

MIRON URBANIAK

POWSTANIE I ROZWÓJ JAWORZYNY ŚLĄSKIEJ
(KOENIGSZELT). PRZYCZYNEK DO PRZEBIEGU PROCESÓW
MODERNIZACYJNYCH NA ŚLĄSKU W LATACH 1848–1939

Przemiany modernizacyjne drugiej połowy XIX w. w Niemczech, w tym i na ziemiach należącego wówczas do państwa pruskiego Śląska, były stymulowane w głównej mierze jednym z najważniejszych wynalazków rewolucji przemysłowej – koleją. Powiązanie kolei z przemysłem stało się w Niemczech motorem napędowym rozwijającej się błyskawicznie gospodarki. Kolej dała impuls dla nieznaney dotychczas mobilności ludzi i stała się „lokomotywą” zmian gospodarczych. Dzięki kolei można było tanio, łatwo i szybko transportować węgiel, paliwo stanowiące zasadniczy czynnik industrializacji w owej epoce. Dzięki temu zasobny w ten surowiec Śląsk stał się jedną z najbardziej uprzemysłowionych prowincji Prus. Budowa linii kolejowych, a także produkcja taboru przyczyniały się do powstawania przedsiębiorstw przemysłu ciężkiego. Industrializacja wiązała się także z przemieszczaniem się ludności i sukcesywnym tworzeniem ośrodków o czysto przemysłowym charakterze¹. Klasycznym przykładem powiązania przemysłu, kolei i gwałtownych zmian zaludnienia wraz z przemianami urbanistycznymi może być funkcjonujące aż do 1922 r. na prawach wsi Zabrze na Górnym Śląsku, nazywane od początku XX w. z racji dużego zaludnienia „największą wsią Europy”². Rozwój kolei pociągał więc za sobą nie tylko daleko idące zmiany lokalizacji działalności gospodarczej, ale i zmiany w rozmieszczeniu ludności³.

¹ Zob. W. Koenig, W. Weber, *Technik Geschichte Netzwerke, Stahl und Strom*, Berlin 1999, t. IV, s. 171–201; T. Kemp, *Industrializacja w XIX-wiecznej Europie*, Wrocław 1998, s. 141–148.

² B. Szczępka-Gwiązda, *Pomiędzy praktyką a utopią. Trójmiasto Bytom – Zabrze – Gliwice jako przykład koncepcji miasta przemysłowego czasów Republiki Weimarskiej*, Katowice 2003, s. 13–14.

³ „Between 1866 and 1936 rural communities without a railway station in a zone of 15 km on either side of the Paris-Lyon-Méditerranée line lost almost one-quarter of

Budowa kolei stworzyła nową jakość w zespołach zabudowy miejskiej i wiejskiej. Pojawiły się przede wszystkim dworce kolejowe, budowle o całkowicie nowej, nieznaney dotychczas funkcji. Ich otoczenie stanowiła infrastruktura stacyjna niezbędna do prowadzenia ruchu kolejowego. W jej skład, oprócz sieci torowisk, wchodziły lokomotywownie, wieże wodne, stacje pomp, warsztaty naprawy taboru, ale także wyrastające wokół stacji osiedla mieszkalne dla urzędników i niższego personelu kolejowego. Ponadto kolej doprowadziła do przeorientowania lokalizacji zakładów przemysłowych, których dotychczasowe usytuowanie było podyktowane dostępem do źródeł energii takich jak wiatr czy woda. Wraz z powstaniem szlaków żelaznych przemysł zaczęto lokować w pobliżu stacji kolejowych. Z jednej strony pozwalało na to wykorzystanie energii mechanicznej maszyn parowych, które były zależne jedynie od dostępu węgla i wody, z drugiej zaś lokalizacja zakładu przy torach umożliwiała łatwy dowóz surowców i wywóz produktów z fabryki. W ten sposób kolej włączyła się niezwykle wyraziście w proces urbanizacji, stając się w wielu miastach istotnym, a niekiedy głównym czynnikiem ich rozwoju przestrzennego. Podobnie było także na wsiach, gdzie jednak infrastruktura stacyjna była znacznie skromniejsza, chyba że były to wsie czy osady o charakterze węzłów kolejowych, tak jak miało to miejsce w przypadku omawianej tu Jaworzyny Śląskiej.

Udział kolei w procesach modernizacyjnych i cywilizacyjnych na Śląsku i szerzej na ziemiach polskich jak dotychczas nie został poddany systematycznym badaniom. Tymczasem wiele miejscowości właśnie dzięki powstaniu i działalności kolei żelaznej dostąpiło olbrzymiego awansu cywilizacyjnego. Wystarczy wspomnieć wielkopolskie miasta: Krzyż, Piłę, Skalmierzyce czy też śląski przykład rozwoju wręcz monstrualnych rozmiarów tarnogórskiego węzła kolejowego, który stał się jednym z głównych akcentów w urbanistyce nie tylko miasta, ale i całego okręgu przemysłowego. Podobnie było w przypadku Zgorzelca, gdzie zbiegły się szlaki z Wrocławia, Berlina, Drezna, Lipska i Pragi. Takich miejscowości i wielu im podobnych w Polsce jest bardzo wiele, i praktycznie wszystkie one zawdzięczały swój szybki i nadzwyczajny rozwój dziewiętnastowiecznej kolei. Tymczasem literatura przedmiotu jest nadzwyczaj skromna. W odniesieniu do Śląska powstały w zasadzie tylko dwie publikacje poruszające wybiórczo problematykę udziału kolei w kształtowaniu zmian cywilizacyjnych. Pierwsza z nich – Paula

their population, while those with a station (excluding Paris) gained 1,645,373 inhabitants"; E. Weber, *Peasants into Frenchmen. The Modernization of Rural France, 1870-1914*, Stanford 1976, s. 206.

Assmanna – traktuje w głównej mierze o zmianach ludnościowych w miejscowościach śląskich, wywołanych koleją, pomijając praktycznie wpływ kolei na kształtowanie krajobrazu kulturowego miast i przy żelaznych szlakach⁴. Druga, autorstwa Janusza Kościka, oprócz statystycznych danych dotyczących rozwoju ludnościowego, omawia również wkład kolei w urbanistykę, lokalizację przemysłu i rozwój uzdrowisk (ukazuje także, choć skrótowo, powstanie i rozwój Jaworzyny Śląskiej)⁵. Obie publikacje stanowią jednak zaledwie przyczynki do tej niezwykle interesującej problematyki. Żywię zatem nadzieję, że pokazując wkład kolei w rozwój jednej z takich miejscowości – Jaworzyny Śląskiej – wypełnię w pewnym stopniu tę znaczną lukę.

Artykuł niniejszy ma na celu odtworzenie miastotwórczego działania kolei w mikroskali na przykładzie jednej miejscowości, Jaworzyny Śląskiej, ze szczególnym uwzględnieniem materialnej strony tego procesu, przejawiającej się w typie zabudowy i układu przestrzennego. Obejmuje on okres od połowy XIX w., gdy w Jaworzynie Śląskiej założono stację kolejową, do II wojny światowej. Mimo zmian wywołanych I wojną światową przeważają w nim zjawiska społecznej i gospodarczej ciągłości, przerwane definitywnie zmianą przynależności państwowej tej części Śląska po II wojnie światowej i wysiedleniem zamieszkującej te obszary ludności.

Jaworzyna Śląska (Koenigszelt) – „dworzec [Bahnhofs-Etablissement] Wroclawsko-Świdnicko-Świebodzickiej Kolei Żelaznej”. Taką informację o nowo powstałej osadzie podał w 1845 r. Johann Georg Knie w swoim statystyczno-topograficznym przeglądzie miejscowości ówczesnej prowincji śląskiej. W haśle rozwinięto jeszcze tylko etymologię nazwy Koenigszelt (Królewski Namiot), która miała upamiętniać stacjonującego tu podczas wojny siedmioletniej króla pruskiego Fryderyka Wielkiego⁶.

⁴ P. Assmann, *Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Besiedlung Schlesiens im 19. Jahrhundert. Eine heimatkundliche Skizze*, „Praxis der katholischen Volksschule” 1933, nr 42.

⁵ J. Kościk, *Urbanizacja przy torach*, [w:] *Śląski labirynt krajoznawczy*, Wrocław 1992.

⁶ J.G. Knie, *Alphabetisch-statistisch-topographische Übersicht der Dörfer, Flecken, Städte und andern Orte der Königl. Preuß. Provinz Schlesien*, Breslau 1845, s. 298; E. Groeger, *Der Kreis Schweidnitz nach seinen physikalischen, statistischen und topographischen Verhältnissen*, Schweidnitz [b.d.w.], s. 60; A. Wasner, *Der Stadt- und Landkreis Schweidnitz*, Schweidnitz [b.d.w.], s. 56; „Der Freiburger Bote” (dalej cyt. FB), 1906, nr 106.

Powstanie stacji kolejowej

Swoje powstanie Jaworzyna Śląska zawdzięczała oddanemu do użytku publicznego 29 X 1843 r. połączeniu kolejowemu z Wrocławia (Breslau) do Świebodzic (Freiburg). Inicjatorami jego budowy byli przedstawiciele władz samorządowych, prowincjonalnych oraz wrocławskiej finansjery, a także jeden z najbardziej zainteresowanych – hrabia Hochberg z Książa (Fuerstenstein) – właściciel wałbrzyskich kopalń węgla kamiennego. Oni to zawiazali 10 II 1842 r. Towarzystwo Akcyjne Kolei Żelaznej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej⁷. W jego nazwie znalazła się Świdnica (Schweidnitz), która początkowo miała się znajdować na trasie linii, ale wolę włączenia do kolei zadeklarował również Strzegom (Striegau), a równocześnie doprowadzeniu kolei do Świdnicy sprzeciwiały się władze wojskowe ówczesnej twierdzy. Aby pogodzić interesy obydwu miast, zdecydowano o poprowadzeniu szlaku z ich pominięciem, ale w równiej odległości ok. 10 km od każdego z ośrodków. Włączenie miast do sieci kolejowej postanowiono zrealizować przez budowę osobnej linii spinającej Świdnicę ze Strzegomiem i przecinającej szlak z Wrocławia do Świebodzic. Miejsce skrzyżowania planowanych linii – puste pole w granicach Bolesławic Świdnickich – otrzymało wtedy (1843 r.) nazwę Koenigszelt. Pierwsze odgałęzienie – z Jaworzyny Śląskiej do Świdnicy – ukończono już w 1844 r., w 1855 r. przedłużono je do Dzierżoniowa (Reichenbach), a następnie do Ząbkowic Śląskich (Frankenstein) i Kamieńca Ząbkowickiego (Kamenz). Równocześnie w 1853 r. doprowadzono kolej ze Świebodzic do Wałbrzycha (Waldenburg), zaś w 1856 r. uruchomiono połączenie z Jaworzyny Śląskiej do Legnicy (Liegnitz) przez Strzegom i Jawor (Jauer). Dzięki zrealizowanemu w 1844 r. szlakowi do Świdnicy Jaworzyna Śląska stała się pierwszym węzłem kolejowym na całym Śląsku⁸.

Powstała w 1843 r. stacja składała się m.in. z dużego dworca kolejowego (mieszczącego biura, salę recepcyjną, restaurację, apartamenty), pojedynczego peronu dla podróżnych, lokomotywni dla dwu lokomotyw z kuźnią i ślusarnią, wagonowni dla sześciu wagonów osobowych, szopy na koks (lokomotywy opalane były koksem produkowanym przez samą spółkę kolejową w baterii 18 pieców koksowniczych w pobliskich

⁷ T. Kulak, *Historia Wrocławia Od twierdzy fryderycjańskiej do twierdzy hitlerowskiej*, Wrocław 2001, t. 2, s. 172; *Vorschlag zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Breslau und Freiburg*, Glogau 1836, s. 14.

⁸ M. Jerczyński, S. Koziański, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław-Opole 1992, s. 25–26; H. Weczerka, *Schlesien Handbuch der historischen Stätten*, Stuttgart 1977, s. 238; E. Groeger, dz. cyt., s. 60.

Cierniach – Zirlau), ujęcia wody, kanału oczysztkowego, rampy do załadunku i wyładunku, zapadni do wymiany kół, trzech bud przy zwrotnicach, torów pobocznych, 10 zwrotnic, budynku nadzorca budowlanego i strażników, stajni dla koni, wykorzystywanych do utrzymywania połączeń pocztowych pomiędzy Jaworzyną Śląską a Strzegomiem i innymi miejscowościami.

Koszt stworzenia całej infrastruktury kolejowej w Jaworzynie Śląskiej wyniósł 35 308 talarów Rzeszy, co pod względem wielkości inwestycji stawiało jaworzyńską stację na piątym miejscu wśród sześciu zrealizowanych (Wrocław – 151 955 talarów Rzeszy, Świebodzice – 104 892, Świdnica – 43 778, Imbramowice (Ingramsdorf) – 37 211, Jaworzyna Śląska – 35 308 i Kąty Wrocławskie (Kanth) – 34 371)⁹.



Fot. 1. Przebudowany budynek dworca wyspowego z 1843 r., widok od strony Świebodzic.

Pod względem architektonicznym szczególnie wyraziście w całym zespole zarysowany został monumentalny gmach dworca kolejowego. Budynek zaprojektowany został w konwencji Rundbogenstilu. Pełnołukowe otwory okienne i drzwiowe, pasy okulusów, a przede wszystkim

⁹ *Betriebsbericht der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn über die Verwaltungsjahr 1844*, Breslau [b.d.w.], s. 14, 16, 19.

oblicowanie ścian różnokolorową klinkierową cegłą (kolory żółty, czerwony i ich odcienie) stworzyły niepowtarzalną realizację dworcową Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej. Projektując okazałą fasadę budynku (elewacja zachodnia), zwróconą w kierunku Świebodzic, architekt najprawdopodobniej korzystał z projektów francuskiego teoretyka architektury Jean-Nicolas-Louis Duranda, opublikowanych w 1802 r. Nawiązanie było tutaj szczególnie widoczne w ujęciu dwiema dominującymi wieżami trójarkadowej części centralnej. Motyw bramy akcentującej główną oś fasady był często stosowany w przypadku niemieckich dworców (np. Thueringer i Bayerischer Bahnhof w Lipsku, Dworzec Dolnośląski we Wrocławiu)¹⁰. Elewacja wschodnia, od strony wjazdu z Wrocławia i Świdnicy, została rozwiązana mniej okazale, aczkolwiek w centrum powtórzono arkadowe podcienie, nad którym w mniejszej skali usytuowano triforium wyartykułowane przez kolumny z neogotyckimi kapitelami. Dłuższe elewacje – północna i południowa – ukazujące ciąg zwartych z sobą kilku różnorodnych pod względem gabarytów brył, zostały przeszyte pasem wysokich pełnołukowych okien, nad którymi wpisane były pasy okulusów i mniejszych otworów okiennych o prostokątnych wykrojach. Podziały wertykalne elewacji na stykach brył zaakcentowano bogatym, wręcz mozaikowym układem cegieł w lizenach, które zwieńczono sterczynami¹¹.

Tak reprezentacyjny wygląd rozbudowanego, składającego się z kilku brył gmachu, był pochodną jego wielofunkcyjności. Powstał on bowiem w szczerym polu, na styku czterech linii kolejowych, co powodowało, że oprócz tradycyjnych funkcji recepcyjnych i administracyjno-biurowych dla urzędników kolejowych musiał także stanowić zaplecze gastronomiczne i hotelowe dla podróżnych. Dlatego w jego murach znalazły się apartamenty, a Eduard Groeger – autor opisu powiatu świdnickiego z końca lat osiemdziesiątych XIX w. – nazwał jeszcze dworzec w Jaworzynie Śląskiej „budynkiem dworcowym i restauracyjnym” (Bahnhofs- und Restaurationsgebäude). Tenże autor podkreślił zresztą komunikacyjne znaczenie tego obiektu: „Na dworcu spotykają się równocześnie cztery pociągi osobowe z Wrocławia, Legnicy, Świebodzic oraz Ząbkowic Śląskich i zatrzymują się na czterech narożnikach czworokąta, w centrum którego znajduje się budynek dworca i restauracji.

¹⁰ J. Ilkosz, M. Zwierz, *Wprowadzenie*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006, s. 7–8; W. Koenig, W. Weber, dz. cyt., s. 200.

¹¹ J. Gołaszewski, *Zarys dziejów węzła kolejowego we Wrocławiu na tle rozwoju sieci kolejowej na Śląsku*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, dz. cyt., s. 68–69, reprodukcja litografii przedstawiającej dworzec Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej.

Na każdym rogu znajduje się, na wysoko stojącej, wieczorem oświetlonej tablicy, nazwa miasta, do którego jedzie stojący obok pociąg¹².

Na osi fasady dworca, kilkadziesiąt metrów na zachód, usytuowano niewielki budynek strażnicy dworcowej, utrzymany w podobnej do dworca konwencji architektonicznej, ale zaprojektowany już o wiele skromniej. Obie budowle łączyło w zasadzie jedynie różnobarwne licowanie elewacji cegłą klinkierową. O wiele bogatszy kostium architektoniczny posiadały natomiast obiekty warsztatowe, lokomotywowni i wagonowni, które zostały usytuowane na północ od peronu z dworcem. Nadano im również kształt w duchu Rundbogenstilu, a wzbogacenie szczytowych partii przez nadwieszane wieżyczkowe sterczyny przesądzało o czytelnej korespondencji pomiędzy dworcem i zapleczem technicznym dla taboru kolejowego¹³.

Kształtowanie się osady

Początkowo ruch pasażerski i towarowy w Jaworzynie Śląskiej był niewielki. Przez stację przejeżdżały dziennie zaledwie dwa pociągi z Wrocławia do Świebodzic i tyleż samo w odwrotnym kierunku. Jednak w 1844 r. kursowały już trzy pary pociągów, a z chwilą oddania do użytku kolejnych linii – szczególnie po 1855 r. – ruch znacznie się nasilił¹⁴. Obsługa stacji i wzrastające obciążenie przewozami na wszystkich uruchamianych liniach stało się głównym czynnikiem osadotwórczym. *Spiritus movens* tego procesu byli urzędnicy i robotnicy kolejowi, osiedlający się w pobliżu miejsca pracy. Już w 1847 r. sześciu pracowników (naczelnik stacji i pięciu strażników) spośród 106 zatrudnionych w całej spółce kolejowej zameldowanych było w Bolesławicach Świdnickich¹⁵. To zameldowanie wynikało z braku odrębności administracyjno-prawnej Jaworzyny Śląskiej, ulokowanej na terenach należących do wspomnianej wsi. Jako samodzielna miejscowość o statusie gminy wiejskiej Jaworzyna Śląska zaczęła funkcjonować dopiero od 1868 r., kiedy

¹² E. Groeger, dz. cyt., s. 60.

¹³ A. Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki” 1994, s. 38, reprodukcja obrazu stacji kolejowej w Jaworzynie Śląskiej; J. Gołaszewski, dz. cyt., s. 68–69, reprodukcja litografii przedstawiającej dworce Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej.

¹⁴ A. Wasner, dz. cyt., s. 49; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej cyt. APWr), Rejencja Wrocławska, sygn. I/9149, k. 41.

¹⁵ APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9140, k. 75–76.

nastąpiło wydzielenie stacji z dworcem wraz z istniejącymi już wokół fabryką i osadą z granic gminy Bolesławice Świdnickie¹⁶.

Oprócz sześciu wspomnianych kolejarzy w Jaworzynie Śląskiej osiedlali się pracownicy restauracji i hotelowej części dworca, zapewne także personel poczty. W stajniach poczty, położonej nieco na południe od peronu, przebywało niekiedy jednorazowo ponad 20 koni używanych do dyliżansów pocztowych kursujących do sąsiednich miast i wsi¹⁷. Wydaje się, że można oszacować początkowe zaludnienie Jaworzyny Śląskiej na kilkadziesiąt osób (kilkunastu pracowników i ich rodziny). Zamieszkanie tylu ludzi w szczerym polu stworzyło potrzeby aprowizacyjne, potęgowane przez działalność dworcowej restauracji, która z pewnością musiała oferować bogate menu, tym bardziej że pierwsi klienci kolei rekrutowali się z zamożniejszych warstw społecznych. Odpowiedzią stało się powstanie, również na południe od stacji kolejowej, w pobliżu poczty, gospodarstwa rolnego, nastawionego pierwotnie przede wszystkim na hodowlę zwierząt. Z czasem przekształciło się ono w niewielki majątek z ogrodem warzywno-owocowym i polami uprawnymi. U progu lat osiemdziesiątych XIX w. posiadłość ta – własność Rudolfa Scholza – obejmowała już 43,4 ha ziemi, z czego prawie 41 ha zajmowały pola i ogród, 2 ha łąki i pół hektara podwórze z zabudowaniami gospodarskimi, drogami dojazdowymi etc. Scholz prowadził hodowlę specjalistycznej rasy krów – krzyżówki krowy holenderskiej z odmianą Wilstermarsch, których mleko i wyrabiane z niego masło sprzedawał na miejsku¹⁸.

Trzon wzrastającej ludności Jaworzyny Śląskiej stanowili urzędnicy i robotnicy kolejowi, ale zaczęli się tu osiedlać także rzemieślnicy, kupcy i właściciele gospód, nastawionych na obsługę mniej zamożnych klientów¹⁹. Po 10 latach istnienia osady kolejowej (1853 r.), w jej obrębie zamieszkiwało 150 osób²⁰, a w połowie następnej dekady już 333 (w 56 gospodarstwach domowych). Cała miejscowość liczyła wówczas 31 budynków, z których 13, czyli ponad 1/3, stanowiły prywatne domy mieszkalne. Pozostałe to najpewniej w większości obiekty infrastruktury kolejowej, należące do spółki domy mieszkalne dla kolejarzy, obiekty pocztowe oraz budynki gospodarstwa rolnego. Brak było wtedy jeszcze jakichkolwiek budowli o charakterze publicznym.

¹⁶ E. Groeger, dz. cyt., s. 60; A. Wasner, dz. cyt., s. 49.

¹⁷ A. Wasner, dz. cyt., s. 49.

¹⁸ *Handbuch des Grundbesitzes im Deutschen Reiche, Das Königreich Preußen, Provinz Schlesien*, Berlin 1880, s. 486–487; *Handbuch des Grundbesitzes im Deutschen Reiche, Das Königreich Preußen, Provinz Schlesien*, Berlin 1892, s. 164–165.

¹⁹ A. Wasner, dz. cyt., s. 49.

²⁰ J. Kościak, dz. cyt., s. 70.

Rozwój przemysłu i zmiany ludnościowe

Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte XIX stulecia to okres przełomu w rozwoju przestrzennym, demograficznym i społecznym Jaworzyny Śląskiej. Stało się tak w wyniku powstania dwóch dużych zakładów przemysłowych, które przyczyniły się do zaburzenia czysto kolejowego charakteru osady poprzez wykształcenie fabrycznego proletariatu, nowych kierunków rozwoju przestrzennego oraz nowej jakości w zabudowie. Industrializację wywołało położenie na skrzyżowaniu tak ważnych, a przede wszystkim długodystansowych szlaków kolejowych, co znacznie ułatwiało import potrzebnych surowców i eksport wytwarzanych produktów.

W 1863 r. wałbrzyski mistrz murarski Traugott Silber rozpoczął budowę, na północny wschód od budynku dworcowego, fabryki porcelany. Do końca tegoż roku wznosił budynki do wysokości pierwszego piętra, a w lipcu następnego roku uruchomił zakład. Fabryka posiadała dwa piece do wypalania porcelany i wraz z kilkoma innymi zakładami tej branży, istniejącymi na terenie powiatów świdnickiego, wałbrzyskiego i dzierzoniowskiego, zatrudniała 3 tys. ludzi²¹. W 1865 r. Silber zawarł spółkę z wrocławskim kupcem Conradem Kisslingiem i zarejestrował wspólne przedsięwzięcie pod nazwą Silber & Comp²². Firma bardzo szybko nabrała ponadlokalnego znaczenia dzięki produktom charakteryzującym się pięknym zdobieniem i ciekawymi formami. Znakomita większość ówczesnej produkcji porcelanowej była eksportowana, w szczególności do USA i krajów Ameryki Południowej²³.

Drugim ważnym zakładem przemysłowym stała się wzniesiona, także na północ od budynku dworcowego, fabryka spirytusu z melasy, nazywana wówczas powszechnie przez osadników fabryką rumu (Rummfabrik). O jej budowie przesądziło z kolei stojące na wysokim poziomie i bardzo dobrze rozwinięte cukrownictwo buraczane, które w powiecie świdnickim w latach siedemdziesiątych XIX w. reprezentowane było przez kilka cukrowni. Jeden z ważniejszych produktów ubocznych prze-

²¹ A. Wasner, dz. cyt., s. 49; *Statistische Darstellung des Kreises Schweidnitz Regierungs-Bezirk Breslau Triennium 1863-1865*, Schweidnitz 1867, s. 66; *Jahres-Bericht der Handels-Kammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg für das Jahr 1863*, Schweidnitz 1864, s. 17; *Jahres-Bericht der Handels-Kammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg für das Jahr 1864*, Schweidnitz 1865, s. 16; *Adressbuch des Grundbesitzes in der Provinz Schlesien*, Berlin 1873, s. I/113.

²² *Jahres-Bericht der Handels-Kammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg für das Jahr 1865*, Schweidnitz 1866, s. 40.

²³ A. Wasner, dz. cyt., s. 49; E. Groeger, dz. cyt., s. 18.

rabianych buraków cukrowych stanowiła melasa, którą dzięki przecięciu powiatu świdnickiego przez kolej w układzie południkowym i równoleżnikowym można było łatwo transportować do usytuowanej na skrzyżowaniu dróg żelaznych Jaworzyny Śląskiej. Szansę tę wykorzystał w 1873 r. niejaki Guttman, założyciel tutejszej gorzelnii melasowej, która z czasem, podobnie jak fabryka porcelany, przekształciła się w spółkę Mlezendorf & Comp. W chwili budowy gorzelnii melasowa w Jaworzynie Śląskiej była jedną z dwóch na terenie powiatów dzierzoniowskiego, świdnickiego i wałbrzyskiego, ale od lat osiemdziesiątych XIX w. już jedyną przerabiającą melasę. Jej spirytus wywożono do Wrocławia celem rektyfikacji, a stamtąd eksportowano do Włoch. Produkty uboczne w postaci wywaru po odpędzeniu spirytusu sprzedawano do Saksonii, eksportowano także do Holandii i Francji, natomiast uzyskiwany potaż w większości kupowały prowincjonalne huty szkła. Na początku XX stulecia obydwie zakłady posiadały bardzo dogodne połączenie ze stacją dzięki osobnym bocznicom kolejowym²⁴.

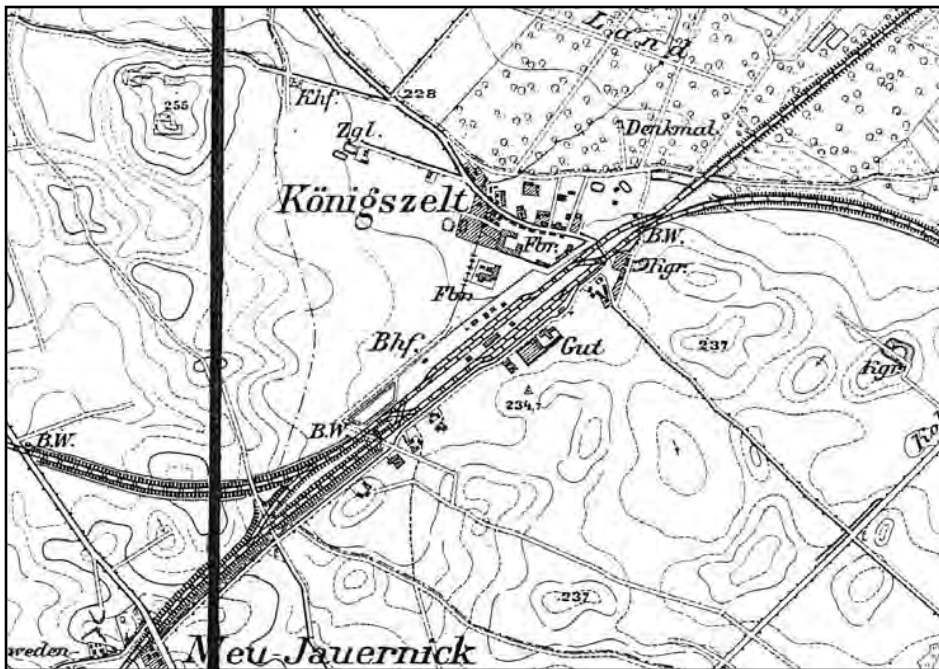
Powstanie dwóch zakładów przemysłowych, w szczególności pracochłonnej ze względu na technologię fabryki porcelany, stało się przyczyną napływu ludności z okolicznych wsi do Jaworzyny Śląskiej i wywołało gwałtowny jej przyrost. Liczba mieszkańców w ciągu dwóch dekad (1865–1885) wzrosła z ponad 300 do 1382, a więc kilkakrotnie. Dwadzieścia lat później liczba ta po raz kolejny uległa podwojeniu, osiągając w 1905 r. 3335. Od tego roku przyrost znacznie osłabł i w 1932 r. w Jaworzynie Śląskiej odnotowano jedynie 600 osób więcej w stosunku do 1905 r. (3979 mieszkańców), a w 1939 r. nastąpił nawet spadek zaludnienia do 3866 ludzi (być może spowodowany wybuchem wojny i mobilizacją)²⁵.

Przybywając do Jaworzyny Śląskiej, społeczność wiejska przynosiła ze sobą z rodzinnego domu przyzwyczajenia i zaszczepiała tu swój dotychczasowy sposób życia. Osada zaczęła nabierać cech charakterystycznych dla wsi. Przede wszystkim rozwinęła się na niespotykaną dotychczas skalę hodowla zwierząt domowych, pojawiło się również nadzwyczajne zainteresowanie pszczelarstwem. Z czasem to właśnie pszczoły stały się jedną z ulubionych hodowli jaworzynian, którzy już

²⁴ A. Wasner, dz. cyt., s. 49; E. Groeger, dz. cyt., s. 16; *Jahres-Bericht der Handels-Kammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg für das Jahr 1881*, Schweidnitz 1882, s. 18; *Jahres-Bericht der Handels-Kammer für die Kreise Reichenbach, Schweidnitz und Waldenburg für das Jahr 1883*, Schweidnitz 1884, s. 16.

²⁵ H. Weczerka, dz. cyt., s. 238; „Königszelter Zeitung” (dalej cyt. KZ), 1932, nr 98.

w końcu lat osiemdziesiątych XIX w. działali w Związku Hodowców Pszczół (Bienenzuechtverein), skupiającym wspólnie z analogicznymi towarzystwami w Cierniach i Sobótce (Zobten) łącznie 600 hodowców. W tym czasie liczbę osób trudniących się hodowlą pszczół w całym powiecie świdnickim oceniano na około 2750²⁶. O żywym zainteresowaniu pszczelarstwem może świadczyć również liczba uli, która jeszcze w 1932 r. wynosiła 103. Oprócz pszczół hodowano także króliki – w 1932 r. naliczono w sumie 2152 sztuki, a ponadto drób – 988 sztuk, świnie – 222, kozy – 47, krowy – 55, konie – 31 i pięć owiec²⁷. Hodowla królików była tak powszechna, że podobnie jak w wypadku pszczół, właściciele tych zwierząt założyli własny związek – Związek Hodowców Królików (Kanninchenzuechtverein); w 1934 r. zorganizował on nawet lokalną wystawę zwierząt²⁸.



Pl. 1. Jaworzyna Śląska w 1883 r., wg: Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Messtischblatt Striegau, 1883.

²⁶ E. Groeger, dz. cyt., s. 12.

²⁷ KZ, 1932, nr 98.

²⁸ KZ, 1934, nr 93.

Gwałtowny wzrost zaludnienia wpływał na rozwój przestrzenny, którego punkt ciężkości przeniósł się na północ od torów kolejowych. Aż do uruchomienia wspomnianych fabryk obiektem, wokół którego powstawała i narastała nowa zabudowa był położony na wyspowym peronie (peron otoczony ze wszystkich stron torami) gmach dworca. To wokół niego skupiała się pierwsza, bardzo rzadka, zabudowa osady. Na południe od torów znajdowało się gospodarstwo rolne, budynek poczty ze stajnikami, tu też powstała pojedyncza zabudowa mieszkalna – dla kolejarzy – o charakterze rozproszonym. Na północ od peronu skoncentrowane zostały natomiast obiekty zaplecza technicznego stacji: lokomotywnia, wagonownia, warsztaty, zbiornik wieżowy etc. Powstanie dwóch fabryk po północnej stronie torów, ale w większej odległości od dworca, wytworzyło drugi i – jak się wkrótce okazało – znacznie silniejszy od dotychczasowego punkt, wokół którego koncentrowała się zabudowa. Wzdłuż drogi prowadzącej do wsi Czechy (Friedrichsrode) – Hauptstrasse (obecnie ul. Wolności) zaczęły szybko wyrastać domy mieszkalne dla pracowników fabryki porcelany. Początkowo koncentrowały się one po tej samej stronie co zakłady; druga strona (wschodnia) jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX w. była o wiele słabiej zabudowana, choć zarysowane zostały już dwie prostopadłe do niej drogi (ob. ul. Juliusza Słowackiego i Adama Mickiewicza), przy których pojawiły się sporadyczne budynki na dużych parcelach. Przypuszczalnie to właśnie podczas budowy zakładów, a później intensyfikacji budownictwa mieszkaniowego, na północny zachód od fabryki porcelany powstała dość spora cegielnia (funkcjonowała przy Ziegeleiweg – dziś ul. Ceglana)²⁹. Trudno scharakteryzować pierwsze zabudowania mieszkalne przy Hauptstrasse, najprawdopodobniej w większości miały one konstrukcję szachulcową, dlatego w końcu XIX i w pierwszej połowie XX stulecia były rozbierane i zastępowane nowymi wielorodzinnymi blokami bądź kryte tynkami.

Życie religijne. Edukacja

Licząca w 1885 r. niemal 1400, a w 1900 r. już 3039 osób wieś musiała się zmierzyć z koniecznością zapewnienia możliwości realizacji potrzeb duchowych i umysłowych swoich mieszkańców³⁰. Początkowo ewangelicką opiekę duszpasterską nad osadą sprawowali duchowni ze

²⁹ APWr, Zbiór map kartograficznych, sygn. XXIV/734.

³⁰ A. Wasner, dz. cyt., s. 55.

Świdnicy, aczkolwiek z powodu wielkości świdnickiej parafii była ona niezmiernie trudna. Mimo to nabożeństwa, odprawiane przez przyjeżdżających ze Świdnicy pastorów, odbywały się regularnie w sali szkolnej (pierwsza prywatna szkoła powstała w połowie lat sześćdziesiątych XIX w.). Od 1 IV 1892 r. we wsi przebywał już stale wikariusz, a 10 XII 1893 r. nastąpiło uroczyste wprowadzenie pierwszego jaworzyńskiego pastora Ottona Schultzego. Tymczasem aktywni członkowie znacznie mniej licznej gminy staroluterańskiej podjęli się karkołomnego przedsięwzięcia wzniesienia dla siebie świątyni poprzez przebudowę i adaptację starego pieca do wypalania cegieł. Niewielką kaplicę utrzymaną w skromnej tonacji neogotyckiej ukończono w 1890 r. przy zbiegu Kirchstrasse i Friedrichstrasse (dziś ul. Kościelna i Westerplatte). Od momentu oddania jej do użytku odbywały się tu msze staroluteran; kaplicy użyczano także ewangelikom, którzy odprawiali nabożeństwa częściowo w niej, a częściowo w nowej szkole (wzniesiono ją w 1882 r.). Rosnąca w siłę gmina ewangelicka, która w 1892 r. liczyła 1238, a w 1900 r. już ok. 1900 członków, od końca XIX stulecia czyniła także starania w kierunku posiadania własnej świątyni. Ich uwieńczeniem było oddanie do użytku, we wrześniu 1902 r., dużego kościoła ewangelickiego, o neoromańskiej oprawie architektonicznej, wraz z nowo zbudowaną willową pastorówką. Budowle te stanęły przy Friedrichstrasse, na wschód od kościółka staroluterańskiego. Rok 1902 stał się zarazem momentem usamodzielnienia gminy ewangelickiej w Jaworzynie Śląskiej³¹.

Z podobnymi problemami co protestanci borykali się również i katolicy, których liczba w 1895 r. wynosiła ok. 700–800 osób, a pięć lat później już ok. 1100. Od chwili powstania osady należeli oni do oddalonej o 7 km parafii w Wierzbnej (Wuerben), gdzie musieli wędrować w celu załatwienia wszystkich spraw kościelnych. Chcąc wypełnić podstawowe religijne powinności, mogli korzystać także z położonego znacznie bliżej kościoła w Bolesławicach Świdnickich. Pierwsze nabożeństwo katolickie w Jaworzynie Śląskiej odbyło się w Boże Narodzenie 1895 r. w przystrojonej sali gospody „Pod Pruską Koroną” (Zur Preussische Krone). Odprawił je proboszcz Elsner z Olszan (Oelse). Od tej pory msze odbywały się regularnie w niedzielę, a celebrowali je na przemian z Elsnerem księża z Milikowic (Arnsdorf), Świdnicy i Strzegomia. 28 VII 1896 r. opiekunem duchowym jaworzyńskich katolików został kapłan Franz Buchali ze Świebodzic, który otrzymał tytuł kuratora. Miejscem sprawowania eucharystii pozostawała w dalszym ciągu sala gospody „Pod

³¹ Tamże, s. 49–50; KZ, 1932, nr 57.

Pruską Koroną”, ale wybrany w międzyczasie przez społeczność katolicką Komitet Budowy Kościoła (Kirchbaukomitee) czynił równocześnie starania o wzniesienie świątyni. Pomocny okazał się tutaj proboszcz z Wierzbnej, ofiarując zakupioną wcześniej dużą parcelę w południowej części miejscowości. Natomiast dzięki okazałemu datkowi biskupa wrocławskiego kardynała Geорга Koppa, ofiarności miejscowych katolików oraz pomocy współwyznawców z sąsiednich parafii szybko udało się zebrać środki potrzebne na budowę. 20 IV 1897 r. uroczyście położono kamień węgielny pod nowy kościół, a już 24 listopada tegoż roku świątynia była ukończona. Rok później, 19 IX 1898 r., dotychczasowy kurator Buchali został uroczyście wprowadzony do kościoła jako pierwszy proboszcz Jaworzyny Śląskiej. Oficjalna konsekracja świątyni przez kardynała Koppa odbyła się 4 V 1901 r. Monumentalna – jak na jaworzyńską zabudowę – neogotycka budowla wraz z wielkim probostwem górowała nad całą wsią i znajdowała się na osi ewangelickiego kościoła, jak gdyby miała ukazać siłę i przewagę wyznawców katolicyzmu, choć mimo większej świątyni rzymscy katolicy stanowili wśród mieszkańców mniejszość³². Zarówno katolicy, staroluteranie, jak i ewangelicy chowani byli na wspólnym cmentarzu gminnym, który wytyczono w pewnej odległości od miejscowości, na północny zachód od cegielni. Cmentarz ten powstał w 1875 r., a do tego czasu zmarli z Jaworzyny Śląskiej grzebani byli w Bolesławicach Świdnickich³³.

Wielkim wyzwaniem było stworzenie możliwości edukacyjnych dla dzieci. Początkowo uczęszczały one do szkoły w oddalonych o 2 km Bolesławicach Świdnickich. W latach sześćdziesiątych XIX stulecia zaczęto myśleć o własnej placówce szkolnej. Jej uruchomienie uniemożliwiła jednak trudna sytuacja finansowa osady, która przecież dopiero w 1868 r. stała się samodzielnym podmiotem administracyjnym. Remedium na ten problem miała być szkoła prywatna, którą oddano do użytku w 1866 r., ale działała ona zaledwie kilka tygodni z powodu kłopotów związanych z utrzymaniem obiektu i nauczyciela. W powstałej wtedy szkole nauki miało pobierać 58 dzieci³⁴.

Wraz z podniesieniem osady do rangi samodzielnej wsi w 1868 r. utworzono wreszcie szkołę. Jednak z powodu skromnych środków finansowych nie zdecydowano się na budowę obiektu szkolnego, a jedynie na wynajmowanie dużego pokoju w domu Grundmanna przy Bahnhofstrasse (ob. ul. 1 Maja). Z czasem klasa szkolna znalazła się w niedu-

³² KZ, 1937, nr 92.

³³ KZ, 1932, nr 57.

³⁴ KZ, 1938, nr 13; A. Wasner, dz. cyt., s. 50.

zym budynku na posesji ówczesnej gospody „Pod Pomnikiem Fryderyka” (Zum Friedrichsdenkmal). Jednakże już w 1875 r. w Jaworzynie Śląskiej było 162 dzieci, a budynek przy gospodzie nie był w stanie pomieścić tylu uczniów. W związku z tym do funkcji szkolnych – aż do postawienia właściwego budynku – został przeznaczony dom przy Hauptstrasse 9.

Rosnąca liczba ludności, a w tym i dzieci w wieku szkolnym, zmuszała do podjęcia inicjatywy wzniesienia szkoły. Od 1875 r. władze wiojski musiały corocznie wpłacać po 600 marek do Powiatowej Kasy Oszczędności w Świdnicy celem zgromadzenia środków na budowę. Na początku 1877 r. został zakupiony plac pod nowy obiekt (przy Zietenstrasse – obecnie ul. A. Mickiewicza, w miejscu, gdzie dziś stoi mniejszy budynek szkolny), a jesienią gotowy był już projekt budowlany, wykonany przez Powiatowego Mistrza Budowlanego Gandtnera ze Świdnicy. Jednak z powodu trudności finansowych jego realizacja nastąpiła dopiero w 1881 r. (kamień węgielny wmurowano 26 maja). Całkowity koszt inwestycji opiewał na 20 755 marek, a jej wykonanie zostało zlecone murarzowi Wenzigowi z Milikowic³⁵. Powstała szkoła posiadała na parterze cztery klasy, a na piętrze dwa mieszkania dla żonatych nauczycieli. Pierwsze lekcje w budynku odbyły się w 1882 r.

Z roku na rok liczba dzieci wzrastała, dlatego też już w 1892 r. na położonej po przeciwnej stronie ulicy parceli oddano do użytku drugi budynek szkolny, którego budowa pochłonęła 17 tys. marek. Początkowo przeniosły się do niego tylko dzieci katolickie, ale z czasem dołączyły także ewangelickie i było ich o wiele więcej. W 1907 r. do obydwu szkół chodziło ponad 850 dzieci (585 ewangelików i 282 katolików). Aby sprostać potrzebom edukacyjnym wzrastającej szybko liczby młodzieży, dokonywano kilkakrotnej modernizacji i rozbudowy szkoły, m.in. w latach 1900–1907 i 1909. W wyniku tych prac nowa szkoła przewyższyła znacznie rozmiarami starszy budynek. Stała się dominującym akcentem w zabudowie Zietenstrasse. Aż do wybuchu II wojny światowej placówki sukcesywnie modernizowano, w celu dostosowania ich do zmieniających się potrzeb edukacyjnych, a także rosnącej liczby uczniów. W 1938 r. naukę w szkołach pobierało ok. 700 dzieci, a grono pedagogiczne składało się z 12 nauczycieli³⁶. Od 1 V 1907 r. w Jaworzynie Śląskiej funkcjonowało także przedszkole, do którego w pierwszym roku działalności uczęszczało 110 dzieci, a w 1909 r. powołano do życia Prze-

³⁵ KZ, 1932, nr 51.

³⁶ KZ, 1932, nr 54, 57; 1938, nr 13; FB, 1908, nr 11.

mysłową Szkołę Zawodową (Gewerbliche Berufsschule), zatrudniającą sześciu nauczycieli³⁷.

Rozwój przestrzenny w końcu XIX w.

Ostatnie ćwierćwiecze XIX i pierwsza dekada XX stulecia przebiegały w Jaworzynie Śląskiej pod znakiem dalszego szybkiego rozwoju części miejscowości położonych po północnej i południowej stronie linii kolejowej. Zdecydowanie intensywniejszy ruch budowlany dotyczył części północnej, rozrastającej się głównie wokół osi, jaką wytyczyła droga wiodąca do wsi Czechy. Droga ta otrzymała nazwę Hauptstrasse. O gęstniejącej tam zabudowie decydowała przede wszystkim wytwórnia porcelany, która w 1887 r. stała się spółką akcyjną i z kapitałem założeniowym rzędu 1,6 mln marek mogła sobie pozwolić na poważną rozbudowę samego zakładu, a co się z tym wiąże, także i na wzrost zatrudnienia³⁸. Samo założenie fabryczne zostało intensywnie rozbudowane i otrzymało wygląd charakterystyczny dla dużego zakładu. Jego powierzchnia zajmowała znaczną część długości zachodniej pierzei Hauptstrasse. Około 1910 r. fabryka posiadała już 14 pieców do produkcji porcelany, a w zakładzie zatrudnionych było około 700 pracowników³⁹. Nieco mniejszą rolę jako pracodawca odgrywała gorzelnia melasowa, która po dużych wahaniach produkcyjnych jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX w., pod koniec tego i na początku następnego stulecia posiadała już ugruntowaną na rynku pozycję⁴⁰.

W przeciwieństwie do zachodniej pierzei Hauptstrasse, zdominowanej przez zabudowania przemysłowe, wschodnia otrzymała kilkukondygnacyjną czynszową zabudowę mieszkalną, z budowlami ustawionymi kalenicowo do jezdni (cecha charakterystyczna dla budownictwa miejskiego). Architektura tych obiektów była kształtowana w duchu neorenesansowym, dominującym wówczas w elewacjach kamienic miejskich. Oprócz budynków mieszkalnych, najprawdopodobniej też pod koniec XIX w., naprzeciw willi fabrykanta porcelany, po drugiej stronie Haupt-

³⁷ FB, 1908, nr 11; Archiwum Regionalnego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków we Wrocławiu (dalej cyt. ROBiDZ), B. O s z c z a n o w s k a, D. W i ś n i e w s k a, E. B a ł a c i ń s k a, G. G r a j e w s k i, Jaworzyna Śląska. Studium historyczno-urbanistyczne, Wrocław 2004, mps, t. I, s. 5.

³⁸ *Jahres-Bericht des Handelskammer zu Schweidnitz für das Jahr 1888*, Schweidnitz 1889, s. 22.

³⁹ A. W a s n e r, dz. cyt., s. 49.

⁴⁰ Tamże, s. 49.

strasse, wzniesiony został budynek urzędu gminy z wysoką wieżą⁴¹. Nieco dalej zaś, również w północnej pierzei Hauptstrasse, w 1900 r. Hermann Fiebig zbudował niewielką Mleczarnię Parową Jaworzyna Śląska (Dampfmoelkerei Koenigszelt zu Koenigszelt), w której zatrudnionych było kilku pracowników (w 1937 r. zakład zatrudniał 3–4 osoby, a dzienny przerób mleka wynosił 2 tys. litrów)⁴².



Fot. 2. Zabudowa kalenicowa w biegu ob. ul. Westerplatte, z lewej widoczny dawny kościół.

Równocześnie do zabudowy w ciągu Hauptstrasse następował też rozwój przestrzenny w biegu dróg odgałęziających się prostopadle na wschód od tej ulicy. Już w latach osiemdziesiątych XIX w. istniały tam formalnie dwie ulice – Wilhelmstrasse i Zietenstrasse (ob. ul. J. Słowackiego i A. Mickiewicza). Od przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XIX w. zaczęła się krystalizować, równoległe do tej ostatniej, trzecia osiowo wytyczona droga, przy której stanęła kaplica starolute-

⁴¹ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 30–54.

⁴² Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Oddział w Kamieńcu Ząbkowickim (dalej cyt. APWrOKZ), Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/50.

rańska. W 1896 r. została ona przekształcona oficjalnie we Friedrichstrasse. Jej nazwa pochodziła najprawdopodobniej od obelisku Fryderyka, do którego wiodła. Natomiast poprzecznie do Friedrichstrasse w 1899 r. wytyczono kolejną ulicę – Kirchstrasse. Przy ich skrzyżowaniu funkcjonował już kościół starołuterański i budynek będący prawdopodobnie gospodą. W 1906 r. w północnej pierzei Friedrichstrasse zbudowano imponującą kamienicę czynszową, najpewniej dla pracowników fabryki porcelany⁴³. Zabudowa wznoszona przy ulicach odchodzących poprzecznie od Hauptstrasse, podobnie jak przy innych ciągach komunikacyjnych, miała zróżnicowany charakter. Zazwyczaj były to budynki mieszkalne o kilkukondygnacyjnej wysokości, zdarzały się jednak i niższe, a nawet o charakterze willowym, jak choćby w przypadku probostwa ewangelickiego. Część wznoszonych budynków otrzymała również stosowane w tym czasie powszechnie w ośrodkach miejskich tzw. przedogródki (Vorgarten), które były ogrodzonymi pasami zieleni, odcinającymi jezdnię z chodnikiem od fasady budowli.

Podczas gdy północna część miejscowości ulegała już od lat osiemdziesiątych XIX w. intensywnej zabudowie determinowanej przez przemysł, to w południowej – zamieszkaanej przez urzędników i pracowników węzła kolejowego – aż do końca XIX w. panował marazm budowlany, jeśli nie liczyć pojedynczych budowli willowych, ulokowanych przy drodze do Świdnicy (Schweidnitzerstrasse, ob. ul. Świdnicka), które powstały zresztą najprawdopodobniej dopiero w ostatniej dekadzie XIX w. Wiele nowych budowli wzniesiono tutaj dopiero w pierwszym dziesięcioleciu następnego stulecia (hotele, wille i pojedyncze, piętrowe kamienice czynszowe)⁴⁴. Względny spokój panował również w obrębie samego węzła kolejowego.

Inwestycje kolejowe

Kampania austriacko-pruska w 1866 r. nie tylko udowodniła zdecydowaną wyższość militarną Prus, ale także po raz pierwszy ukazała kluczową rolę kolei w szybkim transporcie żołnierzy i sprzętu. Niezaprzeczalną wartość kolei w tym zakresie potwierdziły również działania wojenne prowadzone w latach 1870–1871 przeciwko Francji. Bismarck,

⁴³ APWr, Zbiór map kartograficznych, sygn. XXIV/734; Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny (dalej cyt. UWriG), Messtischblatt Striegau, 1906; KZ, 1939, nr 88.

⁴⁴ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 41–48 i in.

a także naczelne dowództwo niemieckie, niegdyś tak przeciwne budowie kolei, teraz zauważyli ogromne korzyści, jakie kolej może przedstawiać choćby w razie konfliktu zbrojnego. Jednak warunkiem sprawnego wykorzystania podzielonej na prywatne spółki kolei było jej upaństwowienie. Co więcej, w opinii Bismarcka znacjonalizowane koleje miały być czynnikiem unifikującym Rzeszę i jednocześnie pacyfikującym częściowo dążenia irredentystyczne, w tym przede wszystkim Bawarii. Dlatego też Żelazny Kanclerz po wojnie francusko-pruskiej konsekwentnie dążył do upaństwowienia i przejęcia prywatnych kolei (za wypłatą odszkodowania) pod zarząd skarbowy, co oprócz przeprowadzenia niezbędnych już prac modernizacyjnych na wielu szlakach miało także przyczynić się do ujednolicenia i usprawnienia transportu kolejowego w Prusach, a pośrednio i w całych Niemczech⁴⁵.

Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka została znacjonalizowana w styczniu 1884 r. i wówczas na terenie Jaworzyny Śląskiej pojawił się nowy inwestor – odpowiedzialne za koleje państwo pruskie⁴⁶. Już w ostatniej dekadzie XIX w. w obrębie stacji kolejowej pojawiły się nowe budowle zwiastujące poważny rozwój tej części miejscowości. Bez wątpienia jedną z pierwszych była hala lokomotywowni wachlarzowej o sześciu stanowiskach, którą wzniesiono na północ od peronu z dworcem i na wschód od dotychczasowych zabudowań technicznych stacji. Budynek wzniesiono prawdopodobnie w końcu lat osiemdziesiątych albo w pierwszej połowie następnego dziesięciolecia XIX w. Posiadał ceglane elewacje i rozwiązania architektoniczne specyficzne dla budownictwa infrastruktury kolejowej końca XIX stulecia.

Szybki wzrost ruchu pasażerskiego i narastające obciążenie przewozami towarowymi, będące następstwem obniżonych cen usług kolei państwowych, wywołały kolejne przeobrażenia na stacji. Odziedziczone bowiem po spółce Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej zaplecze techniczne nie odpowiadało już w żadnym stopniu rozwijającej się błyskawicznie pod państwowym zarządem kolei. Podstawowym problemem w Jaworzynie Śląskiej był brak odpowiedniej rezerwy wody, co hamowało ruch parowozów i istotnie obniżało przepustowość całej linii. Dlatego też już w latach 1895–1896 na północ od budynku dworca, w sąsiedztwie nowej lokomotywowni wachlarzowej zbudowano dużą wieżę ciśnieniową o formie grzybka z żelaznym zbiornikiem w głowicy o pojemności 200 m³. Jej koszt wyniósł 26 399 marek. Była to druga, po lokomo-

⁴⁵ W. Koenig, W. Weber, dz. cyt., s. 210–211; R.R. Rossberg, *Geschichte der Eisenbahn*, Künzelsau [b.d.w.], s. 41–43.

⁴⁶ *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten 1884*, Berlin 1884, s. 11–16, 25–32; M. Jerczyński, S. Koziarski, dz. cyt., s. 60.



Fot. 3. Wieża ciśnien i lokomotywownia wachlarzowa z lat dziewięćdziesiątych XIX w.

tywowni, poważniejsza inwestycja państwowa w obrębie stacji jaworzyńskiej. Za nią poszły następne, związane ze wzrostem ruchu pasażerskiego i towarowego, ale także z postępem technicznym w kolejnictwie. Takie podłoże miała m.in. podjęta w latach 1898–1899 rozbudowa w kierunku zachodnim istniejącej już lokomotywowni wachlarzowej. Powiększono ją wówczas o pięć nowych stanowisk, o wiele dłuższych od dotychczasowych (wymagały tego większe lokomotywy parowe, przede wszystkim parowozy towarowe). Dobudowanej części parowozowni nadano cechy architektoniczne zbieżne z już istniejącą, a powierzchnia zabudowy dla pięciu lokomotyw osiągnęła niemal 770 m², przy koszcie inwestycji rzędu 37 655 marek⁴⁷. Przed halą zainstalowano także nową, dłuższą obrotnicę, wykonaną w 1897 r. przez firmę H. Prollius z Goerlitz⁴⁸. Oprócz inwestycji o charakterze czysto technicznym na południe od dworca i na zachód od istniejącego jeszcze gospodarstwa rolnego pojawiły się na przełomie wieków pierwsze kilkukondygnacyjne wielorodzinne domy dla pracowników kolei (rejon ob. ul. Pocztovej).

⁴⁷ *Statistische Nachweisungen über die im Jahre 1896 vollendeten Hochbauten der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung*, „Zeitschrift für Bauwesen”, Berlin 1900, s. 18–19, 25.

⁴⁸ Tabliczka producenta na obrotnicy ręcznej w Jaworzynie Śląskiej przed halą lokomotywowni wachlarzowej nr 1.

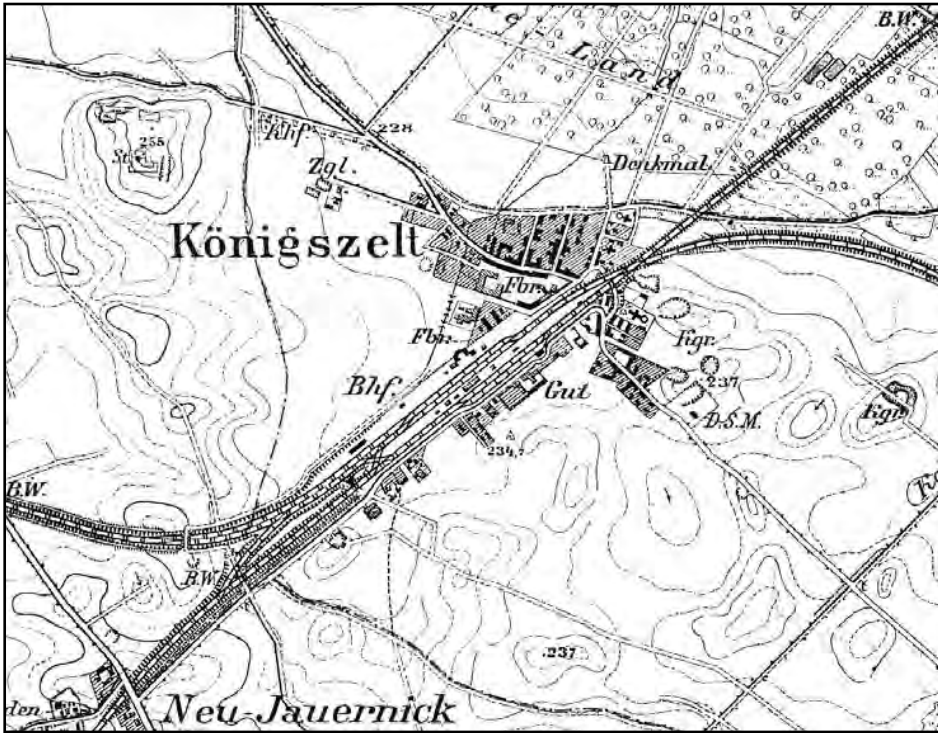
W sąsiedztwie domów mieszkalnych budowane były także niewielkie budynki gospodarcze do hodowli skromnego inwentarza żywego przez rodziny kolejarskie⁴⁹. Pod względem architektonicznym tworzące się wtedy osiedle kolejowe prezentowało standardowe rozwiązania (ceglane elewacje z uproszczonymi historyzującymi portalami, otwory okienne i drzwiowe odcinkowe, stosowanie kolorowej cegły jako elementu ozdoby), powielane w Dyrekcjach Kolejowych Śląska czy Wielkopolski na większości linii kolejowych (analogiczne budynki powstały np. na stacji w pobliskim Żarowie – Saarau).

Podjęte przez kolej w ostatniej dekadzie XIX stulecia inwestycje stanowiły pierwszy etap modernizacji i rozbudowy węzła jaworzyńskiego. Nowe budowle miały przyczynić się do szybkiego wzrostu przewozów kolejowych, umożliwić zmiany techniczne w zakresie taboru kolejowego i poprawić warunki bytowe kolejarzy. Nie zmieniły jednak zasadniczo układu torowego stacji, choć w połowie lat dziewięćdziesiątych XIX w. cała linia Wrocław-Jelenia Góra (Hirschberg) została wyposażona w drugi tor⁵⁰. Jego położenie nie zwiększyło zbytnio możliwości technicznych samego węzła. Szczególnie dotkliwy był przede wszystkim brak odpowiedniej liczby torów postojowych dla składów towarowych, co powodowało, że przejeżdżające przez stację pociągi musiały opuszczać ją bez dłuższego postoju, gdyż ten utrudniał ruch i znacznie obniżał przepustowość. Tymczasem w miarę wzrostu dynamiki przewozów problem ten stawał się coraz bardziej dotkliwy. Okazało się, że zbiornik wieżowy wzniesiony w latach 1895–1896 nie stanowi już dostatecznej rezerwy wody dla przejeżdżających przez miejscowość parowozów. Węzłowy charakter stacji wymuszał przebywanie na jej terenie znacznej liczby lokomotyw do obsługi ruchu, która przekraczała znacznie możliwości parowozowni wachlarzowej (11 stanowisk) i starej parowozowni prostokątnej, rozbudowanej w międzyczasie z dwóch do pięciu stanowisk. Powiększenie którejkolwiek z nich ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo i niefortunnie ułożony tor dojazdowy do starszej parowozowni, przechodzący niemal przy południowo-zachodniej ścianie szczytowej lokomotywowni wachlarzowej, było niemożliwe. Uciążliwa i konfliktogenna była też lokalizacja punktu dezynfekcji wagonów bydłowych, znajdującego się pomiędzy parowozownią wachlarzową a budynkiem ekspedycji towarowej, a więc stosunkowo blisko zabudowy mieszkalnej północnej części wsi. Z powodów sanitarnych (zanieczyszczenie wody pitnej w studniach

⁴⁹ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 37.

⁵⁰ M. Jerczyński, S. Koziarski, dz. cyt., s. 76–77.

mieszkańców) wywoływało to ciągle, już od lat dziewięćdziesiątych XIX w., zatargi pomiędzy ludnością i koleją.



Pl. 2. Jaworzyna Śląska w 1906 r., wg: Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Messtischblatt Striegau, 1906.

Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej we Wrocławiu (Koenigliche Eisenbahndirektion zu Breslau) już w pierwszych latach XX w. zaczęła rozważać poważną rozbudowę torowisk stacji w Jaworzynie Śląskiej. Szeroko zakrojony program rozbudowy i modernizacji tamtejszego węzła kolejowego przedstawiono w 1905 r. ministrowi robót publicznych w Berlinie, ten zaaprobował projekty i koszty ich wykonania. Program przewidywał m.in. rozbudowę układu torowego na zachodzie i budowę nowej lokomotywowni wachlarzowej na wschodzie stacji, realizację nowego ujęcia wody ze stacją pomp, a także znaczne przesunięcie na zachód stanowiska do odkażania wagonów bydłowych⁵¹. Środki finansowe na planowane przez wrocławską dyrekcję inwestycje zostały zatwier-

⁵¹ APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9147, k. 90; tamże, sygn. I/9148, s. 46; FB, 1906, nr 20.

dzone w budżecie państwa już na 1906 r. Pieniądze te, przyznawane zresztą wszystkim Dyrekcjom Kolei Żelaznych w Prusach na rozmaite, najbardziej naglące i niezbędne przedsięwzięcia budowlane, stanowiły „jednorazowe i nadzwyczajne wydatki budżetu Zarządu Kolei Żelaznej”, który w pierwszej dekadzie XX w. otrzymał olbrzymią pulę pieniędzy na kilkuletni program modernizacji i rozbudowy kolei państwowych. Koszty unowocześnienia węzła w Jaworzynie Śląskiej zostały oszacowane na 212 tys. marek, z czego pierwsza rata – 50 tys. na parowozownię z przynależną infrastrukturą – została zatwierdzona przez ministra robot publicznych już w styczniu 1906 r.⁵²

Prace rozpoczęły się na początku lutego 1906 r. Najpierw przystąpiono do budowy nowego ujęcia wody oraz stacji pomp z kotłownią parową i domem dla obsługi kolejowego wodociągu. Cały kompleks wodociągowy usytuowano z dala od węzła, w pobliżu miejsca przecięcia się linii kolejowej do Świdnicy z historyczną Droga Węglową – Kohlen Strasse (krótsza droga wiodąca z Zagłębia Wałbrzyskiego do Katow Wrocławskich aż do powstania linii kolejowej Wrocław-Świebodzice służyła do transportu kołowego węgla dla rozwijającego się Wrocławia). Rozpoczęte na początku lutego roboty w końcu tegoż miesiąca były już na ukończeniu. Oprócz budynków wzdłuż toru Jaworzyna Śląska-Świdnica od stacji pomp poprowadzony został żelazny wodociąg o długości około 2 km, zasilający wieżę ciśnień i istniejące lokomotywownie z warsztatami. W przyszłości pompowana woda miała służyć także nowej lokomotywowni z nową wieżą ciśnień i zapleczem technicznym⁵³. Uruchomienie ujęcia wody przy Drodze Węglowej znacznie poprawiło gospodarkę wodną na terenie stacji (przede wszystkim przyspieszyło nawadnianie parowozów).

O ile budowa wodociągu kolejowego była zadaniem stosunkowo łatwym, o tyle realizacja projektów związanych z lokomotywownią i torowiskami była przedsięwzięciem niezwykle trudnym z powodu konieczności wykonania prac ziemnych na wielką skalę. W wypadku rozbudowy torowisk dla dworca przetokowego niezbędne stało się zniwelowanie, poprzez usunięcie mas ziemi, sporego terenu leżącego w widłach torów na Strzegom-Legnicy oraz Świebodzice-Wałbrzych. Najpierw jednak kolej musiała wykupić grunty od kilku rolników z Pasicznej (Zedlitz). Negocjacje w tej sprawie toczyły się w latach 1907–1908. Wraz z przejściem terenu już w 1908 r. podjęto przygotowania, a następnie

⁵² APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9148, s. 60; „Schlesische Zeitung” 3 II 1911–8 IX 1912, wycinki prasowe dot. kolejnictwa, k. 23–24; FB, 1906, nr 5.

⁵³ FB, 1906, nr 20, 23; A. Scheer, dz. cyt., s. 34–35.

prace niwelacyjne, które trwały jeszcze w 1909 r. Ogółem do usunięcia było około 100 tys. m³ (około ćwierć miliona ton) gruntu, na co zlecenie otrzymała firma Braci Witt (Gebrueder Witt) z Katow Wrocławskich. Do pracy używano pojedynczej koparki parowej, ale przy inwestycji zatrudnienie znaleźli także liczni kopacze. Usuwany grunt był następnie transportowany wzdłuż szlaku Jaworzyna Śląska-Świdnica-Kamieniec Ząbkowicki i posłużył do poszerzania nasypu kolejowego, który na tym odcinku zaczęto przebudowywać na dwutorowy. Samo układanie toru rozpoczęło się dopiero po zakończeniu wywozu ziemi ze stacji w Jaworzynie Śląskiej w 1909 r. Podczas gdy na zachodzie stacji teren trzeba było sztucznie obniżać, to na wschodzie, w widłach torów Jaworzyna Śląska-Wrocław i Jaworzyna Śląska-Świdnica, wymagał on podwyższenia, aby zrównać się z poziomem wysokich nasypów obydwu szlaków.

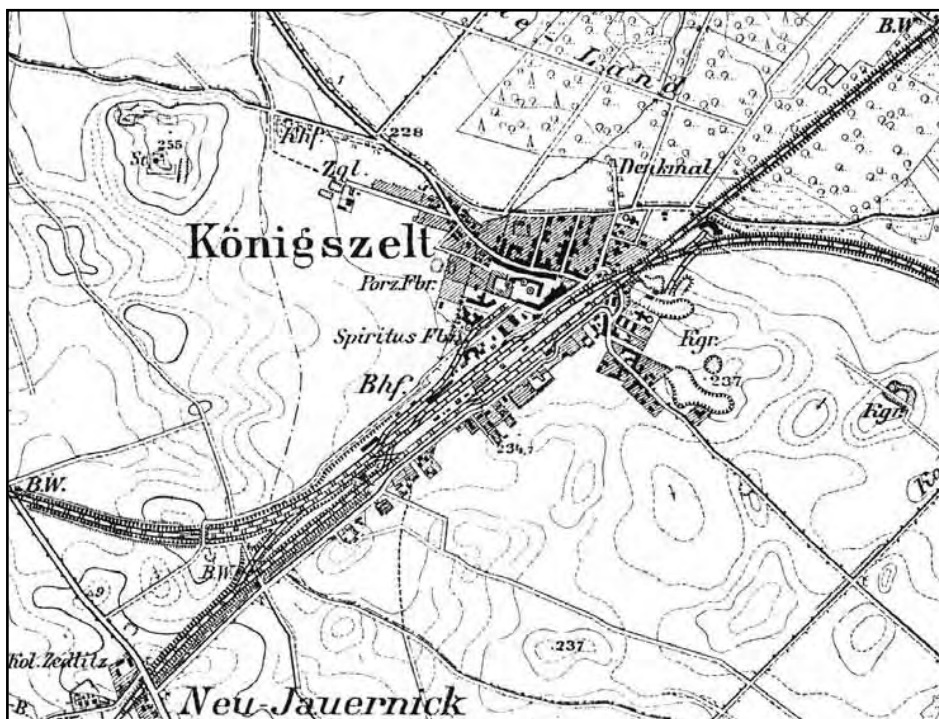
Na podwyższonym miejscu miała stanąć nowa, duża lokomotywownia wachlarzowa, której budowę prowadzono w latach 1906–1907. Wielka, 19-stanowiskowa hala o skromnym wystroju architektonicznym i ceglanych elewacjach posiadała już o wiele dłuższe stanowiska od starej lokomotywowni. Zainstalowano tu także nową obrotnicę. Mimo ukończenia inwestycji, jeszcze w sierpniu 1908 r. do nowej lokomotywowni nie mogły wjeżdżać parowozy, bowiem nie doprowadzono do tego czasu torów. Oprócz samej hali, w sąsiedztwie wschodniej parowozowni znalazły się żurawie wodne, zasięki węglowe i wszystkie obiekty techniczne niezbędne do obsługi parowozów. Nowa lokomotywownia została oddana do eksploatacji najprawdopodobniej dopiero w 1909 r., kiedy przygotowano nowy regulamin ruchu dla stacji Jaworzyna Śląska. Wtedy też, a być może już rok wcześniej (1908), wzniesiona została druga wieża ciśnieniowa o formie grzybka, która stanęła po północnej stronie torów szlakowych, przy wjeździe na stację z kierunku Wrocławia⁵⁴.

W zasadzie w 1909 r. cały program modernizacyjny z 1905 r. był ukończony. Okazało się jednak, że przez budowę drugiego toru na odcinku z Kamieńca Ząbkowickiego do Jaworzyny Śląskiej (oddany do ruchu we wrześniu 1911 r.) na tej ostatniej stacji konieczne są następne zmiany w układach torowych. W efekcie wydatkowane dotychczas łącznie 338 tys. marek okazało się sumą niewystarczającą i dlatego kolej w drodze pożyczki pozyskała jeszcze 401 tys. marek. Miały one posłużyć do wymiany, względnie usunięcia, licznych krzyżownic na stacji, które ograniczały prędkość przejazdu i przepustowość węzła. Dotyczyło to przekształceń układów torowych przede wszystkim na obydwu jego

⁵⁴ FB, 1906, nr 43; 1908, nr 94; Archiwum Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej, regulamin ruchu dla stacji Jaworzyna Śląska z 1909 r.

krańcach. Prace te realizowano prawdopodobnie w latach 1911–1912, a całkowity koszt rozbudowy i modernizacji jaworzynskiej stacji oszacowany został na ponad milion marek⁵⁵.

Wkrótce po oddaniu drugiego toru do Kamiénca Ząbkowickiego i następnych zmianach w układach torowych na stacji, Królewska Dyrekcja we Wrocławiu rozpoczęła prace zmierzające do elektryfikacji szlaku kolejowego z Wrocławia do Jeleniej Góry. Szlak ten, ze względu na wysokie uzasadnienie ekonomiczne, miał być doświadczalnym i pierwszym tak długim, zelektryfikowanym odcinkiem kolejowym na Śląsku. Rozważana już w pierwszej dekadzie XX stulecia elektryfikacja rozpoczęła się wraz z wybuchem I wojny światowej. Jako pierwszy został zelektryfikowany odcinek Jaworzyna Śląska–Świebodzice, długości 9,2 km, który oddano do ruchu 1 IV 1917 r. W 1920 r. trakcja elektryczna została ukończona na przestrzeni od Szczawienka (Nieder Salzbrunn) do Jeleniej Góry, a od 28 I 1928 r. elektrowozy zaczęły kursować z Jaworzyny



Pl. 3. Jaworzyna Śląska w 1918 r., wg: Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Messtischblatt Striegau, 1918.

⁵⁵ „Schlesische Zeitung” 3 II 1911–8 IX 1912, wycinki prasowe dot. kolejnictwa, k. 23–24.

Śląskiej do Wrocławia. W celu dostarczenia energii elektrycznej dla obsługiwanej linii zbudowano specjalnie dużą elektrownię cieplną w Ścinawce (Mittelsteine), wyposażoną w szereg turbozespołów parowych⁵⁶. Ukończona w latach dwudziestych XX stulecia elektryfikacja szlaku wywarła silne piętno na krajobrazie jaworzyńskiej stacji, którą pokrył gąszcz przewodów trakcyjnych i las wysokich kratownicowych słupów trakcyjnych (wiele z nich w stanie oryginalnym zachowało się do dnia dzisiejszego).

Nowa inwestycja kolejowa spowodowała także wiele zmian w dotychczasowym układzie przestrzennym wschodniej lokomotywowni, dostosowanej teraz częściowo do obsługi i stacjonowania lokomotyw elektrycznych. W tym celu wzniesiono trakcję elektryczną nad torem wjazdowym do lokomotywowni, obrotnicą i sześcioma stanowiskami w parowozowni. Na osi siedemnastego stanowiska wykonano w tylnej ścianie hali bramę przejazdową, za którą ułożono tor i zbudowano obszerny warsztat naprawczy dla elektrowozów. Wiele zmieniło się również na samym dworcu, choć część tych przeobrażeń była już skutkiem modernizacji węzła na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX stulecia. Najistotniejszą inwestycją na stacji z punktu widzenia organizacji ruchu pasażerskiego była budowa tunelowego przejścia łączącego trzy już wówczas perony z wyjściem na ówczesną Bahnhofstrasse (ob. ul. 1 Maja). Tunel powstał na początku lat dwudziestych XX w., a w 1923 r. był już czynny.

Z tego samego okresu pochodzi budynek nowego dworca, przez który wiodło wyjście z tunelu na ulicę. Obiekt ten, o kubicznej, modernistycznej sylwetce, zrealizowano wykorzystując mury istniejącej tu wcześniej, przynajmniej od przełomu wieków, budowli. Trudno dociec jej funkcji, ale bezpośrednia lokalizacja przy torze może świadczyć o kolejowej konotacji. Być może była to osobna poczekalnia dla podróżnych, a może jakiś budynek ekspedycji towarowej bądź pocztowej. Obiekt ten został przebudowany i pokryty tynkiem, przejmując zarazem podstawową obsługę ruchu pasażerskiego, podczas gdy w starym dworcu nadal mieściła się restauracja, a znaczna jego część została zaadaptowana na mieszkania dla urzędników kolejowych⁵⁷. Najprawdopodobniej z lat dwudziestych pochodzą także długie drewniane zadaszenia z jednorodną konstrukcją nad wszystkimi trzema peronami. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. w zachodniej części węzła, daleko

⁵⁶ M. Jerczyński, S. Koziański, dz. cyt., s. 93–94.

⁵⁷ Wydział Geodezji PKP we Wrocławiu, plan: Entwurf für die Erweiterung des Bahnhofes Königszelt, Breslau 1931; UWriG, Messtischblatt Striegau z 1906, 1918, 1932 r.; APWr, Rejencja Wrocławska, sygn. I/9150, s. 355–388, 568–589.

od peronów i dworców, wzniesiony został olbrzymi, największy w całej wsi budynek, pełniący funkcje magazynowe dla towarów transportowanych koleją. Usytuowano go na torach dworca przetokowego (obecnie zmodernizowany i przebudowany obiekt pełni funkcję wagonowni). W latach trzydziestych intensywnie rozbudowywano także torowiska postojowe, stopniowo wypełniając nimi znaczną przestrzeń po splantowanym w latach 1908–1909 terenie na zachodzie stacji⁵⁸.

Kolej miała też swój udział w budownictwie mieszkaniowym samej wsi, tworząc zarazem solidne podstawy dla przyszłego rozwoju przestrzennego Jaworzyny Śląskiej w kierunku południowym. Zepchnięta w ostatniej tercji XIX w. przez dynamicznie rozwijający się przemysł (głównie fabrykę porcelany) do drugorzędnej roli, teraz wyraźnie manifestowała chęć odzyskania utraconej pozycji. Przejawem tych działań była – oprócz modernizacji węzła – intensywna rozbudowa osiedla kolejowego w południowej części miejscowości. Dla pracowników i urzędników kolejowych powstało wtedy wiele nowych domów wielorodzinnych i willi (rejony ob. ul. Pocztovej i T. Kościuszki). Co więcej, dzięki przesunięciu mocno na zachód punktu dezynfekcji wagonów poprawiła się jakość gleby i wody w sąsiedztwie starej lokomotywowni oraz dworca ekspedycji towarowej. Dlatego na wschód od parowozowni, ale po północnej stronie torów, w zasadzie pod samymi murami gorzelnii melasowej, kolej zbudowała dwa duże wielorodzinne domy mieszkalne dla swych pracowników (ob. ul. Powstańców Śląskich)⁵⁹. Była to zaledwie jedna z kilku inwestycji mieszkalnych w północnej części wsi – po północnej stronie torów, na wysokości nowej parowozowni około 1910 r. zbudowano także wielorodzinny dom mieszkalny, a na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX w. jeszcze jeden dla personelu obsługującego tę lokomotywownię. Działania te nie mogły przełamać silnej polaryzacji miejscowości na strefę północną, zamieszkiwaną w zasadzie przez urzędników i robotników fabryki porcelany oraz południową, zaludnioną tradycyjnie przez pracowników i urzędników kolei. Ten układ determinował również specyficzny charakter i architekturę zabudowy, diametralnie różną po obu stronach torów.

⁵⁸ UWriG, Messtischblatt Striegau z 1918, 1932, 1942 r.

⁵⁹ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 26–28, 40.

Rozwój gospodarczy w pierwszej połowie XX w.

Przeprowadzona z rozmachem w pierwszej dekadzie XX w. i kontynuowana do lat trzydziestych modernizacja i rozbudowa węzła nie zmieniła faktu, że o rozwoju wsi decydował przemysł. W 1907 r. funkcjonowało już 16 zakładów i firm podlegających ordynacji przemysłowej (Gewerbe-Ordnung), zatrudniających łącznie 780 robotników; działało także dziewięć koncesjonowanych gospód i restauracji⁶⁰. Rozwój rzemiosła i drobnego przemysłu ułatwiła elektryfikacja, która nastąpiła już przed końcem 1906 r.⁶¹ Spośród zakładów przemysłowych palmę pierwszeństwa pod względem wielkości zatrudnienia dzierżyła w dalszym ciągu fabryka porcelany (ok. 1910 r. ok. 700 pracowników). W 1912 r. zakład obchodził uroczyste 25-lecie istnienia jako spółka akcyjna, a w 1913 r. kapitał założeniowy został podniesiony o milion marek i osiągnął sumę 2,6 mln. W latach dwudziestych XX w. firmę jeszcze kilkakrotnie dofinansowano (w 1925 r. kapitał wyniósł 16,5 mln marek, ale później już go obniżano – w 1935 r. 235 500 marek Rzeszy). Lata dwudzieste XX stulecia to także czas modernizacji zakładu, który w 1925 r. dysponował już 16 piecami o łącznej pojemności 1000 m³; poziom techniczny wytwarzania porcelany wzrósł znacznie dzięki montażowi dwóch pieców tunelowych o gazowych paleniskach (podobne piece znajdowały się na Śląsku tylko w fabryce porcelany w Starym Zdroju – Altwasser – w Wałbrzychu). Liczba pracowników osiągnęła 850 osób⁶². O możliwościach finansowych zakładu świadczyła podjęta w 1922 r. budowa wielkiej hali produkcyjnej o modernistycznej formie – autorem projektu był architekt Carl Hanisch. W okresie międzywojennym fabryka porcelany była największym właścicielem nieruchomości we wsi (należało do niej ok. 2/5 obszaru) i oprócz samego zakładu z willą posiadała jeszcze 14 domów mieszkalnych z 250 mieszkaniami dla swych robotników i urzędników⁶³. Zaraz za nią plasowała się gorzelnia melasowa, od przełomu wieków funkcjonująca pod nazwą Spiritusfabrik Dresdner & Co., a w 1938 r. nabyta przez Kaethe Mirus – właścicielkę

⁶⁰ FB, 1908, nr 11.

⁶¹ FB, 1906, nr 132; *Meyers Orts- und Verkehrs-Lexikon des Deutschen Reichs*, Leipzig–Wien 1912, s. 1039.

⁶² APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/81, 520/109; *Heimatkunde von Schweidnitz und Umgegend*, Schweidnitz 1925, s. 108; E. Gramss, *Schlesiens Geschirrkemik*, [w:] *Schlesien Bodenschätze und Industrie*, Breslau 1936, s. 818–820.

⁶³ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 5; APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/109.

gorzelni melasowej we Wrocławiu i od tej pory działająca pod szyldem Spiritusfabrik Koenigszelt Fuchs & Co. Kommanditgesellschaft⁶⁴.

Zatrudniającymi znacznie mniej pracowników, ale za to dobrze prosperującymi przedsiębiorstwami były żwirownie i piaskownie, powstałe na południowych krańcach wsi. Prekursorem stał się Hermann Pickel, który w 1895 r. przy niewielkich środkach założył przedsiębiorstwo budowlane, a oprócz robót budowlanych zajął się również wydobywaniem piasku i żwiru. W ciągu kilkunastu lat znacznie się wzbogacił i w 1905 r. wspólnie z Maxem Alexem stworzyli firmę Jaworzyńskie Piaskownie i Żwirownie Pickel & Co. (Koenigszelter Sand- und Kieswerke Pickel & Co.); od 1908 r. firma działała pod szyldem Emilie Pickel Sand- und Kieswerke. W latach I wojny światowej jej kondycja była słaba, ale po wojnie, dzięki zleceniom budowlanym z fabryki porcelany, szybko odzyskała utraconą pozycję. W latach dwudziestych XX w. firma posiadała żwirownię i piaskownię, była właścicielem kilku domów czynszowych we wsi, warsztatów, zabudowań gospodarczych i ogrodów oraz gospodarstwa rolnego o powierzchni ok. 25 ha. W okresie międzywojennym zatrudnienie u Pickelów znajdowało stale ok. 20 osób⁶⁵. Nieco młodsze były założone w latach 1902–1903 przez mistrza budowlanego Paula Fischera w kooperacji z dzierżoniowskim rentierem Konstantinem Salzburgiem Piaskownie i Żwirownie Jaworzyna Śląska (Paul Fischer & Co. Sand- und Kieswerke Koenigszelt) oraz bazująca na kopalniach niewielka fabryka cementu. W latach trzydziestych XX w. ta najprężniej działająca spośród jaworzyńskich kopalń żwiru i piasku zatrudniała stale około 15 osób, a zmechanizowane wydobywanie żwiru prowadzone było przez dwie koparki. Żwirownia posiadała własną kolejkę polną (w inwentarzu firmy było 2,6 km torów), 2 lokomotywy i ok. 10 wagoników do przewozu żwiru i piasku⁶⁶. Trzecim, najmłodszym przedsięwzięciem czerpiącym zyski z wydobywania żwiru i piasku była powstała w 1911 r. i kierowana przez Johanna Hansa Wojciechowskiego firma Nowe Jaworzyńskie Kopalnie Żwiru Sp. z o.o. (Neue Koenigszelter Kiesgruben GmbH). W 1938 r. powierzchnia żwirowiska wynosiła 2–2,5 ha, a zatrudnienie znajdowało tu ok. 10 osób⁶⁷. Wszystkie działające w Jaworzynie Śląskiej żwirownie i piaskownie charakteryzowało duże wydobywanie, w sporej mierze wykorzystywane przez wałbrzyskie kopalnie jako materiał podsadzkowy.

⁶⁴ APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/115.

⁶⁵ Tamże, sygn. 520/107.

⁶⁶ Tamże, sygn. 520/51, 520/96.

⁶⁷ Tamże, sygn. 520/82, 520/120.

We wsi działało też wiele firm zatrudniających po kilka osób, jak choćby wspomniana wcześniej mleczarnia (poważnie zmodernizowana w latach 1937–1938), siodlarstwo Josefa Bittnera (powstałe w 1909, a w 1938 r. zatrudniające oprócz syna właściciela dwie osoby), piekarnia Augusta Frubicha, w 1931 r. przejęta przez Waltera Grosspietscha z Cierni (w 1932 r. dwóch pracowników) czy istniejące od przełomu wieków piekarnie: Grunerta, wykupiona w 1929 r. przez Paula Jeschina (w 1939 r. dwóch zatrudnionych) oraz najlepsza – mistrza piekarskiego Paula Schmerdera, która w 1920 r. przeszła w ręce Paula Kronkego (w 1931 r. trzech pracowników)⁶⁸. Pracę oferowali także: od 1900 r. Wilhelm Joachim – właściciel intratnego rzeźnictwa i sklepu z kielbasą, zatrudniający w 1930 r. trzy osoby, kolejni właściciele jedynej w miejscowości drukarni, która od około 1914 r. była własnością osiedlonego tutaj Austriaka Otta Musila (w 1929 r. zakład zatrudniał 4–5 osób) czy też Przedsiębiorstwo Przewozowe i Handel Węglem (Fuehrgeschaef und Kohlenhandlung), należące do rodziny Paesterów od początku XX w.,



Fot. 4. Jaworzyńskie hotele, z lewej hotel „Pod Słońcem”.

⁶⁸ KZ, 1937, nr 72; APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/45, 520/62, 520/77, 520/86.

a w latach trzydziestych zatrudniające 2–3 pracowników, a także wiele innych firm⁶⁹.

Intensywnie rozwijały się związane z obsługą podróży gastronomia i hotelarstwo. Najstarszymi tego typu obiektami były hotel i restauracja działające w budynku dworca. Z czasem miejscem koncentracji tego rodzaju usług stała się południowa strona Bahnhofstrasse, gdzie na przełomie XIX i XX w. funkcjonowały aż trzy hotele, w tym monumentalny „Pod Słońcem”. Czasy prosperity jaworzyńskich hoteli trwały tylko do I wojny światowej, w okresie międzywojennym, ze względu na ogólne zubożenie ludności, przynosiły niewielkie zyski⁷⁰. Co najmniej od lat siedemdziesiątych XIX w. powstawały też gospody z wyszynkami, które rozrzucone po wsi zapewniały skromną rozrywkę i pełniły bardzo ważną funkcję miejsc spotkań dla ludności. Podobnie jak w wypadku hoteli, tak i w gospodach po okresie dobrej koniunktury czasów wilhelmińskiej Rzeszy, w latach międzywojennych zapanował zastój. Wiele z nich zamknięto, pozostałe przed bankructwem ratowały duże sale, które były wynajmowane na różne imprezy, szczególnie w okresie zimowym⁷¹. W nieco odmiennej sytuacji znajdował się jedynie lokal z restauracją usytuowany przy zbiorniku wodnym wyrobisk żwirowni, założony w 1925 r. przez Richarda Kunerta. W przeciwieństwie do konkurencji Kunert notował rosnące z roku na rok zyski, w czym główną rolę odgrywało atrakcyjne położenie i możliwość kąpieli⁷².

Budownictwo i rozwój przestrzenny w pierwszej połowie XX w.

Rozwój gospodarczy, wzrost zaludnienia i zmiany techniczno-prze-strzenne na terenie węzła kolejowego znajdowały odzwierciedlenie w gęstniejącej szybko zabudowie mieszkalnej, która rozwijała się tradycyjnie na osi północ–południe, choć w południowej części budownictwo wysunęło się też intensywnie na zachód. Silniejsze procesy urbanizacyjne towarzyszyły północnej, uprzemysłowionej strefie wsi jedynie do końca I wojny światowej (za wyjątkiem modernizowanych i rozbudowywanych fabryki porcelany i gorzelnii melasowej), zaś lata dwudzieste i trzydzieste przebiegały pod znakiem intensywnego ruchu budowlane-

⁶⁹ APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/78, 520/102, 520/106.

⁷⁰ FB, 1906, nr 19, 99; APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/47, 520/74, 520/105.

⁷¹ APWrOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/71, 520/101.

⁷² Tamże, sygn. 520/90.

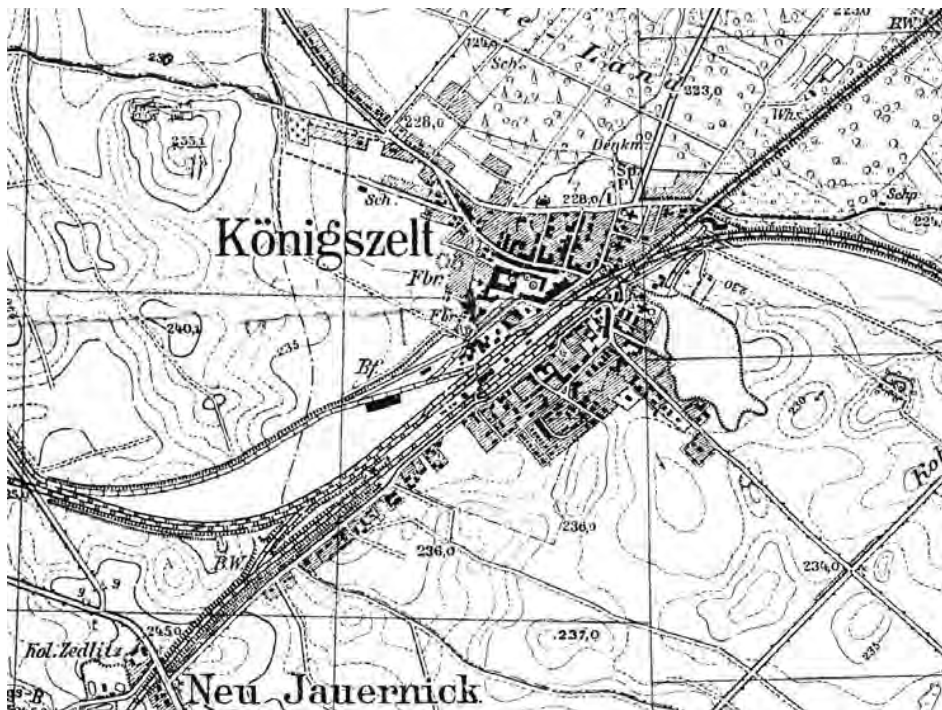
go po południowej stronie torów. W północnej części krótko przed i w okresie I wojny światowej rozpoczęło się znowu zabudowywanie Hauptstrasse w kierunku wsi Czechy. Z końcem I wojny światowej nieregularne i rozproszone budownictwo osiągnęło już wlot w drogę prowadzącą do cegielni (Ziegeleiweg), a nawet go przekroczyło. Z reguły była to skromna zabudowa kilkurodzinna, zdarzały się jednak również i wille, jak np. Villa Dana (z ok. 1910 r.), ukryta w niewielkim ogrodzie; podobna willa powstała również ok. 1910 r. przy Kirchstrasse. Przy Ziegeleiweg powstał zaś już przed 1906 r. kilkukondygnacyjny wielorodzinny blok o prostej architekturze, zamieszkiwany najprawdopodobniej przez robotników z fabryki porcelany⁷³. W 1920 r. przy Hauptstrasse – w jej wschodniej pierzei, na wysokości wjazdu w Ziegeleiweg – wzniesiono zespół trzech kilkupiętrowych, odznaczających się bardziej wysublimowaną kompozycją fasad i rozbudowaną strefą poddaszy, kamienic czynszowych. Stał się on dominującym akcentem architektonicznym w północnej części ulicy i w rejonie skrzyżowania.

Wraz z ukończeniem wznoszenia tych kamienic ruch budowlany w północnej strefie wsi osłabł i przybrał na sile dopiero w połowie lat trzydziestych XX w. Wtedy to, na terenie odkupionym przez Jaworzynę Śląską od majątku Piotrowice (Peterwitz), już w 1934 r. zaprojektowane zostało osiedle niewielkich domów dwurodzinnych. Budynki miały powstać daleko poza wsią, po wschodniej stronie drogi w kierunku na Czechy. W sumie zaplanowano wzniesienie 10 dwurodzinnych domów, każdy o powierzchni zabudowy nieco ponad 100 m² i otoczony ogrodem o wielkości 243,5 m². Właściciel pojedynczego mieszkania miał do dyspozycji 38 m² powierzchni mieszkalnej, 19,4 m² powierzchni piwnicznej, 6,15 m² powierzchni o funkcji gospodarczej oraz chlew z ustępem (7,45 m²). Łączna powierzchnia użytkowa przypadająca na gospodarstwo domowe wynosiła 85,10 m². Oprócz zabudowań dla nowych użytkowników przewidziano również żywy inwentarz w postaci pięciu kur, kozy i świni, każdy otrzymał także 10 drzew owocowych. Odpowiedzialność za budowę, a później także utrzymanie osiedla, gmina przekazała Narodowosocjalistycznej Spółdzielni Osiedlowej z Wrocławia (Nationalsozialistische Siedlungsgesellschaft Breslau)⁷⁴. Realizacja podmiejskiego osiedla (Stadtrandsiedlung), nazywanego również Osiedlem Hodowców Nierogacizny (Kleinviehsiedlung), była zarazem ostatnią tak poważną przed wybuchem II wojny światowej inwestycją budowlaną

⁷³ UW_rIG, Messtischblatt Striegau z 1906, 1918 r.; ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 5, 21, 56.

⁷⁴ KZ, 1934, nr 79; APW_rOKZ, Biuro informacyjne Schimmelpfeng, sygn. 520/83.

w północnej części wsi. Oprócz niego powstał jeszcze szereg niewielkich jednorodzinnych domów mieszkalnych o identycznej architekturze, który stał się łącznikiem pomiędzy regularnie zabudowaną północną częścią wsi a wspomnianym wyżej osiedlem.



Pl. 4. Jaworzyna Śląska w 1942 r., wg: Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Messtischblatt Striegau, 1942.

Zlokalizowany zaś na wschodzie tej strefy, tuż pod lasem, stadion sportowy o powierzchni ok. 1,5 ha powstał już na początku II wojny światowej, bowiem informacje prasowe o planach jego realizacji pojawiły się dopiero w grudniu 1939 r.⁷⁵ W podobnym czasie likwidacji uległa mieszcząca się przy Ziegeleiweg cegielnia, zasypano także wyrobiska po wydobywanej glinie, a jedynym świadectwem działalności zakładu pozostała obszerna szopa. Rozwojowi w kierunku południowym uległ natomiast znajdujący się nieco na północny zachód od cegielni cmentarz komunalny, który zyskał formę wydłużonego prostokąta zorientowanego południkowo⁷⁶. W dalszym ciągu najważniejszą i uchodzącą za naj-

⁷⁵ KZ, 1939, nr 95.

⁷⁶ UWIG, Messtischblatt Striegau z 1918, 1932 r.

bardziej reprezentacyjną ulicę północnej części wsi była Hauptstrasse, o której jeszcze w 1939 r. pisano: „Niegdyś stały tutaj proste, pozbawione dekoracji i zakopcone domy... Ale dziś wiele z nich ma całkiem inny wygląd. To są przede wszystkim tak zwane domy fabryczne, które zostały przyozdobione tynkami oraz wymalowane i dopiero teraz mogą służyć jako godne mieszkania dla niemieckich rodzin robotniczych”⁷⁷.

Podczas gdy w północnej części wsi w okresie międzywojennym procesy urbanizacyjne uległy osłabieniu, w południowej był to czas niespotykanego dotychczas boomu. Jego pierwsze symptomy można było zaobserwować już w pierwszej dekadzie XX w. i w okresie I wojny światowej. Wtedy to powstało wiele wspomnianych wcześniej hoteli przy Bahnhofstrasse. Kontynuacją zabudowy tej ulicy na zachód, w kierunku wsi Nowy Jawornik (Neu Jauernick) były kilkukondygnacyjne wielorodzinne domy mieszkalne – prawdopodobnie dla pracowników kolei, wśród których wyróżniał się szczególnie budynek z dużym przejazdem na osi, o skromnej architekturze w duchu modernistycznym, wzniesiony około 1910 r. W latach dwudziestych i trzydziestych XX w. nastąpiło zagęszczenie budownictwa po południowej stronie tej ulicy⁷⁸.

Całkowitemu przeobrażeniu uległy również najstarsze zabudowania skoncentrowane po południowej stronie obydwu dworców i peronów, choć oznaki tych procesów były zauważalne już nieco wcześniej. Do 1918 r. uległo likwidacji dawne gospodarstwo, powstałe na początku istnienia osady, a funkcjonujące jeszcze w 1906 r. W biegu drogi, która dziś jest ul. Jana Pawła II, ciągnącej się w kierunku południowym, w latach dwudziestych i trzydziestych powstał szereg piętrowych wielorodzinnych domów mieszkalnych, o prostej architekturze i tynkowanych elewacjach⁷⁹. Nieco na południe od dawnego gospodarstwa w latach dwudziestych XX w. wytyczona została ulica równoległa do Bahnhofstrasse – Paul Kellerstrasse (ob. ul. Tadeusza Kościuszki), krzyżująca się na zachodzie z ob. ul. Jana Pawła II (powstał tu niewielki skwer, na którym ok. 1930 r. zbudowano stację transformatorową o modernistycznej architekturze), a na wschodzie z Schweidnitzerstrasse (ob. ul. Świdnicka). Zamknięciem perspektywy nowej ulicy na wschodzie stał się kościół katolicki, a zrealizowana w jej pierzejach zabudowa miała czysto osiedlowy charakter. Wzniesione tutaj w latach dwudziestych i trzydzie-

⁷⁷ KZ, 1939, nr 58.

⁷⁸ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 32; UWriG, Messtischblatt Striegau z 1918, 1932 r.

⁷⁹ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 14–18; UWriG, Messtischblatt Striegau z 1906, 1918, 1932 r.

stych XX w. bloki mieszkalne miały uproszczoną i typową dla tych czasów architekturę, a projektowane w nich mieszkania cechowały się niewielkim metrażem. Nowe obiekty powstały głównie w północnej pierzei ulicy (kilka dużych bloków mieszkalnych, zorientowanych równolegle do ulicy), zaś w południowej zrealizowano dwa inne, usytuowane prostopadle do ciągu komunikacyjnego budynki mieszkalne. Wznoszone tu budowle otaczane były zielenią i ogrodami. Wytyczenie nowych ulic, tj. obecnej Jana Pawła II i Paul Kellerstrasse oraz dalszy rozwój zabudowy w osi Schweidnitzerstrasse sprawiły, że po niemal 80-letnim okresie stagnacji budowlanej na południu wsi teraz szybko nadrabiała ona zaległości w stosunku do północnej części. Dzięki temu zabudowa miejscowości rozłożyła się bardziej równomiernie po obu stronach torów. To zapóźnienie południa było jednak niezwykle czytelne w rzadszym układzie sieci komunikacyjnej, a przede wszystkim w charakterze wznoszonej tu zabudowy⁸⁰.

Wypada jeszcze wspomnieć o reprezentacyjnym placu, zaaranżowanym również w południowej części miejscowości. O jego lokalizacji i potrzebie powstania zadecydowała ukończona w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. realizacja drugiego dworca kolejowego. Jak wspomniano, stanął on przy Bahnhofstrasse, a naprzeciwko jego wyjścia najprawdopodobniej roztaczała się perspektywa na jakieś tereny ogrodowe bądź rolnicze, brak było bowiem wówczas w tym miejscu jakiegokolwiek zabudowy. Dlatego też w 1937 r. z inicjatywy jaworzyńskiego burmistrza nowo wytyczony plac został obsadzony drzewami i kwiatami, stając się – jak wtedy podkreślano – najpiękniejszym placem w Jaworzynie Śląskiej. Wkrótce potem postanowiono także przenieść tutaj historyczny obelisk Fryderyka Wielkiego z 1791 r., który stał dotychczas ukryty w głębi Friedrichstrasse, aż za kościołem ewangelickim, co uniemożliwiało jego właściwą ekspozycję. Pomnik został pieczołowicie odrestaurowany i stanął w centrum placu (w miejscu, gdzie dziś znajduje się fontanna) na krótko przed wybuchem II wojny światowej⁸¹.

W latach 1933–1937 dzięki inicjatywie burmistrza Glogera wprowadzono we wsi centralny wodociąg, skanalizowano też Paul Kellerstrasse, Hauptstrasse i Friedrichstrasse, a także wiele innych rowów ściekowych. Zaslugą Glogera był rozwój aranżacji zieleni we wsi, popierał on też budowę nowych osiedli mieszkalnych, tworząc ku temu sprzyjający

⁸⁰ ROBiDZ, B. Oszczanowska, D. Wiśniewska, E. Bałacińska, G. Grajewski, dz. cyt., s. 6, 14–26; UWriG, Messtischblatt Striegau z 1918, 1932 r.

⁸¹ KZ, 1937, nr 24, 82; 1939, nr 58.

klimat poprzez doprowadzenie wodociągów i wykonanie kanalizacji ściekowej przy realizowanych osiedlach⁸².

Podsumowanie

O powstaniu i początkowym rozwoju Jaworzyny Śląskiej zdecydowała budowa stacji kolejowej wraz z generowanym przez nią popytem na pracę, taki też charakter tej miejscowości przeważał aż po lata siedemdziesiąte XIX w. Wówczas pojawiło się nowe zjawisko, a mianowicie rozwój lokalnego przemysłu. Ten jednak tworzył się właśnie dzięki możliwościom stwarzanym przez funkcjonującą we wsi stację kolejową. Jaworzyna Śląska uczestniczyła zatem w szerszym procesie industrializacji Rzeszy Niemieckiej, znamiennym dla drugiej połowy XIX w., choć wypada zaznaczyć, że rozwijały się tu przemysły tradycyjne – ceramiczny i gorzelniczny. Losy miejscowości odzwierciedlały też ogólniejsze procesy społeczno-gospodarcze zachodzące w Rzeszy Niemieckiej – boom epoki wilhelmińskiej, spowolnienie rozwoju w latach I wojny światowej i okresie Republiki Weimarskiej, a także ponowne przyspieszenie po 1933 r.

Stacja kolejowa istniała w Jaworzynie Śląskiej od połowy XIX w., ale aż do początku następnego stulecia nie była w istotny sposób modernizowana. Widoczne zmiany jakościowe w charakterze samej stacji i krzyżujących się w jej obrębie linii kolejowych nastąpiły na początku XX w. w konsekwencji przejścia kolei przez państwo. Nie tylko sama stacja została wówczas istotnie zmodernizowana i rozbudowana, rozpoczęła się także elektryfikacja trakcji.

Pod względem administracyjnym Jaworzyna Śląska początkowo była osadą, a później gminą wiejską, faktycznie jednak miała charakter małego miasteczka. Przesądzały o tym zarówno zajęcia ludności – rolnictwo, a raczej drobna hodowla i warzywnictwo, jak i typ zabudowy oraz układ przestrzenny, charakterystyczne dla ośrodków miejskich, a nie wiejskich. Przypadek Jaworzyny Śląskiej przedstawia więc pewien wyrazisty model czy też wzorzec rozwoju niewielkiego miasteczka, w którym rolę stymulatora odgrywała kolej. Pozostaje sprawą dalszych badań, na ile ten wzorzec rozwoju był typowy dla innych, podobnych miejscowości Rzeszy Niemieckiej, a w szczególności tych, które później weszły w skład państwa polskiego.

⁸² KZ, 1937, nr 82.

Miron Urbaniak

The Origin and Development of Jaworzyna Śląska (Koenigszelt).
A Contribution to the History of Modernisation in Silesia in 1848–1939

(Summary)

Jaworzyna Śląska was founded in 1843 as a train station built in an open field along the line from Wrocław to Świebodzice. Once a connection from Jaworzyna Śląska to Świdnica was opened in 1844, it became the first railway junction in Silesia. In the course of several decades, a settlement with a population of up to twenty residents changed into a village with several thousand inhabitants. Up to the 1860s its origin and growth were determined exclusively by the railway and its requirements. From 1863 the village developed predominantly thanks to a local porcelain factory, which, together with a molasses distillery working since the 1870s, started to exert a prevailing impact on spatial development and the professional structure of the population. The establishment of industrial enterprises was, however, rendered possible only by convenient railway connections with the most important towns in Lower Silesia, including Wałbrzych. During the first quarter of the twentieth century the latter connection also encouraged the growth of sand mines and gravel pits. The early twentieth century brought large-scale railway investments, which contributed to an essential change of the landscape, especially in the vicinity of the then expanded junction. New ventures included a shunting locomotive station, a rail yard, a water tower, a second train station, etc., and the electrification of the Wrocław-Jaworzyna Śląska-Jelenia Góra line. The interwar crisis of the village ended in the 1930s thanks to an economic and construction revival. Up to the outbreak of the Second World War the locality in question possessed the status of a village although its buildings, industry, and large railway junction granted it the features of a small town. At the time, Jaworzyna Śląska already had modern water supply and sewage systems, and was electrified.

Miron Urbaniak – Instytut Historyczny Uniwersytetu Wrocławskiego;
e-mail: miron.urbaniak@onet.eu