z kontynuacją do Mąkolna. Koncesja przewidywała przewóz osób oraz towarów za pomocą trakcji parowej w myśl postanowień ustawy o kolejach prywatnych z 1892 r. przez 99 lat. Budowa i rozpoczęcie ruchu miało nastąpić w ciągu trzech lat, pod groźbą kary w wysokości 50 tys. marek. Celem

zabezpieczenia powyższej kwoty właściciel był zobowiązany do złożenia kaucji w wyżej wymienionej kwocie w kasie prezydium rejencji we Wrocławiu. Koncesja określała zasady administrowania kolejką z wymogiem prowadzenia funduszu odnowy oraz rezerwowego. Definiowała najważniejsze zasady organizacji ruchu, np. maksymalna prędkość nie mogła przekraczać 30 km/h. Zgodnie z przepisami nadzór nad kolejką prowadził prezydent rejencji wrocławskiej oraz od strony technicznej dyrekcja kolei we Wrocławiu [26, s. 89-92]. Koszt budowy linii oszacowany przez KE we Wrocławiu na 2 200 000 marek, zakładał finansowy udział ze strony miasta Złoty Stok, które na posiedzeniu 27.03.1897 r. zobowiązało się do subwencji dla właściciela kolei w wysokości do 550 000 marek. Ponadto Prowincja Śląska zobowiązała się do pokrycia ¼ kosztów poniesionych z tytułu budowy [9]. Rzadko spotykany w przypadku kolei prywatnych brak udziału kapitałowego państwa w budowie skutkowało w kolejnych latach poważnymi trudnościami uniemożliwiającymi ukończenie odgałęzienia do Mąkolna. Okazało się bowiem, że już w czasie budowy nastąpił niespodziewany wzrost cen stali oraz gruntów, przez co doszło do znacznego przekroczenia kosztów i tym samym kapitału założycielskiego [19].

W roku 1898 prowadzono prace nad budową 12 km odcinka linii. Ich nadzór w terenie prowadził radca Krause, natomiast kontrole z ramienia dyrekcji kolei we Wrocławiu radca rejencyjny Urban. Pomędzy ważniejszymi obiektami, oprócz stacji krańcowych, zbudowano 3 przystanki osobowe, most nad Nysą Kłodzką w miejscowości Byczeń, 3 przejścia pod torami, w Byczeniu, Śremie i Złotym Stoku. Odbiór urządzeń i obiektów linii w terenie z udziałem radców Schmökela i Urbana zaplanowano na 19 stycznia 1899 roku [7, 8].



*Normalspurige Kleinbahn  
Camenz-Reichenstein*

*G. N. I 135 M*

*(im Antwortschreiben gefl. anzugeben)*

Ryc. 11. Logo „Normalnotorowej Kolejki Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok” (*Normalspurige Kleinbahn Camenz – Reichenstein*) z uskrzydłym kołem, symbolizującym przewozy kolejowe

Uruchomienie linii pomiędzy Kamieńcem i Złotym Stokiem dla ruchu pasażerskiego nastąpiło 3 listopada 1900 roku. Pierwszy rozkład jazdy przewidywał 3 pary pociągów w ciągu dnia. Był to jednak rozkład zimowy, kiedy przewozy były ograniczone. Przykładowo w rozkładzie ważnym od maja 1902 r. obowiązywało już 6 par pociągów, z czego 3 pociągi kursowały jedynie w zielone świątki [10].

Powstała kolej normalnotorowa (1435 mm) o długości 12,1 km otrzymała 5 stacji kolejowych: stację Kamieniec Ząbkowicki, przystanki Byczeń, Sosnowa i Płonica oraz stację Złoty Stok. Wszystkie trzy przystanki otrzymały drewniane, faszynkowe dworce z zamkniętymi pomieszczeniami (por. ryc. 12). Nie były obsadzone obsługą stacyjną, natomiast pociągi zatrzymywały się tu jedynie na żądanie. Mały dworzec w Kamieńcu Ząbkowickim (ryc. 13) umiejscowiono na południe od stacji kolei państwowych. Dwa stacyjne tory otrzymały połączenie z siecią państwową, umożliwiając prowadzenie przewozów towarowych oraz odgałęzienie bocznicowe do pobliskiej żwirowni. Dwukondygnacyjny dworzec wykonano z czerwonej cegły. Umiejscowiony czołowo względem torów korpus uzyskał zwrócone ku zachodowi skrzydło.



Ryc. 12. Dworzec dawnego przystanku Byczeń. W części szczytowej zachował dawne, szkieletowe elementy konstrukcyjne oraz ich wypełnienie cegłą. Stan w 2010 r. Fot. P. Dominas



Ryc. 13. Budynek, tzw. małego dworca stacji Kamieniec Zabkowicki, stan w 2010 r.  
Fot. P. Dominas

Budynek zrealizowano w konwencji przemysłowej (*Rohbau*) ze zredukowaną ornamentyką, obejmującą międzykondygnacyjny fryz kostkowy, odcinkowe zwieńczenie łuków okiennych i drzwiowych oraz skromne zdobienia snycerskie umieszczone w obrębie szczytów dwuspadowego dachu.

Dworzec w analogicznej konwencji jak w Kamieńcu, ze zdobieniami snycerskimi w obrębie zadaszenia, wzniesiono na stacji w Złotym Stoku (ryc. 14). Korpus otrzymał większą, trzykondygnacyjną bryłę, południowe skrzydło zrealizowano jako dwukondygnacyjne, natomiast północne jako parterowe. W roku 1903 skrzydło północne zostało rozbudowane o dodatkową kondygnację, na potrzeby mieszkaniowe dla obsługi stacyjnej [12]. Na południe od dworca zrealizowano szalet, magazyn towarowy oraz rampę ładunkową. Czterotorowa stacja w południowej części uzyskała dwustanowiskową lokomotywnię prostokątną.

Do stacji dochodziły dwie wąskotorowe kolejki bocznicowe do sąsiednich zakładów. Na szlaku zrealizowano 24 drogowe obiekty inżynieryjne, głównie w postaci przepustów nad ciekami wodnymi. Dominowały przepusty kamienne płytowe o wymiarach nieprzekraczających 1,5 m szerokości.



Ryc. 14. Dworzec w Złotym Stoku na początku XX w. Fragment pocztówki ze zbiorów prywatnych

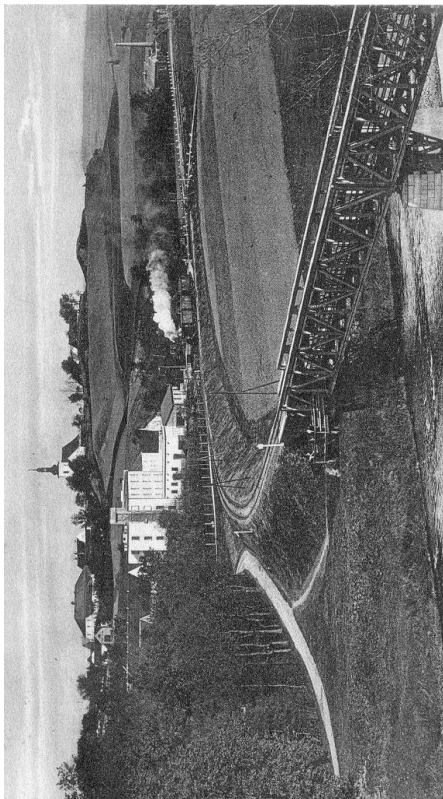


Ryc. 15. Wiadukt blachownicowy na linii Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok w miejscowości Śrem. Stan w 2010 r. Fot. P. Dominas

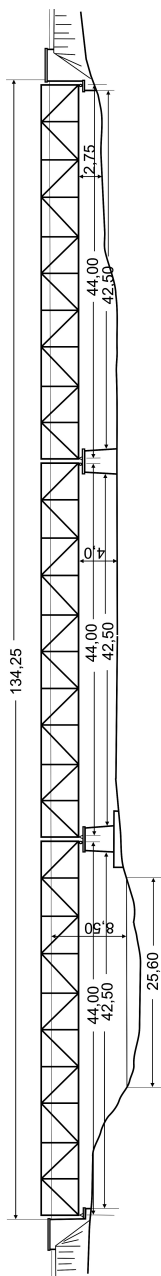
Ponadto zbudowano 3 wiadukty oraz jeden most blachownicowy (ryc. 15), jednak żaden z nich nie przekraczał 9 m szerokości w świetle. Na trasie znalazła się jedna poważna przeprawa mostowa nad Nysą Kłodzką w postaci trzyprzęsłowego mostu kratownicowego (ryc. 16 i 17). Każde z przęseł, o długości 42,5 m, dawało łączną rozpiętość ponad 134 m. W najwyższym punkcie wysokość od osi toru do lustra wody wynosiła 8,5 m [32]. Warto zwrócić uwagę, że przyczółki obiektów mostowych linii zrealizowano w konotacji historyzującej, z ciosów jasnego piaskowca. W tym czasie na Śląsku wiele tego typu obiektów wykonywano już z tańszej cegły, w przypadku omawianej linii zastosowanie piaskowca wiązało się z łatwą dostępnością kamienia w najbliższej okolicy. Inwentarz taboru kolejki składał się z: dwóch trzyosiowych (T3) lokomotyw o masie 30 ton każda, 2 wagonów osobowych 2/3 klasy, 2 wagonów 3 klasy, 2 wagonów pocztowych z możliwością przewozu paczek, 11 otwartych wagonów towarowych bez hamulców i 5 z hamulcami, 2 wagony towarowe kryte, 2 wagony na dłużyce (1 para), 3 wagony wapniarki, 1 wagon roboczy [11]. W kolejnych latach nieznacznie wzrosła jedynie liczba wagonów towarowych oraz służbowych.

Początkowo przewozy na linii prezentowały się dobrze, przez niemal dwie dekady wykazując tendencję wzrostową. O ile w roku przewozowym 1902 wyniosły 27 595 ton towarów i 39 981 pasażerów, w 1912 r. osiągnęły





Ryc. 16. Widok na most kratownicowy w Byczynie w okresie międzywojennym. Most został zniszczony w czasie powodzi w 1997 r. Poczłówka ze zbiorów prywatnych



Ryc. 17. Przekrój poprzeczny mostu nad Nysą Kłodzką w miejscowości Byczyn, na 3,8 km linii Kamieniec Ząbkowicki - Złoty Stok. Rys. P. Dominas

wymiar 53 360 ton towarów i 69 198 pasażerów. Zarówno przewozy towarów jak i pasażerów stopniowo rosły, do czasu I wojny światowej.

Przed wybuchem wojny omawianą kolejkę dotknął szereg zmian. W 1905 roku na stacji Złoty Stok należało zbudować specjalną rampę przeznaczoną dla zakładów produkujących wapno. Jako że podczas opadów deszczu załadunek wapna był utrudniony oraz sam surowiec tracił na jakości, ponad rampą zbudowano specjalne drewniane magazyny z dachami pokrytymi papą [15].

W 1906 r. zmarł właściciel omawianej kolei H. Güttler, tym samym własność i reprezentowanie kolejki przeszło na jego żonę Gertrudę. Warto zaznaczyć, że występowanie kobiety w roli reprezentanta przedsiębiorstwa było w ówczesnych realiach społecznych rzadkością. Należąca do Gertrudy Güttler kolej Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok od 1 września 1906 r. prowadzona była przez zatrudnionego inspektora eksploatacyjnego (*Betriebsinspektor*) Benno Tinzmana [16]. Niewywiązanie się z postanowień koncesji, dotyczących przedłużenia kolei do Mąkolna, spowodowało, że w 1908 r. państwo zamierzało przejąć kolejkę na własność. Osobiste wstawienie się Gertrudy Güttler u nadprezydenta prowincji śląskiej skutkowało przesunięciem decyzji do 1911 roku [17]. Chęć podjęcia rozbudowy w kolejnych latach przerwał wybuch I wojny światowej. Od 1911 r. rozpoczęto modernizację wagonów pasażerskich, wyposażając je w oświetlenie elektryczne, zasilane akumulatorami. W kolejnym roku zmodernizowano również oświetlenie stacyjne w Złotym Stoku, rezygnując z gazowego na rzecz elektrycznego. Na przełomie 1912/1913 r. zbudowano odgałęziającą się ze stacji Złoty Stok bocznice do nowo powstającej fabryki lontu. Odgałęzienie nastąpiło na km 11,48, bocznica miała 220 m długości. Koszt budowy wyniósł 6 365 marek [18]. Przed wojną rozpoczęto prace nad całkowitym przeniesieniem ruchu towarowego oraz pasażerskiego na teren kolei państwowych w Kamieńcu Ząbkowickim. Ze względu na wybuch wojny ukończono je dopiero w 1917 r. Dwa skrajnie położone w południowej części stacji tory wyposażono od wschodu w obrotnicę, natomiast od zachodu doprowadzono do peronu kolei państwowych. Odtąd pasażerowie wsiadali i wysiadali z peronu 3, połączonego tunelem podziemnym z pozostałymi peronami. Dawny dworzec wyłączono z ruchu, jego tory użytkowano odtąd jako postojowe [13]. Pomyślna koniunktura przewozowa spowodowała, że pod koniec wojny w 1918 r. podjęto budowę trzech nowych budynków dworcowych na przystankach osobowych. Jako że stare, drewniane niszczały z powodu braku obsady, nowe wzniesiono jako ceglane z elementami konstrukcji ryglowej. Na wzór dworców kamienieckiego i złotostockiego w obrębie szczytów zastosowano dekoracyjne elementy snycerskie [20]. Tego samego roku firma *Tippners Holzsäge*

und Hobelwerke ze Ścinawki Średniej na dworcu w Złotym Stoku wybudowała nowoczesny dźwig o napędzie elektrycznym [21]. Kolejna zmiana własności kolejki nastąpiła 10 grudnia 1918 r., kiedy Gertruda Güttler przekazała ją na własność swoich synów, doktorów Wilhelma i Gerharta Güttlerów [22].

W roku 1917 nastąpił lawinowy wzrost przewozów zarówno pasażerskich, jak i towarowych, co wiązało się z transportem złotostockich surowców na potrzeby wojenne oraz dojazdy osób zatrudnionych w tutejszym przemyśle. Liczba przewiezionych pasażerów osiągnęła w 1918 r. 176 822, natomiast w 1917 r. ilość przewiezionych towarów oszacowano na 99 101 ton [14]. Pomimo wzrostu liczby przewożonych pasażerów na linii jeździły 3-4 pary pociągów dziennie.

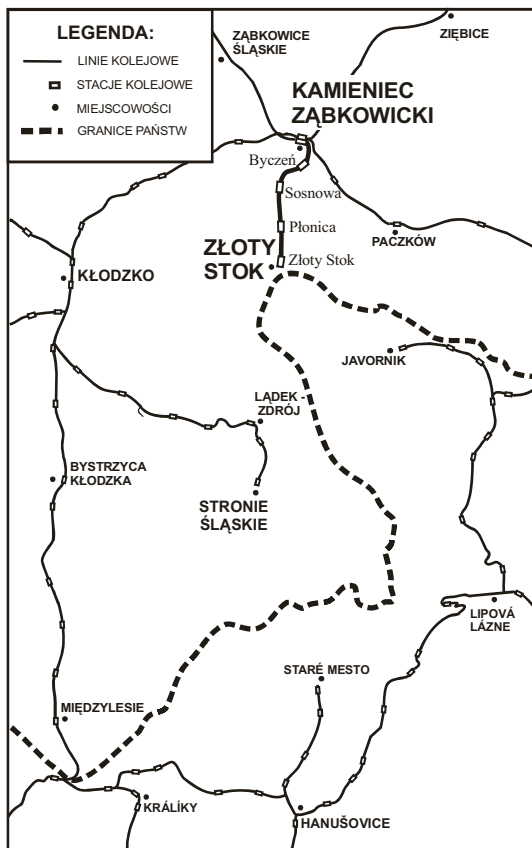
Camenz - Reichenstein.					Reichenstein - Camenz.							
km	II	IV	VI	VIII	Station		I	III	V	VII	km	
0,0	8 <sup>35</sup>	12 <sup>34</sup>	4 <sup>10</sup>	8 <sup>20</sup>	ab	<b>Camenz</b>	an	7 <sup>43</sup>	11 <sup>58</sup>	3 <sup>58</sup>	7 <sup>33</sup>	12,1
3,6	8 <sup>43</sup>	12 <sup>42</sup>	4 <sup>48</sup>	8 <sup>28</sup>	↑	+ <b>Baitzen</b>	↑	7 <sup>35</sup>	11 <sup>50</sup>	3 <sup>50</sup>	7 <sup>25</sup>	8,5
6,6	8 <sup>51</sup>	12 <sup>49</sup>	4 <sup>55</sup>	8 <sup>35</sup>		+ <b>Wolmsdorf</b>		7 <sup>28</sup>	11 <sup>43</sup>	3 <sup>43</sup>	7 <sup>18</sup>	5,5
9,5	8 <sup>59</sup>	12 <sup>56</sup>	5 <sup>02</sup>	8 <sup>42</sup>		+ <b>Dörndorf</b>		7 <sup>21</sup>	11 <sup>36</sup>	3 <sup>36</sup>	7 <sup>11</sup>	2,6
12,1	9 <sup>05</sup>	1 <sup>02</sup>	5 <sup>08</sup>	8 <sup>48</sup>	↓	<b>Reichenstein</b>	ab	7 <sup>15</sup>	11 <sup>30</sup>	3 <sup>30</sup>	7 <sup>05</sup>	0,0

\*) Bedarfs-Balfeinheiten. W. = Werktags.

### Die Betriebsverwaltung.

Ryc. 18. Rozkład jazdy pociągów na docinku Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok, ważny od 1.06. 1919 r.

Po I wojnie światowej nastął trudny okres w dziejach kolejki. W 1920 r. przewozy towarów spadły prawie o połowę w stosunku do 1917 r., o  $\frac{1}{3}$  obniżyły się również przewozy pasażerów. Złoty Stok w czasie I wojny światowej liczył około 2,5 tys. mieszkańców. W zakładach przemysłowych Güttlerów produkujących arsen, pracowała prawie połowa mieszkańców miasta. Reszta zatrudnionych była w kamieniołomach wapiennych, w fabryce dynamitu, w fabryce lontu, w tartaku oraz w stolarni. Jeszcze przed wybuchem wojny zakłady arsenu zatrudniały około 350 osób, podczas gdy w czasie wojny liczba ta wzrosła do 1300 osób. Liczba zatrudnionych aż do maja 1924 r. utrzymywała się na poziomie 900 osób. Na skutek braku zbytu produkowanego surowca i trudnej sytuacji gospodarczej, w maju 1925 r. w zakładach wybuchł strajk trwający do stycznia kolejnego roku, a z interesu wycofał się jeden z braci Gerhart. Liczba zatrudnionych spadła do 70 osób.



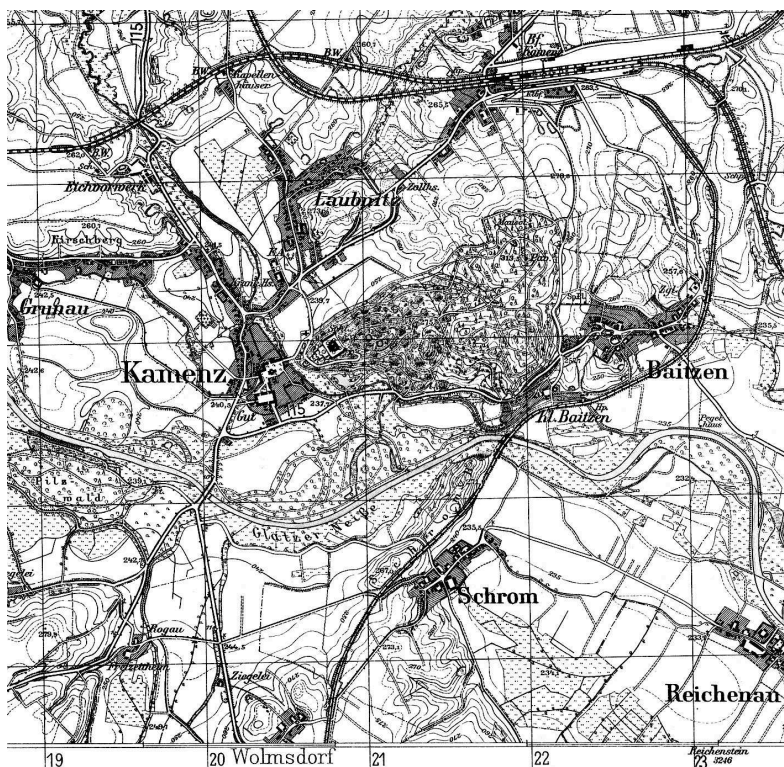
Ryc. 19. Schematyczny plan sieci kolejowej w otoczeniu linii Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok w okresie maksymalnego rozwoju.

Rys. P. Dominas

Zaistniała sytuacja doprowadziła na skraj bankructwa nie tylko firmę Güttlera, lecz również miasto, ze względu na spadek wpływów z podatków. Powojenny kryzys sprawiał, że żaden bank nie chciał udzielić firmie kredytu na dalszą działalność, dlatego Wilhelm Güttler w 1925 r. zaproponował kolejom niemieckim (*Deutsche Reichsbahn Gesellschaft* - Towarzystwo Kolei Niemieckich) odsprzedaż linii kolejowej Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok, która znajdowała się w dobrym stanie technicznym. Transakcja taka umożliwiłaby wyjście z kryzysu nie tylko firmie, lecz również miastu. Pomimo prowadzenia negocjacji na szczeblu ministerialnym i prowincjonalnym, uwikłane w trudności finansowe koleje niemieckie nie podjęły zakupu [23].

Przeciwdziałając trudnościom kryzysu powojennego, kolej W. Güttlera rozpoczęła od 1928 r. łączone przewozy kolejowo-autobusowe: na odcinku

Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok pociągiem oraz na odcinku Paczków – Złoty Stok – Łądek Zdrój autobusem. Skomunikowane kursy odbywały się na poziomie 4-5 par połączeń w ciągu dnia. Przewozy autobusowe prowadzono do września 1939 r., kiedy ruch pomiędzy Paczkowem, Złotym Stokiem i Łądkiem został zawieszony z powodu przejścia pojazdów przez Wehrmacht na potrzeby wojenne [24]. W sierpniu 1939 r. prezydium rejencji wrocławskiej wydało zgodę na prowadzenie na linii ruchu spalinowymi wagonami samobieżnymi (*Triebwagen*) [25]. Biorąc jednak pod uwagę wybuch wojny, mało prawdopodobne jest, aby prowadzono eksploatację linii kolejowej na szerszą skalę.



Ryc. 20. Przebieg linii kolejowej Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok na odcinku Kamieniec (*Kamenz*) – Byczeń (*Baitzen*) – Śrem (*Schrom*) na niemieckiej mapie topograficznej z lat 30. XX wieku



## Regres i upadek kolei po 1945 r.

Po II wojnie światowej wznowiony został jedynie ruch pociągów na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok. Uruchomienie przewozów nastąpiło w 1946 r. W pierwszych latach kursowały 2 pary pociągów dziennie. Do końca lat 40. XX w. liczba pociągów wzrosła do 4 par pociągów, aby w kolejnej dekadzie ponownie zmniejszać się w zależności od potrzeb. Okres powojenny to czas, kiedy na linii nie prowadzono poważniejszych inwestycji. Codzienna eksploatacja linii w ruchu pasażerskim odbywała się do czerwca 1989 r. na poziomie 2-4 par pociągów dziennie (ryc. 22). Potem pociągi do Złotego Stoku docierały już tylko sporadycznie do 1996 roku.

99755 2	99757 2	99753 2	nr poc. klasa	nr poc. klasa	99752 2	99754 2
3.07	9.10	15.36	0 km	235	6.15	17.15
3.15	9.19	15.44	0 o	KAMIENIEC ZAB. X 230, p	6.06	17.06
3.30	9.34	15.53	4	Byczka (Op) .....	5.57	16.57
3.38	9.42	16.01	7	Sosnowa Śl. (Op) .....	5.50	16.50
3.46	9.50	16.09	10	Plonica Śl. (Op) .....	5.43	16.43
			12	p ZŁOTY STOK .....		

Ryc. 22. Rozkład jazdy pociągów Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok, obowiązujący w latach 1981/1982



Ryc. 23. Południowo-wschodnia elewacja dworca w Złotym Stoku, końcowej stacji omawianej linii kolejowej, stan w 2010 r. Fot. P. Dominas

Podczas powodzi w 1997 r. wezbrane wody Nysy Kłodzkiej zerwały most kratownicowy w Byczeniu, dokonując poważnych zniszczeń w tkance torowiska. Fakt ten zdaje się kończyć pewien etap w dziejach kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok. Obecnie z dawnej infrastruktury kolejki pozostały budynki dworcowe w Kamieńcu Ząbkowickim, Złotym Stoku i w Byczeniu. Ponadto, poza zerwanym mostem, na szlaku zachowało się większość drogowych obiektów mostowych.

### Literatura i źródła

- [1] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9217, *Pismo ministra robót publicznych do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie rozbudowy linii Jaworzyna – Kamieniec na dwutorową z 23.05.1907.*
- [2] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo Komitetu kolei Kam. Ząbk. – Złoty Stok do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie pozwolenia na budowę w/w kolei z 18.11.1895.*
- [3] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo burmistrza Złotego Stoku do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 7.12.1895.*
- [4] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo nadprezydenta prowincji śląskiej do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 4.02.1896.*
- [5] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo ministra robót publicznych do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 29.04.1896.*
- [6] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Protokół odbioru planów dworca Kamieniec Ząbkowicki z 20.10.1896.*
- [7] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo H. Güttlera do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 19.06.1898;*
- [8] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9550, *Pismo KE we Wrocławiu do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie odbioru technicznego urządzeń kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 19.01.1899.*
- [9] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9551, *Pismo ministra robót publicznych do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie kosztów budowy kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok z 20.09.1901.*
- [10] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9552, *Rozkład jazdy pociągów ważny od 1.05.1902 r.*
- [11] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9552, *Sprawozdanie roczne kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok za 1902.*
- [12] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9552, *Sprawozdanie roczne kolei Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok za 1904.*



- [13] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9552, *Sprawozdanie roczne kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok za 1917.*
- [14] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9552, *Sprawozdanie roczne kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok za 1902-1920*
- [15] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9553, *Sprawozdanie roczne kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok za 1905.*
- [16] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9553, *Pismo Gertrud Güttler do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie zmiany inspektora kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 3.10.1906.*
- [17] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9553, *Pismo nadprezydenta prow-incji śląskiej do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 28.02.1908.*
- [18] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9554, *Pismo Kolejki Kamieniec Żąbk. - Złoty Stok do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy bocznicy na stacji Złoty Stok z 4.10.1912.*
- [19] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9554, *Pismo prezydenta rejencji wrocławskiej do prezydenta rejencji legnickiej w sprawie hipoteki kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 24.10.1912.*
- [20] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9554, *Pismo Gertrud Güttler do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy dworców Byczeń, Sosnowa i Płonica z 16.05.1918.*
- [21] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9554, *Pismo Kolejki Kamieniec Żąbk. - Złoty Stok do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie budowy dźwigu na dworcu Złoty Stok z 11.18.1918.*
- [22] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9554, *Pismo Gertrud Güttler do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie zmiany własności kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 10.12.1918.*
- [23] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9555, *Odpis pisma magistratu Złotego Stoku do ministra robót publicznych w sprawie sprzedaży kolei Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 11.12.1925.*
- [24] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9555, *Pismo Kolejki Kamieniec Żąbk. - Złoty Stok do prezydenta rejencji wrocławskiej w sprawie rozkładu jazdy kolei Kamieniec Żąbk. – Złoty Stok z 26.09.1939.*
- [25] Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska, sygn. 9555, *Wycinek Amts Blatt Regierung Breslau, nr 33, 19.08.1939.*
- [26] *Amts-Blatt Königlichen Regierung Breslau, Nr 10, 5.03.1898, Koncesja na budowę i prowadzenie ruchu na linii kolejowej Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok z 9.02.1898.*
- [27] BALASIŃSKI M., *Architektura małych dworców kolejowych w Kotlinie Kłodzkiej na tle Sudetów*, „Kłodzki zborník” VI, Hradec Králové 2005, s. 307-318.
- [28] BLISZCZUK J., JANUSZEWSKI S., *Zabytki przemysłu i techniki w Polsce*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2000.

- [29] BUFE S., *Eisenbahn in Schlesien*, wyd. 3, Buße-Fachbuch-Verlag, Egglham 2001.
- [30] Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde, Reichsverkehrministerium, sygn. R 5/ 16198, *Pismo KE Wrocław do ministra robót publicznych w sprawie przesunięcia granicy administracyjnej biura eksploatacji z 1.12.1914*.
- [31] „Der Gebirgsbote“ nr 75, 16.09.1890, nr 76, 19.09.1890; nr 19, 4.03.1904; nr 99, 9.12.1904; nr 46, 8.06.1883; nr 30, 12.04.1892
- [32] DOKP Wrocław, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów i tuneli, linia 209, Kamieniec Żąbkowicki – Złoty Stok, Karta ewidencyjne nr 1-24.
- [33] DOMINAS P., *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854-1914*, Kłodzkie Towarzystwo Oświatowe, Muzeum Ziemi Kłodzkiej, Wyd. Maria, Kłodzko 2009.
- [34] DOMINAS P., *Żąbkowicka Kolej Powiatowa*, Agencja Reklamowa „Wist”, Żąbkowice Śląskie, 2008.
- [35] GStA PK, Berlin, I. HA, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilung, sygn. 16128, *Pismo RBD we Wrocławiu do ministra robót publicznych w sprawie rozbudowy dolnośląskich stacji kolejowych z 31.08.1923*
- [36] JERCZYŃSKI M., KOZIARSKI S., *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Opole-Wrocław 1992.
- [37] JERCZYŃSKI M., PRZERWA T., *Kolej Sowiogórska*, wyd. 2, Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Srebrna Góra 2007.
- [38] “Münsterberger Zeitung”, nr 90, 9.11.1895.
- [39] „Neue Gebirgs-Zeitung“, nr 48, 17.06.1871; nr 46, 8.06.1872; nr 52, 29.06.1872; Nr 97, 3.12.1872; nr 4, 11.01.1873; nr 46, 7.06.1873; nr 47, 10.06.1873.
- [40] ORGANIŚCIAK J., *Szlak Cysterski na Ziemi Żąbkowickiej*, Żąbkowice Śląskie 2008. Strona internetowa: [www.zabkowice-powiat.pl /dane /pliki /przewodnikcystersi.pdf](http://www.zabkowice-powiat.pl/dane/pliki/przewodnikcystersi.pdf) (dostęp z 3.01.2011)
- [41] PRZERWA T. (red.), *W cieniu Wielkiej Sowy*, Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Dzierżoniów 2006.
- [42] SALWACH E., TICHANOWICZ J., *Kronika Złotego Stoku. Pod rządami Prus, Lata 1743–1870*, Urząd Miasta i Gminy, Złoty Stok, Strona internetowa: <http://www.zlotystok.pl> (dostęp z 3.01.2011)
- [43] SCHEER A., *Zapomniane linie kolejowe w województwie wrocławskim*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1984, s. 38-98.
- [44] SCHEER A., *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1994, s. 28-98.
- [45] SCHEER A., *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich, cz. II: lata 1895-1995*, „Rocznik Świdnicki”, Świdnica 1995, s. 115-200.
- [46] *Verkehrsstatistik für das Stationen Eisenbahndirektion Breslau fürs Jahr 1905*, Breslau 1906.