

ARNOLD KORDASIEWICZ

## Stacja kolejowa w Piławie Górnej

---

Wiek XIX był okresem rozwoju nauki i techniki. Początek i koniec stulecia różniły się tak bardzo, że życie ludzi wywróciło się do góry nogami. To wówczas powstały: fonograf, telefon, żarówka, rower, silnik elektryczny, samochód oraz kolej, która w 1858 roku dotarła do Piławy. Dzięki niej spokojna podsudecka wieś zmieniła się w uprzemysłowioną miejscowość, a powstałe wówczas fabryki były najnowocześniejszymi w powiecie. Na przełomie XIX i XX wieku, najbardziej dynamicznym okresie w rozwoju stacji, odprawiano stąd 300 pasażerów dziennie.

Choć dzisiejsza stacja w Piławie Górnej lata świetności ma już za sobą, a ruch pasażerski liczy kilka osób w ciągu dnia, to oprócz wartości historycznej i architektonicznej jest ciekawym przykładem lokalnego węzła, który po latach zapaści znów funkcjonuje głównie dzięki przewozom towarowym z pobliskiej kopalni surowców skalnych<sup>1</sup>.

### **Budowa linii kolejowej Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie**

Gdy 9 VII 1856 roku Towarzystwo Kolei Wrocławsko – Świdnickiej (*Breslau–Schweidnitz–Freiburger Eisenbahngesellschaft*, dalej BFE) uzyskało koncesję na budowę odcinka kolejowego z Dzierżoniowa do Ząbkowic Śląskich, prawdopodobnie nie przypuszczało, że będzie to tak trudne. Początkowe próby poprowadzenia linii wzdłuż Piławy Dolnej (*Nieder Peilau*) i Piławy Górnej (*Ober Peilau*) nie powiodły się z powodu ogólnej niechęci do tego nowoczesnego, jak go wówczas postrzegano, środka transportu, a także małego zainteresowania ze strony tutejszych urzędów [5]. Jednak najtrudniejsze

---

<sup>1</sup> W niniejszej pracy, poza materiałami źródłowymi i cytowaną literaturą, wykorzystano także wywiady autora z byłymi pracownikami stacji i mieszkańcami ulicy Kolejowej w Piławie Górnej.

dopiero miało nadejść. Problemy zaczęły się w 1857 roku, gdy przystąpiono do procedury nabywania gruntów. Właściciele nie wyrazili zgody na sprzedaż za cenę proponowaną przez BFE. Rozpoczęto więc, ciągnący się miesiącami, proces przymusowego wywłaszczenia, który umożliwił rozpoczęcie prac dopiero na wiosnę 1858 roku. Budowę odcinka rozpoczęto od Dzierżoniowa w kierunku Piławy Górnej<sup>2</sup>.

Nowa linia biegła przez trudną do przebicia – zbudowaną z litej skały – Górę Kogucią we Wzgórzach Gilowskich. Jak się wkrótce okazało, jedynym sposobem na wytyczenie trasy było wydrążenie w skale 300 - metrowego wykopu o głębokości dochodzącej do 13 metrów. Praca kilkuset robotników przy robotach strzelniczych i ziemnych wywołała dużą sensację wśród mieszkańców okolicznych miejscowości. Niemal codziennie przybywali tłumnie na miejsce prowadzonych robót, aby obejrzeć plac budowy. Dziennikarze lokalnego czasopisma „*Reichenbacher Wochenblatt*” z 24 IV 1858 roku tak opisywali to historyczne wydarzenie: „*Prace podzielone zostały pomiędzy kilka grup, z których pierwsza borowała dziury pod materiał wybuchowy. Po wywierceniu 50 otworów wsypywano do nich materiał wybuchowy. Po zapaleniu lontu wszyscy oddalali się pośpiesznie i następował wybuch, głośnością porównywaną do wystrzału armatniego. Kolejna ekipa przystępowała do wybierania skruszonych skał. Większe głazy usuwano z wykopu za pomocą prostego dźwigu przesuwanego na szynach umieszczonych ponad szachtem. Cały cykl powtarzany był 5 – 6 razy dziennie*”<sup>3</sup>.

Tak powstał, podziwiany do dziś, wawóz kolejowy w Górze Koguciej. W czerwcu 1858 roku oddano trakt z Dzierżoniowa do Piławy Górnej, a połączenie z Ząbkowicami Śląskimi uzyskano w połowie października po przebicciu się przez Wzgórze Gumińskie koło Kluczowej [5]. Prace na tym ponad 21 – kilometrowym szlaku trwały dwa lata. 21 X 1858 roku rozpoczął się ruch towarowy, a siedem dni później nastąpiło oficjalne otwarcie piławskiego dworca i odcinka z Dzierżoniowa do Ząbkowic Śląskich. Tego dnia o godzinie 12:00 z Dzierżoniowa przez Piławę Górną do Ząbkowic Śląskich wyruszył odświętnie udekorowany pociąg, którego na każdej ze stacji witały tłumy. Po uroczystym obiedzie w Ząbkowicach Śląskich skład (o godzinie

---

<sup>2</sup> Pierwotny projekt linii Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie przewidywał trasę inną niż obecna. Według projektu nadinżyniera Cochiusa miała ona biec na zachód od Piławy Dolnej i Piławy Górnej. Po minięciu obu wsi skręcała na południowy wschód w kierunku Kopanicy – obecnie część Piławy Górnej, a następnie biegła na południe pomiędzy wsiami Sulisławice i Brodziszów do Zwróconej w powiecie Ząbkowickim. Od Zwróconej do Ząbkowic Śląskich prowadziła wzdłuż drogi Niemcza – Ząbkowice (obecnie droga krajowa nr 8).

<sup>3</sup> „*Reichenbacher Wochenblatt*” nr 33, 24.04.1858.

18:00) powrócił do Dzierżoniowa. Ruch przewozowy rozpoczęto oficjalnie 1 XI 1858 roku. Czas przejazdu z Dzierżoniowa do Ząbkowic Śląskich trwał 35 minut, a cena biletu za przejazd wagonem 3 klasy wynosiła 8 srebrnych groszy<sup>4</sup>.



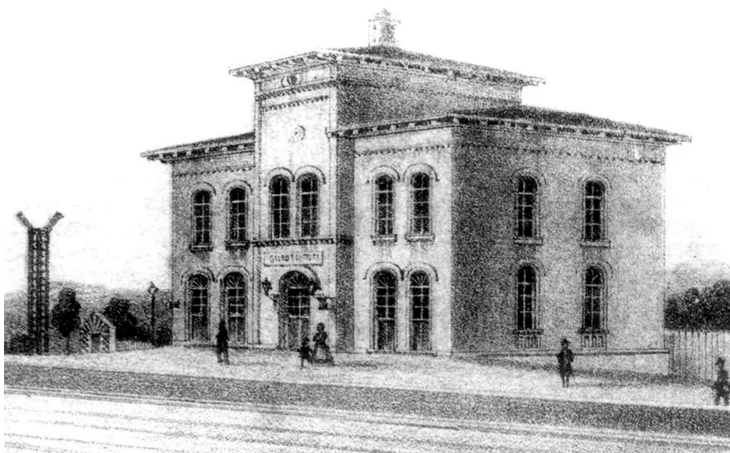
Ryc. 1. Wykuty w skale „wąwóz” kolejowy w Górze Koguciej. Fot. A. Kordasiewicz

### **Stacja ‘Gnadenfrei’**

Dworzec, zgodnie z XIX - wieczną tradycją, zbudowano na obrzeżach Piławy, około 2 kilometry od centrum. W charakterystycznym budynku z czerwonej cegły mieściły się biura, pomieszczenia dyżurnego ruchu, kasa biletowa, kasa bagażowa i poczekalnia. Na piętrze znalazły się mieszkania służbowe dla pracowników stacji. Przy przejeździe kolejowym wzniesiono dom dla personelu dworca (obecnie ul. Kolejowa 4), a nieopodal stacji postawiono ubikację, również z czerwonej cegły. Cały teren ogrodzono drewnianym płotem. Stacji nie nadano nazwy *Ober Peilau* (Piława Górna), lecz *Gnadenfrei*, od powstałego na jej terenie w 1743 roku osiedla Braci Morawskich.

---

<sup>4</sup> “Reichenbacher Wochenblatt” nr 87, 30.10.1858.



Ryc. 2. Pierwotny wygląd dworca w Piławie Górnej. Po lewej widoczny telegraf optyczny (semafor) i budka dróżnika. Dawniej wzdłuż każdej trasy pracowali liczni dróżnicy, którzy informowali najbliższą stację o przyjeździe pociągu. Do tego celu używali telegrafów optycznych przekazujących informacje za pomocą ruchomych, widocznych z daleka poprzeczek. Komunikat odczytany z telegrafu brzmi: „*Droga wolna dla pociągu nadjeżdżającego z przeciwka*” [1]. Litografia E.H. Hermanna, ok. 1858 r., zbiory Muzeum Okręgowego w Wałbrzychu



Ryc. 3. Panorama stacji z Góry Grzybowiec. Od lewej: budynek dworca, magazyn towarowy i dom pracowników stacji. Brak natomiast, powstałej w pierwszych latach XX wieku, kolejowej wieży ciśnień. Fragment widokówki z 1900 r., zbiory autora

W 1881 roku Kolej Górnośląska rozpoczęła budowę linii drugorzędnych z Wrocławia przez Kobierzyce do Sobótki oraz ze Strzelina przez Kondratowice i Łagiewniki do Niemczy. 13 lat później (15 XI 1894 r.) otwarto ruch na szlaku Niemcza – Piława Górna (9,5 km długości), a cztery lata później, po wybudowaniu odcinka Łagiewniki – Kobierzyce, Piława uzyskała bezpośrednie połączenie z Wrocławiem.



Ryc. 4. Niszcząca od lat wieża ciśnień.  
Fot. A. Kordasiewicz

nieopodal stację wodną z pulsometrem i ośmioboczną wieżą ciśnień do zapatrywania w wodę parowozów z linii kobierzyckiej i magistrali podsudeckiej<sup>5</sup>. W torze 11 zbudowano kanał oczysztkowy do obrządzania parowozów. Obok kanału zamontowano żuraw wodny i zorganizowano dodatkowy skład węgla, którego zapas dla linii bocznej ustalono wówczas na 240 ton. Ilość ta wynikała z intensywnego ruchu pasażerskiego (pięć par pociągów do i z Wrocławia oraz jedna para relacji Piława – Niemcza – Piława) i towarowego, który znacznie wzrastał podczas jesiennych wykopków i kampanii

Wzrost znaczenia stacji do rangi lokalnego węzła doprowadził do jej rozbudowy. Pod koniec XIX wieku dwukrotnie powiększono budynek dworca dobudowując do południowej elewacji jedno, a do północnej cztery nowe skrzydła i parterową przybudówkę, w której otwarto dworcowy bufet. Za magazynem towarowym wzniesiono dla pracowników stacji jednopiętrowy budynek mieszkalny (obecnie ul. Kolejowa 10). W tym samym czasie zmieniono sygnalizację i postawiono dwie, funkcjonujące do dziś, piętrowe nastawnie: wykonawczą (od strony Dzierżoniowa) i dysponującą (przy przejeździe kolejowym). Na początku XX wieku przy budynku dworca wybudowano drewnianą wiatę peronową, a także położoną

<sup>5</sup> W dniu 30 października 2010 r. (podczas silnych wiatrów) odpadła południowa część drewnianej głowicy kolejowej wieży ciśnień.

cukrowniczej. Do tego celu służyły place z rampą, waga wagonowa o maksymalnym pomiarze 30 ton i żuraw ładunkowy o udźwigu 20 ton.

W pierwszych latach XX stulecia ruch towarowy był tak duży, że jednotorowa linia biegnąca z Górnego Śląska przez Kamieniec Ząbkowicki do Legnicy nie była w stanie go obsłużyć. Dlatego na przełomie lat 1907/08 podjęto decyzję o jej modernizacji i rozbudowie na dwutorową. Prace rozpoczęły się w 1909 roku, a ruch dwutorowy na linii Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki otwarto we wrześniu 1911 roku. Niedługo potem wybudowano nowe perony: wyspowy dalekobieżny, przykryty wiatą wspartą na nitowanych kolumnach (obecnie peron 1) i jednokrawędziowy dla linii kobierzyckiej (obecnie peron 2). Wkrótce też wbudowano przejścia podziemne będące wówczas standardem na liniach głównych. W latach 1909 – 1911 kilka skrzyżowań z drogami polnymi przebudowano na bezkolizyjne mosty. Znajdujące się przy nich strome pobocza zabezpieczono słupkami z granitu i stalowymi linami. W drugiej dekadzie XX wieku w stronę Kamieńca Ząbkowickiego kursowało sześć pociągów, w tym dwa pośpieszne i dwa świąteczne. Tyle samo jeździło przez Niemcę do Wrocławia, a około jedenastu do Jaworzyny Śląskiej.

Oprócz ruchu dalekobieżnego stacja obsługiwała tutejszy mocno rozwinięty przemysł. Były to między innymi fabryki włókiennicze Zimmermanna, Erxlebena i Scholkmanna; zakłady kamieniarskie Thusta i Hahnela, fabryka Hempla produkująca narzędzia i maszyny rolnicze oraz cegielnia, młyn i tartak. Należy dodać, że przełom XIX i XX wieku, a także lata poprzedzające pierwszą wojnę światową były najbardziej dynamicznymi w rozwoju stacji. Na ten sam okres przypada również największy wzrost przewozów pasażerskich.

### **Lata 1916-1945**

Działania spowodowane wybuchem pierwszej wojny światowej zahamowały na krótki czas kursowanie pociągów. Po kilku tygodniach powrócił ruch wraz z nowym rozkładem jazdy, który przewidywał siedem par pociągów kursujących pomiędzy Nysą a Legnicą – ówczesnymi siedzibami władz wojskowych. W 1918 roku z Dzierżoniowa przez Piławę Górną do Wrocławia wytrasowano jedynie dwie pary pociągów, z czego jeden kursował w dni robocze, a drugi docierał tylko do Niemczy. W 1929 roku nadanie ładunków wyniosło 8 tys. ton, a przyjęcie 22 tys. ton, odprawiono też 108 tysięcy (!) podróżnych [6].

Lata trzydzieste i czterdzieste XX w., to okres największego natężenia ruchu na magistrali podsudeckiej. W pierwszej połowie lat trzydziestych na

odcinku Legnica – Kamieniec Ząbkowicki kursowało, zależnie od pory roku, od dziewięciu do dziesięciu par pociągów, a w 1939 roku trzynaście, w tym dwa pośpieszne. Od połowy lat 30. jeździł specjalny pociąg turystyczny, który w dni wolne (w okresie lata i zimy) przewoził pasażerów z Wrocławia do Dzierżoniowa. Podobne kursy odbywały się również w początkach lat 40. lecz ze względu na ówczesną sytuację ich liczba była ograniczona [8]. W czasie II wojny światowej stacja obsługiwała tutejsze fabryki produkujące na potrzeby niemieckiej armii, a w styczniu 1945 roku była przystankiem końcowym dla transportów z KL Auschwitz.

### **Lata 1945-1977**

W lipcu 1945 roku na szczepku centralnym podpisano porozumienie ze Związkiem Radzieckim o przejęciu przez Polskie Koleje Państwowe zarządu kolei na Ziemiach Odzyskanych. W początkowym okresie wzdłuż magistrali podsudeckiej (Jaworzyna Śląska – Nysa) kursy pociągów odbywały się nieprzerwanie. Linia wykorzystywana była w znacznej mierze przez transporty wojskowe, a wskutek wysadzenia przez Niemców mostu kolejowego na Zatorzu w Nowej Rudzie (linia Kłodzko – Wałbrzych), jako ważny szlak tranzytowy „wschód – zachód” dla transportów węgla [3]. W tym samym czasie doszło do rozbiórki [kradzieży – przyp. autora] lewego toru na odcinku Nysa – Legnica przez „wyzwoleńczą” Armię Radziecką i wywiezienia go do ZSRR. Do dziś po stacjonujących tu Rosjanach pozostały problemy z podtopieniami piwnic w rejonie stacji. Mieszkańcy uważają, że to dzieło pijanych czołgistów, którzy przejeżdżając wielotonowymi czołgami pozarywali odwodnienia.

Po objęciu urzędowania przez administrację polską Gnadenfrei zmieniło nazwę na Piława Dwór, a stacja tymczasowo nazywała się Jerzchów. W 1947 roku ujednolicono nazwy miejscowości i stacji na Piława Górna. Od lutego 1946 roku stacja zaczęła obsługiwać tutejsze zakłady, między innymi kościński kamieniołom sjenitu, Państwową Fabrykę Przemysłu Jedwabniczo – Galanteryjnego, Zakład Przemysłu Odzieżowego, fabrykę sprzętu rolniczego, składnicę Gminnej Spółdzielni i skład drewna. W 1946 roku kursowały przez Piławę dwa pociągi dalekobieżne oraz jeden na linii Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki i jeden na trasie Łagiewniki – Piława Górna – Kamieniec Ząbkowicki. Według rozkładu zimowego 1947/1948 w kierunku Kamieńca jeździło pięć pociągów osobowych, trzy w kierunku Jaworzyny Śląskiej i jeden na odcinku Dzierżoniów – Piława Górna.

Na przełomie lat 50. i 60. zlikwidowano pociągi lokalne rozpoczynające i kończące bieg w Piławie Górnej. Konsekwencją tego była rozbiórka

żurawia na końcu peronu 2. Przełom lat 1950/1960 rozpoczął bezpowrotnie erę funkcjonowania podmiejskiej komunikacji autobusowej na trasie Dzierżoniów – Piława Górna, co skutkowało spadkiem liczebności pasażerów kolei na tym odcinku. Nie wpłynęło to jednak na częstotliwość przewozów wzdłuż magistrali podsudeckiej, których ustalony wówczas poziom – kilkunastu par na dobę – utrzymał się z niewielkimi zmianami do końca XX w.

Jak dowiadujemy się z „Urzędowego rozkładu jazdy pociągów”, w rozkładzie zimowym 1962/63 kursował poranny, dodatkowy pociąg relacji Dzierżoniów – Piława Górna. Prawdopodobną przyczyną wprowadzenia kursu była ostra zima [nazwana „zimą stulecia” - przyp. autora], która spowodowała problemy z dojazdami autobusów. Rok 1963 to okres pierwszych zmian na stacji. Przystąpiono wówczas do przebudowy urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Skutkiem tego zlikwidowano w północnej głowicy semafor grupowy, który zastąpiono dwoma semaforami wyjazdowymi. W trakcie przebudowy zmieniono także lokalizację pozostałych semaforów wyjazdowych i odsunięto semafory wjazdowe, co pozwoliło uzyskać większą długość torów dla jazd manewrowych. W połowie lat 60. w północnej części stacji (tor 10.) wybudowano wysoką rampę do mechanicznego załadunku kruszywa z kamieniołomu w Kośminie. W tym samym okresie rozebrano drewnianą wiatę przy budynku dworca, a także dawny kiosk peronowy wykorzystywany wówczas jako podręczny warsztat i schronisko służby łączności i zabezpieczenia ruchu. Do dziś pozostał po nim ślad w brukowanej nawierzchni peronu 1. Na przełomie lat 1967/68 zlikwidowano także dworcowy bufet, który przez blisko 60 lat służył pasażerom. W tamtym czasie, a także w następnych dziesięcioleciach, przyjeżdżał tu codziennie z Kamieńca pociąg zbiorowy<sup>6</sup>, który po zabraniu wagonów ze stacji w Dzierżoniowie odjeżdżał rano przez Kobierzyce do Wrocławia Brochowa, by około południa powrócić z nowym składem wagonów [7].

### **Lata 1977-2010**

W lipcu 1977 roku, podczas intensywnych opadów deszczu, obsunął się na tory fragment skarpy tuż przed sztucznym wawozem w Górze Koguciej. Zdarzenie to spowodowało wstrzymanie na pewien czas ruchu pociągów. W tym czasie pasażerowie musieli się przesiadać do specjalnych autobusów kursujących pomiędzy piławską a dzierżoniowską stacją.

Pogarszający się stan nieremontowanych torowisk do Wrocławia spowodował, że na początku lat 80. XX w. z Dzierżoniowa przez Piławę Górną do

---

<sup>6</sup> Pociąg zbiorowy – lokalny pociąg towarowy, zabierający wagony z kolejnych stacji na trasie.



Wrocławia jeździły tylko 2 pociągów na dobę, przy czym ta 73 km podróż zajmowała wówczas przeszło trzy godziny, podczas gdy jeszcze w końcu lat 50. XX w. trwała godzinę i trzy kwadranse [9].

W 1986 roku żywioły natury kolejny raz dały o sobie znać. W dniu 19 czerwca tego roku huraganowy wiatr zerwał prawą (patrząc od ul. Kolejowej) część dachu z budynku dworca zwalając go na tory. Niestety, podczas remontu nie przywrócono mu już pierwotnego kształtu. W tym samym roku zamknięto ruch na trasie Łagiewniki – Piława Górna. Powodem był zły stan torowisk i związane z tym ograniczenie prędkości do 20 km/h. Po remoncie ponowne otwarcie tego odcinka nastąpiło dopiero w 1989 roku. Wówczas czas przejazdu skrócił się dwukrotnie, a w rozkładzie pojawiły się „aż” 4 pary (na dobę!) pociągów relacji Wrocław – Jaworzyna Śląska i Wrocław – Dzierżoniów. Niestety, po dwóch latach zlikwidowano połowę połączeń.

Pod koniec lat 80. pocięto na złom żuraw ładunkowy i żuraw wodny na końcu peronu 1. Lata 90. przyniosły kolejne zmiany. Na początek zamknięto



Ryc. 5. Pociąg specjalny z parowozem Tr 5 – 65 wjeżdża linią kobierzycką do Piławy Górnej w dniu 12 października 1995 r. Po prawej tor magistrali podsudeckiej.

Fot. Markus Fischer

posterunek dyżurnego ruchu. Potem zrezygnowano między innymi z utrzymywania warsztatu elektrycznego, służby zabezpieczenia i schroniska. Jakby tego było mało, w listopadzie 1995 roku zawieszono przewozy kolejowe do Kobierzyc, a także część ruchu towarowego na linii Katowice – Legnica<sup>7</sup>. Od tego czasu piławska stacja była czynna od godz. 4:30 do 20:30. Czasami organizowano na trasie Wrocław – Piława – Jaworzyna Śląska kursy zabytkowymi parowozami (ryc. 5). W czerwcu 1999 roku PKP przekazały kasę biletową w ajencję, a 7 grudnia 2000 roku ostatecznie ją zamknęto. Brak pracowników stacji, w tym czuwającego nad pompą dyżurnego elektryka, spowodował powolne zalewanie podziemnego przejścia, które do niedawna przypominało pływający śmietnik.

Dopiero od wiosny 2002 roku, dzięki rozpoczęciu modernizacji linii E30, zaczęto kierować tędy część pociągów towarowych. Obecnie (2010 r.) przejeżdża przez Piławę przeciętnie od 25 do 33 pociągów na dobę. Dalekobieżne ciężkie składy, oprócz kruszyw z kopalni, przewożą węgiel, koks i wyroby hutnicze. Należy zaznaczyć, iż przez znaczną różnicę wysokości pomiędzy stacją Piława Górna a Wzgórzami Gilowskimi, nachylenia przekraczają na tym odcinku 10%. W rezultacie ww. składy zabezpieczane są przed rozerwaniem lokomotywami popychającymi.

Wzmógłony ruch spowodował, że od września 2003 roku stacja – oprócz dworca – znów jest czynna całą dobę. Rok 2003 był także ostatnim, gdy przez Piławę kursowały składy dalekobieżne. Wśród nich były kursy relacji Jelenia Góra – Kraków i Legnica – Katowice (pociąg zatrzymywał się na każdej stacji i przystanku). Obecnie (2010 r.) ruch pasażerski obsługiwany jest przez autobusy szynowe (7 pociągów na dobę) kursujące jedynie pomiędzy Legnicą a Kamieńcem Żabkowickim, Kłodzkiem Głównym i Kłodzkiem Miasto. Niestety, zdarzają się sporadyczne przypadki, kiedy szynobusy nie kursują, co skutkuje spadkiem frekwencji i coraz częstszym brakiem zaufania do kolejnych, szkodzących sobie nawzajem, niezależnych spółek kolejowych obsługujących przewozy pasażerskie.

Od 2007 roku tory stacyjne wykorzystywane są w większości przez Kopalnię „Piława Górna” należącą do Dolnośląskich Surowców Skalnych S.A. (dalej DSS)<sup>8</sup>. W 2009 roku ze środków PKP Polskie Linie Kolejowe

---

<sup>7</sup> Decyzję o likwidacji linii Kobierzyc – Piława Górna podjął Minister Infrastruktury 7.09.2005 r. na wniosek PKP PLK S.A.

<sup>8</sup> Obecnie przeważająca część kruszyw produkowana przez Dolnośląskie Surowce Skalne S.A. dostarczana jest do odbiorców drogą kolejową. Stało się tak w 2009 roku po uruchomieniu przy kopalni ponad kilometrowej bocznicy kolejowej. Należy dodać, że w latach 2007 – 2009, kiedy plac ładunkowy wykorzystywany był przez DSS, zlikwidowano na nim drewniane słupy oświetleniowe, pochodzące prawdopodobnie z okresu rozbudowy stacji około 1911 r.



Ryc. 4. Współczesny wygląd dworca. Fot. A. Kordasiewicz

i przedsiębiorstwa DSS wykonano remont przejścia podziemnego, odnowiono semafony, a także po wymianie podkładów z drewnianych na betonowe, przywrócono do użytku tor 2. wykorzystywany między innymi przez pociągi wahadłowe wyjeżdżające z kopalni w kierunku Kamieńca Ząbkowickiego<sup>9</sup>.

Wobec ogromnych złóż, których okres wydobycia szacuje się na około 40 lat, byt piławskiej stacji nie jest raczej zagrożony. Podobnie rzecz się ma z zabytkowym budynkiem stacyjnym, który w przeciwieństwie do wielu dolnośląskich dworców przetrwa – miejmy nadzieję – jeszcze wiele lat.

*Autor składa podziękowania dr. Tomaszowi Przerwie*

---

<sup>9</sup> Oprócz odwodnienia i remontu przejścia podziemnego pomalowano i przeszklono stalowe zadaszenia nad zejściami do tunelu; zamontowano również nowe lampy.

## Literatura

- [1] BARTELSHEIM U., BREUNINGER J., EBENFELD S., MARTNENS R., SCHUBERT F., *Koleje*, przekład A. Janiszewska, Wyd. Atlas, Wrocław 2002.
- [2] DOMINAS P., *Transport i komunikacja* [w:] PRZERWA T. (red.), *W cieniu Wielkiej Sowy. Monografia Gór Sowich*, Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza, Dzierżoniów 2006, s. 157-167.
- [3] DOMINAS P., *Kondycja dzierżoniowskiego węzła kolejowego na przestrzeni XX wieku*, [w:] KMIECIK P., PRZERWA T. (red.), *Dzierżoniów – wiek miniony*, Dom Wydawniczy „Benkowski”, Wrocław 2008, s. 176 - 186.
- [4] DOMINAS P., *Ząbkowicka kolej powiatowa*, Lokalna Organizacja Turystyczna Ziemi Ząbkowickiej, Ząbkowice Śląskie 2008.
- [5] HASSE E., *Chronik der Stadt Reichenbach im Eulengebirge*, Reichenbacher Tagesblatt, Reichenbach 1929
- [6] JANECKE L., *Der Personen u. Guterverkehr Schlesiens nach der Teilung Oberschlesiens*, [w:] *Zur Wirtschaftsgeografie des deutschen Ostens*, Heft 6, Breslau 1933.
- [7] JERCZYŃSKI M., *Piława Górna, „Świat kolei”*, Nr 7/06, Łódź 2006, s. 36-41.
- [8] PRZERWA T., *Odkryli dla nas piękno gór: Trzy śląskie organizacje górskie (1882 – 1945): Verband der Gebirgsvereine an der Eule, Waldenburger Gebirgsverband, Zobtengebirgsverein*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2003.
- [9] SCHEER A., *Zapomniane linie kolejowe w województwie walbrzyskim*, „Rocznik Świdnicki’84”, Towarzystwo Regionalne Ziemi Świdnickiej, Świdnica 1984, s. 38-98.