

MIRON URBANIAK
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Historyczny
ORCID: [0000-0002-1834-6742](https://orcid.org/0000-0002-1834-6742)

MIASTOTWÓRCZA ROLA KOLEI NA PRZYKŁADZIE MIEJSCOWOŚCI ŚLĄSKA, WIELKOPOLSKI I LUBUSKIEGO: JAWORZYNY ŚLĄSKIEJ, KRZYŻA WIELKOPOLSKIEGO ORAZ ZBĄSZYNKA

THE CITY-CREATING ROLE OF THE RAILWAY ON THE EXAMPLE OF CITIES OF SILESIA, GREATER POLAND AND LUBUSKIE: JAWORZYNA ŚLĄSKA, KRZYŻ WIELKOPOLSKIE AND ZBĄSZYNEK

ABSTRACT: The development of the railway in the 19th and 20th centuries became one of the settlement factors leading to the founding of Jaworzyna Śląska, Krzyż Wielkopolski and Zbąszynek in what is today western Poland. On the one hand, the railway generated new jobs, while on the other hand, social housing, which over time led to the establishment of villages and towns. This was the case for the three aforementioned settlements, of which the two older ones, Jaworzyna Śląska and Krzyż Wielkopolski, initially struggled with numerous problems, including those involving education and religion. Zbąszynek, on the other hand, was established in the interwar period as a modern railway settlement on the Polish border and from the very beginning it offered its residents high living standards, including schools, churches and utilities: water supply, sewage system and electricity.

KEYWORDS: Jaworzyna Śląska, Krzyż Wielkopolski, Zbąszynek, railway, city

Przywołane wyżej miasta, a pierwotnie osady o charakterze wiejskim, znajdują się współcześnie na terenie województwa dolnośląskiego (Jaworzyna Śląska), wielkopolskiego (Krzyż Wielkopolski) oraz lubuskiego (Zbąszynek). Łączy je geneza powstania, choć ich początki sięgają różnych lat i chronologicznie rozciągają się niemal w ciągu stulecia. Najstarsze są: Jaworzyna Śląska (*Königszelt*), powstała

w 1843 r., oraz Krzyż Wielkopolski (*Kreuz an der Ostbahn*), sięgający swymi korzeniami 1851 r. Natomiast Zbąszynek (*Neu Bentschen*) trudno jednoznacznie datować, bowiem przywilej lokacyjny tej miejscowości pochodzi z lutego 1924 r. (został uzupełniony i potwierdzony przez władze prowincji Marchia Graniczna Poznańskie – Prusy Zachodnie – *Grenzmark Posen-Westpreussen* – w 1925 r.), ale ostateczne ukończenie i oddanie do eksploatacji stacji kolejowej w Zbąszynku nastąpiło w 1930 r.¹ W tym też czasie oddano już do eksploatacji m.in. budynek administracyjny władz gminy względnie ratusz (1929 r.) oraz zagwarantowane nowym mieszkańcom przywilejem lokacyjnym władz powiatu międzyrzeckiego kościoły ewangelicki (1930 r.) i katolicki (1931 r.). Niemniej jednak to właśnie w 1925 r. uruchomiono częściowo (ruch towarowy) stację kolejową, a w domach w osadzie zamieszkali już wówczas kolejarze, pocztowcy i urzędnicy celni.

Owe trzy miejscowości łączy kolejowa geneza, a mianowicie powstanie osad mieszkalnych przy stacjach kolejowych, które w miarę upływu czasu i rozwoju przestrzennego przerodziły się we wsie, a następnie ośrodki municypalne. Najwcześniej prawa miejskie otrzymał Krzyż Wielkopolski, będący miastem od 1936 r., pozostałe wsie: Zbąszynek oraz Jaworzyna Śląska status miejski zyskały odpowiednio w 1945 i 1954 r.²

W niniejszym artykule postaram się nakreślić najważniejsze fakty i okoliczności powstania wymienionych miejscowości, zmiany i rozwój ich populacji, a także problemy związane z kluczowymi zagadnieniami natury egzystencjonalnej, towarzyszące rodzącym się w szczerym polu skupiskom ludzkim. Myślę tutaj przede wszystkim o kwestii edukacji, życia duchowego, a także zagadnieniu infrastruktury technicznej, kształtującej warunki cywilizacyjne i socjalno-bytowe mieszkańców.

Najstarsza miejscowość, a mianowicie Jaworzyna Śląska, powstała w 1843 r. na polach wsi Bolesławice (*Bunzelwitz*) w powiecie świdnickim. Początkowo pod pojęciem *Königszelt* (Królewski Namiot), którego źródłosłów wiąże się z miejscem

¹ Archiwum Państwowe w Zielonej Górze (dalej: APZG), Akta miasta Zbąszynek, sygn. 3, Uchwała Wydziału Powiatowego Powiatu Międzyrzeckiego – 19 VIII 1924; Uchwała Wydziału Okręgowego Pilskiego – 22 XI 1924; Uchwała Rady Prowincjonalnej Prowincji Marchia Graniczna Poznańskie – Prusy Zachodnie – 22 IV 1925; Akta policyjne Kosieczyna, sygn. 64, Odpis uchwały Wydziału Powiatowego Powiatu Międzyrzeckiego – 15 II 1924.

² Bronisław Sudnik, *Krzyż Wielkopolski. Historia pocztówką pisana*, Piła 2010, s. 5; Antoni Worobiec, *Zbąszynek. Miasto i węzeł kolejowy*, Zbąszynek 2003, s. 74; Stanisław Araszczyk, *Stulecie parafii p.w. św. Józefa Oblubieńca Najświętszej Maryi Panny w Jaworzynie Śląskiej 1897–1997*, Jaworzyna Śląska 1997, s. 12.

postoju wojsk pruskich i monarszego namiotu Fryderyka II Wielkiego w czasie wojny siedmioletniej (1761 r.), kryła się jedynie niewielka stacja kolejowa. Uru-chomiono ją w listopadzie 1843 r. na szlaku żelaznym z Wrocławia (*Breslau*) do Świebodzic (*Freiburg*)³. Jednak już w 1844 r. z Jaworzyny Śląskiej poprowadzono tor do Świdnicy (*Schweidnitz*) i tym samym miniaturowa i nieznana jeszcze stacja została pierwszym węzłem kolejowym na Śląsku i obszarze dzisiejszej Polski. Węzeł ten uzyskał w 1856 r. czwarty kierunek, wraz z oddaniem do eksploatacji linii z Jaworzyny Śląskiej do Legnicy (*Liegnitz*) przez Strzegom (*Striegau*)⁴. Wo-kół wspomnianego węzła, położonego w szczerym polu, zaczęła rozwijać się duża stacja kolejowa, a co za tym idzie powstały też warunki sprzyjające osadnictwu. Dodać jednak wypada już na wstępie, że osadnictwo to miało charakter samorzutny i bezplanowy, albowiem uruchomione linie kolejowe należały do prywatnego Towarzystwa Akcyjnego Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (*Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft*), które – jako spółka prawa han-dlowego – nie uczestniczyło aktywnie w kształtowaniu warunków socjalno-byto-nych swoich pracowników⁵.

Początkowo w obrębie stacji zatrudnionych było jedynie sześciu kolejarzy. Oprócz nich pracę w osadzie znaleźli również ludzie obsługujący dyliżanse i pocztę, ulokowaną po południowej stronie równi stacyjnej, a także restaurator, który prowadził dużą restaurację i hotel zlokalizowany w budynku dworcowym. Można zatem przyjąć początkowe zaludnienie Jaworzyny Śląskiej na kilkadziesiąt osób, które jednak w 1853 r. sięgnęło już 150, a w połowie lat 60. XIX w. wyniosło 333 mieszkańców w 56 gospodarstwach domowych. W tym czasie w miejscowości znajdowało się w sumie 31 budynków, z których 13 stanowiło prywatne domy. Wkrótce, w 1868 r., stacja wraz z osadą została wydzielona administracyjnie z gminy Bolesławice, stając się samodzielną jednostką lub gminą wiejską Jaworzyna Śląska. Od tego czasu miejscowość była autonomicznym tworem administracyjnym.

³ Szerzej zob.: Stephan Kaiser, *Eisenbahnknoten Königszelt. Beiträge zur schlesischen Verkehrsgeschichte*, Ratingen 2014 (Schriften der Stiftung Haus Oberschlesien. Landeskundliche Reihe, Nr. 17); Antoni Grobelny, *Zarys dziejów Jaworzyny Śląskiej i jej gospodarki do zakończenia II wojny światowej*, „Rocznik Świdnicki”, 39 (2011), s. 71–87; Miron Urbaniak, *Powstanie i rozwój Jaworzyny Śląskiej (Koenigszelt). Przyczynek do przebiegu procesów modernizacyjnych na Śląsku w latach 1848–1939*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 67 (2007), s. 7–43.

⁴ Michał Jerczyński, Stanisław Koziański, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław–Opole 1992, s. 24–27.

⁵ Andrzej Scheer, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, 22 (1994), s. 36, *passim*.

W 1885 r. w zamieszkiwało ją niemal 1400, a w 1905 r. już 3300 osób. W chwili wybuchu II wojny światowej Jaworzyna Śląska liczyła ok. 3900 mieszkańców⁶.

Niewiele młodszy od wspomnianej wyżej jest Krzyż Wielkopolski. Powstał on ok. 1851 r. na skrzyżowaniu torów linii kolejowej ze Stargardu Szczecińskiego (*Stargard*) do Poznania (*Posen*), oddanej do ruchu w 1848 r., oraz uruchomionego właśnie w 1851 r. pierwszego fragmentu Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej (*Königlich Preussische Ostbahn*) z Krzyża Wielkopolskiego do Bydgoszczy (*Bromberg*), łączącej docelowo w 1867 r. Królewiec (*Königsberg*) z Berlinem⁷. Grunty pod budowę stacji z osadą mieszkalną dla pracowników kolejowych pruski fiskus zakupił na prawym brzegu Noteci, w Puszczy Noteckiej, od chłopów ze wsi Łokacz Wielki (*Dragelukat/Lukat*) i Drawiny (*Dragebruch*) już w końcu lat 40. XIX w. Samą osadę wraz ze stacją zrealizowano jednak później, równolegle z budową pierwszego odcinka *Ostbahn*, a jej nazwa powstała od rzeczonego skrzyżowania torów (pierwszego węzła kolejowego w Wielkopolsce)⁸. W przeciwieństwie do Jaworzyny Śląskiej, w Krzyżu Wlkp. mamy do czynienia z planową pod względem urbanistycznym aranżacją osiedla, wynikającą ze skarbowego charakteru inwestycji. Osada mieszkalna znalazła się po północnej stronie stacji kolejowej na dużej trapezoidalnej działce wyznaczonej na zewnątrz przebiegiem utwardzonej drogi (ob. ul. Władysława Sikorskiego i Stanisława Staszica) oraz rozlewiskami i ciekim wodnym o nazwie Kuźniczka (*Hammerfliess*), obecnie w pełni skanalizowanym. W obrębie trapezu wytyczono diagonalnie drogę (ob. ul. Wojska Polskiego), wokół której w latach 50.–70. XIX w. stanęły niewielkie kilkunastodzinne domy robotników. Po wschodniej stronie tej drogi znalazło się jej lustrzane odbicie (dziś nieczytelne), wiodące do parku, a jeszcze dalej – po wschodniej stronie parku – w 1859 r. zbudowana została przez dyrektora gazowni szczecińskiej Wilhelma Kornhardta

⁶ Urbaniak, *Powstanie i rozwój*, s. 13–16.

⁷ Szerzej zob.: Sudnik, *Krzyż Wielkopolski*; Miron Urbaniak, *Osada kolejowa Krzyż na Kolei Wschodniej (Kreuz am Ostbahn) jako jeden z najcenniejszych w Polsce przykładów zorganizowanego osadnictwa kolejowego*, „Wielkopolski Biuletyn Konserwatorski”, 4 (2010), s. 149–165; Andrzej Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996 (Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, nr 156); Kurt Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, „Archiv für Eisenbahnwesen”, 34 (1911), s. 879–939, 1125–1172, 1431–1461; Michał Jerczyński, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, „Świat Kolei”, 2001, 7, s. 18–25.

⁸ Czesław Piskorski, *Krzyż węzeł kolejowy w pobliżu ujścia Drawy do Noteci*, „Jantarowe Szlaki”, 13 (1979), 2, s. 32–33.

gazownia węglowa⁹. W centrum osada była odcięta od torowisk ozdobnym skwerem z noclegownią dla maszynistów i palaczy (po zachodniej stronie skweru) oraz ciągiem trzech dużych szachulcowych budynków dla urzędników kolejowych (po stronie wschodniej). Są to zachowane do dziś budynki przy ob. ul. Tadeusza Rejtana, będące niemal w stanie oryginalnym z 1851 r. W takim układzie urbanistycznym osada znajdowała się do lat 70. XIX w., kiedy wytyczono po zachodniej stronie ob. ul. Wojska Polskiego diagonalną ob. ul. Krótką, rozpoczynając zabudowę jej wschodniej pierzei, kontynuowaną w latach 80. i 90. XIX w. po przeciwległej stronie traktu¹⁰. W efekcie, licząca początkowo – jak można domniemywać – kilkadziesiąt mieszkańców w około dziesięciu budynkach mieszkalnych osada, u progu lat 80. XIX w. osiągnęła już 352 ludzi zakwaterowanych m.in. w 17 różnych budynkach kolejowych. Nieco wcześniej, bowiem w 1875 r., połączono Krzyż z sąsiednią wsią Łokacz Wielki, tworząc gminę wiejską Łokacz-Krzyż (*Lukatz-Kreuz*). Dalsza reorganizacja pod względem administracyjnym nastąpiła krótko przed I wojną światową, kiedy do gminy Łokacz-Krzyż włączono jeszcze sąsiednią wieś Łokacz Mały (*Busch Lukatz*). Od tej pory przyjęło się powszechne określenie miejscowości Krzyż (na Kolei Wschodniej) dla całości gminy, liczącej w 1910 r. 3879 mieszkańców, a w chwili wybuchu II wojny światowej w 1939 r. – 4956 ludzi, w większości ewangelików, skupionych w 1625 gospodarstwach domowych¹¹.

Jako ostatni powstał Zbąszynek, określany przez Niemców w fazie planów jeszcze jako Niemiecki Zbąszyń (*Deutsch Bentschen*), a później oficjalnie już jako Nowy Zbąszyń (*Neu Bentschen*). Nazwa miejscowości jest wbrew pozorom niezwykle istotna, albowiem zdradza kluczowy powód jej powstania, czyli utratę na rzecz Polski dużego i niezwykle ważnego węzła kolejowego w Zbąszyniu (*Bentschen*), który po I wojnie światowej znalazł się w odradzającej się II Rzeczypospolitej¹². O tym, jak strategiczny dla Niemców był węzeł w Zbąszyniu, doskonale

⁹ *Empfangsgebäude auf Insellperrons*, „Zeitschrift für Bauwesen”, 12 (1862), tab. Q⁶; Miron Urbaniak, *Miejskie zakłady przemysłowe Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Gazownie*, t. 1: *Zarys dziejów*, Łódź 2011, s. 119–120.

¹⁰ Urbaniak, *Osada kolejowa Krzyż*, s. 151–159.

¹¹ *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, red. Filip Sulimierski, Bronisław Chlebowski, Władysław Walewski, Warszawa 1883, t. 4, s. 815; *Die Volkszählung im Deutschen Reiche am 1. Dezember 1910*, Berlin 1914 (Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 240, Tl. 2), s. 8; Fritz R. Barran, *Städteatlas Pommern*, Leer 1989, s. 68.

¹² Worobiec, *Zbąszynek*, s. 21; Florian Wojciechowski, *Zbąszynek. Miasto przy torach*, „Zbąszynianin”, 3 (1997), 10, s. 3–6; [Georg] Rostoski, *Der Grenz- und Zollbahnhof Neu-Bentschen und die dazugehörige Siedlung*, „Zentralblatt der Bauverwaltung”, 51 (1931), 25, s. 370.

przekonuje tak egzotyczna koncepcja władz niemieckich, jak deklaracja zbudowania Polakom na własny koszt niezależnej stacji graniczno-celnej po wschodniej stronie Zbąszynia. Miało się to dokonać jednak pod warunkiem korekty przebiegu granicy i tym samym pozostawienia w Rzeszy zachodniej części miasta wraz z dotychczasową stacją. Idea ta nie doszła do skutku, gdyż również Polska była żywotnie zainteresowana zbąszyńskim węzłem kolejowym i w 1920 r. miasto ze stacją znalazło się w II Rzeczypospolitej¹³. Dla Niemieckich Kolei Rzeszy niosło to poważne skutki, ponieważ dwie magistralne koleje główne: Berlin – Zbąszyń – Poznań (*Posen*) oraz Gubin (*Guben*) – Sulechów (*Züllichau*) – Zbąszyń kończyły się teraz ślepo kilka kilometrów przed polskim węzłem kolejowym. Do tego dochodziła jednotorowa kolej drugorzędna z Gorzowa Wielkopolskiego (*Landsberg a/Warthe*) przez Międzyrzecz (*Meseritz*), dla której stacją końcową był również Zbąszyń. Abstrahując zupełnie od konieczności dokonywania odpraw graniczno-celnych przed polskim Zbąszyniem praktycznie w polu, dochodziły jeszcze prozaiczne, choć niebywale istotne problemy natury techniczno-ruchowej, jak brak stacji, na której można było dokonać zmiany parowozów oraz zmiany kierunku jazdy pociągów. Jednym słowem stacja w Zbąszyniu w polskich rękach oznaczała dla niemieckich kolei dotkliwe utrudnienie komunikacyjne na polskim pograniczu¹⁴.

Chcąc utrzymać komunikację na wszystkich trzech wspomnianych szlakach żelaznych, w pierwszym etapie trzeba było wprowadzić na każdej linii autonomiczne stacje graniczno-celne. Znalazły się one dla szlaku z Gubina w Babimoście (*Bomst*), dla linii z Berlina w Szcząncu (*Stentsch*), a dla kolei z Międzyrzecza w Dąbrówce Wielkopolskiej (*Gross Dammer*). To oznaczało oczywiście kolosalne marnotrawstwo personelu celnego oraz kolejarzy na kilku różnych stacjach, a co gorsza – nie przynosiło zamierzonego efektu, gdyż były to małe stacje przelotowe, zupełnie nieprzystosowane do pełnienia funkcji graniczno-celnych. Bardzo szybko okazało się zresztą, że na najważniejszej linii Berlin–Poznań towarowy ruch transgraniczny jest tak wielki, że nawet wspomaganie stacji Szczaniec w odprawie towarowej na stacji w Świebodzinie (*Schwiebus*) niewiele pomaga. Przy polskiej

¹³ Bundesarchiv w Berlinie (dalej: BA Berlin), R5/16162, Notatka z pisma Niemieckiej Rady Ludowej Zbąszynia – I VII 1919.

¹⁴ Miron Urbaniak, *Kolej Skwierzyna–Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce*, Łódź 2013, s. 37–39.

granicy rosły kolejowe zatory, a wysiłki niemieckich służb celnych i kolejowych przypominały syzyfowe prace¹⁵.

Remedium na katastrofalną sytuację na granicy z Polską stało się stworzenie dużej i nowoczesnej stacji graniczno-celnej, która pozwoliłaby nie tylko na spięcie w jednym punkcie kończących się teraz w polskim Zbąszyniu niemieckich linii, ale umożliwiłaby również racjonalną odprawę celną podróżnych oraz towarów. W 1922 r. zapadła decyzja o budowie po niemieckiej stronie granicy nowej stacji kolejowej wraz z osadą mieszkalną dla zatrudnionych w jej obrębie pracowników kolejowych, celnych, policyjnych i pocztowych. W pierwszym etapie, czyli w latach 1923–1925, olbrzymim wysiłkiem finansowym (istniejącego od 1924 r.) Towarzystwa Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft – DRG*) udało się zbudować towarową część stacji wraz z większością budynków mieszkalnych w osadzie kolejowej, ponadto wykonać wjazdy z trzech wspomnianych linii kolejowych na stację w Zbąszynku. W efekcie pierwsi urzędnicy kolejowi, celni, pocztowi i straży granicznej zostali zakwaterowani w powstałej „na pniu” osadzie, ulokowanej na gruntach okręgu dworskiego Kosieczyn (*Kuschten*) i wsi Chlastawa (*Klastawe*). Kolejne lata i obciążenie reperacjami wojennymi *DRG* sprawiły, że oddanie stacji osobowej do ruchu przeciągało się z roku na rok. W związku z tym odprawa podróżnych prowadzona była w dalszym ciągu na wspomnianych wcześniej małych stacjach osobowych przed Zbąszynkiem, w tym ostatnim zaś dokonywano jedynie odprawy celnej składów towarowych. Stan taki trwał do 1930 r., kiedy definitywnie ukończono infrastrukturę techniczną stacji osobowej i 14 VIII 1930 r. w Zbąszynku podjęto równolegle odprawę towarów oraz pasażerów. Tym samym trwająca siedem lat i kosztująca 25 mln marek inwestycja została oficjalnie ukończona¹⁶.

Początkowo osiedle Zbąszynek razem ze stacją było tworem autonomicznym i własnością *DRG*, ale kiedy w 1932 r. władze ministerialne w Berlinie zdecydowały się połączyć okręgi dworskie Kosieczyn i Chlastawa z osadą kolejową, powstała wówczas samodzielna administracyjnie gmina wiejska Zbąszynek. Jak wynika z lokalnej kroniki Zbąszynka, liczba ludności osady początkowo, czyli w 1925 r., wynosiła ok. 1000 osób, w 1932 r., czyli w momencie utworzenia samodzielnego

¹⁵ BA Berlin, R5/16162, Pisma Dyrekcji Kolei Wschód we Frankfurcie nad Odrą do Ministerstwa Komunikacji Rzeszy – 27 VI 1920, 30 VIII 1920, 25 II 1921; Odpis pisma prezesa Naczelnej Dyrekcji Cel w Berlinie do ministra finansów Rzeszy – 19 IV 1920.

¹⁶ [Georg] Rostoski, *Der Grenz- und Zollbahnhof Neu Bentschen*, „Die Reichsbahn”, 6 (1930), 32, s. 877–882; 6 (1930), 33, s. 898–902.

bytu administracyjnego, doszła do 1792, zaś w chwili wybuchu II wojny światowej osiągnęła 1780 mieszkańców¹⁷. Od tego czasu do końca II wojny światowej w Zbąszynku pod względem ludnościowym i urbanistycznym zmieniło się stosunkowo niewiele, choć w czasie wojny, w związku z olbrzymią rozbudową i modernizacją stacji w ramach programu „Otto”, Dyrekcja Kolei Rzeszy Wschód we Frankfurcie nad Odrą (*Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt a/Oder – Rbd Osten*) nalegała na rozbudowę osiedla z uwagi na wzrost zatrudnienia na stacji. Władze w Berlinie były jednak niewzruszone i w rezultacie osiedle jeszcze długo po 1945 r. było w kształcie z okresu międzywojennego¹⁸.

Spoglądając na układ ruralistyczny i urbanistyczny (tylko Krzyż Wlkp. przed 1945 r. został miastem) omawianych miejscowości, warto wspomnieć kilka istotnych czynników osado- i miastotwórczych, wśród których na szczególną uwagę zasługuje powstanie przemysłu w Jaworzynie Śląskiej. W chwili gdy miejscowość stała się samodzielnym bytem administracyjnym, oprócz dużej stacji z dworcem i hotelem, wagonownią oraz parowozownią, znajdowały się tu już także nieliczne budynki mieszkalne dla kolejarzy i rzemieślników, zabudowania pocztowe, a ponadto niewielki kompleks budynków inwentarskich z gospodarstwem rolnym (folwark), położony w pobliżu poczty. Przede wszystkim jednak po północnej stronie torów powstał pierwszy zakład przemysłowy, a mianowicie fabryka porcelany Traugotta Silbera z Wałbrzycha. Zakład uruchomiono w 1863 r. i sukcesywnie rozbudowywano, dzięki czemu stał się jedną z największych i najbardziej znanych na Śląsku wytwórni porcelany, eksportującej swe wyroby m.in. do USA i Ameryki Południowej. Notabene jaworzyńska wytwórnia porcelany istnieje jeszcze dziś i jest powszechnie znana pod marką „Karolina”. Od momentu uruchomienia fabryki porcelany w miejscowości wytworzył się swego rodzaju dualizm osadniczy: po południowej stronie torów stacyjnych rozwijało się osadnictwo związane z koleją, po północnej zaś powstawały w większości domy patronackie fabryki porcelany. Wkrótce zresztą w sąsiedztwie wytwórni porcelany uruchomiono też gorzelnię, produkującą spirytus z melasy buraczanej, wytwarzanej w olbrzymich ilościach przez okoliczne cukrownie. Gorzelnia powstała w 1873 r., stając się kolejnym miejscem pracy dla ludności osiedlającej się w Jaworzynie Śląskiej. Oprócz tego istotny udział w rozwoju południowej strefy miejscowości

¹⁷ APZG, Akta miasta Zbąszynek, sygn. 3, Stworzenie gminy politycznej, ludność gminy.

¹⁸ Hans-Wolfgang Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981, s. 402.

miały też duże piaskownie, dostarczające głównie piasek podsadzkowy do walczyńskich kopalń. Rozwijało się też rzemiosło związane z budownictwem, a także usługi, w tym hotelowe¹⁹.

Z kolei w Krzyżu Wlkp. równolegle z rozbudową węzła kolejowego i rosnącą liczbą zatrudnionych kolejarzy prowadzono również sukcesywną rozbudowę właściwej osady. Jeszcze w latach 90. XIX w. w zachodnim narożu osiedla kolejowego powstał kilkunastu rodzinny dom mieszkalny dla kolejarzy, ale po 1900 r. Królewska Dyrekcja Kolei Żelaznej w Bydgoszczy (*Königliche Eisenbahndirektion Bromberg – KED Bromberg*) realizowała już zabudowę wschodniego krańca trapezu, gdzie w 1911 r. wystawiono pięć znormalizowanych cztero- i sześciu rodzinnych budynków mieszkalnych wraz z budynkami gospodarczymi. Tym samym zmniejszył się wyraźnie areal parku zajmującego centralną i wschodnią część historycznej osady. Kolejne trzy domy wielorodzinne powstały po północno-wschodniej stronie parku na początku lat 20. XX w., kiedy Krzyż Wlkp. stał się jedną z kilku kolejowych niemieckich stacji graniczno-celnych na styku z polską Wielkopolską. Były to ostatnie budynki mieszkalne, które wzniesiono w osadzie przed 1945 r.²⁰ Co prawda w końcu 1938 r. Dyrekcja Kolei Rzeszy Wschód we Frankfurcie nad Odrą planowała budowę nowego dworca oraz osiedla kolejowego po wschodniej stronie, jednak z powodu wybuchu II wojny światowej zamierzenia tego nie urzeczywistniono, choć ówczesny burmistrz Krzyża Wlkp. nalegał na władze kolejowe i groził kilkakrotnie Dyrekcji policyjnym zakazem dalszego zamieszkiwania w najstarszych budynkach osady z lat 50. XIX w. Wzniesione w konstrukcji falkwerkowej domy były niemal w stanie katastrofy budowlanej, dlatego też w większości z nich podjęto rekonstrukcję szkieletowych murów obwodowych, zastępując je masywnymi, wykonanymi z cegły²¹.

Rozwój węzła w Krzyżu Wlkp. stymulował też rozwój osadnictwa w sąsiednich wsiach Łokacz Wielki oraz Łokacz Mały. Ich mieszkańcy trudnili się głównie rolnictwem, ale wkrótce znaleźli też pracę w dużej wytwórni krochmalu i syropu (1883 r.) oraz tartaku, funkcjonujących na ich terenie; ponadto w sąsiednim porcie, uruchomionym na krótko przed I wojną światową na Noteci. Zabudowa obydwu wsi, doklejona *de facto* do osady kolejowej, od przełomu XIX i XX w. zdradzała

¹⁹ Urbaniak, *Powstanie i rozwój*, s. 15–18.

²⁰ *Idem*, *Osada kolejowa Krzyż*, s. 155–158.

²¹ BA Berlin, R5/20841, Projekt reorganizacji stacji kolejowej wraz z osiedlem kolejowym oraz projekty nowego dworca kolejowego z 1938 r.

coraz wyraźniej municypalny charakter, przede wszystkim w jakości i skali powstających tu kilkukondygnacyjnych kamienic oraz obiektów użyteczności publicznej, takich jak urząd gminy, poczta czy oddana do eksploatacji w 1901 r. publiczna rzeźnia²².

Nieco inaczej sytuacja wyglądała w Zbąszynku, gdzie ulokowane przy stacji osiedle mieszkalne od samego początku zostało zaprojektowane i ukształtowane zgodnie z normami budownictwa miejskiego. Wynikało to skądinąd z zapisów przywileju lokacyjnego z 1924 r., w którym bardzo duży nacisk położono na zagwarantowanie odpowiedniego standardu życia i warunków socjalno-bytowych przyszłym mieszkańcom. Pierwotne osiedle znalazło się na obszarze ok. 35 ha i zgodnie z duchem czasów zostało zaprojektowane w modnej wówczas w Europie konwencji miasta-ogrodu (*garden city*, *Gartenstadt*)²³. Jego autorami byli budowlani radcy kolejowi Rzeszy z *Rbd Osten*: Georg Rostoski, Wilhelm Beringer oraz nadzorujący całą inwestycję na miejscu, zwany „ojcem osady” (*Vater der Siedlung Neu Bentschen*), Friedrich Veil²⁴. W sumie na terenie osiedla znalazło się niemal 400 mieszkań służbowych w stypizowanych budynkach, z czego 310 przypadło kolejarzom, 60 służbie celnej, 12 poczcie i 13 straży granicznej. Oprócz tego, zgodnie z przywilejem lokacyjnym z 1924 r. i jego uzupełnieniami z 1925 r., administracja kolejowa została zobligowana do wykonania całej infrastruktury niezbędnej do normalnego funkcjonowania zamieszkałej w Zbąszynku ludności. Wystawiono tedy budynek administracyjny dla władz gminy (ratusz), dziesięcioklasową szkołę wraz z salą gimnastyczną i mieszkaniami dla siedmiu nauczycieli, kościół ewangelicki z probostwem i ochronką dla dzieci, kościół katolicki, a także dom dla ubogich i bezdomnych, nadto piekarnię, maglownię z elektrycznym magłem i rzeźnię. Nieopodal osiedla założono też zaaranżowany nowocześnie cmentarz z neoklasycystyczną kaplicą cmentarną (1926 r.). Dla całej miejscowości wykonano centralny system wodociągowy, którego symbolem stała się ekspresjonistyczna wieża wodna autorstwa słynnego Brunona Möhringa, ponadto położono sieć kanalizacyjną i wybudowano oczyszczalnię ścieków. W Zbąszynku nie

²² Sudnik, *Krzyż Wielkopolski*, s. 5, 29; Barbara Brzozowska, *Mała historia małego miasta – zarys dziejów Krzyża Wlkp. od połowy XIX do połowy XX wieku (ok. 1840–1945)*, „Wieść Gminna – Wydanie Jubileuszowe”, 2011, 1, s. 5–6.

²³ Rostoski, *Der Grenz- und Zollbahnhof*, 6 (1930), 33, s. 898–902.

²⁴ APZG, Akta miasta Zbąszynka, sygn. 1–2, Projekty budynków w osadzie i ich autorstwo; Worobiec, *Zbąszynek*, s. 40; Helene Friedrich, *Unvergessenes Neu Bentschen*, [w:] *Stadt und Kreis Meseritz*, Tl. 2, Herne 1974, s. 196–197.

było gazowni i gazu, ale cała miejscowość została zelektryfikowana. Jako ostatni, istotny dla życia mieszkańców obiekt, powstał dom kultury wraz z hotelem, gospodą i kręgielnią, ukończony w 1933 r. Dodać też wypada, że cała miejscowość jeszcze dziś cechuje się bogactwem zieleni, charakterystycznym dla założeń w typie miasta-ogrodu²⁵.

O ile w Zbąszynku problemy związane z edukacją oraz życiem duchowym mieszkańców (katolików i ewangelików) rozwiązane zostały praktycznie już na początku istnienia miejscowości i niejako z mocy prawa, gdyż na podstawie decyzji lokacyjnej, o tyle w dwóch pozostałych osadach kwestie te znalazły rozstrzygnięcie dopiero z biegiem lat. Tak oto w Jaworzynie Śląskiej opiekę nad ewangelikami i katolikami sprawowali początkowo duchowni z pobliskiej parafii ewangelickiej (Świdnica) oraz katolickiej (Wierzbna – *Würben*), odprawiając z biegiem lat niedzielne nabożeństwa w szkolnej klasie lub w sali miejscowej gospody. Od przełomu XIX i XX w. rozpoczął się jednak proces budowy świątyń dla mieszkańców. Jako pierwsi, w 1890 r., swojego kościołka doczekali się nieliczni staroluteranie, którzy do funkcji świątyni przystosowali przebudowany i zmodernizowany piec do wypału cegły po dawnej cegielni. Dekadę później, w 1902 r., na wschód od kaplicy staroluterańskiej powstał duży neoromański kościół ewangelicki. Notabene rok ten okazał się zarazem datą usamodzielnienia jaworzyńskiej wspólnoty ewangelickiej. Nieco wcześniej, już bowiem w 1898 r., swój kościół oddali do użytku też drudzy pod względem liczebności (po ewangelikach) katolicy. Utrzymany w konwencji neogotyckiej wraz z dużym probostwem stanął na wzniesieniu, po południowej stronie stacji, górując nad miejscowością. Zmarli wszystkich trzech wyznań początkowo grzebani byli na cmentarzu w Bolesławicach, ale od 1875 r. już na lokalnym cmentarzu, usytuowanym na północ od zabudowanej strefy osady²⁶.

Z bardzo podobnymi problemami zmagali się wierni w Krzyżu Wlkp. Tutaj ewangelicy uczęszczali początkowo do zboru w sąsiedniej wsi Łokacz Wielki, ale już w 1865 r. Konsystorz Ewangelicki uczynił z kolejowej osady centrum organizacji parafii ewangelickiej, przyporządkowując krzyskiemu pastrowi sąsiednie wsie. Aż do połowy lat 70. XIX w. warunki egzystencji pastora były tragiczne:

²⁵ APZG, Akta miasta Zbąszynek, sygn. 3, Opis osiedla, Friedrich Veil (ojciec osiedla); Robert Langenberger, *Deutsche Bahn-Hochbauten*, „Der Baumeister”, 24 (1926), 5, s. 114 i tablice 47–49; Rostoski, *Der Grenz- und Zollbahnhof*, 6 (1930), 33, s. 898.

²⁶ Urbaniak, *Powstanie i rozwój*, s. 18–20.

odprawiał nabożeństwa i mieszkał zarazem w noclegowni dla maszynistów przy samych torach stacyjnych. W końcu zapadła jednak decyzja o budowie nowego probostwa ewangelickiego i kościoła. Teren pod niewielki kościółek, usytuowany w zachodniej części osady przekazała bezpłatnie kolej. Skromną i niewielką świątynię zbudowano w latach 1881–1882 z dotacji kolejowej oraz datków wiernych, a charakterystycznym elementem założenia pozostaje jeszcze dziś drewniany stojak na dzwony przed kościołem. W 1883 r. w kościele zabudowano organy, a w 1886 r. wykonano emporę. Tym samym od 1882 r. nabożeństwa dla ewangelików odbywały się w rzeczonym kościółku, zwanym jeszcze dziś kolejowym. Katolicy natomiast aż do 1920 r. swe obowiązki religijne spełniali w niedalekim Wieleniu (*Filehne*) nad Notecią. Podział graniczny i włączenie lewobrzeżnej części Wielenia do Polski sprawiły jednak, że niemieccy katolicy z Krzyża Wlkp. zaczęli szukać miejsca na świątynię po niemieckiej stronie granicy. W efekcie na terenie dawnej wsi Łokacz, w latach 1935–1936, zbudowano duży kościół katolicki dla parafian²⁷.

Analogicznie do problemów w sferze religijnej równie istotne kłopoty towarzyszyły obu starszym miejscowościom w dziedzinie edukacji i szkolnictwa. W Jaworzynie Śląskiej dzieci początkowo uczęszczały do szkoły elementarnej w oddalonych o 2 km Bolesławicach, ale rosnąca liczba uczniów zmuszała do rozwiązania problemu. W konsekwencji w 1866 r. doszło do utworzenia szkoły prywatnej, jednak problemy lokalowe oraz z nauczycielem sprawiły, że placówka działała tylko kilka tygodni i uległa rozwiązaniu. Dwa lata później, kiedy Jaworzyna Śląska stała się samodzielną wsią, zorganizowano prowizoryczną szkołę publiczną, wynajmując jedną z dużych izb w prywatnym domu przy dworcu kolejowym. Później klasę szkolną zorganizowano w niewielkim budynku na podwórzu gospody „Pod pomnikiem Fryderyka” (*Zum Friedrichsdenkmal*), również po południowej stronie stacji. Tymczasem liczba uczniów szybko rosła i w 1875 r. we wsi było już ponad 160 dzieci. Wobec tego, do czasu budowy właściwej szkoły, do celów edukacyjnych postanowiono przeznaczyć dom przy ob. ul. Wolności, tym razem w północnej części miejscowości. Tam też w 1882 r., przy ob. ul. Adama Mickiewicza, otwarto pierwszy budynek szkolny, mieszczący na parterze cztery klasy, zaś na piętrze dwa mieszkania dla żonatych nauczycieli. Szybko okazało się

²⁷ *Aus der Geschichte des Gesamtkirchspiels Kreuz während der letzten 50. Jahre*, „Ostbahn-Glocken“, 1915, 3, s. 4–5; 6, s. 3–5; 7, s. 3; 8, s. 4–6; Sudnik, *Krzyż Wielkopolski*, s. 10; *Städtebuch Hinterpommern*, Hrsg. Peter Johaneck, Franz-Joseph Post, Stuttgart 2003, s. 130–131.

wszakże, iż szkoła ta nie wystarcza, w związku z czym w 1892 r. – po przeciwnej stronie ulicy – wzniesiono drugą szkołę, która po kilkukrotnej rozbudowie i modernizacji stała się główną placówką edukacyjną w Jaworzynie Śląskiej. Sukcesywne rozbudowy i modernizacje były niezbędne, ponieważ w 1938 r. w obu szkołach naukę pobierało ok. 700 dzieci, a grono pedagogiczne liczyło wtedy już 12 nauczycieli²⁸.

Identyczne kłopoty przeżywano w osadzie na Królewskiej Kolei Wschodniej. Początkowo dzieci z kolejowych rodzin chodziły do wiejskiej szkoły w Łokaczu Wielkim, ale w związku z rosnącą gwałtownie ich liczbą już w 1854 r. władze kolejowe urządziły izbę lekcyjną w budynku noclegowni dla maszynistów. Tym samym rozdzielono edukację dzieci kolejarzy od dzieci sąsiedniej wsi. Trwało to jednak tylko do 1880 r., kiedy obie szkoły znów połączono i okazało się, że potrzeba już co najmniej trzech klas lekcyjnych. Na ich potrzeby adaptowano następne pomieszczenia w noclegowni dla maszynistów. Kilka lat później władze kolejowe przekazały pod budowę kilkuklasowej szkoły parcelę w zachodniej części osady, tuż przy działce kościółka ewangelickiego, gdzie w 1888 r. uruchomioną nową placówkę edukacyjną. Na przełomie XIX i XX w. szkoła została rozbudowana o poprzeczne skrzydło, dzięki czemu wygospodarowano przestrzeń dla następnych klas. Niemniej jednak, już w 1913 r. planowano budowę dużej szkoły poza osadą, stara bowiem, położona w obrębie osiedla kolejowego, zupełnie nie wystarczała do potrzeb gminy Łokacz-Krzyż. W 1921 r. doszło do sytuacji, w której część klas szkolnych trzeba było zorganizować w prowizorycznych barakach i tym samym doszło do stworzenia szkoły o tymczasowym charakterze. Wyrażna poprawa nastąpiła dopiero w 1936 r., kiedy – już poza właściwą osadą kolejową – po dwóch latach budowy oddano do użytku nowoczesną 20-klasową szkołę ludową wraz z aulą dla 400 osób. W wyniku tej inwestycji rozwiązano nie tylko problemy lokalowe szkoły, ale także związane z publicznym miejscem spotkań mieszkańców²⁹.

W przeciwieństwie do starych osad o dziewiętnastowiecznej proveniencji, w powstałym w latach 20. XX w. Zbąszynku zagadnienia dotyczące praktyk religijnych oraz edukacji, zostały rozwiązane praktycznie wzorcowo i to niemal od samego początku istnienia osady. Tutaj ludność cechowała się również wyznaniem ewangelickim oraz katolickim, przy czym ewangelików było zdecydowanie więcej. W związku z tym, jeszcze w latach budowy miejscowości, w dużym drewnianym

²⁸ Urbaniak, *Powstanie i rozwój*, s. 20–21.

²⁹ <http://www.netzekreis.de/ortschaften/kreuz/kreuz.html> (dostęp: 20 I 2016).

baraku stworzono prowizoryczną kaplicę, w której ewangelicki pastor z Chlastawy odprawiał niedzielne nabożeństwa dla pracowników i pierwszych mieszkańców osady. Z końcem 1927 r. Konsystorz Ewangelicki Prowincji Marchia Graniczna Poznańskie – Prusy Zachodnie w Pile (*Schneidemühl*) zdecydował o utworzeniu parafii ewangelickiej w Zbąszynku, której proboszcza powołano jednak dopiero w styczniu 1929 r. Równolegle przystąpiono do budowy świątyni ewangelickiej, zaprojektowanej przez Wilhelma Beringera z *Rbd Osten*. W październiku 1928 r. położono kamień węgielny, a w marcu 1930 r. nastąpiło uroczyste przekazanie świątyni wraz z probostwem w użytkowanie. Kilka lat później do zespołu kościoła z probostwem dobudowano jeszcze salę spotkań wspólnoty ewangelickiej i przedszkole (ochronkę) dla dzieci. Sam kościół był nowoczesnym obiektem z niemal 500 miejscami siedzącymi na parterze i emporach. Z kolei będący w mniejszości katolicy początkowo uczestniczyli w mszach odprawianych w szkolnej klasie, ale w latach 1929–1931 doczekali się również własnej świątyni, choć znacznie mniejszej, gdyż wyposażonej w ławki jedynie dla 110 osób. Tym samym od początku 1931 r. obie wspólnoty: ewangelicka i katolicka dysponowały swoimi miejscami kultu³⁰.

W sferze edukacji sytuacja wyglądała podobnie. Od momentu kiedy w 1923 r. rozpoczęto na dobre budowę miejscowości, do połowy 1925 r. nieliczne wówczas jeszcze dzieci zamieszkających rodzin uczęszczały do szkoły elementarnej w Kosieczynie. Jednak w sierpniu 1925 r. 53 dzieci podjęło już naukę w prowizorycznej klasie w drewnianym baraku na terenie osady. Do sierpnia 1926 r. liczba uczniów wzrosła już do 210 i wówczas w baraku urządzono kilka klas, a jednocześnie część uczniów odbywała zajęcia w hali gimnastycznej i dwóch klasach budowanej jeszcze szkoły. W 1927 r. cała szkoła, licząca dziesięć klas, została oddana do eksploatacji i od tego roku wszystkie dzieci uczestniczyły już w zajęciach w nowoczesnym budynku szkolnym. Dodać wypada, że w osadzie zorganizowano też siedem mieszkań dla nauczycieli, co jednak nie wystarczyło na długo, gdyż dzieci szybko przybywało, a tym samym rosła też wielkość grona pedagogicznego. To właśnie dlatego jeszcze w 1934 r. w pobliżu placu sportowego wybudowano kilkunastu nauczycieli³¹.

³⁰ Rostowski, *Der Grenz- und Zollbahnhof*, 51 (1931), 25, s. 377; APZG, Akta miasta Zbąszynek, sygn. 3, Kościół ewangelicki, kościół katolicki.

³¹ [Emil] Salewski, *Festschrift zur Einweihung der evangelischen Kirche in Neu Bentschen am 23. März 1930*, [b.m.d.], s. 19–20; APZG, Akta miasta Zbąszynek, sygn. 3, Dom dla nauczycieli.

Na zakończenie trzeba podkreślić, iż rozwój demograficzny oraz urbanistyczny omawianych miejscowości, a także ogólnoeuropejski postęp cywilizacyjny, zmuszał do zagwarantowania ludności odpowiednich warunków socjalno-bytowych, przejawiających się nie tylko w rosnących standardach lokalowych, ale także w poprawie technicznej infrastruktury komunalnej. Dlatego w Krzyżu Wielkopolskim już w 1859 r., a w Jaworzynie Śląskiej w 1866 r. szczeciński inżynier i dyrektor gazowni Wilhelm Kornhardt zbudował niewielkie gazownie węglowe, wytwarzające gaz świetlny na potrzeby oświetleniowe stacji i miejscowości. Oba zakłady działały do początków XX w., przy czym w Jaworzynie Śląskiej gazownię trzeba było zlikwidować jeszcze w pierwszej dekadzie XX w., gdyż znajdowała się ona w miejscu, w którym kolej podjęła budowę dużej i nowoczesnej parowozowni. Natomiast w Krzyżu Wielkopolskim do unieruchomienia doszło krótko po 1918 r. Obie miejscowości uzyskały zaopatrzenie w energię elektryczną, w wypadku tej ostatniej z niedalekiej elektrowni wodnej w Głusku (*Steinbusch*) na Drawie, zaś w Jaworzynie Śląskiej ze Strzegomia. Infrastruktura wodociągowo-kanalizacyjna powstała w obu miejscowościach już po dojściu do władzy Adolfa Hitlera, w latach 30. XX w. Warto również dodać, że w Krzyżu Wielkopolskim działała wspomniana już wcześniej rzeźnia³². Z kolei w Zbąszynku od początku istnienia osady działał centralny wodociąg, zaopatrujący miejscowość w wodę z wieży o dwóch zbiornikach wodnych (osobny dla stacji i osobny dla osady mieszkalnej), stacja wraz z miejscowością były skanalizowane i zelektryfikowane. Dyrekcja Kolei Rzeszy Wschód zbudowała też rzeźnię i piekarnię do wypieku chleba. Skądinąd zresztą bardzo nowoczesna i kosztowna infrastruktura techniczna miejscowości była powodem prasowych zarzutów o rozrzutność frankfurckiej Dyrekcji Kolejowej³³.

Jak widać, wszystkie trzy miejscowości powstały dzięki kolei. Początkowo funkcjonowały jako osady przypisane administracyjnie do sąsiednich gmin wiejskich, na których obszarze wyrosły. Z upływem czasu stawały się jednak ośrodkami ludnymi i rozrastającymi się przestrzennie, co pozwalało im zyskać status samodzielnych gmin wiejskich, a w dalszej konsekwencji miejskich. Notabene do 1945 r. prawa miejskie uzyskał jedynie Krzyż Wlkp., co stanowiło zresztą

³² *Stettiner Chamottefabrik Aktiengesellschaft vormals Didier. 50 Jahre Aktiengesellschaft 1872–1922*, Berlin [1922], s. 10; „Königszelter Zeitung“, 31 (1937), 82; „Schweriner Kreisblatt“, 72 (1934), 45.

³³ Rostosi, *Der Grenz- und Zollbahnhof*, 6 (1930), 33, s. 899.

polityczną nagrodę dla miejscowości za jednoznaczną deklarację jej ludności po stronie Niemiec w trakcie walk powstańczych w 1918 i 1919 r. Wśród omówionych osad tylko Jaworzyna Śląska charakteryzuje się bezplanową i samorządną zabudową, choć zdeterminowaną ewidentnie przez trzech zasadniczych inwestorów: kolej, przemysł oraz podmioty prywatne. W osadach w Krzyżu Wlkp. i Zbąszynku głównym inwestorem od początku była państwowa kolej, co czyni obie miejscowości zaaranżowanymi w czytelnych i przemysłanych układach przestrzennych, szczególnie w Zbąszynku. Pierwotnie wszystkie trzy miejscowości rozwijały się dzięki kolei, z czasem dywersyfikując źródła swej prosperity. W konsekwencji, w chwili obecnej kolej pozostaje dla nich tylko jednym z wielu pracodawców i nie ma już kluczowego znaczenia dla funkcjonowania oraz rozwoju rzeczonych miast.

SUMMARY

The railway network, whose development began in the 1840s on the territory of what is today part of Poland, led to the founding of many new municipalities, good examples of which are Jaworzyna Śląska in Lower Silesia, Krzyż Wielkopolski in Greater Poland and Zbąszynek in Lubuskie. The first two were founded in the mid-19th century in connection with the construction of railway junctions, while Zbąszynek, developed in the 1920–30s, owes its existence to the German border and customs station. At first, the three villages did not constitute separate communes, but as they developed, they became independent villages, and in 1936 Krzyż Wielkopolski was even granted town rights. In the case of Jaworzyna Śląska, the railway led to the creation of not only a residential settlement, but also an important industrial centre, known primarily for the production of porcelain. In Krzyż Wielkopolski and Zbąszynek, one should note the planned character of the urban arrangement of both towns, which was a result of the fiscal character of the investment. The population of the two older towns initially had to deal with numerous existential problems, related to such areas as education or religious life. In Zbąszynek, the construction of churches and schools was guaranteed by the foundation act of 1924. This settlement also had a typically urban character, although its population in 1939 was under 2000, while in the other two towns it reached 4000–5000. By the outbreak of World War II, all three towns had modern infrastructure in the form of water supply, sewage and electricity, which were characteristic of urban settlements at that time.

BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

- Archiwum Państwowe w Zielonej Górze
Akta miasta Zbąszynek, sygn. 1; 2; 3.
Akta policyjne Kosieczyna, sygn. 64.

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde

R5/16162, R5/20841.

Die Volkszählung im Deutschen Reiche am 1 Dezember 1910, Berlin 1914 (Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 240, Tl. 2).

Araszczyk Stanisław, *Stulecie parafii p.w. św. Józefa Oblubieńca Najświętszej Maryi Panny w Jaworzynie Śląskiej 1897–1997*, Jaworzyna Śląska 1997.

Aus der Geschichte des Gesamtkirchspiels Kreuz während der letzten 50. Jahre, „Ostbahn-Glocken“, 1915, 3, s. 4–5; 6, s. 3–5; 7, s. 3; 8, s. 4–6.

Barran Fritz R., *Städteatlas Pommern*, Leer 1989.

Born Kurt, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, „Archiv für Eisenbahnwesen“, 34 (1911). 4, s. 879–939; 34 (1911). 5, s. 1125–1172; 34 (1911). 6, s. 1431–1461.

Brzozowska Barbara, *Mała historia małego miasta – zarys dziejów Krzyża Wlkp. od połowy XIX do połowy XX wieku (ok. 1840–1945)*, „Wieść Gminna – Wydanie Jubileuszowe“, 2011, 1, s. 4–7.

Empfangsgebäude auf Insellperrons, „Zeitschrift für Bauwesen“, 12 (1862), 7–10, s. 369–374.

Friedrich Helene, *Unvergessenenes Neu Bentschen*, [w:] *Stadt und Kreis Meseritz*, Tl. 2, Herne 1974.

Grobelny Antoni, *Zarys dziejów Jaworzyny Śląskiej i jej gospodarki do zakończenia II wojny światowej*, „Rocznik Świdnicki“, 39 (2011), s. 71–87.

Jerczyński Michał, *Królewska Kolej Wschodnia – jak powstała legenda*, „Świat Kolei“, 7 (2001), s. 18–25.

Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Wrocław–Opole 1992.

Kaiser Stephan, *Eisenbahnknoten Königszelt. Beiträge zur schlesischen Verkehrsgeschichte*, Ratingen 2014 (Schriften der Stiftung Haus Oberschlesien. Landeskundliche Reihe, Nr 17).

Langenberger Robert, *Deutsche Bahn-Hochbauten*, „Der Baumeister“, 24 (1926), 5, s. 97–119.

Piątkowski Andrzej, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996 (Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, nr 156).

Piskorski Czesław, *Krzyż węzeł kolejowy w pobliżu ujścia Drawy do Noteci*, „Jantarowe Szlaki“, 13, (1979), 2, s. 32–33.

Rostoski [Georg], *Der Grenz- und Zollbahnhof Neu Bentschen*, „Die Reichsbahn“, 6 (1930), 32, s. 877–882; 6 (1930), 33, s. 898–902.

Rostoski [Georg], *Der Grenz- und Zollbahnhof Neu-Bentschen und die dazugehörige Siedlung*, „Zentrallblatt der Bauverwaltung“, 51 (1931), 25, s. 370–379.

Salewski [Emil], *Festschrift zur Einweihung der ewangelischen Kirche in Neu Bentschen am 23. März 1930*, [b.m.d.].

- Scharf Hans-Wolfgang, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981.
- Scheer Andrzej, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich*, „Rocznik Świdnicki”, 22 (1994), s. 28–98.
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, red. Filip Sulimierski, Bronisław Chlebowski, Władysław Walewski, t. 4, Warszawa 1883.
- Städtebuch Hinterpommern*, Hrsg. Peter Johanek, Franz-Joseph Post, Stuttgart 2003.
- Stettiner Chamottefabrik Aktiengesellschaft vormals Didier. 50 Jahre Aktiengesellschaft 1872–1922*, Berlin [1922].
- Sudnik Bronisław, *Krzyż Wielkopolski. Historia pocztówką pisana*, Piła 2010.
- Urbaniak Miron, *Kolej Skwierzyńska – Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce*, Łódź 2013.
- Urbaniak Miron, *Miejskie zakłady przemysłowe Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Gazownie*, t. 1: *Zarys dziejów*, Łódź 2011.
- Urbaniak Miron, *Osada kolejowa Krzyż na Kolei Wschodniej (Kreuz am Ostbahn) jako jeden z najcenniejszych w Polsce przykładów zorganizowanego osadnictwa kolejowego*, „Wielkopolski Biuletyn Konserwatorski”, 4 (2010), s. 149–165.
- Urbaniak Miron, *Powstanie i rozwój Jaworzyny Śląskiej (Koenigszelt). Przyczynek do przebiegu procesów modernizacyjnych na Śląsku w latach 1848–1939*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 67 (2007), s. 7–43.
- Wojciechowski Florian, *Zbąszynek. Miasto przy torach*, „Zbąszyńnianin”, 3 (1997), 10, s. 3–6.

<http://www.netzekreis.de/ortschaften/kreuz/kreuz.html>.

O AUTORZE

dr hab. Miron Urbaniak, prof. Uniwersytetu Wrocławskiego – pracownik Instytutu Historycznego Uniwersytetu Wrocławskiego, specjalizuje się w historii XIX i XX w., ze szczególnym uwzględnieniem dziejów miast, archeologii przemysłowej i ochrony dziedzictwa przemysłowo-technicznego Polski, autor licznych prac z zakresu historii i zabytków kolejnictwa, miejskich zakładów przemysłowych oraz hydrotechniki, ekspert Wojewódzkich Urzędów Ochrony Zabytków i członek PKN ICOMOS Polska. Adres e-mail: miron.urbaniak@uwr.edu.pl