

# Na trasie kolejowej Kraków–Wrocław

## Obserwacje, informacje i zadania

Z reguły czas przejazdu pociągiem na miejsce docelowe traktujemy jako zło konieczne – by tam dotrzeć trzeba po prostu poświęcić te cztery, pięć czy więcej godzin. Autorzy pokazują, w jaki sposób sensownie zagospodarować czas podróży ukierunkowanymi obserwacjami obiektów występujących na trasie oraz informacjami geograficzno-historycznymi na ich temat. Przedstawiają też propozycje zadań dla uczniów, które można rozwiązać w czasie podróży.

■ MARCIN BACIK, SŁAWOMIR PISKORZ

W latach pięćdziesiątych XX wieku na łamach „Geografii w Szkole” Aniela Chałubińska opublikowała cykl artykułów zatytułowanych *Z okien wagonu na trasie...* Kolejno: *Kraków–Zakopane* (nr 5/1952), *Warszawa–Gdańsk* (nr 1/1954) i *Warszawa–Kraków* (nr 6/1955). Artykuły te były bardzo przydatne dla organizatorów wycieczek szkolnych. Obecnie, nawiązując do tych przydatnych publikacji, oddajemy do rąk nauczycieli – organizatorów i opiekunów wycieczek szkolnych opis trasy kolejowej z Krakowa do Wrocławia (ryc. 1 na s. 28). Staramy się sensownie zagospodarować czas przejazdu ukierunkowanymi obserwacjami obiektów występujących na trasie oraz informacjami geograficzno-historycznymi. Obszerniejsze informacje podajemy o miastach, w których zatrzymują się pociągi pociągów pospiesznych. Dodatkowo proponujemy szereg prostych zadań dla uczestników wycieczki.

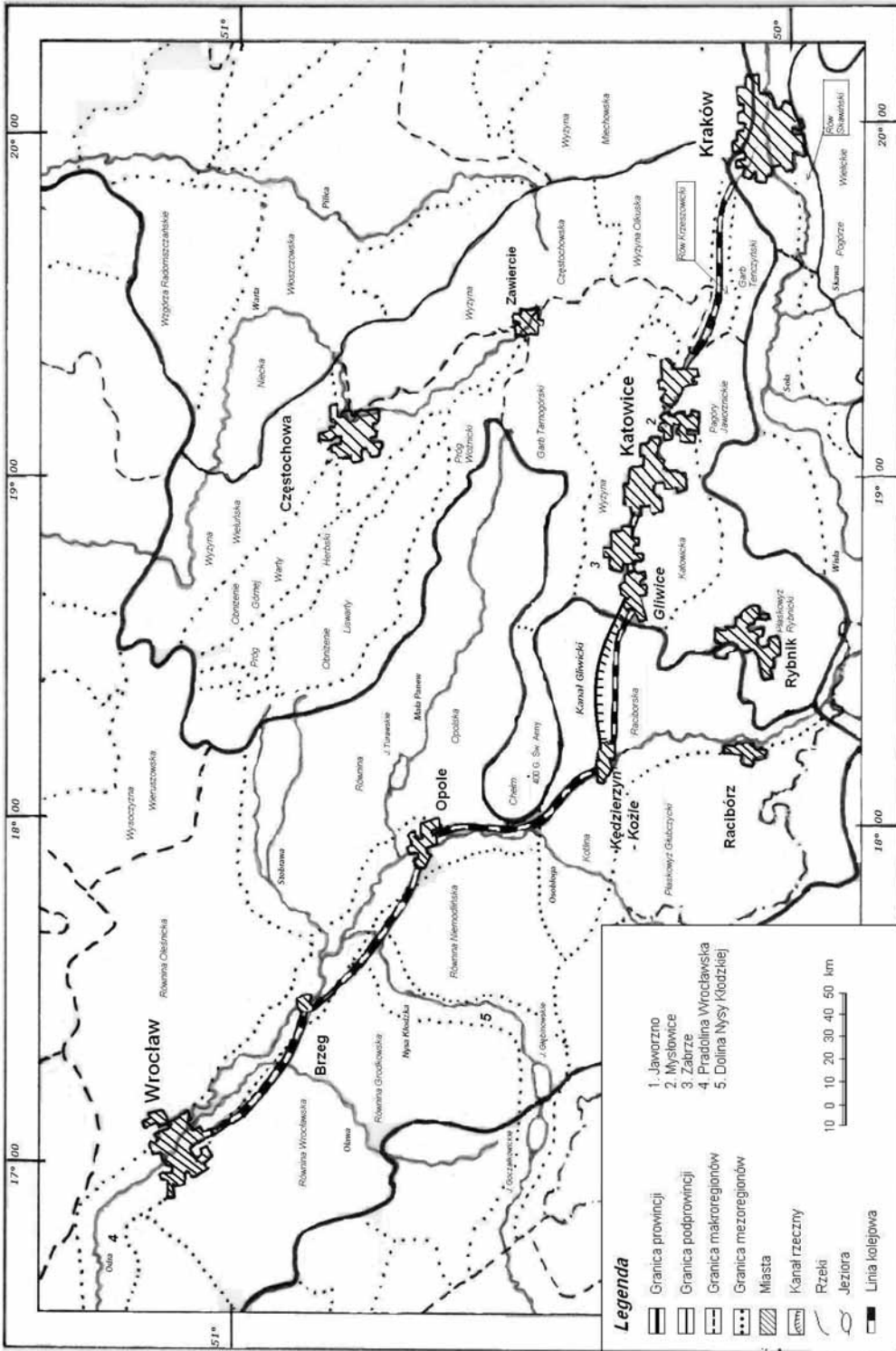
### Początek trasy – Kraków

Wycieczkę rozpoczynamy z Dworca PKP **Kraków Główny** (fot. 1 na s. 29). Z peronu,

patrząc na prawo, w kierunku wschodnim, można zobaczyć nowy Dworzec Autobusowy PKS. Po lewej stronie, w kierunku zachodnim, widzimy Galerię Krakowską, wybudowaną w 2006 r. i stanowiącą część tzw. Nowego Miasta Kraków. Nieco dalej widoczny jest budynek Politechniki Krakowskiej.

Niedługo po opuszczeniu stacji przejeżdżamy pod wiaduktem, za którym linia kolejowa (zbudowana w 1847 r.) skręca szerokim łukiem w kierunku zachodnim (w tym miejscu oddziela się od niej na północ linia kolejowa – zbudowana w 1934 r. – do Miechowa i dalej do Warszawy).

Opuszczamy samorządową dzielnicę Stare Miasto i przejeżdżamy przez inne samorządowe dzielnice: Łobzów i Bronowice. Łobzów był kiedyś wsią. W średniowieczu w jej okolicy odbywały się polowania królewskie. W Łobzowie urodził się w 1595 r. przyszły król Polski – Władysław IV. Z kolei w Bronowicach Małych, w domu Tetmajerów odbyło się w 1900 r. słynne wesele L. Rydla i J. Mikołajczykówny, które stało się kanwą dramatu S. Wyspiańskiego *Wesele*.



Ryc. 1. Trasa kolejowa Kraków–Wrocław na tle regionów fizycznogeograficznych – rysunek odręczny (wyk. M. Bacik)



Fot. 1. Budynek dworca Kraków Główny (fot. M. Bacik)

Współcześnie w kierunku północnym widzimy blokowe zabudowania osiedli Krowodrza Górka i Azory. W kierunku południowym widoczne są stacje benzynowe,

**Zadanie 1.** Wykorzystując plan Krakowa, określcie kierunek jazdy pociągu oraz wymieńcie nazwy dzielnic i stacji kolejowych, które mijamy jadąc przez Kraków.

**Zadanie 2.** Na podstawie dostępnych map i ewentualnie odbiornika GPS oraz własnych spostrzeżeń w terenie wykonajcie następujące czynności: a) uszeregujcie przestrzennie regiony fizycznogeograficzne i województwa, przez które przejeżdżamy, b) postarajcie się zanotować, a następnie zapamiętać nazwy i położenie ważniejszych rzek i miejscowości mijanych na trasie, c) odczytajcie wysokość n.p.m. i współrzędne geograficzne Krakowa, Katowic, Gliwic, Opola i Wrocławia, d) cały czas zbierajcie wzdłuż trasy przykłady restrukturyzacji gospodarki.

fragment austriackiego obiektu obronnego „Fort Bronowice”, wiadukt „Balicka”, a nieopodal niego kościół pw. św. Jana Kantego (przykład architektury współczesnej), zaś w tle – zabudowania blokowe osiedli Bronowice i Bronowice Nowe.

Na horyzoncie, po południowej stronie dostrzegamy dwa kopce: Tadeusza Kościuszki i Józefa Piłsudskiego, które znajdują się na terenie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego. Wysoki na 34 m Kopiec Kościuszki stoi na Wzgórzu bł. Bronisławy, na wysokości 326 m n.p.m., w strefie zrębowych wzgórz jurajskich. Usypany został w latach 1820–1823. Otoczony jest potężną austriacką fortecą. Kopiec Piłsudskiego położony jest na wzgórzu Sowiniec, w Lesie Wolskim, na wysokości 350 m n.p.m. Usypany został w latach 1934–1937.

### Krzeszowice, Trzebina, Jaworzno

Tuż za stacją Mydlniki-Wapiennik opuszczamy administracyjne granice Krakowa, zamieszkałego przez ok. 760 tys. osób. Wyjeżdżamy z mezoregionu Bramy Krakowskiej i wkraczamy w mezoregion o nazwie Rów Krzeszowicki. Rów ten jest zapadliskiem tektonicznym z okresu neo-

geny o kierunku równoleżnikowym. Leży między Krakowem a Trzebiną. Oddziela on Wyżynę Olkuską od Garbu Tenczyńskiego. Wypełniają go osady morskiego i lądowego miocenu, które przykrywają piaski i gliny plejstoceniowe. Około 1 km przed Zabierzowem możemy obserwować, po obu stronach torów, budowę nowej stacji PKP, która powstaje dla potrzeb podstrefy Specjalnej Strefy Ekonomicznej Krakowskiego Parku Technologicznego. Działają tu już przedsiębiorstwa z branży wysokiej technologii. Podążając koleją w kierunku zachodnim, jedziemy wzdłuż rzeki Rudawy – lewego dopływu Wisły.

Południowe zbocze Rowu Krzeszowickiego, położone na linii uskoków, biegnie prostolinijnie, jest strome i porośnięte lasem. Natomiast zbocze północne jest mniej wyraźne. Możemy na nim łatwo obserwować wyloty podkrakowskich dolinek jurajskich.

Dojeżdżamy do niewielkiego miasta **Krzeszowice** (ok. 10 tys. mieszk.). Przy stacji widoczne są zabytkowe lokomotywy i tartak. Pierwsza wzmianka o tej miejscowości pochodzi z 1286 r. Od XIII w. do XVII w. była to własność biskupów krakowskich, następnie siedziba magnacka kolejno: Czartoryskich, Lubomierskich,

a w XIX w. Potockich. Od XVII w. Krzeszowice znane są z leczniczych właściwości wód siarczanych.

W XIX w. powstało tu wiele fabryk, m.in. zakłady wyrobów ceramicznych i tartaki. Prawa miejskie Krzeszowice uzyskały w 1933 r. Obecnie znajdują się w strefie podmiejskiej Krakowa, co wpływa na wielofunkcyjność struktury gospodarczej tego miasta. Rozwinął się zwłaszcza przemysł materiałów budowlanych (kamieniołomy, zakłady obróbki kamienia, wyroby betonowe, wytwórnia płyt izolacyjnych), drzewny (tartak). Jest też stacja hodowli roślin ogrodniczych (duże szklarnie z uprawą warzyw, głównie pomidorów i ogórków).

Po krótkim postoju na stacji, wyruszamy w dalszą podróż w kierunku Trzebini. Patrząc w kierunku południowym widzimy duży kompleks leśny, zwany Lasem Dulowskim, w którym dominują gatunki liściaste. Na trasie mijamy wsie Filipowice i Dulowa, z typową zabudową domów jednorodzinnych. Przed stacją kolejową w Trzebini po prawej stronie pojawia się duży zakład „Grevita-Texti” Spółka z o.o., który specjalizuje się w powlekaniu tkanin różnymi żywicami. Po przeciwnej stronie widoczna jest wieża Sanktuarium Matki Boskiej Fatimskiej.



Fot. 2. Rafineria w Trzebini widziana z okna pociągu na trasie Kraków–Wrocław (fot. M. Bacik)

**Trzebinia** ma blisko 20 tys. mieszkańców. W XV–XVIII w. działała tu kopalnia rud ołowiano-srebrnych. Rozkwit gospodarczy nastąpił w XIX w. i związany był z uzyskaniem połączenia kolejowego z Krakowem. Rozpoczął się wówczas rozwój przede wszystkim górnictwa węglowego i hutnictwa. Prawa miejskie Trzebinia otrzymała w 1931 r. Współcześnie znana jest z elektrowni „Siersza” o mocy 740 MW, kopalni rud cynkowo-ołowianych, rafinerii ropy naftowej i zakładów tłuszczowych. Wyjeżdżając z Trzebini czujemy oraz możemy zobaczyć po północnej stronie „Rafinerię Trzebinia” SA (fot. 2), wchodzącą w skład Grupy PKN Orlen. Widoczne są też zabudowania Zakładu Górniczego „Trzebionka” SA, zajmującego się eksploatacją rud cynku i ołowiu. Po przeciwnej, południowej, stronie uwagę przyciąga duży osadnik, służący do składowania odpadów popluczynowych z pobliskiego zakładu górniczego.

Opuściwszy Trzebinę wkraczamy w kolejny mezoregion – Pagórów Jaworzniczych, wchodzących w skład Wyżyny Śląsko-Krakowskiej. Na tym terenie położone jest kolejne miasto **Jaworzno**. Historia Jaworzna sięga XIII w., kiedy to pojawiły się o nim pierwsze zapiski. Od tego okresu datuje się górnictwo rud cynku i ołowiu, a od XVIII w. – także węgla kamiennego. Jaworzno kilkakrotnie w swojej historii znajdowało się pod władaniem różnych państw (zabór austriacki, Księstwo Warszawskie, Rzeczpospolita Krakowska, Rzesza Niemiecka). Prawa miejskie uzyskało w 1889 r. W 1957 r. przyłączono do Jaworzna m. in. miasto Szczakową. Dlatego na budynku stacji kolejowej umieszczono nazwę Jaworzno-Szczakowa. Współcześnie Jaworzno ma ok. 96 tys. mieszkańców. Jest to ośrodek przemysłu paliwowo-energetycznego (kopalnie węgla kamiennego, elektrownie, w tym Jaworzno III o mocy 1200 MW), mineralnego (kopalnia piasku podszakowego, Zakłady Dolomitowe Szczakowa) oraz chemicznego (Zakłady Chemiczne „Azot”). Jaworzno to również ważny węzeł kolejowy. Opuszczając stację

**Zadanie 3.** Przez najbliższą godzinę będziemy przejeżdżać przez Górnośląski Okręg Przemysłowy. Obserwujcie krajobraz tego terenu i krótko go scharakteryzujcie. W charakterystyce użyjcie m. in. wyrażeń: kopalnia, szyb, hałda, huta, szkody górnicze, degradacja środowiska, rekultywacja, restrukturyzacja.

**Zadanie 4.** Za pomocą *Kluczy dydaktycznych do rozpoznawania wybranych elementów środowiska przyrodniczo-kulturowego Polski* starajcie się: a) rozpoznać i nazwać mijane obiekty związane z działalnością przemysłową, b) rozpoznawać sposoby użytkowania ziemi oraz rodzaje budynków mieszkalnych, a także style architektoniczne kościołów widocznych z okien wagonu kolejowego.

kolejową widzimy, po prawej stronie, Kopalnię Piasku Maczki-Bór, a po lewej – wysokie kominy Elektrowni Jaworzno II i Jaworzno III, sięgające 300 m wysokości.

## GOP

Zbliżając się do stacji kolejowej w **Mysłowicach** mijamy most na rzece Przemszy. W kierunku północnym widzimy dwie łączące się rzeki: Czarną Przemszę i Białą Przemszę. Miejsce to zwane jest Trójkątem Trzech Cesarzy (chodzi o króla pruskiego i cesarza niemieckiego – Wilhelma II, cara Rosji – Mikołaja II oraz cesarza Austrii – Franciszka Józefa I) i określa tereny graniczne miast: Mysłowice, Sosnowiec i Jaworzno. Nazwa ta wiąże się z dziejami tego miejsca i politycznym podziałem terenu. Tutaj właśnie, po Kongresie Wiedeńskim i upadku Rzeczypospolitej Krakowskiej, zetknęły się granicami trzy największe potęgi Europy: Prusy (później Cesarstwo Niemiec), Austria i Rosja.

Tuż przed stacją Mysłowice, po lewej stronie, widoczna jest część obiektów Kopalni Węgla Kamiennego „Mysłowice-Szyb

Wschodni”. Dalej, w kierunku północnym znajduje się XIV-wieczny kościół pw. Najświętszego Pana Jezusa oraz neogotycki kościół Ewangelicko-Augsburski. Prawa miejskie nadał Mysłowicom w 1360 r. książę opawsko-raciborski Mikołaj. Wielokrotnie w historii miasta zmieniali się jego właściciele i przynależność państwowa. Pod koniec XVIII w. na terenie Mysłowic, podobnie jak w innych częściach GOP, zaczął rozwijać się przemysł górniczo-hutniczy. Dziś w mieście tym mieszka ok. 75 tys. osób, zatrudnionych głównie w przemyśle.

Zaraz za Mysłowicami widoczne są z okien wagonu, po prawej stronie, zabudowania blokowe Sosnowca. Po drugiej stronie torów mijamy Hutę Metali Nieżelaznych „Szopienice”. Aż do Katowic towarzyszą nam po obu stronach zakłady przemysłowe: po prawej – „Baterpol” Sp. z o.o., po lewej – Zakłady Porcelany „Bogucice” i Huta „Ferrum”. Także po lewej stronie mijamy budynki Politechniki Śląskiej i Biblioteki Śląskiej.

Dojeżdżamy do stacji PKP w **Katowicach**, mieście wojewódzkim (stolica województwa śląskiego), liczącym ok. 320 tys. mieszkańców, położonym na Wyżynie Katowickiej, nad rzeką Rawą. W średniowieczu na terenie Katowic znajdowały się słowiańskie osady rolnicze. Przez stulecia dzieliły losy polityczne Śląska.

Rozwój Katowic jako osady przemysłowej nastąpił dopiero w I poł. XIX w., w związku z rozbudową zakładów hutniczych i kopalń oraz uzyskaniem połączeń kolejowych z Krakowem, Berlinem, Wiedniem i Warszawą. Prawa miejskie Katowice uzyskały w 1865 r. Współcześnie są jednym z największych ośrodków przemysłowych Polski. Przeważa tu górnictwo węgla kamiennego (kopalnie „Katowice”, „Kleofas”, „Wieczorek”, „Wujek”), hutnictwo żelaza (huty „Baildon” i „Ferum”), cynku i miedzi oraz przemysł maszynowy (m.in. maszyny górnicze, liczne zakłady remontowe i konstrukcyjne). Ponadto zakłady przemysłu metalowego, elektrotechnicznego (urządzenia sygnalizacyjne, wytwórnia

lamp żarowych), spożywczego, zakłady graficzne, wyrobów optycznych, wiele przedsiębiorstw budowlanych i biur projektowych. Katowickie górnictwo i hutnictwo znajdują się w fazie restrukturyzacji. Miasto jest też ważnym ośrodkiem naukowo-kulturalnym. Znajdują się tu m.in.: Uniwersytet Śląski, akademie – medyczna, ekonomiczna, wychowania fizycznego, muzyczna, Wyższe Seminarium Duchowne, oddział PAN, Śląski Instytut Naukowy, Główny Instytut Górnictwa, rozgłośnia radiowa i ośrodek telewizyjny, Filharmonia Śląska, Teatr Śląski im. S. Wyspiańskiego, teatr lalek, muzea. Katowice są też stolicą metropolii katowickiej Kościoła rzymskokatolickiego oraz ważnym węzłem kolejowym i drogowym. Symbolami miasta są: pomnik Powstańców Śląskich i znana z wielu ogólnokrajowych i międzynarodowych imprez hala sportowo-widowiskowa „Spodek”.

Po opuszczeniu największego górnośląskiego miasta mijamy bocznice kolejową, a tuż przy niej obrotnicę dla lokomotyw w kształcie półokręgu, od którego odchodzą promienie krótkie odcinki torów. Po prawej stronie widoczna jest „Huta Baildon” SA.

W dalszej drodze towarzyszą nam rurociągi oraz hały leżącej w pobliżu trasy Kopalni Węgla Kamiennego „Kleofas”. Widoczna po południowej stronie „Huta Batory” oznacza, że przejeżdżamy przez pond 100-tysięczny **Chorzów**, miasta słynącego z Wojewódzkiego Parku Kultury i Rozrywki oraz ze Stadionu Śląskiego. Od momentu wjazdu na teren GOP nie można dostrzec wyraźnych granic między miastami. Tak jest również w wypadku Chorzowa i **Świętochłowic**, których obiektami rozpoznawczymi są KWK „Wirek” i Huta „Florian”. W obu miastach mieszka po ok. 55 tys. osób. W obserwowanym krajobrazie coraz częściej pojawiają się między terenami zabudowanymi powierzchnie leśne, w których rozpoznajemy sosnę, brzozę i buczynę.

Przejeżdżamy przez kolejne miasto – **Rudę Śląską**, w której mieszka ok. 147 tys. osób. Uwagę przyciąga widoczne na ho-

ryzencie w kierunku północnym wzniesienie, na którym zlokalizowany jest **Bytom**. Jadąc w kierunku **Zabrza**, kolejnego miasta postojowego, po lewej stronie zauważamy duże schronisko dla zwierząt. Po tej samej stronie widoczne są także zabudowania przemysłowe Kombinat Koksowniczy „Zabrze” oraz Fabryki Pomp „Powen” Sp. z o.o. Po przeciwnej, północnej stronie widzimy z kolei obiekty Huty „Zabrze” SA. Zabrze leży na Wyżynie Katowickiej, nad rzeką Kłodnicą i jej dopływem Bytomką, na obszarze GOP. Liczy ok. 190 tys. mieszkańców. Najstarsza część miasta to Biskupice, wzmiankowane w 1243 r., będące własnością biskupów wrocławskich. Od XIII w. Zabrze znajdowało się pod zwierzchnictwem Czech, a od XVIII w. należało do państwa pruskiego. Po plebiscycie na Górnym Śląsku w 1921 r. pozostało aż do 1945 r. w granicach Niemiec. Prawa miejskie uzyskało w 1922 r. Rozwój Zabrza związany jest z powstaniem na przełomie XVIII i XIX w. przemysłu górniczo-hutniczego. Przyspieszyło ten rozwój jeszcze zbudowanie kanału Gliwice–Zabrze (w 1815 r.) oraz oddanie do użytku linii kolejowej Wrocław–Mysłowice (w 1846 r.).

Współcześnie Zabrze jest wielkim ośrodkiem przemysłowym (kopalnie węgla kamiennego, koksownia, huta, fabryka maszyn górniczych, urzędzeń dźwigowych, elektrownia, zakłady przemysłu spożywczego (m.in. browar, wytwórnia coca-coli), drzewnego, elektrotechnicznego (m.in. urządzenia komputerowe, aparatura medyczna, montownia telewizorów), materiałów budowlanych i gumowego. W mieście tym jest siedziba firmy „Mostostal” SA oraz licznych biur projektowych i placówek naukowych, np. Zakład Polimerów PAN, Instytut Podstaw Inżynierii Środowiska PAN, kliniki Śląskiej Akademii Medycznej, Śląska Akademia Muzyczna, Teatr Nowy, Muzeum Górnicztwa Węglowego.

Po krótkim postoju wyruszamy w dalszą podróż w kierunku zachodnim przez teren województwa śląskiego. Tuż przed Gliwicami, z okien wagonu widoczny jest po prawej



Fot. 3. Widok z jadącego pociągu na port rzeczny w Gliwicach – początek Kanału Gliwickiego (fot. M. Bacik)

stronie wysoki budynek należący do „Mostostalu Zabrze” oraz duża kolejowa stacja towarowa. Przejeżdżamy nad rzeczką Bytomką. Patrząc na lewo, w kierunku południowym, z łatwością dostrzegamy budynki Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Gliwicach oraz „Hutę Gliwice” SA. **Gliwice** powstały przy dawnych szlakach handlowych prowadzących z Węgier i Czech przez Bramę Morawską w kierunku północnym oraz ze wschodu przez Kraków na zachód do Wrocławia. Wzmiankowane jako osada w końcu XIII w., od 1475 r. mają prawa miejskie. Podstawą ówczesnego rozwoju miasta był handel chmielem i piwowarstwo. W XIV w. Gliwice, wraz z całym Śląskiem, odpadły od Polski, do której powróciły dopiero po II wojnie światowej. W II połowie XIX w. stały się ośrodkiem hutnictwa i górnictwa węglowego. Czynnikiem sprzyjającym było wybudowanie Kanału Kłodnickiego, łączącego port w Gliwicach z Odrą. W latach 1935–1941 wybudowano, częściowo wykorzystując odcinki starego kanału, nowy Kanał Gliwicki (fot. 3).

Dziś, ok. 200-tysięczne Gliwice, są dużym ośrodkiem przemysłu elektromaszynowego, paliwowo-energetycznego, metalurgicznego, chemicznego, spożywczego i innych. Miasto znane jest zwłaszcza z produkcji samochodów osobowych koncernu „Opel”. Gliwice są też ośrodkiem nauko-

wym i kulturalnym oraz stolicą diecezji gliwickiej Kościoła rzymskokatolickiego.

Wyjeżdżając z Gliwic, udajemy się w kierunku północno-zachodnim. Po lewej stronie widoczna jest Fabryka Lin i Drutu, Zakład Tworzyw Sztucznych „Izo-Erg” oraz zabudowania mieszkalne. Po prawej stronie widzimy skraj kompleksu leśnego Las Łabędzki. Jadąc dalej w stronę Kędzierzyna-Koźła, przekraczamy rzekę Kłodnicę i wspomniany już Kanał Gliwicki. Jest to kanał żeglowny o długości 40,6 km, przedzielony sześcioma śluzami. Łączy kopalnie i huty GOP poprzez Odrę z portem w Szczecinie.

### Na Nizinie Śląskiej

Opuszczywszy Gliwice wjeżdżamy na teren Kotliny Raciborskiej, zaliczanej do Niziny Śląskiej. Jedziemy przez teren płaski, porośnięty lasem. W drzewostanie widoczna sosna i brzoza. Mijamy Rudziniec i Sławięcice, po czym opuszczamy teren województwa śląskiego i wkraczamy na teren województwa opolskiego. Patrząc na prawą stronę, w kierunku północno-zachodnim, widzimy kominy i budynki Południowego Koncernu Energetycznego SA – Elektrownia Blachownia.

Wjeżdżamy na stację **Kędzierzyn-Koźle**. Z okien po obu stronach wagonu widoczne są poniemieckie budynki z charakterystycznym murem pruskim. Historia miejscowości sięga XIII w., kiedy istniała tu wieś Kędzierzyn. Dopiero budowa Kanału Kłodnickiego (w latach 1788–1812) nadała osadzie większego znaczenia i wpłynęła na jej rozwój. W 1939 r. rozpoczęto budowę wielkiego zakładu chemicznego, który jednak w wyniku działań wojennych został zniszczony. Odbudowano go w 1953 r. Dwa lata wcześniej, w 1951 r., Kędzierzyn, po połączeniu z Koźlem i Sławięnicami, uzyskał prawa miejskie. Dziś mieszka tu ok. 66 tys. osób. W mieście funkcjonuje największy w Polsce zakład chemiczny holding „Blachownia” oraz Zakłady Azotowe Kędzierzyn SA. W Koźlu znajduje się jeden z ważniejszych portów rzecznych w naszym kraju.

Wyjeżdżamy z miasta. Z okien wagonu widzimy zadbane ogródki działkowe, a na-

stępnie przejeżdżamy przez las mieszany. Tuż za nim widoczne są śluzy Kanału Gliwickiego. Mijamy stację kolejową w Raszowie. Jedziemy po terenie płaskim, wykorzystywanym rolniczo. Widoczne po prawej stronie kominy Zakładu Koksowniczego „Zdzieszowice” Sp. z o.o. oznajmiamy nam, że zbliżamy się do **Zdzieszowic**. Miasto to było w przeszłości miejscem przeładunkowym przywożonych łądem z Górnego Śląska towarów na tratwy i statki odrzańskie. Uzyskanie w 1842 r. połączenia kolejowego z Opolem i Kędzierzynom przyczyniło się do powstania wapiennika, cegielni i cukrowni. Obecnie Zdzieszowice, które w 1962 r. uzyskały prawa miejskie wraz z Blachownią i Kędzierzynom, tworzą wielki kombinat chemiczno-koksowniczy.

Jedziemy w kierunku północno-zachodnim przez Kotlinę Raciborską, która jest najdalej na południe wysuniętą częścią Niziny Śląskiej. Po prawej stronie torów, w odległości ok. 4 km, znajduje się kulminacyjne wzniesienie mezoregionu Chełm – Góra św. Anny (400 m n.p.m.). Jest to szczątkowy stożek wulkaniczny, zbudowany z bazaltu i sypkich materiałów wulkanicznych. Ku Kotlinie Raciborskiej i dolinie Odry Góra św. Anny opada stromym, 170-metrowym progiem denudacyjnym. Ten ostaniec Chełmu jest od 1990 r. parkiem krajobrazowym. W starym kamieniołomie znajduje się rezerwat geologiczny, obejmujący strefę kontaktu wulkanitów ze skałami triasu i kredy. Na stokach Góry św. Anny znajduje się też Sanktuarium św. Anny Samotrzeciej, będące miejscem pielgrzymek, oraz pomnik Czynu Powstańczego.

Jadąc w kierunku Opola przejeżdżamy przez małe miasto **Gogolin**. Tuż przed stacją, nad torami widoczny jest wiadukt, przez który przechodzi droga A-4. Gogolin, jako wieś, znany był już w XIII w. Po uzyskaniu połączenia kolejowego w 1845 r. nastąpił rozwój przemysłu wapienniczego, opartego na miejscowych surowcach. W okolicy dworca kolejowego, patrząc na prawo, można zobaczyć kręgowie piece wapienne z XIX w.



Zmieniamy kierunek jazdy na bardziej południkowy. Jedziemy przez tereny Niziny Śląskiej, intensywnie wykorzystywanej rolniczo dzięki sprzyjającym warunkom klimatyczno-glebowym. Zbliżając się do stolicy województwa opolskiego, mijamy wieś Górażdzie, w okolicy której znajduje się Zakład Cementowo-Wapienniczy „Górażdzie Cement” SA, znany z nowoczesnego wypieku klinkieru. Wjeżdżając w obszar miasta Opolą, widzimy liczne ogródki działkowe oraz hurtownie budowlane i spożywcze.

Jesteśmy w **Opolu**, położonym nad Odrą, w południowej części Pradoliny Wrocławskiej. Miasto powstało na szlaku handlowym Kraków–Wrocław. W IX–X w. stanowiło ośrodek plemion Opolan. W XII w. był tu gród kasztelański. Prawa miejskie Opole uzyskało przed 1217 r. i ponownie w 1327 r. Od 1283 r. było stolicą opolskiego księstwa Piastów i ważnym ośrodkiem handlowo-rzemieślniczym. Od 1327 r. znajdowało się pod zwierzchnictwem Czech, w 1532 r. przeszło pod władanie Habsburgów, którzy w połowie XVII w. oddali je w zastaw Polsce, zaś w 1741 r. zostało zajęte przez Prusy.

W XIX w. Opole przekształciło się z miasta rzemieślniczego w przemysłowe. Powstały wówczas cementownia, gazownia, warsztaty kolejowe, elektrownia, port na Odrze. Po plebiscytach w 1922 r. Opole pozostało w Niemczech. Powrót do Polski nastąpił po II wojnie światowej. Współczesne Opole, zamieszkałe przez ok. 128 tys. osób, jest ośrodkiem administracyjnym przemysłowym i kulturalno-naukowym. Jest tu siedziba władz administracyjnych województwa, a także diecezji opolskiego Kościoła rzymskokatolickiego. Rozwinął się tu m.in. przemysł materiałów budowlanych (cementownie, fabryka materiałów ogniotrwałych), środków transportu, maszynowy, spożywczy, odzieżowy. W mieście działa Uniwersytet Opolski, Politechnika Opolska, Wyższe Seminarium Duchowne, prywatne wyższe szkoły zawodowe, Instytut Śląski, dwa teatry, filharmonia, muzea i inne instytucje nauki i kultury. Od 1963 r.



Fot. 4. Kanał Ulgi w pobliżu Opolą widziany z okna wagonu podczas podróży kolejowej do Wrocławia (fot. M. Bacik)

w Opolu odbywa się corocznie Festiwal Polskiej Piosenki.

Po krótkim postoju ruszamy w dalszą podróż. Zmieniamy kierunek na zachodni. Tuż za dworcem PKP przekraczamy Kanał Młynówki, rzekę Odrę i Kanał Ulgi (fot. 4). Patrząc w kierunku północnym widzimy w oddali obiekty Cementowni Odra, a wkrótce, po tej samej stronie, kominy Elektrowni Opole SA. Elektrownia ta nie pozostawia odpadów, gdyż popiół i żużel wykorzystywane są w górnictwie, przemyśle cementowym, budownictwie i drogownictwie. Minąwszy elektrownię skręcamy w kierunku północno-zachodnim. Wiosną i latem przez okna wagonu widoczne są porośnięte uprawami wielkoobszarowe pola, na których rozpoznajemy pszenicę, kukurydzę, buraki cukrowe i rzepak.

Przez najbliższą godzinę, aż do Wrocławia, pociąg jedzie od strony lewego brzegu Odry. Ta druga pod względem długości rzeka Polski (861 km), charakteryzuje się, podobnie jak Wisła, asymetrią dorzecza. Jest głównym szlakiem śródlądowej komunikacji wodnej w naszym kraju. Przed stacją w Lewinie Brzeskim przekraczamy Nysę Kłodzką, będącą lewym dopływem

Odry. W miejscowości widzimy budynki Cukrowni „Wróblin”.

Jesteśmy w **Brzegu**, który wyrósł z prastarej osady rybacko-targowej. Prawa miejskie otrzymał w 1248 r. Aż do połowy XIX w. miasto niszczyły liczne pożary. Najbardziej ucierpiało w czasie wojen husyckich w 1427 r. Szybko jednak zostało odbudowane. Wytrzymało też ciężkie oblężenie szwedzkie w 1642 r. W XIX w. nastąpił rozwój przemysłu. Powstały wówczas m. in. rafineria cukru, garbarnia, fabryka maszyn i narzędzi oraz Fabryka Wyrobów Cukierniczych. Ta ostatnia działa obecnie jako Przedsiębiorstwo Wyrobów Cukierniczych „Odra” SA. W Brzegu żyje dziś ok. 40 tys. mieszkańców.

Opuszczamy Brzeg i jedziemy w kierunku Oławy. Z okien wagonu, podobnie jak poprzednio, widoczne są wielkoobszarowe, zadbane gospodarstwa rolne. Oprócz upraw zbożowych i okopowych dostrzegamy też sady owocowe. Patrząc w lewo, w kierunku południowo-zachodnim, możemy ujrzeć w oddali wzniesienia stanowiące fragment Pogórza Sudeckiego.

Przed Oławą, po lewej stronie widoczne są trzy duże silosy Centrozłomu Wrocław – Oddział w Oławie. Po przeciwnej stronie widzimy obiekty Fabryki Elektrolux, produkującej urządzenia gospodarstwa domowego, a nieco dalej – bloki mieszkalne. **Oława** powstała między dwoma rzekami: Odrą i Oławą. Ta ostatnia, po zbliżeniu się do rzeki głównej, przez dłuższy czas nie wpada do niej, lecz płynie aż do oddalonego o 27 km Wrocławia.

Miejscowość Oława notowana jest po raz pierwszy jako Olewa już w 1149 r., kiedy to przekazał ją w formie darowizny opactwu św. Wincentego w Ołbinie możnowładca śląski Piotr Włostowic. Osada Oława została lokowana w 1234 r. i zasiedlona początkowo przez tkaczy walońskich. Miasto w swojej historii było kilkakrotnie niszczone, m. in. przez Mongołów w 1241 r. oraz przez husytów w 1428 r. W czasie wojny 30-letniej przechodziło z rąk do rąk. Od r. 1248 do r. 1675 znajdowało się w księstwie legnicko-brzeskim.

W XV w. nastąpił silny rozwój sukiennictwa, a w kolejnych dwóch wiekach – przeróbki bawełny. Ważnym impulsem dla rozwoju oławskiego przemysłu było otwarcie w 1842 r. pierwszej linii kolejowej na obecnych terenach polskich, prowadzącej z Wrocławia do Oławy. Współczesna Oława to ośrodek przemysłowy i zaplecze mieszkaniowe dla miasta Jelcz-Laskowice. Są tu zakłady wyrobów z tworzyw sztucznych, bieli cynkowej, wtórnego przerobu metali nieżelaznych, papiernicze, odzieżowe. Na Odrze działa śluza przeładunkowa.

Jedziemy ostatnim odcinkiem naszej trasy. Pomiędzy stacjami Lizawce i Święta Katarzyna, po obu stronach torów, po rodzajach upraw możemy stwierdzić, że występują tu urodzajne ziemie. We wsi Święta Katarzyna widoczne są wielkie szklarnie, produkujące warzywa i owoce na potrzeby mieszkańców Wrocławia. Patrząc w prawo, w kierunku północnym, widzimy wysokie kominy Elektrociepłowni „Czechnica”, należącej do iZespołu Elektrociepłowni Wrocławskich Kongeneracja SA i zlokalizowanej w Siechnicach. Mijamy stację Wrocław-Brochów. W jej sąsiedztwie zlokalizowane są zakłady amerykańskiego koncernu Whirpool (dawny „Polar”), produkujące sprzęt gospodarstwa domowego (chłodziarki, zmywarki).

### Wrocław

Wjeżdżamy do **Wrocławia**, leżącego na terenie Pradoliny Wrocławskiej i na północno-wschodnim skraju Równiny Wrocławskiej oraz na południowo-zachodnich krańcach Równiny Oleśnickiej, nad Odrą i jej dopływami: Bystrzycą, Oławą, Ślężą i Widawą. Po prawej, północnej stronie mijamy hipermarket „Praktiker” i hurtownie materiałów budowlanych. Po stronie lewej, południowej, widzimy ogródki działkowe, nowo powstające wielokondygnacyjne domy, siedziby firm, m.in. „Hydrobudowa”, „Astral” i „Dekor” oraz budynek Wyższego Seminarium Duchownego. Dalej, w kierunku południowo-zachodnim, ponad koronami drzew, widoczna jest wieża neogotyckiej kościoła pw. św. Elżbiety Węgierskiej.



Fot. 5. Dworzec PKP Wrocław Główny z charakterystycznym zadaszeniem peronów (fot. M. Bacik)

Przed wjazdem na Dworzec Główny PKP mogliśmy odczytać nazwy firm: AIG, Alstrom, Fiat, ZBM Energoprom. Naszą uwagę przyciąga charakterystyczne zadaszenie peronów dworcowych w postaci czterołukowej przeszklonej konstrukcji (fot. 5).

Pierwsze ślady pobytu gromad ludzkich na terenie Wrocławia pochodzą z paleolitu. Było to miejsce stałego osadnictwa w neolicie, a także w epoce brązu i żelaza. Około 800–650 r. p.n.e. ludność kultury łżyckiej wzniosła nad Odrą dwa grody. We wczesnym średniowieczu Wrocław wchodził w skład terytorium Ślążan. Około r. 990 gród wrocławski znalazł się w państwie pierwszych Piastów. W 1109 r. wojska Bolesława Krzywoustego odniosły na Psim Polu (obecnie dzielnica Wrocławia) zwycięstwo nad niemiecką armią Henryka V. W okresie rozbitcia dzielnicowego Wrocław był stolicą dzielnicę śląskiej, a po r. 1241 – księstwa wrocławskiego. Lokacja Wrocławia miała miejsce ok. 1214 r. Miasto, zniszczone w 1241 r. w wyniku najazdu Mongołów, było ponownie lokowane bądź już w tym samym roku, bądź rok później. Od 1335 r., wraz z całym księstwem wrocławskim, znajdowało się pod zwierzchnictwem Czech, dzieląc polityczne losy Śląska. W XIV–XV w. należało do największych miast środkowej Europy (liczyło wówczas

ok. 20 tys. mieszk.). Wtedy też powstało wiele gotyckich budowli sakralnych i świeckich. W wiekach XIV–XVIII miał miejsce rozkwit rzemiosła (branża metalowa, sukiennictwo, browarnictwo) i handlu oraz nauki i kultury.

W 1526 r. Wrocław przeszedł pod władzę Habsburgów, a w 1742 r. znalazł się w państwie pruskim. Wówczas zgermanizowano jego nazwę na Breslau. W II połowie XIX w. Wrocław stał się ważnym ośrodkiem przemysłowym. Działały tu m.in. odlewnie żelaza, przędzalnie, drukarnie, fabryka cygar, fabryka wagonów. Liczba mieszkańców przekroczyła w tamtym okresie 100 tys. Miasto było także ważnym ośrodkiem nauki i kultury. W 1811 r. utworzono tu Uniwersytet Wrocławski.

Współcześnie Wrocław jest stolicą województwa dolnośląskiego. Liczy ok. 636 tys. mieszkańców. Jest głównym centrum gospodarczym, usługowym, naukowym, kulturalnym i oświatowym południowo-zachodniej Polski. To również duży ośrodek przemysłowy, z przemysłem maszynowym (m.in. zakłady Dolmel, fabryki maszyn rolniczych i budowlanych), metalowym (wspomniany już Whirlpool – zamrażarki, chłodziarki, zmywarki, pralki, „Wrozamet” SA – kuchnie gazowe), elektrotechnicznym i elektronicznym (m.in. „Elwro”,

spółka joint-venture z amerykańsko-kanadyjskim koncernem Northern Telekom – telefony, centrale telefoniczne, JTT Computer Sp. z o.o. – produkcja komputerów, Volta – ogniwa i baterie), środków transportu (Bombardier Transportation Polska, dawny „Pafawag”), precyzyjnym, spożywczym, chemicznym, odzieżowym, poligraficznym i innymi.

Wrocław jest ponadto dużym węzłem komunikacyjnym, ośrodkiem targowo-wystawienniczym, siedzibą wojewódzkich władz administracyjnych, stolicą metropolii wrocławskiej Kościoła rzymskokatolickiego i diecezji wrocławsko-szczecińskiej. Jest też ważnym ośrodkiem naukowym i kulturalnym. Ma kilkanaście szkół wyższych, m. in. Uniwersytet Wrocławski, Politechnikę Wrocławską, akademie: rolniczą, ekonomiczną, muzyczną, Wyższe Seminarium Duchowne. Znajduje się tu oddział PAN, Zakład Narodowy im. Ossolińskich (przeniesiony ze Lwowa), liczne muzea, m. in. Panoramy Raławickiej, kilka teatrów, znany ogród zoologiczny i inne. W 2012 r. będzie jednym z gospodarzy Piłkarskich Mistrzostw Europy. W mieście jest też wiele zabytków. Jako minimum powinno się zwiedzić najstarszą, zabytkową dzielnicę

Wrocławia – Ostrów Tumski, z licznymi przykładami architektury sakralnej, ponadto wyspy na rzece Odrze, zabytkowe kamienice przy Rynku, Ratusz z Muzeum Historycznym oraz, oczywiście, Panoramę Raławicką.

### Zakończenie

Opisana trasa z Krakowa do Wrocławia ma długość ok. 268 km. Czas przejazdu pociągiem pospiesznym na tej trasie wynosi 4 godziny i 15 minut. Nocleg we Wrocławiu możliwy jest na przykład w działającym cały rok Szkolnym Schronisku Młodzieżowym (Wrocław, ul. H. Kołłątaja 20).

mgr **MARCIN BACIK**

Absolwent Wydziału Geograficzno-Biologicznego Akademii Pedagogicznej w Krakowie, ul. Podchorążych 2, 30–084 Kraków, e-mail: marcin.bacik@poczta.onet.pl.

prof. dr hab. **SŁAWOMIR PISKORZ**

Akademia Pedagogiczna w Krakowie, Instytut Geografii, ul. Podchorążych 2, 30–084 Kraków

### Od Redakcji

Trasa przejazdu pociągiem z Krakowa do Wrocławia przedstawiona została dość szczegółowo. Można więc ten opis wykorzystać podróżując tą samą trasą. Można też opisaną trasę potraktować jako przykład. Podróżujemy często na wycieczki lub zieloną szkołę do dość odległych punktów czy to pociągiem czy też autokarem. Oczywiście, można wówczas pospać lub przeczytać ciekawą lekturę. Ale równie dobrze można skorzystać z okazji i zapoznać uczniów z mijanymi miejscami, a przy okazji polecić im wykonanie rozmaitych zadań. Będzie to wówczas swoista lekcja geografii, na pewno bardziej atrakcyjna od tej przeprowadzonej w klasie. Bardzo nas interesuje, jak na tę sprawę zapatrują się nasi Czytelnicy. Czekamy na Państwa opinie, uwagi i propozycje.

**Zadanie 5.** Podczas spaceru po Wrocławiu wykorzystajcie plan tego miasta oraz posługujcie się wcześniej wspomnianymi *Kluczami dydaktycznymi* ... Spróbujcie sami wyznaczyć trasę wędrowki, by dotrzeć do najciekawszych miejsc.

**Zadanie 6.** Przeprowadźcie krótki quiz dotyczący nazewnictwa geograficznego związanego z przebytą trasą. (Uwaga: zwycięzca powinien otrzymać symboliczną nagrodę oraz wysoką ocenę szkolną.)

**Zadanie 7.** Podzielcie się swoimi opiniami o tym, co Wam się podobało, a co nie podobało na trasie wycieczki.