

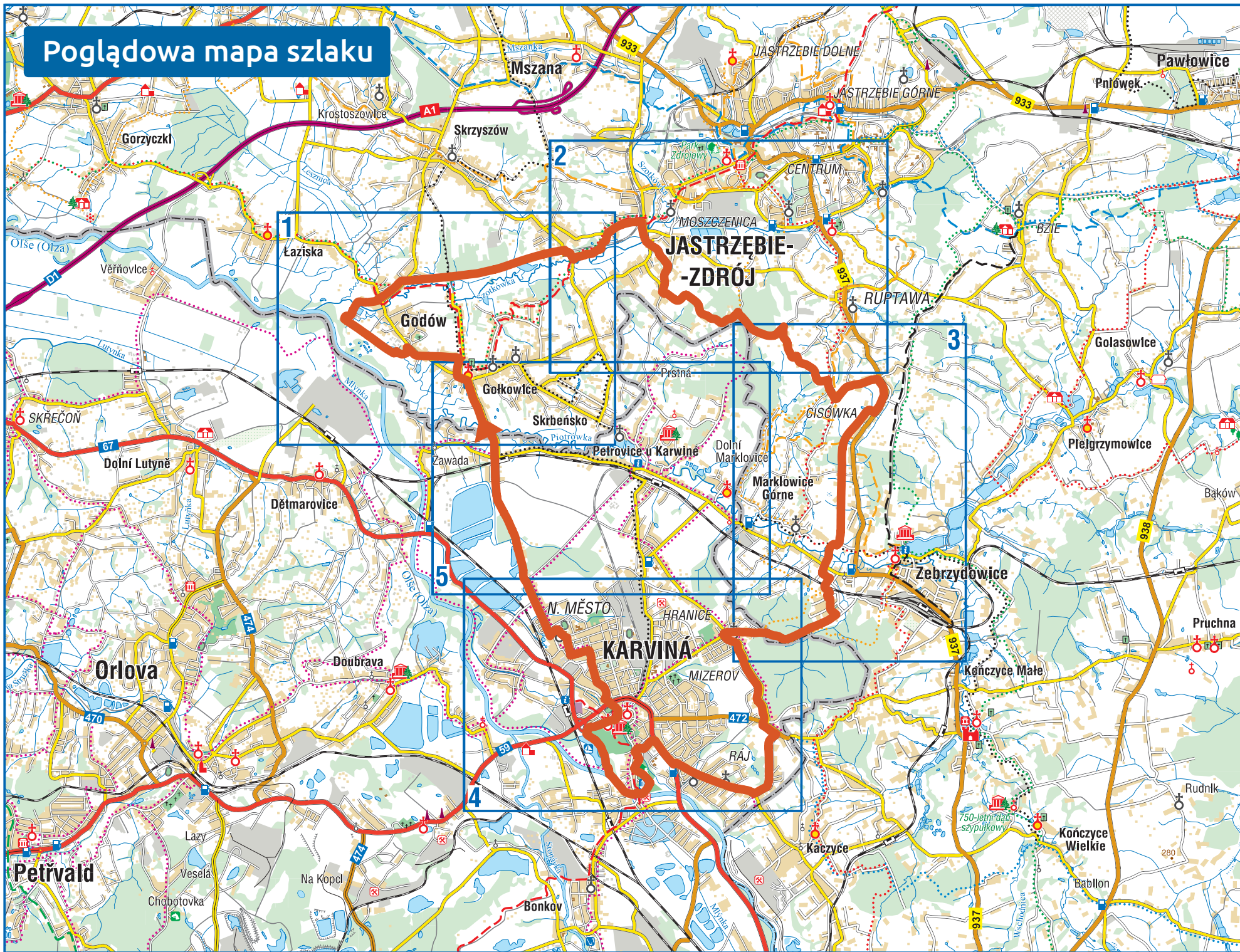


Przewodnik / Průvodce / Guide

Żelazny Szlak Rowerowy Železná cyklotrasa Iron Bike Trail



Poglądowa mapa szlaku



Żelazny Szlak Rowerowy

Železná cyklotrasa

Iron Bike Trail



Szczególne podziękowania Partnerzy projektu składają Panu Bogdanowi Kasperkowi oraz Panu Dawidowi Kellerowi za inspirację, wsparcie merytoryczne oraz zaangażowanie w projekt.



Koncepcja, redakcja publikacji / Idea, editace publikace

/ Concept, editing the publication: Gabriela Brzemia, Ewa Cyrulik

Autorzy / Autoři / Authors:

Dawid Keller (str./page 5, 8, 10, 13), Pavlina Badurova (str./page 15, 16),
Marian Lebiezlik (str./page 17)

Projekt graficzny / Grafický design / Graphic design:

Diana Kruszelnicka

Mapy / Maps:

Tomasz Ślusarczyk

Zdjęcia / Fotografie/ Photographs:

Zasoby partnerów projektu / Narodowe Archiwum Cyfrowe
Zdroje partnerů projektu / Národní digitální archivy
Resources of project partners / The National Digital Archives
Stanisław Grym, Roman Trzmielewski, Damian Szewczyk

Wikimedia Commons

©Sławomir Milejski (str./page 6, 20, 26, 34),
©Marcin Konsek (str./page 9, 26, 37, 38, 39, 40, 43),
©Mariuszjbie (str./page 23), ©Michał Klajban (str./page 29, 31),
©Dvurolsiny (str./page 43)

Wydawca / Vydavatel / Published by:

Gmina Godów, ul. 1 Maja 53, 44-340 Godów
powiat wodzisławski, woj. śląskie
gmina@godow.pl, www.godow.pl

Realizacja / Realizace / Realization:

Wydawnictwo „Compass”,
30-084 Kraków, ul. Podchorążych 3
tel./fax 12 626 14 36,
www.compass.krakow.pl



Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu publikacji jest zabronione. Wszystkie znaki występujące w tekście są zastrzeżonymi znakami firmowymi bądź towarowymi ich właścicieli.

Všechna práva vyhrazena. Neoprávněné šíření celku nebo části publikace je zakázáno. Všechny znaky zobrazené v textu jsou registrovanými ochrannými známkami nebo ochrannými výrobními značkami jejich vlastníků.

All rights reserved. Unauthorized distribution of this publication in part or in whole is prohibited. All marks used in this text are registered trademarks belonging to their owners.

Kraków, 2018
ISBN: 978-83-7605-921-1

Żelazny Szlak Rowerowy	4
Wprowadzenie historyczne	5
1. Odcinek Godów	6
2. Odcinek Jastrzębie-Zdrój	9
3. Odcinek Zebrzydowice	11
4. Odcinek Karwina	14
5. Piotrowice koło Karwiny	17
Železná cyklotrasa	18
Historický úvod	19
1. Úsek Godów	20
2. Úsek Jastrzębie-Zdrój	23
3. Úsek Zebrzydowice	25
4. Úsek Město Karviná	28
5. Úsek Petrovice u Karvine	31
Iron Bike Trail	32
Historical introduction	33
1. Godów section	34
2. Jastrzębie-Zdrój section	37
3. Zebrzydowice section	39
4. Karviná section	42
5. Petrovice u Karviné section	45
Mapy / Maps	46
Odcinek / úsek / section Godów	47
Odcinek / úsek / section Jastrzębie-Zdrój	48
Odcinek / úsek / section Zebrzydowice	49
Odcinek / úsek / section Karviná	50
Odcinek / úsek / section Petrovice u Karviné	51
Adresy / Addresses	52
Oznakowanie szlaku / Označování trasy / Marking the trail	54



Żelazny Szlak Rowerowy

Pięć samorządów leżących bezpośrednio przy dzisiejszej granicy polsko-czeskiej postanowiło z problemu zamykanych i niewykorzystanych linii kolejowych, a także potencjału drzemącego w historii kolejnictwa, stworzyć szansę na powstanie unikatowego transgranicznego produktu turystycznego. Zapadła decyzja o budowie Żelaznego Szlaku Rowerowego łączącego Godów – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Petrovice u Karvine – Karvine, którego spora część poprowadzona będzie po przejętych przez samorzady dawnych torowiskach.

Ze względów organizacyjnych tej niełatwej inwestycji postanowiono o etapowym realizowaniu zadania. Samorzady zaczęły od stworzenia pierwszej małej pętli Żelaznego Szlaku Rowerowego (etap I) wykorzystującej dziedzictwo i poprzemysłową spuściznę Górnego Śląska bazującej na dawnej infrastrukturze kolejowej.

Żelazny Szlak Rowerowy liczy 43,1 km. Został uzupełniony o opracowanie historyczne stanowiące podwaliny utworzenia edukacyjnego produktu turystycznego. Jak wiadomo, losy gospodarczego i infrastrukturalnego rozwoju tego obszaru nie następowały równomiernie. Turyści mogą dowiedzieć się jak kolej trafiła na tereny poszczególnych samorządów oraz jaki wpływ miała kolej na życie ich mieszkańców. Na Szlaku zamontowano tablice informacyjne nawiązujące do kolejowego dziedzictwa historycznego oraz utworzono stronę Żelaznego Szlaku Rowerowego. Turyści mogą także skorzystać z aplikacji na urządzenia mobilne, w tym sprawdzić swoją wiedzę w przygotowanym quizie.

Na zadanie o początkowej wartości 1 321 792,29 euro partnerzy pozyskali środki zewnętrzne w ramach programu Interreg V-A Republika Czeska - Polska 2014-2020 w wysokości 85 % kosztów kwalifikowalnych.

Przed zakończeniem pierwszego etapu udało się partnerom zakontraktować środki na kolejny etap. Projekt „Rowerem po Żelaznym Szlaku” (etap II) otrzymał dofinansowanie w wysokości 2 935 122,25 euro (85 % kosztów kwalifikowanych) łącznie dla wszystkich partnerów również z programu Interreg V-A Republika Czeska - Polska 2014-2020.



Wprowadzenie historyczne



Jedną ze zmian w światowej gospodarce XVIII w. było zjawisko nazywane „rewolucją przemysłową”. W dużym uproszczeniu można powiedzieć, że nastąpiła wówczas epoka pary. Wynalezienie silnika parowego oraz testy jego potencjalnych zastosowań wkrótce przyniosły decydujące dla kolejnych stuleci zmiany. Jednym z przejawów owej „rewolucji” był także rozwój górnictwa węgla kamiennego. Na pruskim już wówczas Górnym Śląsku państwo intensyfikowało działania mające na celu maksymalne wykorzystanie potencjału tego terenu – a jednym z największych bogactw był właśnie węgiel – niezwykle potrzebny w „epoce pary”. W kopalniach (i nie tylko) poszukiwano także sposobów efektywnego transportu. Wykorzystanie koni jako siły napędowej miało swoje ograniczenia. W pewnym momencie stwierdzono jednak, że wykorzystanie wagonów umieszczonych na, początkowo drewnianych potem żelaznych, szynach ułatwi tym zwierzętom pracę. W tym czasie w świecie prowadzono badania i prace konstruktorskie nad wykorzystaniem maszyny parowej do stworzenia pojazdu mogącego ciągnąć wagony – czyli po prostu parowozu. Działania te zakończono sukcesem dopiero w II połowie lat dwudziestych XIX w. Jeszcze przed udowodnieniem, że konstrukcja parowozu jest możliwa do realizacji, pojawiły się pomysły budowy linii kolejowych na Śląsku. Ich celem było m.in. ułatwienie wywozu węgla czy też skomunikowanie ze sobą państwa. W kolejnych latach, widoczny już, sukces „nowoczesności” zaowocował coraz bardziej realnymi planami inwestycji.

W październiku 1856 r. kolej dotarła do powiatowego (od 1818 r.) Rybnika. W kolejnych dziesięcioleciach miał miejsce dziwny proces – niezwykle ważny dla zrozumienia dalszej części opowieści. Wzrastała gęstość sieci kolejowej (zwłaszcza na Dolnym Śląsku oraz w rejonie przemysłowym Górnego Śląska). W ślad za tym powstawały nowe zakłady przemysłowe (głównie przemysłu ciężkiego). I poprawiały się warunki życia – symbolem tego, z pewnością, stawały się np. późniejsze osiedla zakładowe (familoki). Kolej przestała już być, przynajmniej w Prusach, symbolem czegoś groźnego, nieznanego; strasznej lokomotywy zięjącej ogniem. Stała się raczej czymś wyczekiwanym, traktowanym z wielką nadzieją. Jako szansa na zmianę życia...

Na prowincji życie było o wiele trudniejsze niż w centrum. I tu czas się „jakby zatrzymał”. Co z tego bowiem, że w odległości kilkunastu, kilkudziesięciu kilometrów była stacja kolejowa, skoro nie było mieszkańców stać na korzystanie z jej usług. I to mimo tego, że w 1860 r. wprowadzono IV klasę, czyli naprawdę bardzo tanie bilety. Dochody uzyskiwane z rolnictwa, czy prostego rzemiosła wystarczały na codzienne utrzymanie, ale nie na ekstrawagancję. Życie tutaj toczyło się w sposób o wiele spokojniejszy.

Pomysłów na budowę kolei w rejonie pogranicza było wiele. Wśród nich nieco szalony pomysł na nową linię kolejową. Otóż projekt budowy połączenia Gliwic z kolejami austriackimi, ściślej z Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB) przewidywał jego przebieg przez Gliwice, Orzesze, Rybnik, Wodzisław... Mszaną do Petrovic/Jastrzębia (dodatkowo w Orzeszu lub Rybniku planowano zbudować odgałęzienie do Żor). W ten sposób planowano wykorzystać odkryte i niewykorzystane dotąd złoża węgla kamiennego w rejonie właśnie Mszany i Jastrzębia. Jednocześnie połączenie z Petrovicami otwierałoby zupełnie nowe możliwości (i kierunki) wywozu węgla zarówno z okręgu przemysłowego, jak i z planowanych kopalń. Pomysł był bardzo kosztowny, ale jego zaniechanie, chyba jeszcze droższe. Należy także zauważyć, że w tych czasach dochodowej pracy nie było, a pomysły na budowę połączenia kolejowego przez Mszaną, Jastrzębie nie były realizowane, dlatego mieszkańcy tych pogranicznych okolic usiłovali znaleźć sobie lepsze miejsca do życia. W dyskusji w związku z budową linii kolejowej na początku XX w. znajdziemy m.in. informację, że mężczyźni z okolic Godowa, Skrzyszowa pracowali po drugiej stronie granicy w kopalniach i jedynie na niedzielę wracali do domów.

Nowe możliwości otwarta wydana w 1892 r. ustawa o kolejach lokalnych. Umożliwiała ona nie tylko budowę nowych linii, ale przede wszystkim ograniczała wymagania jakie wobec nich stawiano, a także na szeroką skalę angażowała lokalne samorzady w realizację tych działań.

W Gminie Godów podróż Żelaznym Szlakiem Rowerowym rozpoczniesz od dawnego przejścia granicznego w Gołkowicach - Zavada. Przejeżdż ulicą Celną do drogi powiatowej (ul. 1 Maja) i dalej w lewo w kierunku zabytkowego kościoła drewnianego. Następnie skręć w prawo i jedź dalej ulicą Jana III Sobieskiego, aby w pobliżu kapliczki dotrzeć do ulicy Cmentarnej. Po przejechaniu kilkuset metrów ulica Cmentarna zmieni nazwę na Polną, co oznacza, że jesteś w Godowie. Z ulicy Polnej zjedź na drogę powiatową i po przejechaniu ok 300 metrów skręć w lewo (2,7 km), w drogę koło Urzędu Gminy, gdzie miniesz kompleks sportowo-rekreacyjny oraz muszlę koncertową. Jest to też doskonałe miejsce na krótki odpoczynek. Dalej jedź malowniczą drogą wśród pól, aż do ulicy Gliniki i ronda na ul. 1 Maja. Zjeżdżając z ronda w kierunku Skrzyszowa ul. 1 Maja po przejechaniu niespełna 500 metrów, napotkasz ścieżkę po dawnym torowisku (5,7 km), kierującą Cię do Jastrzębia-Zdroju.

Do najcenniejszych zabytków gminy wpisanych do rejestru wojewódzkiego konserwatora zabytków należą **kościół drewniany pw. Św. Anny w Gołkowicach** z 1878 r., który mijamy przemierzając Żelazny Szlak Rowerowy wykonany w ramach pierwszego etapu, oraz **kościół drewniany pw. Wszystkich Świętych w Łaziskach** zbudowany w XVI wieku, który znajduje się w pobliżu trasy zaplanowanej w II etapie. Stanowią one wybitny przykład drewnianej architektury sakralnej. Obydwa obiekty zostały włączone do Szlaku Architektury Drewnianej.



Do rejestru zabytków wpisane są również stanowiska archeologiczne w Gołkowicach – średniowieczny gródek typu stożkowego oraz fundamenty budownictwa średniowiecznego – zamku. Ślady stanowiska nie są łatwe do rozpoznania w terenie. Poszukiwacze przygód oraz pasjonaci historii niejednokrotnie podejmują wyzwanie odszukania tego miejsca i rozpoznania stożkowatego kształtu lub fundamentów zamku. Zabytek zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części wsi, na południe od szosy, na polach uprawnych. Wszystkim eksploratorom życzymy powodzenia w poszukiwaniach i dobrej zabawy. Będąc w Gołkowicach można skorzystać z atrakcji dostępnych w Punkcie Informacji Turystycznej. Jedną z nich jest audiowycieczka po gminie umożliwiająca spotkanie z historią i śląską kulturą. PIT zlokalizowany jest w budynku Ośrodka Kultury w Gołkowicach przy ul. 1 Maja 101.



Kościół pw. Wszystkich Świętych w Łaziskach



Zbiornik wodny w Godowie

Podróżując przez Gołkowice, zachęcamy także do odwiedzenia Transgranicznej Strefy Aktywności zlokalizowanej na boisku w Gołkowicach przy ul. Wyzwolenia. Jest to miejsce polsko-czeskich aktywności szczególnie w okresie letnim. Strefa aktywności została utworzona w ramach innego projektu Synergia - integracja społeczności i instytucji pogranicza Godowa i Petrovic u Karvine" realizowanego przez Gminę Godów z Gminą Petrovice u Karvine. Miłośnicy aktywnego wypoczynku mają tutaj do dyspozycji „siłownię pod chmurką”, park do treningu ulicznego, bieżnię, boisko do siatkówki plażowej, boisko do piłki nożnej oraz plac zabaw. Pod wiatą można odpocząć, przed dalszą podróżą. Na terenie kompleksu usytuowana jest także samoobsługowa stacja serwisowa dla rowerów (klucze, łyżki do opon, ręczna pompka). Odmowną dumą miejscowości Gołkowice jest Honorowy Obywatel Gminy Godów - znany wszystkim doskonale aktor - Marian Dziędziel. Urodził się on 5 sierpnia 1947 r. w Gołkowicach. Pochodzi z tradycyjnej śląskiej rodziny. Dzięki ojcu pokochał literaturę i teatr. Studia ukończył na Wydziale Aktorskim w Państwowej Wyższej Szkole Teatralnej w Krakowie w 1969 r. Na stałe związał się z Teatrem Słowackiego w Krakowie. Od wielu lat gra w filmie, telewizji i teatrze. W swoim dorobku ma wiele wyrazistych ról, za które otrzymał liczne nagrody. W 1983 r. został odznaczony Brązowym Krzyżem Zasługi. Jako rodowity Ślązak często pojawia się w filmach opowiadających o tym regionie. Dowodem przywiązania do naszego regionu są jego częste odwiedziny i kontakty, zwłaszcza z najbliższą rodziną. Nigdy nie zapomniał o znajomych ani o sąsiadach. Przejeżdżając przez miejscowość Godów, zachęcamy do krótkiego przystanku na kompleksie sportowo-rekreacyjnym. Kompleks ten składa się z amfiteatru z muszlą koncertową z przeznaczeniem na organizowanie wszelkiego rodzaju spotkań i imprez kulturalnych. Obok tego obiektu powstał skatepark oraz miniścianka wspinaczkowa, siłownia zewnętrzna, betonowy stół do tenisa stołowego oraz inna infrastruktura sportowa. Można także skorzystać z punktu odpoczynkowego z grillem. W niedalekim sąsiedztwie kompleksu sportowo-rekreacyjnego, obok Urzędu Gminy, jest niewielki park, w którym znajduje się plac zabaw. W parku tym można podziwiać także twórczość lokalnych artystów – Bogumiły i Ireneusza Canibot - rzeźbę Utopca wraz z ławeczką. Występujące wokół starodrzewie to pozostałość podworskiego parku. Zarówno z tego miejsca, jak i od strony wybudowanej na torowisku ścieżki, bardzo blisko do otoczonego zielenią punktu odpoczynkowego „Podgrórnik”. Jest to miejsce ulubione przez początkujących entuzjastów MTB, ponieważ warunki terenowe doskonale nadają się do pierwszych prób w tym sporcie. Można tam także urządzić sobie piknik lub schronić przez deszczem, korzystając z umiejscowionej tam drewnianej wiaty odpoczynkowej.

① Odcinek Godów



Rzeźby w parku w Godowie

Miłośników kinematografii zapewne zaciekawi fakt, że stąd właśnie, z Godowa pochodzi wybitny aktor Franciszek Pieczka. Urodził się on 18 stycznia 1928 roku. Tutaj się wychował i kształcił, poznając kulturę, historię i ciężką pracę ludzi naszego regionu. Od najmłodszych lat przejawiał zdolności aktorskie, organizując dla godowskiego środowiska życie kulturalne poprzez małe formy teatralne. Ukończył studia w Państwowej Wyższej Szkole Teatralnej w Warszawie. Jego debiut teatralny odbył się w styczniu 1954 r. Aktor nigdy nie zapomniał i nie odcinał się od swojego pochodzenia. Jego wielkie

role teatralne i filmowe oraz sukcesy utożsamiane są z jego pochodzeniem, wartościami wychowawczymi i kulturalnymi rodzimej gminy. W 2008 r. został mu przyznany tytuł Honorowego Obywatela Gminy Godów. Turystów zachęcamy do odwiedzenia atrakcyjnych pod względem krajobrazowym i przyrodniczym terenów, do których należą m.in. jar w Gotkowicach, las w Żabkowie, środowisko wodne w dolinie Olzy w Łaziskach, uroczysko w obrębie lasu przy granicy z Czechami w Łaziskach, fragment doliny rzeki Leśnicy oraz zadrzewione wzgórze w Podbuczu.

Historia kolei cz. I



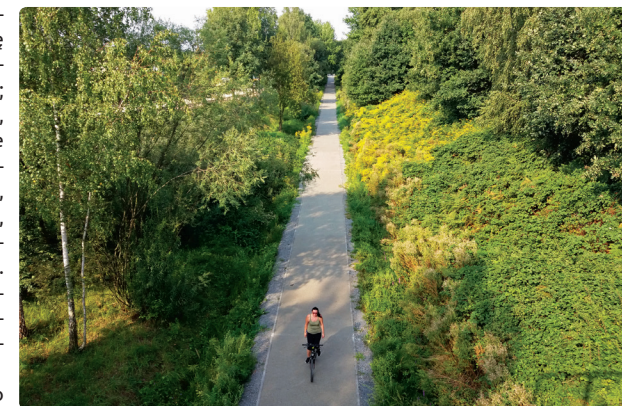
Wynalazek kolei żelaznej dotarł do pogranicza prusko (niemiecko)-austriackiego (obecnie polsko-czeskiego) w różnych odstępach czasu. Po stronie austriackiej to właśnie tutaj prowadziła jedna z pierwszych zbudowanych w państwie linii kolejowych – Kolej Północna Cesarza Ferdynanda. Po drugiej stronie granicy przez długie dziesięciolecia kolej pozostawała tylko marzeniem, które najbliżej znajdowało się w powiatowym Rybniku (od 1856 r.). Tereny po stronie niemieckiej były rolnicze, a po austriackiej bardzo dynamicznie rozwijało się górnictwo, m.in. w rejonie Karwiny. Było to zależne od rozwoju kolei. Pomysłów budowy kolei do Jastrzębia czy Mszany (gdzie odkryto złoża węgla) nie realizowano. Dopiero na przełomie XIX i XX w. zdecydowano się (po długich rokowaniach) na budowę połączenia Żor (kolej od 1884 r.) z Wodzisławiem Śląskim (kolej od 1882 r.) przez Pawłowice, Jastrzębie Zdrój, Godów. Inwestycję zrealizowano etapami, ostatecznie w 1913 r. W okresie międzywojennym, na skutek zmiany przebiegu granicy polsko-czechosłowacko-niemieckiej w rejonie Bohumina/Chatupek, zdecydowano się m.in. na budowę linii kolejowej z Moszczenicy k. Jastrzębia Zdroju (obecnie sołectwo tego miasta) przez Zebrzydowice do Cieszyna wraz z łącznicą w stronę Wodzisławia. Dzięki temu odcinek z Wodzisławia Śląskiego do Moszczenicy wykorzystywano intensywnie w ruchu towarowym. Kolej po stronie polskiej (w rejonie Godowa) miała w późniejszych latach charakter lokalny (ruch towarowy prowadzono albo w stronę Pawłowic Śląskich albo też z wykorzystaniem sieci kolei przemysłowych), umożliwiała mieszkańcom dojazd do stacji węzłowych i podróże w głąb Polski. Zapewniała też sprawny transport niezależnie od warunków atmosferycznych. Po 1989 r. jej znaczenie bardzo szybko spadło i już w 1997 r., w ramach podejmowanych chaotycznych prób restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych, została zamknięta. Po stronie czeskiej kolej odgrywała nadal swoje wypracowane wcześniej znaczenie, mimo zmian administracyjnych i ludnościowych – była ważnym przewoźnikiem osób i towarów. Problemem tej sieci były szkody górnicze, a także odcinki o niewielkich przewozach. Czechosłowacja jednak (a później Republika Czeska), czerpiąc jeszcze z doświadczeń okresu międzywojennego, z powodzeniem stosowała (i stosuje) jednak na najbardziej nieekonomicznych odcinkach znacznie tańsze w eksploatacji wagony motorowe. Warto też pamiętać, że w historii co najmniej kilka razy wysuwano pomysły budowy transgranicznego połączenia kolejowego przebiegającego przez Godów do Petrovic.

② Odcinek Jastrzębie-Zdrój

Mapa → str. 48

Zjeżdżając ze szlaku na ulicę Szotkowicką (9,0 km), a następnie w ulicę Komuny Paryskiej, jedź główną drogą w kierunku Ruptawy (10,9 km); następnie skręć w ulicę Frysztacką, a potem ulicę Piaskową. W Ruptawie jedź ulicą Żwirki i Wigury, a następnie ulicami Maryjowiec (15,6 km), Kołtątaja, Ździebły i Traugutta, która wyprowadza na drogę główną (18,5 km) w kierunku Cieszyna. Z drogi głównej zjedź w ulicę Konkutorską, a z niej na ścieżkę „Żelaznego szlaku Rowerowego” w stronę Zebrzydowic (19,5 km).

Na trasie szlaku, wyznaczonej po drogach publicznych na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój, odnajdziemy wiele atrakcji dziedzictwa przyrodniczego pogranicza polsko-czeskiego, wśród których znajduje się wiele gatunków prawnie chronionych. Już na początku szlaku w Jastrzębiu-Zdroju, w okolicach ulicy Komuny Paryskiej, znajduje się „Dolina Szotkówki” w Szotkowicach, który jest terenem o dużej różnorodności biologicznej i walorach estetycznych. Czysta woda rzeki Szotkówki gwarantuje dobre warunki życia rzadkim i chronionym zwierzętom, np. bobrowi europejskiemu i wydrze europejskiej. Jadąc ulicą Żwirki i Wigury po stronie północnej mijamy **Las Białoszek**, gdzie rośnie największe drzewo w Jastrzębiu-Zdroju – **buk „Jakub”** o obwodzie pnia niemal 600 cm, w którym gniazdują licznie ptaki szponiaste, takie jak: trzmiełojad, jastrząb, krogulec oraz kobuz. Od strony południowej znajduje się Las Pastuszyniec, który zalicza się do najlepiej zachowanych i najbogatszych florystycznie zbiorowisk leśnych w mieście, gdzie spotykać można bogate zespoły mszarów. W Lesie Pastuszyniec gnieździ się wiele gatunków rzadkich i chronionych ptaków, takich jak: dzięcioł zielonosiwy, trzmiełojad i inne ptaki szponiaste. Bezpośrednio z ulicy Żwirki i Wigury, można zjechać na turystyczne przejście graniczne Jastrzębie-Zdrój Ruptawa – Petrovice Kempa, które prowadzi przez las Pastuszyniec i jest wyłączone z ruchu pojazdów samochodowych. Jadąc czerwonym szlakiem rowerowym od ulicy Komuny Paryskiej w kierunku wschodnim, dojedziemy do wpisanego do rejestru zabytków **Parku Zdrojowego** założonego na początku lat 60. XIX wieku, wyróżniającego się bogactwem przyrodniczym i architektonicznym Jastrzębia-Zdroju, m.in. Dom Zdrojowy, Galeria Historii Miasta czy inhalatorium solankowe.



Ścieżka rowerowa w Jastrzębiu-Zdroju



Dom Zdrojowy w Jastrzębiu-Zdroju



Inhalatorium solankowe w Parku Zdrojowym w Jastrzębiu-Zdroju

Historia kolei cz. 2



Jastrzębie-Zdrój znalazło się na uboczu doświadczeń związanych z funkcjonowaniem kolei żelaznych, tej wielkiej „rewolucji” XIX w. Wynikało to z głównie z peryferyjnej lokalizacji miejscowości, ukształtowania terenu oraz nadgranicznej lokalizacji. Najbliższa stacja kolejowa znajdowała się od 1856 r. w powiatowym Rybniku. Co prawda, zwłaszcza po odkryciu złóż węgla kamiennego w rejonie miasta oraz pobliskiej Mszany, wysuwano pomysły budowy kolei ułatwiającej wywóz tego materiału, ale z powodu braku decyzji o powstaniu kopalni, nic z tego nie wyszło. Po długich rokowaniach na przełomie XIX i XX w. zdecydowano o etapowej budowie połączenia z Żor przez Pawłowice, Jastrzębie Zdrój, Godów do Wodzisławia Śląskiego. Inwestycję zrealizowano etapami, w Jastrzębiu Zdroju stacja istniała od 1911 r. Kolej przyczyniła się do ułatwienia dojazdu do znajdującego się w Jastrzębiu uzdrowiska; tutejsza stacja kolejowa była również największą w okolicy. W okresie międzywojennym zdecydowano się na budowę połączenia z Moszczyca Śląskiej (obecnie dzielnica Jastrzębia-Zdroju) do Cieszyna przez Zebrzydowice. To nadgraniczne połączenie miało umożliwić kolejowe obejście węzła w niemieckich wówczas Chałupkach. Po II wojnie światowej w Jastrzębiu zaszły spore zmiany, a ich głównym kreatorem był rozwój górnictwa węgla kamiennego i powstanie licznych osiedli mieszkaniowych. W ślad za rozwojem kopalń powstała rozległa i niezwykle ważna do dzisiaj sieć kolei przemysłowych (umożliwiająca teoretycznie nawet prosty dojazd do Rybnika). Kolej była także głównym sposobem przyjazdów nowych mieszkańców do miasta – była jednak oddalona od „nowego centrum” i jej rolę w przewozach pasażerskich przejęła komunikacja samochodowa. Elektryfikacja nastąpiła bardzo późno, bo dopiero w 1984 r. Kryzys po 1989 r. spowodował sukcesywne zamykanie kolejnych linii kolejowych wychodzących z Jastrzębia – w 1997 r. do Wodzisławia i Zebrzydowic. W ten sposób podróżni mogli korzystać wyłącznie z wyjazdu w stronę Pawłowic, który, przestając być konkurencyjny, ostatecznie w 2001 r. również został zamknięty. Obecnie kolej w mieście wykorzystywana jest wyłącznie jako środek niezwykle intensywnego ruchu towarowego w oparciu o własną sieć. Planowana jest także odbudowa sieci publicznej.



Dawny wiadukt kolejowy w Jastrzębiu-Zdroju



Pałac w Zebrzydowicach

Mapa → str. 49

Jadąc od Jastrzębia – Zdroju z ulicy Konduktorskiej (19,5 km), wjedź na ścieżkę „Żelazny szlak rowerowy”, gdzie znajduje się punkt odpoczynkowy i dalej jedź na wprost po nasypie kolejowym. Następnie skręć w prawo (22,5 km) w kierunku ul. Nowy Dwór. Po prawej stronie mijając oczyszczalnię ścieków, jedź dalej prosto do skrzyżowania z ul. Asnyka, następnie skręć w lewo i przejeżdżając pod wiaduktem, jedź dalej prosto ok. 200 m po czym skręć w prawo w ul. Skotnicką. Przejeżdżając pod wiaduktem kolejowym skręć w lewo w ul. Przedwiośnie, następnie skręć w prawo w ul. Jutrzenki i dalej prosto w kierunku Karwiny. Warto będąc w Zebrzydowicach odwiedzić dawny gotycki zamek **Pałac w Zebrzydowicach**. W 1764 roku przebudowany na późnobarokową rezydencję rodu baronów de Mattencloit. Od 1887 roku we władaniu hrabiego Larisch von Mönlich z Karwiny. Większość elewacji prosta, ozdobiona tylko gzymsem między kondygnacjami i wydatnym gzymsem wieńczącym. Pałac spłonął podczas II wojny światowej. Zrekonstruowany w latach 1958-1963 r. Obecnie przeznaczony jest na cele kulturalne i turystyczne. Znajduje się tu Gminny Ośrodek Kultury, Biblioteka Publiczna i Punkt Informacji Turystycznej oraz restauracja. W okolicy pałacu znajduje się amfiteatr, moło widokowe oraz Ośrodek Sportów Wodnych „Młynszczok”. Zbudowano go nad największym miejscowym **stawem „Młynszczok”**. W zbiorniku wodnym zostały wydzielone dwa baseny. Miłośnicy sportów wodnych mogą tutaj skorzystać z żaglówek, windsurfingu, rowerów wodnych oraz kajaków. Gdy mamy trochę więcej czasu, warto udać się do miejscowości **Kończyce Małe** (wchodzącej w skład Gminy Zebrzydowice), leżącej na trasie z Jastrzębia-Zdroju do Cieszyna. Miejscowość położona jest dostownie kilka kilometrów od Zebrzydowic i znajduje się w niej **zabytkowy zamek**. Jego początki sięgają przetomu XV i XVI wieku. W 1560 roku został on rozbudowany przez Jerzego Sedlnickiego. Mury zamku wzniesiono z kamienia i cegły. W narożniku znajduje się brama przejazdna. Od strony dziedzińca usytuowane są arkadowe podcienia i ganek. Zamek kilka razy przechodził w ręce kolejnych właścicieli, którzy dokonywali jego renowacji. Obecnie w renesansowym zamku znajduje się Izba Regionalna oraz hotel i restauracja. Zamek otacza piękne obejście, park z malowniczym stawem i mostkiem. Pałac i zamek w Zebrzydowicach leżą na trasie Via Ducalis i Szlaku Zamków nad Piotrówką.



Kościół w Kończycach Małych

Cennymi obiektami architektonicznymi z bogatym, ciekawym wnętrzem są kościoły znajdujące się w Gminie Zebrzydowice. Są to m.in.:

1. Kościół Podwyższenia Krzyża Świętego w Kaczcach to drewniany, zabytkowy kościół parafialny wybudowany przed 1620 rokiem w miejscowości Ruptawa, na miejscu jeszcze starszej budowli. Podczas II wojny światowej został częściowo zniszczony. W latach 1971-1972 Kościół rozebrano i odtworzono z niewielkimi zmianami w Kaczcach. Poświęcony 25 czerwca 1972 r. W 1973 roku na wieży umieszczono dzwon wykonany w odlewni w Ostrawie, ważący 350 kg. Budowla jest trójdziałna, składa się z prezbiterium, nawy oraz dzwonnicy. Prezbiterium zostało zamknięte trójbocznie z dobudowaną od północy zakrystią. Wieża dzwonnicy ma ukośne ściany, zakończona jest izbicą, którą wieńczy ośmioboczny hełm baniasty posiadający latarnię i kopułkę. Wokół kościoła biegnie drewniane ogrodzenie z daszkiem.

2. Kościół pod wezwaniem Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Kończycach Małych znajduje się na szlaku komunikacyjnym Jastrzębie-Zdrój – Cieszyn. Kościół zbudowano w 1713 r. na miejscu poprzedniego drewnianego kościoła. Wewnątrz na uwagę zasługuje obraz Matki Boskiej Kończycyckiej, pochodzący z XV wieku, przedstawionej z dmuchawcem w dłoni. W 1945 roku w czasie działań wojennych, kościół został poważnie uszkodzony, jednak obraz został nietknięty. Do 1909 roku kościół był filią parafii św. Anny w Pruchnej. 18 listopada 1909 r. została założona parafia Kończycze Małe. Od 1960 roku kościół znajduje się pod ochroną prawa jako cenny zabytek kultu religijnego na ziemi cieszyńskiej.

3. Kościół Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny w Zebrzydowicach powstał na przelocie XIII i XIV wieku. W 1616 r. rozpoczęto przebudowę drewnianej świątyni w murowaną. W ramach przebudowy stopniowo zastępowano prezbiterium murowaną konstrukcją. W 1751 r. świątynia sptonęła w wyniku celowego podpalenia. Nowy murowany obiekt został wzniesiony w latach 1774-76, dzięki ofiarności parafian oraz byłego proboszcza, ks. Andrzeja Piguty. Ze spalonego kościoła wykorzystano część murowanego prezbiterium. Poświęcenia kościoła dokonał w 1776 r. wrocławski biskup Filip Gothard Schafgotsch. W 1945 roku obiekt został uszkodzony podczas działań wojennych. Szkoła naprawiono w latach 1945-1950.

Historia kolei cz. 3



Jak już wspomniano wynalazek kolei żelaznej dotarł do pogranicza prusko (niemiecko)-austriackiego (obecnie polsko-czeskiego) w różnych odstępach czasu. Po stronie austriackiej to właśnie tutaj prowadziła jedna z pierwszych zbudowanych w państwie linii kolejowych – Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (KFNB). W 1836 r. spółka Rotschildów otrzymała koncesję na budowę linii Wiedeń – Bogumim – Zebrzydowice - Dziedzice – Oświęcim – Bochnia. Jej pierwszy odcinek oddano do użytku w 1837 r. (Wiedeń – Wagram), ale dopiero 10 lat później, w 1847 r., kolej dotarła do Bogumina. W tym samym czasie do nadgranicznych Chatupek dotarła linia budowana przez spółkę o nazwie Kolei Wilhelma, dzięki której możliwe było już wkrótce (1848 r.) nie tylko dotarcie koleją z Berlina do Wiednia, ale i, przez Gliwice, Katowice, Mysłowice, także z Krakowem. W ten sposób, paradoksalnie, dalsza budowa wydawała się tracić sens. Tymczasem jednak wydarzenia „wielkiej polityki”, czyli wojna krymska (1853) spowodowały, że powrócono do zaniechanej budowy i w 1855 r. kolej dotarła do Zebrzydowic i dalej do Dziedzic i Bielska, a w 1856 r. ostatecznie ukończono wewnętrzne połączenie Wiednia z Krakowem. Od tego momentu linia ta stała się jedną z najważniejszych w państwie austriackim. W tym też czasie KFNB zainwestowała w górnictwo w rejonie Karwiny i w kolejnych latach w tej okolicy zaczęły powstawać nie tylko koleje lokalne ale i bogata sieć bocznic. W ten układ kolejowy włączono jeszcze jedną, równie ważną, linię – Koszycko-Bogumińską, zrealizowaną na odcinku do Cieszyna w 1869 r. Wzrastające przewozy powodowały sukcesywną budowę drugich torów na obu liniach magistralnych. Po rozpadzie Austro-Węgier w wyniku I wojny światowej w pobliżu Zebrzydowic przebiegała granica polsko-czechosłowacka. O ile ruch na liniach magistralnych utrzymywał się na wysokim poziomie, to na niektórych lokalnych szlakach Czesi wprowadzili już wówczas ze względów oszczędnościowych wagony motorowe. Wkrótce zrewolucjonizowały one przewozy i uratowały odcinki od zamknięcia. Po stronie polskiej w okresie międzywojennym zbudowano, ze środków Skarbu Śląskiego, linię Moszczenica – Zebrzydowice – Cieszyn. Po II wojnie światowej sieć kolejowa w rejonie Karwiny została, m.in. na skutek szkód górniczych, znacznie przebudowana. Utrzymywało się jednak, i nadal utrzymuje, wielkie znaczenie dawnej linii KFNB, a także Kolei Koszycko-Bogumińskiej. Dawna linia KFNB jest nadal głównym „oknem na świat” w kolejowym ruchu pasażerskim między Polską a Czechami i jednym z najważniejszych w ruchu towarowym. Kryzysu w polskim kolejnictwie po 1989 r. nie przetrwał odcinek Moszczenica – Zebrzydowice, a ruch pociągów pasażerskich prowadzony jest tylko na odcinku Zebrzydowice – Cieszyn. Lokalny ruch pasażerski między Zebrzydowicami i Petrovicami u Karvine, a także Cieszynem i Czeskim Cieszynem nie miał charakteru ciągłego. Obecnie jedynie na tym odcinku kursują czeskie wagony motorowe.



Dworzec kolejowy w Zebrzydowicach



Karwina – Dom Spoteczny

Mapa → str. 50

Po przekroczeniu granic Zebrzydowic i Karwiny (ulica Jutrzenki a Žižkova) (25,5 km) jedź dalej po ulicy Žižkovej, aż do skrzyżowania z ulicą Mickiewiczova, gdzie skręć w lewo. Jedź dalej prosto po ulicy Mickiewiczovej, gdzie na wzgórz, na jej końcu skręć w lewo i jedziesz w górę po ulicy Borovského. Jedziesz dalej pod górkę, gdzie na skrzyżowaniu z ulicą U Farmy skręć w prawo i jedziesz prosto na koniec ulicy U Farmy (30,1 km), gdzie na skrzyżowaniu z ulicą Polská skręć w prawo i zjeżdżasz w dół do małego ronda, gdzie skręć w lewo a następnie zaraz przy dużym rondzie w prawo. Dalej jedziesz koło szpitala do Parku Zdrojowego (Lázeňský park) (1), aż do mostu Bohaterův Sokolova (most Sokolovských hrdinů) (2), gdzie dojeżdżasz na nabrzeże rzeki Olzy (Olše). Następnie skręć w prawo w dół do Parku Boženy Němcovej (3) i jedziesz około areatu tódek, a potem przez Park Boženy Němcovej do Zamku Frysztat (Zamek Fryštát) (4). Kontynuuj podróż przez Rynek Masaryka (Masarykovo náměstí), w lewo na ulicę Karola Šliwki, a następnie jedziesz prosto po ulicy Svatopluka Čecha, gdzie na skrzyżowaniu z ulicą Cihelní skręć w prawo. Na końcu ulicy Cihelní skręć w prawo na ulicę Havířská i zaraz w lewo na ulicę Lipová. Na skrzyżowaniu skręć w lewo na ulicę Mírová, a na końcu ulicy Mírová następnym razem w prawo na ulicę Na Vyhliídce. Dalej ulicą U Bažantnice osiągniesz ulicę Olšiny, którą wokół Dworu Olszyny (Dvůr Olšiny) (39,9 km) (5), dojedziesz do Piotrowic koło Karwiny (Petrovice u Karviné).

Mijając atrakcje warto wiedzieć, że:

1. Park Zdrojowy (Lázeňský park) – powstał w 1895 roku, znaleźć w nim można cenne drzewa i zabytkowe budynki starego sanatorium: Dom Uzdrowiskowy Darków (Léčebna Darkov) (obecnie Dom Alzheimer), Stare Uzdrowisko (Staré lázně), willa Vlasta, willa Maryčka, willa Jiřina, Dom Spoteczny (Společenský dům).

2. Most Bohaterův Sokolova (most Sokolovských hrdinů) – betonowy most łukowy z 1925 roku, który łączy obydwie brzozy rzeki Olzy (Olše) o długości 56,5 m, szerokości 9,5 m i wysokości łuku 12,2 m.

3. Park Boženy Němcovej – pod oryginalną nazwą park zamkowy powstał w 1804 roku i znajdują się w nim cenne gatunki drzew oraz krzewów, jest parkiem w stylu angielskim. W parku znajduje się areal przystani tódek, plac zabaw dla dzieci, Altana Larischa, grobowiec Larischa, kino letnie i kącik zoo.

4. Zamek Frysztat (zámek Fryštát) – empirowy Zamek Frysztat założony przez Księżęcą rodzinę Piastów Cieszyńskich. Zamek jest obecnie własnością miasta, natomiast ostatnim prywatnym właścicielem była rodzina hrabiego Larischa-Mönnicha, która miała znaczącą pozycję na dworze cesarskim i była powiązana z cesarową Elżbietą, znaną „Sissi”.



Zamek Frysztat

5. Dwór Olszyny (Dvůr Olšiny) – Obiekt pochodzi z 1832 roku i został zbudowany przez hrabiego Mikotaja von Taffe (Mikuláš von Taffe). W obiekcie znajduje się ujeżdżalnia oraz klub jeździecki.

Historia kolei cz. 4



Kolej żelazna na terytorium dzisiejszego miasta Karwiny była związana z dwoma ważnymi trasami dawnej monarchii austriackiej - C.K. Uprzywilejowaną Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (niem. K.u.K. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNBN, czes. Severní dráha Ferdinandova) łączącej Wiedeń z Krakowem oraz Koleją Koszycko-Bogumińską (niem. Die k.k. privilegierte Kaschau-Oderberger Bahn, czes. Košicko-bohumínská dráha). W 1847 roku Kolej Północna została doprowadzona do Bogumina, zaś w 1855 roku została zakończona budowa tej trasy na odcinku do Piotrowic koło Karwiny (Petrovice u Karviné) i Dziedzic, a rok później doszło do połączenia Wiednia z Krakowem. Choć trasa ta nie prowadziła bezpośrednio przez Karwinę, później podłączyła się do niej za pośrednictwem trasy lokalnej do Piotrowic (Petrovice).

Dla regionu Śląska Cieszyńskiego, a tym samym również dla Karwiny, przedstawiała najważniejszą arterię trasa Kolei Koszycko-Bogumińskiej, która została zbudowana w latach 1869-1872. Połączyła ona bowiem tutejsze kopalnie węgla kamiennego z przedsiębiorstwami metalurgicznymi i koleją górniczą oraz bocznicami węglowymi kopalni i stała się jednym z ważnych czynników dla rozwoju przemysłowego tego regionu. Podłączeniu do sieci kolejowej nie mogło ominąć również rejonu dzisiejszej Karwiny (Karviná), gdzie znajdowały się ważne kopalnie wysoko gatunkowego węgla koksującego. Miasto Karwina w dzisiejszych granicach powstało w ciągu ostatnich lat z kilku jednostek administracyjnych, a mianowicie miast Frysztat (Fryštát) i Karwina (Karviná) oraz gmin Raj (Ráj), Darków (Darkov) i Stare Miasto (Staré Město), a później i gminy Łąki nad Olzą (Louky nad Olší). Najbardziej zaludnionym miastem na terenie obecnego miasta była Karwina (Karviná, zapisywana czasami jako Karvinná), dziś Karwina-Kopalnie (Karviná - Doly) z prawie 20 tysiącami mieszkańców, w katastrze którego znajdowała się większość kopalń należących do firmy wydobywczej Larischa-Mönnicha oraz Spółki Górniczo-Hutniczej (Báňská a hutní společnost). Centrum administracyjnym oraz tradycyjną siedzibą powiatu, ale pozostawało miasto Frysztat (Fryštát). Najpierw Karwiną przepoławiała Kolej Koszycko-Bogumińska, która została uruchomiona na odcinku Nowy Bogumín (Nový Bohumín) - Cieszyn (Těšín) dnia 1 lutego 1869 roku. Później, pociągi zatrzymywały się dla ułatwienia przewozów kuracjuszy na stacji Darków (Darkov). W Karwinie (Karviná, czasami Karvinná) Kolej Koszycko-Bogumińska bezpośrednio podłączona była z bocznicami węglowymi z miejscowych kopalń, co pozwalało na bezpośredni transport surowców, przede wszystkim do huty w Trzyńcu (Tříinec), która stała się największym przedsiębiorstwem w regionie.

Pierwszy wypadek na nowej trasie miał miejsce krótko po zagajeniu ruchu dnia 7 marca 1869 roku w lesie Fořta w pobliżu Karwiny, kiedy to w wyniku deszczów doszło do osunięcia ziemi i wykolejenia pociągu. Wypadek nie spowodował poważnych następstw.

Skomplikowany dostęp do dworca kolejowego w Karwinie, do którego mieszkańcy okolicznych wiosek musieli chodzić piechotą lub korzystać z powozów oraz konieczność połączenia Kolei Północnej z Koleją Koszycko-Bogumińską doprowadziły do wybudowania trasy miejscowej. Łączyła ona Karwinę oraz dworzec kolejowy w Piotrowicach (Petrovice), gdzie podłączyła się do Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda.

④ Odcinek Miasto Karwina



Stacja kolejowa w Boguminie

Trasa wtedy prowadziła przez samodzielne dzielnice dzisiejszej Karwiny, a do eksploatacji została przekazana dnia 1 września 1898 roku. Chodziło o lokalną kolej w majątku Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda z stacjami we Frysztacie, Raju i Uzdrowisku Darków. Kolej na dworcu w Karwinie łączyła się z Koleją Koszycko-Bogumińską i w ten sposób doszło do połączenia tych dwóch głównych linii kolejowych. W ten sposób Karwina uzyskała połączenia z całą Europą kontynentalną.

Z powodu szkód spowodowanych działalnością wydobywczą oraz osiadania ziemi, podobnie jak w przypadku większości budynków w ówczesnej Karwinie, doszło na przełomie lat 50. i 60. XX wieku do likwidacji i do zmiany lokalizacji linii kolejowej oraz dworca kolejowego. Dziś już nieistniejący dworzec kolejowy w Karwinie znajdował się w pobliżu Kopalni Gigant Armii Czechosłowackiej (Velkodůl ČSA), najbardziej dotkniętym regionie działalnością wydobywczą. Ta miała wpływ także na przebieg linii kolejowej Kolei Koszycko-Bogumińskiej w tym rejonie, gdzie doszło do przesunięcia kolei z najbardziej dotkniętego obszaru. Przesunięcie trasy zakończono w 1962 roku z oryginalnego odcinka od Nowego Bogumina (Nový Bohumín), przez Rychwałd (Rychvald), Orłową (Orlová), Dąbrową (Doubrava), Karwinę (Karviná), Stonawę (Stonava) aż po Łąki nad Olzą (Louky nad Olší), do bardziej na północ usytuowanego regionu nienaruszonego szkodami wydobywczymi przez Dzieńmorowice (Dětmorovice) i wybudowaniem nowego aktualnego dworca kolejowego w Karwinie (Karviná).

Również lokalna trasa Piotrowice (Petrovice) - Karwina (Karviná), na której ruch zakończono w 1960 roku, musiała ustąpić budowie nowych osiedli miasta Karwina-Nowe Miasto (Karviná - Nové Město (Stalingrad) oraz Karwina - Raj (Karviná - Ráj).

Z pierwotnej sieci kolejowej do czasów dzisiejszych nie przetrwało zbyt wiele. Z budynków dworców kolejowych w prawie niezmiennym stanie dochował się jedynie obiekt dworca w Karwinie -Frysztacie (Karviná-Fryštát), gdzie kończy bocznicę kolejowa z Piotrowic (Petrovice), pozostałość trasy lokalnej z 1898 roku. W kilku miejscach można znaleźć również słupki hektometrowe, nasypy, a w parku uzdrowiskowym jest zachowany most nad rzeczką Młynką (Mlynka).

Oprócz tych głównych linii kolejowych uzupełniają sieć komunikacji wąskotorowe koleje elektryczne Karwina (Karviná) - Ostrawa (Ostrava) (1909), Karwina (Karviná) - Frysztat (Fryštát) (1912) oraz Karwina (Karviná) - Nowy Bogumin (Nový Bohumín) (1913), do likwidacji których doszło w 1967 roku.

⑤ Odcinek Piotrowice koło Karwiny

Mapa → str. 51

Po przekroczeniu granicy Piotrowic koło Karwiny (Petrovice u Karviné) i Karwiny (Karviná) od strony Dworu Olszyny (Dvůr Olšiny) (39,9 km) jedź dalej ścieżką rowerową, aż do przejścia granicznego z Polską Závada-Gołkowice. Ten odcinek nie prowadzi główną drogą, lecz w większości lasem oraz pomiędzy polami. Na końcu pojedziesz przez miejscowość o nazwie Závada-Gory (zamieszkała część gminy), a gdy miniesz przejazd kolejowy oraz pobliskie skrzyżowanie, kieruj się dalej na wprost drogą prowadzącą do granicy z Polską (43,1 km).

W czasie podróży będziesz przejeżdżał przez wyjątkowe środowisko naturalne, zwane **Lazecká remiza**, które jest pozostałością lasu łęgowego, którego wiek wynosi około 180 lat, a znajdują się tutaj ponad 200-letnie dęby. Znajduje się tutaj również znaczący ptasi teren **Heřmanský stav - Odra - Poolší** z licznymi rzadkimi gatunkami ptaków. Tereny te należą do obszarów z największym potencjałem zagnieźdzenia, przemieszczania i zimowisk ptaków w Republice Czeskiej.



Lazecká remiza

Historia kolei cz. 5



Kolej, którą będziesz przejeżdżał ma swoją bardzo ciekawą historię. Chodzi o Kolei Północną (oficjalnie: C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, czes. Severní dráha císaře Ferdynanda), która została tu zbudowana już w 1855 roku, a obecnie jest częścią II toru kolejowego korytarza tranzytowego, co jest nazwą dla dalekobieżnej linii kolejowej pomiędzy miastami Břeclav i Piotrowice koło Karwiny (Petrovice u Karviné). II korytarz kolejowy, oprócz znaczącego połączenia wewnątrzpaństwowego, stanowi również ważne połączenia tranzytowe pomiędzy Wiedniem, ewentualnie Bratysławą i Warszawą. W pobliżu dworca kolejowego znajduje się wyjątkowa konstrukcja podwójnego wiaduktu. Podwójny wiadukt został zbudowany przed ponad stu laty, ma 87 metrów długości i podtrzymuje go czterdzieści kolumn z żelbetu. W miejscu, gdzie stoi, były kiedyś prawdopodobnie bagna. Dlatego też został wykonany nasyp, który wzmocnił teren pod budowę torów, zaś dla łatwiejszego przechodzenia oraz przejeżdżania został zbudowany podwójny wiadukt.



Železná cyklotrasa

Pět místních samospráv nacházejících se přímo na dnešní polsko-české hranici se rozhodlo z problému uzavíraných a nevyužitých železničních tratí, a také potenciálu dřímajícího v historii železnic, vytvořit příležitost k realizaci jedinečné přeshraniční turistické atrakce. Bylo rozhodnuto o výstavbě Železné cyklotrasy spojující Godów - Jastrzębie-Zdrój - Zebrzydowice - Petrovice u Karviné - a Karvinou, která z velké části povede po samosprávou převzatých bývalých kolejových tratích.

Z organizačních důvodů této poměrně obtížné investice bylo rozhodnuto, že tento úkol bude realizován po etapách. Místní samosprávy začaly od vytvoření první malé smyčky Železné cyklostezky (I. etapa), která využívala odkaz a postindustriální dědictví Horního Slezska založené na bývalé železniční infrastruktuře.

Železná cyklotrasa je dlouhá **43,1 km**. Byla doplněna vypracováním historické studie, která vytvořila základ pro vzdělávací turistickou atrakci. Jak je všeobecně známo, osudy hospodářského a infrastrukturního rozvoje této oblasti nenastupovaly rovnoměrně. Turisté se mohou dozvědět, jak se železnice dostala na území jednotlivých místních samospráv, a jaký vliv měla železnice na život tamních obyvatel. Na cyklotrase byly namontovány informační tabule týkající se železničního historického dědictví a byla také vytvořena webová stránka Železné cyklostezky. Turisté mohou také využít aplikaci pro mobilní zařízení, a zkontrolovat tak své znalosti v připraveném kvízu.

Na úkol v hodnotě 1 321 792,29 EUR partneři získali externí finanční prostředky v rámci programu Interreg V-A Česká republika - Polsko 2014-2020 ve výši 85% kvalifikovaných nákladů.

Před ukončením první etapy se partnerům podařilo vyjednat finanční prostředky na další etapu. Projekt „Na kole po Železné cyklotrase“ (II. etapa) obdržel finanční prostředky ve výši 2 935 122,25 EUR (85% kvalifikovaných nákladů) souhrnně pro všechny partnery rovněž z programu Interreg V-A Česká republika - Polsko 2014-2020.



Historický úvod



Jednou z významných změn ve světové ekonomice XVIII. století byl fenomén obecně nazývaný jako „průmyslová revoluce“. Zjednodušeně je možné říci, že nastalo století páry. Vynález parního stroje a zkoušky jeho potenciálního využití krátce na to přinesly pro další staletí rozhodující změny. Jedním z projevů této „revoluce“ byl také rozvoj těžby černého uhlí. V pruském, tehdy Horním Slezsku, stát intenzifikoval činnost s cílem maximalizovat využití potenciálu tohoto regionu, přičemž jedním z největších přírodních bohatství bylo právě uhlí - tolik v „ěře páry“ potřebná surovina. V dolech (a nejen v dolech) byly hledány způsoby efektivní dopravy. Použití koní jako hnací síly mělo svoje omezení. Najednou se však zjistilo, že využívání vagonů umístěných nejprve na dřevěných a později na železných kolejích, usnadní těmto zvířatům práci. V té době byly na světě prováděny výzkumy a konstrukční práce v souvislosti s využitím parního stroje a sestrojením vozidla, které by mohlo táhnout vagony – to znamená krátce řečeno - lokomotivy. Tyto snahy byly úspěšně dokončeny teprve ve druhé polovině 20. let XIX. století. Ještě před prokázáním, že konstrukce lokomotivy je realizovatelná, se objevily snahy o výstavbu železničních tratí ve Slezsku. Jejich účelem bylo mimo jiné usnadnění vývozu uhlí nebo vzájemná vnitrostátní komunikace. V následujících letech, již viditelný úspěch „modernosti“ přinesl své výsledky ve formě stále více reálných investičních záměrů.

V říjnu 1856 železnice dorazila do okresního města Rybník (od roku 1818). V následujících desetiletích došlo k podivnému - pro pochopení zbytku příběhu velmi důležitému procesu. Narůstala hustota železniční sítě (zejména v Dolním Slezsku a v průmyslové oblasti Horního Slezska). To následně vedlo ke vzniku nových průmyslových závodů (především těžkého průmyslu). Zlepšovaly se i životní podmínky - symbolem toho, se zajisté staly např. pozdější podniková sídliště (familoki). Železnice již přestala být, alespoň v Prusku, symbolem něčeho hrozivého, neznámého; hrůzné sršící ohněm lokomotivy. Stála se spíše něčím očekávaným, chápaným jako velká nádeje. Jako šance na změnu života...

Na provincii byl život mnohem obtížnější než v centru. Tady také čas „jako by se zastavil“. Co na tom, že jen několik, či několik desítek kilometrů bylo nádraží, když občané si nemohli dovolit využívat služby, které poskytovala železnice. A to i přesto, že v roce 1860 byla zavedena čtvrtá třída, to znamená skutečně velmi levné jízdenky. Příjmy v zemědělství nebo v jednoduché řemeslné výrobě sotva postačovaly pro běžné živobytí, ale nikoliv na extravaganci. Život zde probíhal mnohem klidnějším způsobem.

Nápadů na výstavbu železnic v pohraničí bylo mnoho. Mezi nimi poněkud bláznivý nápad na novou železniční trať. Tak tedy projekt výstavby spojení Gliwic s rakouskými železnicemi, konkrétně se Severní dráhou císaře Ferdinanda (k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB) předpokládal její trasu přes Gliwice, Orzesze, Rybník, Wodzisław... Mszanu až do Petrovic/Jastrzębia (kromě toho v Orzeszi nebo Rybníku byla plánována výstavba odbočky do Żorů). Tímto způsobem bylo plánováno využití objevených a dosud nevyužitých ložisek černého uhlí právě v oblasti obce Mszana a města Jastrzębie. Současně spojení s Petrovicemi by otevřelo zcela nové možnosti (a směry) pro vývoz uhlí jak z průmyslové oblasti, tak i z plánovaných dolů. Nápad byl velmi drahý, avšak opuštěn od jeho realizace, pravděpodobně ještě dražší.

Je třeba také poznamenat, že v této době práce, které by přinášely zisk, nebyly, a když ani nápadů na výstavbu železničního spojení přes obec Mszana a město Jastrzębie nebyly realizovány, obyvatelé těchto pohraničních regionů usilovali o nalezení lepšího místa pro další život. V diskusi v souvislosti s výstavbou železničních tratí na počátku XX. století nalezneme mimo jiné i informaci, že muži z okolí Godowa a Skrzyszowa pracovali na druhé straně hranice v dolech, a pouze na neděli se vraceli domů.

Nové příležitosti otevřel v roce 1892 vydaný zákon o místních železnicích. Umožňoval nejen výstavbu nových tratí, ale především omezoval požadavky, které na ně byly kladeny, a v neposlední řadě v širokém měřítku do těchto činností zapojil místní samosprávy.

Železná cyklostezka začíná v obci Godów od bývalého hraničního přechodu v Gołkowicích. Projedete ulici Celnou k okresní cestě (ul. 1 Maja) a pak dále pojedete kolem historického dřevěného kostela. Potom odbočte směrem na ulici Polni, která Vás dovede opět na okresní silnici. Po cca 300 metrech je třeba odbočit za budovou Městského úřadu (2,7 km), kde projedete kolem sportovně rekreačního areálu a koncertní mušle. Je to také výborné místo ke krátkému odpočinku. Dále pokračujte podél malebné silnice mezi lány polí, až k ulici Gliniki a kruhovému objezdu. Pokud sjedeme z kruhového objezdu ve směru na Skrzyszów, po méně než 500 metrech narazíte na stezku po bývalé železniční trati (5,7 km), která vedla až do města Jastrzębie-Zdrój.

Mezi nejcennější památky obce, které jsou zapsány do vojvodského rejstříku chráněných památek, patří dřevěný **kostel Svaté Anny v Gołkowicích** z roku 1878, kolem kterého projíždíme Železnou cyklotrasu zhotovenou v průběhu I. etapy, a také dřevěný **kostel Všech svatých v Łaziskách** postavený v XVI. století, který se nachází v blízkosti trasy plánované ve II. etapě. Jsou přímým a dokonalým svědectvím dřevěné sakrální architektury. Oba tyto objekty byly zahrnuty do Stezky dřevěné architektury.

Do rejstříku památek jsou rovněž zapsaná Archeologická stanoviště v Gołkowicích - středověký malý hrad kuželovitého typu a základy středověké stavby - hradu. Stopy stanoviště nejsou v terénu snadno rozpoznatelné. Hledači dobrodružství a milovníci historie nejdnou přijímají výzvu najít toto místo a rozpoznat jeho kuželovitý tvar nebo základy hradu. Památka se nachází v jihovýchodní části obce, jižně od silnice, na obdělávaných polích. Všem průzkumníkům přejeme hodně štěstí při hledání a dobrou zábavu. Pokud se nacházíte v Gołkowicích, můžete využít atrakce, které jsou přístupné v Turistickém informačním středisku. Jednou z nich je audiovizuální prohlídka obce, která umožňuje setkání s historií a slezskou kulturou. Turistické informační středisko (Punkt Informacji Turytycznej – tj. PIT) se nachází v budově Kulturního střediska (Ośrodek Kultury) v Gołkowicích, na ul. 1 Maja čís. 101.

Na cestách po Gołkowicích doporučujeme také navštívit Zónu přeshraničních aktivit (Transgraniczna Strefa Aktywności) nacházející se na hřišti v Gołkowicích na ul. Wyzwolenia. Jedná se o místo polsko-českých aktivit, zejména v letním období. Milovníci aktivního odpočinku zde mají k dispozici „posilovnu pod širým nebem“, park pro pouliční trénink, běžeckou dráhu, hřiště na plážový volejbal, fotbalové hřiště a dětské hřiště. Pod přístřeškem je možné si před další cestou odpočinout. Součástí areálu je také samoobslužná servisní stanice pro jízdní kola (klíče, montážní páky, ruční pumpa).



Kostel Svaté Anny v Gołkowicích



Skrzyszów na podzim

Velkou pýchou obce Gołkowie je Čestný občan obce Godów - dobře všem známý herec - Marian Dziędział. Narodil se 5. srpna 1947 v Gołkowicích. Pochází z tradiční slezské rodiny. Díky svému otci si oblíbil literaturu a divadlo. Studium herectví ukončil v roce 1969 na Státní vysoké divadelní škole v Krakově (Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna w Krakowie). Trvale se svázal s Divadlem Słowackého v Krakově (Teatr Słowackiego w Krakowie). Již mnoho let hraje ve filmu, televizi a divadle. Zahrál mnoho výrazných rolí, za které získal řadu ocenění. V roce 1983 byl vyznamenán Bronzovým křížem za zásluhy (Brązowy Krzyż Zasługi). Jako rodilý Slezan se často objevoval ve filmech, které vyprávěly o tomto regionu. Důkazem náklonnosti k našemu regionu jsou jeho časté návštěvy a kontakty, zejména s nejbližšími příbuznými. Nikdy nezapomněl o známých ani o sousedech.

Při projíždění obcí Godów doporučujeme krátkou přestávku ve sportovním a rekreačním areálu. Součástí areálu je amfiteátr s koncertní mušlí pro pořádání různých setkání a kulturních akcí. Vedle tohoto objektu vznikl skatepark a mini lezecká stěna, venkovní posilovna, betonový stůl pro stolní tenis a další sportovní infrastruktura. Je možné využít také odpočinkový koutek s grilem. V sousedství sportovního a rekreačního areálu, vedle Obecního úřadu (Urząd Gminy) se nachází menší park, ve kterém najdete dětské hřiště. Stejně jako z tohoto místa, tak i ze strany stezky postavené na kolejové trati, je to jen kousek k místu odpočinku „Podgrórník“, které je obklopeno zelení. Jedná se o oblíbené místo pro začátečníky a milovníky horských kol, protože zdejší terén je ideální pro první pokusy v tomto sportu. Tam je také možné si uspořádat piknik nebo schovat se před deštěm a využít tak zde umístěný dřevěný přístřešek určený k odpočinku. Milovníky filmu určitě zaujme skutečnost, že právě odtud, z Godowa pochází známý herec Franciszek Pieczka. Narodil se 18. ledna 1928 roku. Zde vyrůstal a vzdělával se, zde se seznamoval s kulturou, historií a také těžkou prací lidí našeho regionu. Od útlého věku projevoval herecký talent a organizoval pro godowský region kulturní život ve formě malých divadelních forem. Vystudoval Státní vysokou divadelní školu ve Varšavě (Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna w Warszawie). Jeho divadelní debut se konal v lednu roku 1954. Herec nikdy nezapomněl a nedistancoval se od svého původu. Jeho velké divadelní a filmové role, jakož i úspěchy jsou vždy spojovány s jeho původem, výchovnými a kulturními hodnotami rodinné obce. V roce 2008 mu byl udělen titul Čestného občana obce Godów.

Turistům doporučujeme návštěvu z hlediska krajinného i přírodopisného atraktivních oblastí, ke kterým mezi jinými patří kaňon v Gołkowicích, les v Żabkowicích, středisko vodních sportů v dolině Olše (Olzy) v Łaziskách, obětní místo v lese na hranici s Českou republikou v Łaziskách, část doliny řeky Leśnice, jakož i zalesněný vrch v Podbuczi.



Cyklotrasa v Godów



Údolí Szotkówki

Pokud sjedeme z trasy na ulici Szotkowickou (9,0 km), a pak dále na ulici Komuny Paryskiej, pojedeme hlavní silnicí směrem na Ruptawu (10,9 km); pak odbočíme na ulici Fryszackou, a potom na ulici Piaskowou. V Ruptawě pojedeme ulicí Żwirki i Figury, a následně ulicemi Maryjowiec (15,6 km), Kołtątaję, Ździebty a Traugutta, která vede na hlavní silnici směrem na Těšín (Cieszyn) (18,5 km). Z hlavní silnice odbočíme na ulici Konduktorskou, a z ní na stezku „Železná cyklotrasa“ směrem na Zebrzydowice (19, km).

Na trase, vyznačené po veřejných komunikacích na území města Jastrzębie-Zdrój, je možné nalézt mnoho zajímavostí přírodovědného dědictví polsko-českého pohraničí, mezi kterými se nachází mnoho zákonem chráněných druhů. Již na začátku trasy v Jastrzębi-Zdroji, v okolí ulice Komuny Paryskiej, se nachází „Údolí Szotkówki“ (Dolina Szotkówki) v Szotkowicích, což je oblast vysoké biologické rozmanitosti a estetické hodnoty. Čistá voda řeky Szotkówky zaručuje dobré životní podmínky vzácným a chráněným zvířatům, např. bobru evropskému a vydře evropské. Když pojedeme ulicí Żwirki i Wigury na severní straně můjímě **Las Białoszek**, kde roste největší strom v Jastrzębi-Zdroji – a to **buk „Jakub“** s obvodem kmene téměř 600 cm, ve kterém hnízdí četní dravci, jako např.: včelojed lesní, jestřáb, krahujec a ostříž lesní. Z jižní strany se nachází Les Pastuszyniec (Las Pastuszyniec), který je jedním z nejlépe dochovaných a floristicky nejbohatším lesním společenstvím ve městě, kde je možné se setkat s bohatým výskytem močálů.

V Lesě Pastuszyniec hnízdí mnoho vzácných a chráněných druhů ptáků, jako např.: datel šedohlavý, včelojed lení a jiní draví ptáci.

Přímo z ulice Żwirki i Wigury je možné sjet na turistický hraniční přechod Jastrzębie-Zdrój Ruptawa - Petrovice Kempa, který vede přes Les Pastuszyniec (Las Pastuszyniec) a automobilová doprava je tam vyloučena. Po červené značce cyklostezky od ulice Komuny Paryskiej směrem na východ je možné dojet do zapsaných v rejstříku památek **Lázeňského parku (Park Zdrojowy)**, který byl založen začátkem 60. let XIX. století, v němž se nachází přírodní a architektonické bohatství města Jastrzębie-Zdrój, mezi jinými Lázeňský dům (Dom Zdrojowy), Galérie historie města (Galeria Historii Miasta) nebo inhalatorium solanky (inhalatorium solankowe).



Cyklotrasa v Jastrzębie-Zdrój

Dějiny železnice část 1.



Vynález železnice do prusko (německo)- rakouského (v současné době polsko-českého) pohraničí doputoval v různých časových intervalech. Na rakouské straně právě zde vedla jedna z prvních ve státech postavených železničních tratí - Severní dráha císaře Ferdinanda. Na druhé straně hranice po desítky let železnice zůstala jen snem, který se nejbližší nacházel v okresním městě Rybnik (od roku 1856). Území na německé straně byla zemědělská, a po rakouské straně se velmi dynamicky rozvíjela těžba černého uhlí, mezi jinými v regionu Karviné. Bylo závislé na vývoji železnice. Myšlenky na stavbu železnice do města Jastrzębie nebo do Mszany (kde byly objeveny ložiska uhlí) nebyly realizovány. Teprve na přelomu XIX. a XX. století bylo (po dlouhých jednáních) rozhodnuto o výstavbě železniční tratě z Žorů (železnice od roku 1884) do města Wodzisław Śląski (železnice od roku 1882) přes Pawłowice, Jastrzębie Zdrój, Godów. Investice byla realizována po etapách, nakonec ukončena v roce 1913. V meziválečném období, v důsledku průběhu polsko-československo-německé hranice v okolí Bohumína/Chałupek, bylo mezi jinými rozhodnuto o výstavbě železniční tratě z Moszczence u města Jastrzębie Zdrój (nyní část toho města) přes Zebrzydowice do Těšína (Cieszyn), spolu se spojkou směrem na Wodzisław. Díky tomu úsek z města Wodzisław Śląski do Moszczence byl intenzivně využíván v nákladní dopravě. Železnice na polské straně (v regionu Godowa) měla v pozdějších letech lokální charakter (nákladní doprava byla vedena ve směru na Pawłowice Śląské, anebo také s využitím sítě průmyslových železnic), umožňovala občanům dopravu do uzlových stanic a cestování do vnitra Polska. Zajišťovala také efektivní dopravu nezávisle na povětrnostních vlivech. Elektrifikována byla poměrně pozdě (teprve v roce 1985). Po roce 1989 její význam velmi rychle klesl, a již v roce 1997, v rámci chaotických pokusů o restrukturalizaci Polských státních železnic (Polskie Koleje Państwowe), byla železnice uzavřena. Na české straně železnice nadále plnila svůj dřívější význam, i přes administrativní a personální změny - byla významným přepravcem osob i zboží. Problémem této sítě byly škody vzniklé v důsledku důlních prací, a také úseky s menší vytižeností. Nicméně, Československo (a později Česká republika), která stále čerpá ze zkušeností z meziválečného období, úspěšně aplikovala (a aplikuje), na nejméně neekonomických úsecích podstatně levnější v provozu motorové vozy. Je třeba také poznamenat, že v historii nejméně několikrát vznikaly nápady na výstavbu příhraničního železničního spojení, které by vedlo přes Godów do Petrovic.

Dějiny železnice část 2.



Jastrzębie-Zdrój se ocitlo na okraji zkušeností spojených s provozem železnic, té velké „revoluce“ XIX. století. Vyplývalo to zejména z periferní polohy města, charakteru terénu a příhraničního umístění. Nejbližší železniční stanice se nacházela od roku 1856 v okresním městě Rybnik. Ačkoliv po objevení ložisek černého uhlí v okolí města a nedaleké obce Mszany, byly podávány návrhy na výstavbu železničních tratí, které by usnadňovaly odvoz této suroviny, s ohledem na absenci rozhodnutí o vzniku dolu, nic z toho nebylo. Teprve na přelomu XIX. a XX. století bylo (po dlouhou dobu trvajících jednáních) rozhodnuto o výstavbě spojení města Żory (železnice od roku 1884) s městem Wodzisław Śląski (železnice od roku 1882) přes Pawłowice, Jastrzębie Zdrój a Godów. Investice byla realizována po etapách, a byla dokončena v roce 1913 (stanice v Jastrzębi Zdroji od roku 1911). Železnice usnadnila přístup do lázní nacházejících se v Jastrzębi; zdejší železniční stanice byla rovněž největší v okolí. V meziválečném období bylo rozhodnuto o propojení Moszczenicy Śląské (v současné době část města Jastrzębie Zdrój) s Těšínem (Cieszyn), přes Zebrzydowice. Toto přeshraniční spojení mělo umožnit vyminutí železničního uzlu v tehdy německých Chałupkách. Po II. světové válce došlo v Jastrzębi k významným změnám a jejich hlavní příčinou byl rozvoj těžby černého uhlí a vznik mnohých obytných sídlišť. Spolu s rozvojem těžářského průmyslu následovalo rozsáhlé a do dnešního dne velmi významné rozšíření průmyslové železniční sítě, (která teoreticky umožňuje dokonce snadný přístup do Rybnika). Železnice byla také hlavním způsobem dopravy nových obyvatel do města - byla ale vzdálená od „nového centra“ a její úlohu v osobní přepravě tak převzala autodoprava. K elektrifikaci došlo velmi pozdě, teprve v roce 1984. Krize po roce 1989 způsobila postupné uzavírání těchto železničních tratí vycházejících z města Jastrzębie - v roce 1997 do Wodzisławia a Zebrzydowic. Tímto způsobem cestující mohli využít spojení výhradně směrem do Pawłowic, které přestalo být konkurenceschopné, a nakonec bylo v roce 2001 rovněž uzavřeno. Železnice je dnes ve městě přítomná v podobě mimořádně intenzivní nákladní dopravy, na vlastní síti, stejně jako plánů rekonstrukce veřejné sítě.



Výstavba železnic, na polské straně



Zámek v Końcých Matych

Mapa → str. 49

Cestou z Jastrzębie - Zdrój z ulice Konduktorska (**19,5 km**) vjed' na stezku „Železniční cyklotrasa“, kde je místo odpočinku a dále pokračuj přímo po železničním náspu. Pak odboč doprava (**22, km**) směrem k ul. Nowy Dwór. Vpravo mineš čistíčku odpadních vod, pokračuj rovně ke křižovatce s ul. Asnyka, pak odboč vlevo a projed' pod viaduktem, pokračuj rovně asi 200 m a pak odboč vpravo na ul. Skotnicka. Po průjezdu pod železničním viaduktem odboč doleva na ul. Przedwiośnie, pak odboč doprava na ul. Jutrzenki a pokračuj přímo směrem na Karvinou. Když budete v Zebrzydowicích, stojí za navštívu bývalý gotický hrad **Zámek v Zebrzydowicích**. V roce 1764 byl přestavěn na pozdě barokní sídlo rodu baronů de Mattencloit. Od roku 1887 byl majetkem hraběte Larische von Mönninga z Karviné. Většina fasády je jednoduchá, zdobená jen římsou mezi podlažímí a výraznou korunní římsou. Zámek vyhořel během druhé světové války. Po rekonstrukci v letech 1958-1963. V současné době je určen pro kulturní a turistické účely. K dispozici je Obecní kulturní centrum, Veřejná knihovna, Turistické informační centrum, a také restaurace. Kolem zámku je amfiteátr, vyhlídkové molo a Centrum vodních sportů „Mtyńszczok“. Byl postaven u největšího místního **rybníka „Mtyńszczok“**. Ve vodní nádrži byly vyčleněny dva bazény. Milovníci vodních sportů mohou tady využít plachetnice, windsurfing, šlapadla a kajaky. Pokud máme trochu víc času, stojí za to vydat se do vesnice **Kończyce Małe** (součást obce Zebrzydowice), která leží po cestě z Jastrzębie-Zdroju do Těšina. Vesnice se nachází jen pár kilometrů od Zebrzydowic a najdete tam **historický hrad**. Jeho počátky se datují od přelomu 15. a 16. století. V roce 1560 byl přestavěn Jerzym Sednickim. Hradební zdi byly postaveny z kamene a cihel. V rohu je průchodná brána. Od strany nádvoří jsou arkádová podloubí a veranda. Několikrát přešel hrad do rukou postupných vlastníků, kteří provedli jeho obnovení. V současné době se v renesančním zámku nachází Regionální komora, hotel a restaurace. Zámek je obklopen krásným parkem s malebným rybníkem a můstkem. Spolu se zámek v Zebrzydowicích se hrad nachází na trase Via Ducalis a Hradní stezky u Piotrówky.



Cyklotrasa v Zebrzydowicích



Kostel v Kaczcých

Vzácné architektonické objekty s bohatým a zajímavým interiérem jsou kostely v obci Zebrzydowice. Patří sem mj.:

1. Kostel Povýšení svatého kříže v Kaczcých je dřevěný, historický farní kostel, postavený před rokem 1620 ve vesnici Ruptawa na místě ještě starší budovy. Během druhé světové války byl částečně zničen. V letech 1971-1972 byl kostel zbourán a obnoven s menšími změnami v Kaczcých. Zsvěcený 25. června 1972. V roce 1973 byl na věži umístěn zvon vyrobený ve Ostravě o hmotnosti 350 kg. Budova je třístranná, skládá se z presbytáře, lodí a zvonice. Presbytář byl na třech stranách uzavřen sakristií postavenou ze severu. Věž zvonice má šikmé zdi, je korunovaná osmihrannou kulovou helmou, která má lucernu a malou kupoli. Kolem kostela vede dřevěný plot se stříškou.

2. Kostel Narození Panny Marie v Końcycích Małych se nachází na dopravní trase Jastrzębie-Zdrój – Těšín. Kostel byl postaven v roce 1713 na místě předchozího dřevěného kostela. V kostele je vzácný obraz Panny Marie Kończycké, pocházející z patnáctého století, na kterém je Panna Marie Kończycká představená s malou pampeliškou v dlani. V roce 1945 během války byl kostel vážně poškozen, ale obraz byl neporušený. Do roku 1909 byl kostel pobočkou farnosti sv. Anny v Pruchné. 18. listopadu 1909 byla založena farnost Kończyce Małe. Od roku 1960 je chrám chráněn zákonem jako cenná památka náboženské kultury na území Těšínska.

3. Kostel Nanebevzetí Panny Marie v Zebrzydowicích vznikl na přelomu 13 a 14. století. V roce 1616 byla zahájena přestavba dřevěného chrámu na zděný. V rámci přestavby byl presbytář postupně nahrazen kamennou stavbou. V roce 1751 byl chrám spálen v důsledku úmyslného žhářství. Nová cihlová budova byla postavena v letech 1774-76, díky věnování farníků a bývalého farního kněze, kněze Andrzeje Piguly. Z ohořelého kostela byla využita část zděného presbytáře. Zsvěcení kostela provedl v 1776 vratislavský biskup Filip Gothard Schafgotsch. V roce 1945 byl objekt během vojenských operací poškozen. Škody byly opraveny v letech 1945-1950.



Kostel v Zebrzydowicích

Dějiny železnice část 3.



Jak již bylo řečeno, vynález železniční dopravy přišel do prusko (německo)-rakouského (nyní polsko-českého) pohraničí v různých časových intervalech. Na rakouské straně právě zde vedla jedna z prvních postavených v celém státě železničních drah - Severní dráha císaře Ferdinanda (německy k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zkratka KFNB).

V roce 1836 Rothschildová společnost získala koncesi na výstavbu železnice na trati Vídeň - Bohumín - Zebrzydowice - Dziedzice - Osvětim - Bochnia. Její první úsek byl uveden do provozu v roce 1837 (Vídeň - Wagram), ale teprve o 10 let později, v roce 1847 železnice dorazila do Bohumína. Ve stejné době do příhraničních Chatupek dorazila železnice stavěná společností s názvem Wilhelmsbahn (Kolej Wilhelma), díky které bylo možné již brzy (v roce 1848) nejen dojet vlakem z Berlína do Vídně, ale také přes Gliwice, Katowice, Mystowice, také do Krakova. Proto paradoxně další stavba ztrácela význam. Mezitím však události „velké politiky“, to znamená Krymská válka (1853) způsobily, že se vrátili do opuštěné výstavby, a v roce 1855 železnice dorazila do Zebrzydowic a dále do Dziedzic a Bilska (Bielsko), a v roce 1856 nakonec bylo dokončeno spojení mezi Vídní a Krakovem. Od té doby se tato železniční trať stala jednou z nejdůležitějších v Rakousku. V té době také KFNB zvaná „Ferdinandka“ zainvestovala do hornictví na Karvinsku a v následujících letech v této oblasti začaly vznikat železnice nejen místního významu, ale také bohatá síť vedlejších kolejí tj. vleček. Do tohoto systému železnic byla začleněna ještě jedna, stejně významná trať - Košicko-bohumínská dráha, zrealizovaná v roce 1869 v úseku do Těšína (Cieszyn). Narůstající převozy způsobovaly postupné zvýšení výstavby druhých kolejí na obou hlavních tratích. Po rozpadu Rakousko-Uherska v důsledku I. světové války v okolí Zebrzydowic probíhaly polsko-československé státní hranice. Zatímco provoz na hlavních tratích se udržoval stále na vysoké úrovni, na některých místních trasách již Češi z úsporných důvodů zavedli motorové vozy. Brzy tento způsob dopravy způsobil revoluci v převozech a zachránil tak některé úseky před nepochybným uzavřením. Na polské straně byla v meziválečném období postavena ze státních prostředků, trať Moszczenica - Zebrzydowice - Cieszyn. Po II. světové válce, byla železniční síť v karvinské oblasti, mezi jinými v důsledku škod způsobených důlní činností, podstatně přestavěna. Udržoval se však, a také nadále přetrvává, značný význam bývalé KFNB tzv. Ferdinandky, jakož i Košicko-bohumínské dráhy. Původní KFNB (Ferdinandka) je stále hlavním „oknem do světa“ v železniční osobní dopravě mezi Polskem a Českou republikou a jedním z nejdůležitějších v nákladní železniční dopravě. Krizi polských železnic po roce 1989 nepřežil železniční úsek Moszczenica – Zebrzydowice, a proto osobní vlaky jezdí pouze v úseku Zebrzydowice - Cieszyn. Místní osobní doprava mezi Zebrzydowicemi a Petrovicemi a Karvině, jakož i mezi Cieszynem a Českým Těšínem neměl nepřetržitý charakter. V současné době na tomto úseku jezdí pouze české motorové vozy.



Železniční stanice v Zebrzydowicích

Mapa → str. 50

Po přjetí hranice Zebrzydowic a Karviné (ulice Jutrzenki a Žižkova) (25,5 km) pokračuj dále po ulici Žižkova až na křižovatku s ulicí Mickiewiczova, kde se vydej vlevo. Jeď neustále rovně po ulici Mickiewiczova, kde na kopci na jejím konci odboč vlevo a vydej se nahoru po ulici Borovského. Pokračuj v jízdě do kopce, kde na křižovatce s ulicí U Farmy odboč vpravo a jeď rovně až na konec ulice U Farmy (30,1 km), kde na křižovatce s ulicí Polská odboč vpravo a jeď dolů z kopce k malému kruhovému objezdu, kde odboč vlevo a následně hned vpravo u velkého kruhového objezdu. Pokračuj kolem nemocnice do Lázeňského parku (1) až poblíž mostu Sokolovských hrdinů (2), kde se dostaneš na nábřeží řeky Olše. Následně odboč vpravo dolů do Parku Boženy Němcové (3), projed' kolem areálu Lodiček, dále Parkem Boženy Němcové až k Zámku Fryštát (4). Dále pokračuj Masarykovým náměstím vlevo na ulici Karola Šlwy a následně rovně ulicí Svatopluka Čecha kde na křižovatce s ulicí Cihelní odbočíš vpravo. Na konci ulice Cihelní odboč vpravo na ulici Havířská a hned vlevo na ulici Lipová. Na křižovatce odboč vlevo na ulici Mírová, na konci ulice Mírová následně vpravo na ulici Na Vyhliďce. Následně se ulicí U Bažantnice napojiš na ulici Olšiny, kterou se kolem Dvoru Olšiny (5) (39,9 km) dostaneš až do Petrovic u Karviné.



Park Boženy Němcové

Pokud jedeme kolem atrakcí je vhodné vědět, že:

1. Lázeňský park – park byl založen v roce 1895, obsahuje cenné dřeviny a historické budovy starých lázní: Léčebna Darkov (dnes Domov Alzheimer), Staré lázně, vila Vlasta, vila Maryčka, vila Jiřina, společenský dům.

2. Most Sokolovských hrdinů – betonový obloukový most z roku 1925, který spojuje oba břehy řeky Olše, má délku 56,5 m, šířku 9,5 m a výšku oblouku 12,2 m.

3. Park Boženy Němcové – pod původním názvem zámecký park byl založen v roce 1804, obsahuje cenné dřeviny a je upraven v anglickém stylu, v parku se dále nachází areál Loděnice, dětský koutek, Larischův altán, Larischova hrobka, letní kino a zookoutek.



Zámek Fryštát

4. Zámek Fryštát – empírový zámek Fryštát založený knížecí rodinou těšínských Piastovců. Zámek je v současnosti v majetku města a posledním soukromým majitelem zámku byl hraběcí rod Larisch-Mönnichů, který měl významné postavení u císařského dvora a byl spřízněn s císařovnou Alžbětou zvanou „Sissi“.

5. Dvůr Olšiny – objekt pochází z roku 1832 a nechal jej postavit hrabě Mikuláš von Taffe. V objektu se nachází jízdárna a jezdecký klub.



Dvůr Olšiny

Dějiny železnice část 4.



Železniční doprava na území současného města Karviná byla spjatá se dvěma významnými dráhami bývalé rakouské monarchie – Severní dráhou císaře Ferdinanda (SDF) spojující Vídeň s Krakovem a Košicko-bohumínskou dráhou (KBD). V roce 1847 byla železnice Severní dráhy dovedena do Bohumína, v roce 1855 byl ukončen úsek do Petrovic a Dziedzic a o rok později došlo ke spojení Vidně s Krakovem. Ačkoliv tato trať nevedla přímo přes Karvinou, později se na ní napojila prostřednictvím místní dráhy do Petrovic.

Pro oblast Těšínského Slezska, a tím i Karviné, představovala nejvýznamnější dopravní tepnu Košicko-bohumínská dráha vybudovaná v letech 1869–1872. Propojila zdejší uhelné doly a hutní podniky a spolu s Montánní (báňskou) dráhou a uhelnými vlečkami z dolů se stala jedním z důležitých faktorů pro průmyslový rozvoj oblasti.

Zapojení do železniční sítě nemohla uniknout ani oblast dnešní Karviné, kde se nacházely důležité uhelné doly s kvalitním koksovatelem uhlím. Město Karviná v dnešních hranicích byla v minulosti tvořena několika správními celky a to městy Fryštát a Karviná a obcemi Ráj, Darkov a Staré Město, později i Loukami nad Olší. Nejlidnatějším městem na území současného města byla Karviná (dnes Karviná – Doly) s téměř dvaceti tisíci obyvateli, na jejímž katastru se nacházela většina šachet ve vlastnictví Larisch-Mönnichova těžářstva a Báňské a hutní společnosti. Správním centrem a tradičním sídlem okresu však zůstávalo město Fryštát.

Nejdříve prožala Karvinou Košicko-bohumínská dráha, na níž byl provoz v úseku Nový Bohumín – Těšín zahájen 1. února 1869. Později zastavovaly vlaky pro usnadnění přepravy lázeňských hostů i ve stanici Darkov. V Karviné se na Košicko-bohumínskou dráhu přímo napojovaly uhelné vlečky ze zdejších dolů a umožnily tím přímé spojení a přepravu surovin zvláště do železáren v Třinci, které se staly největším podnikem oblasti.

K první nehodě na nové trati došlo nedlouho po zahájení provozu 7. března 1869 ve Fojtově lese nedaleko Karviné, kdy vlivem deště a sesuvu půdy vykolejil vlak. Nehoda se obešla bez vážných následků.

Komplikovaný přístup na nádraží v Karviné, kdy obyvatelé z okolních obcí museli jít pěšky nebo využít povozy a potřeba propojit Severní a Košicko-bohumínskou dráhu vedla k vybudování místní trati. Spojovala nádraží v Karviné a nádraží v Petrovicích, kde se napojovala na Severní dráhu císaře Ferdinanda. Trať vedla tehdy přes samostatné části dnešní Karviné a do provozu byla uvedena 1. září 1898. Jednalo se o místní dráhu v majetku Severní dráhy Ferdinandovy se stanicemi ve Fryštátě, Ráji a Darkově – Lázních. Železnice se na nádraží v Karviné napojovala na Košicko-bohumínskou dráhu, čímž došlo k propojení těchto dvou velkých železničních tahů. Karviná tak získala spojení do celé kontinentální Evropy.

Z důvodu poddolování území a poklesu půdy, stejně jako u většiny tehdejší zástavby v Karviné, došlo na přelomu 50. a 60. let 20. století k zrušení a přenesení rovněž v případě trati a nádraží. Dnes již neexistující nádraží v Karviné se nacházelo v prostoru Velkodolu ČSA nejvíc postiženém důlní činností. Ta měla vliv i na průběh železniční trati KBD v této oblasti, kdy došlo k přesunutí železnice z nejvíc postiženého území. Úpravy trasy byly dokončeny v roce 1962 přenesením dopravy z původního úseku od Nového Bohumína přes Rychvald, Orlovou, Doubravu, Karvinou, Stonavu až po Louky do severnější, nepoddolované části přes Dětmarovice a vybudováním nového, současného nádraží v Karviné.

Rovněž místní trať Petrovice – Karviná, na níž skončil provoz v roce 1960, musela ustoupit výstavbě nových sídlišť Karviné – Nového Města (Stalingrad) a Ráje.

Z původní železniční sítě se do dnešních dnů mnoho nedochovalo. Z nádražních budov se v téměř původním stavu zachoval pouze objekt nádraží v Karviné – Fryštátu, kde končí železniční vlečka z Petrovic, pozůstatek místní dráhy z roku 1898. Na několika místech lze nalézt také hektometrovníky, náspy a v lázeňském parku je zachovaný most přes Mlýnku.

Kromě těchto hlavních železničních komunikací doplňovaly dopravní síť na území Karviné úzkokolejně elektrické dráhy Karviná – Ostrava (1909), Karviná – Fryštát (1912) a Karviná – Nový Bohumín (1913), k jejichž zrušení došlo v roce 1967.

Mapa → str. 51

Po přejetí hranice mezi obcí Petrovice u Karviné a městem Karviná od Dvoru Olšiny (39,9 km) pokračuje dále po cyklotrase rovně až na hraniční přechod s Polskem Závada-Gołkowie. Tento úsek cyklotrasy vede mimo hlavní komunikace, ve své většině lesem a mezi poli. Ke konci projedeš obydlenou částí, která se nazývá Závada-Gory a po přejetí železničního přejezdu a přilehlé křižovatky, kde pojedíš rovně, se dostaneš na komunikaci, která Tě přivede až k samotné hranici s Polskem (43,1 km).

V průběhu své cesty budeš projíždět jedinečnou přírodní lokalitou zvanou **Lazecká remiza**, což je zbytek lužního lesa, jehož stáří se pohybuje kolem 180 let a nachází se zde až 200 let staré duby. Nachází se zde také významných ptačí území **Heřmanský stav – Odra – Poolší** s mnoha ojedinělými ptačími druhy. Území patří mezi oblasti s nejvyšším potenciálem pro hnízdění, tah a zimování ptáků v České republice. Předmětem ochrany je Bukáček malý, Ledňáček říční a Slavík modráček střevoevropský.



Heřmanský stav – Odra – Poolší

Dějiny železnice část 5.



Železnice, kterou budeš projíždět má svoji velmi zajímavou historii. Jedná se Severní dráhu císaře Ferdinanda, která zde byla vybudována již v roce 1855 a v současné době je trať součástí II. tranzitního železničního koridoru, což je název pro hlavní dálkový železniční tah mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. II. železniční koridor představuje kromě významného vnitrostátního spojení také tranzitní spojení mezi Vídní, popř. Bratislavou a Varšavou. Součástí železnice v centru Petrovic i Karviné je i unikátní stavba dvojiadiktu. Dvojiadukt byl postaven před více než sto lety, je 87 metrů dlouhý a drží ho čtyřicet železobetonových sloupů. V místě, kde stojí, byla dříve údajně bažina. Proto zde byl vytvořen násep, který zpevnil místo pro výstavbu kolejí a pro snadnější procházení a projíždění vybudován dvojitý viadukt.



Iron Bike Trail

Five local governments of regions located near the border between Poland and the Czech Republic decided to tackle the problem of closed and unused railway lines and exploit the potential of railway history to create a unique cross-border tourist product. They decided to build the Iron Bike Trail linking Godów, Jastrzębie-Zdrój, Zebrzydowice, Petrovice u Karvine and Karviná. A large part of the trail will go along old railway tracks which are now owned by local governments.

Due to organizational reasons, it was decided that this ambitious project will be implemented in stages. The governments started from creating the first small loop of the Iron Bike Trail (the first stage) which makes use of the post-industrial heritage of Upper Silesia and is based on railway infrastructure.

The Iron Bike Trail is 43.1 km long. It was supplemented with a historical study which lays the foundation for an educational tourist product. As is known, the development of the economy and infrastructure in this region wasn't balanced. Tourists will have a chance to find out how the railway emerged on the areas governed by the said local authorities and how it affected the lives of their inhabitants. On the Trail, there are information boards which talk about the railway and its historical heritage. The webpage of the Iron Bike Rail was also launched. Tourists can download a mobile app and take a quiz to test their knowledge.

The initial value of the project was EUR 1 321 792.29. The partners gained external funds from Interreg V-A Czech Republic - Poland 2014-2020 in the amount of 85% of eligible costs.

Before the first stage had been finished, the partners succeeded in contracting funds for the next stage. "On the Iron Trail by bike" (the second stage) received funding in the amount of EUR 2 935 122.25 (85% of eligible costs) in total for all partners, which also came from Interreg V-A Czech Republic - Poland 2014-2020.



Bicycle trail in Zebrzydowice

Historical introduction



One of changes in the world's economy of the 18th century was the phenomenon called "the Industrial Revolution". In simple terms, it can be said that the steam epoque then came. The invention of the steam engine and tests of its possible applications soon brought changes, which were very important for the next centuries. One of manifestations of this "revolution" was the development of hard coal mining. In Upper Silesia, which was then Prussian, the government intensified the efforts aimed at using the potential of this land to the maximum extent, and one of the greatest resources was coal — extremely important in "the steam epoque". Ways of effective transport were looked for in mines (and not only in mines). Using horses as a driving force had some limitations. In a certain moment it was found that using carriages on wooden and then iron rails would help these animals to carry out their work. In that period research and engineering works on using a steam machine to create a vehicle for pulling carriages — so simply a steam locomotive — were carried out in the world. These activities were completed successfully only in the second half of the 20s of the 19th century. Even before it was proved that building a steam locomotive was feasible some ideas concerning building railway lines in Silesia had appeared. Their aim was to simplify transport of coal or to make connections between different parts of the state. In subsequent years the already visible success of "modernity" resulted in more and more realistic plans of investments.

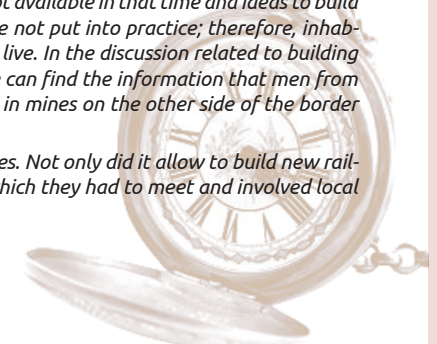
In October 1856 the railway reached Rybnik, which had been a county (powiat) from 1818. In the next decades a strange process took place — the one which is extremely important for understanding the story. The density of railway network was increasing (especially in Lower Silesia and in the industrial region of Upper Silesia). This process was followed by establishing new industrial plants (mainly for the heavy industry). The conditions of life were improving — later workers' housing estates built by enterprise owners (Familoki) became its symbol. The railway was no longer, at least in Prussia, a symbol of something dangerous, unknown; a horrible locomotive belching fire. It became something that people looked forward to, attached great hope to. As a chance for life change...

In the provinces, life was much more difficult than in the centre. Time "as if stopped" here. Even if there was a railway station in the distance of several, several dozens of kilometres, inhabitants couldn't afford to use its services. It was so in spite of the fact that the 4th class, really very cheap tickets, was introduced in 1860. Incomes earned from agriculture or simple crafts were enough to make a living but were not enough to be extravagant. Here, life was much more peaceful.

There were a lot of ideas related to building railway connections in the region of the borderland. One of them was a little crazy idea for a new railway line. The project of connecting Gliwice with the Austrian railway, precisely with the Emperor Ferdinand Northern Railway (k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB) assumed a railway line running through Gliwice, Orzesze, Rybnik, Wodzisław... Mszana to Petrovice/Jastrzębie (moreover, building a branch to Żory in Orzesze or Rybnik was planned). The plans included using hard coal deposits in the region of Mszana and Jastrzębie, which had been discovered and had not been exploited so far. Moreover, the connection with Petrovice would open completely new possibilities (and directions) of transport of coal both from the industrial district and the coal mines planned. The idea was very expensive but abandoning this idea was probably even more expensive.

It is also worth mentioning that profitable jobs were not available in that time and ideas to build a railway connection through Mszana, Jastrzębie were not put into practice; therefore, inhabitants of the borderland tried to find a better place to live. In the discussion related to building a railway line at the beginning of the 20th century we can find the information that men from Godów, Skrzyszów and the surrounding areas worked in mines on the other side of the border and came back home only on Sundays.

The Light Railways Act of 1892 opened new possibilities. Not only did it allow to build new railway lines, but first of all it limited the requirements which they had to meet and involved local self-governments in these activities.



In Godów commune, you will begin your journey along the Iron Bike Trail from the border crossing in Gołkowice – Zavada. Ride along Celná Street until you reach the district road (1 Maja Street), turn left and ride on towards the historical wooden church. Then turn right and go along Jana III Sobieskiego Street until you reach Cmentarna Street, on which there is a small shrine. After a few hundred meters Cmentarna Street will change its name to Polna Street, which means that now you are in Godów. Take the district road and after about 300 meters turn left into the road next to the Commune Office (2,7 km). You will pass a sports and recreation centre and a band shell. It's a perfect place for a short break. Then ride along the picturesque road running through the fields until you reach Gliniki Street and the roundabout on 1 Maja Street. On the roundabout, take the exit towards Skrzyszów and ride along 1 Maja Street. After about 500 meters, you will see a path to Jastrzębie-Zdrój (5,7 km) running along the old railway tracks.

Some of the most precious historical monuments in the area, which have been entered into the register maintained by the Provincial Monument Conservator, are **St. Anne's wooden church in Gołkowice**, dating from 1878, which you will pass as you ride along the Iron Bike Rail built in the first stage of the project, and **all Saints' church in Łaziska**, dating from the 16th century, which is located close to the route planned to be built in the second stage of the project. These churches are examples of wooden sacral architecture. Both buildings were included in the Wooden Architecture Route.

<p>St. Anne's church in Gołkowice</p>  <p>243NU3</p>	<p>All Saints' church in Łaziska</p>  <p>2427J</p>
<p>www.silesia.travel</p>	

The register of monuments also includes archaeological sites in Gołkowice, i.e. the medieval motte-and-bailey fortification and foundations of a medieval castle. It isn't easy to find these remains. Adventure seekers and history enthusiasts often take up the challenge, set out to find the sites and try to discern the conical shape or foundations of the castle. The monuments are located in the fields, in the south-eastern part of the village, south of the road. We wish all explorers good luck and a lot of fun! When you are in Gołkowice, you can visit the Tourist Information Centre and enjoy some tourist attractions. One of them is an audio tour around the commune which allows tourists to get to know Silesian history and culture. The Tourist Information Centre is located in the Cultural Centre in Gołkowice, at 1 Maja Street 101.



All Saints' church in Łaziska



River in Godów

When you are travelling across Gołkowice, feel free to visit the Cross-border Activity Area located on the playing field in Gołkowice located at Wyzwolenia Street. It is a place for integration between Poles and Czechs, frequented especially in summer. The activity area was created as part of a different project, Synergy: the integration of communities and institutions of Godów and Petrovice u Karvine, which was implemented by Godów and Petrovice u Karvine communes. Lovers of an active lifestyle have at their disposal an outdoor gym, a street workout park, a treadmill, a beach volleyball court, a football field and a playground. There is also an open-air shelter which is a perfect place to rest for a while before continuing your trip. In the area, you will also find a self-service bicycle repair station with spanners, tire irons and a bicycle pump. A real pride of Gołkowice is the Honorary Citizen of Godów Commune – the well-known actor Marian Dziędział. He was born on 5th August 1947 in Gołkowice. He comes from a traditional Silesian family. He fell in love with literature and the theatre thanks to his father. In 1969, Dziędział graduated from the Acting Faculty of the National Academy of Theatre Arts in Kraków. Then, he became involved with the Stowacki Theatre in Kraków. He has been acting in movies, TV and the theatre for many years. His achievements include a lot of characteristic roles for which he has often been awarded. In 1983, he was honoured with the Bronze Cross of Merits. As a native Silesian, he often appeared in movies which talk about this region. A proof of his attachment to our region are his frequent visits and the relationship with his closest family members. The actor never forgot about his friends and neighbours.

When you are passing through Godów, we encourage you to take a short break to see the sports and recreation centre. It is made up of an amphitheatre with a band shell, which hosts all kinds of cultural events and meetings. Next to this building there is a skate park, a small climbing wall, an outdoor gym, a concrete table tennis table and other sports facilities. You can also use the relaxation zone with a grill. In the vicinity of the sports and recreation centre, there is also a small park with a playground. In this park, you can sit down on a bench and contemplate the sculpture of Topielec, a Slavic spirit of water. It is the work of local artists, Bugumiła and Ireneusz Canibot. The old-growth trees around are remnants of the park which surrounded the manor house that stood here in the past.

From the park and from the trail built on the old railway track, it is very close to a relaxation zone called "Podgórnik", which is surrounded by greenery. It's the favourite place of mountain biking beginners because natural topography here is perfect for trying your hand at this sport. You can also have a picnic or hide from the rain under the wooden open-air shelter.

① Godów section



Bicycle trail in Godów

Film lovers will surely find it interesting that the prominent actor Franciszek Pieczka comes from Godów. He was born on 18th January 1928. It was here that he was raised and educated. As he was growing up, he got to know the culture and history of our region and witnessed the hard work of its people. From an early age, he proved to have great acting skills. He took care of the cultural life of the region by organizing small theatrical forms. He graduated from the State Institute of Theatrical Arts in Warsaw. His stage debut was in January 1954. The actor never forgot about his roots and didn't distance himself from his background. His greatest

roles and successes are associated with his origin and the educational and cultural values of his home commune. In 2008, he was awarded the title of the Honorary Citizen of Godów Commune.

We encourage tourists to visit the areas which are attractive due to their landscapes and nature. They include the ravine in Gołkowie, the forest in Żabkowo, the aquatic environment in the valley of the river Olza in Łaziska, the sacred grove in the forest near the Czech border in Łaziska, a part of the valley of the river Leśnica and the tree-covered hill in Podbucz.

Railway history part 1



The invention of the railway reached the Prussian, German and Austrian border areas (currently, the Polish-Czech border areas) in different time periods. One of the first railway lines built in Austria, the Emperor Ferdinand Northern Railway, led to the said border area. On the other side of the border, the railway remained just a dream for a few long decades. The nearest railway station was located in Rybnik (since 1856). The lands on the German side of the border were mainly agricultural, whereas in Austria mining was developing rapidly, most notably in Karviná. It correlated with the development of the railway. The plans to lay railway tracks up to Jastrzębie or Mszana (were coal deposits were discovered) were abandoned. At the turn of the 20th century, it was finally decided (after long negotiations) that Żory (which has had the railway since 1884) would be linked with Wodzisław Śląski (which has had the railway since 1882) through Pawłowice, Jastrzębie Zdrój and Godów. The project was implemented gradually and finished in 1913. In the inter-war period, the border between Poland, Czechoslovakia and Germany run through the region of Bohumin and Chałupki, which affected the decision to build a railway line from Moszczenica near Jastrzębie Zdrój (now it is a district of this city) through Zebrzydowice to Cieszyn, together with a rail link branching off the line to Wodzisław. Because of this, the route from Wodzisław Śląski to Moszczenica was extensively used for freight. The railway located in Poland (in the Godów region) later became local (freight traffic headed to Pawłowice Śląskie or was managed using industrial railway lines). The railway was a reliable means of transport which was independent of the weather and enabled people to reach junction stations and travel to central Poland. It was electrified quite late (in 1985). After 1989, the importance of the railway diminished quickly and the line was closed down as early as in 1997 due to chaotic efforts to reorganize Polish State Railways. In the Czech Republic, the railway was still playing the same role, regardless of administrative and social changes. It remained an important carrier or people and goods. The problem of the Czech network was mining damage and sections with little traffic. However, Czechoslovakia (and later the Czech Republic), drawing on the inter-war experiences, has been successfully using motor coaches, whose exploitation is much cheaper, on the least-frequented sections. It is also worth noting that throughout the years, there were at least a few projects to build a cross-border railway line which would pass through Godów and go on to Petrowice.

② Jastrzębie-Zdrój section



Zdrojowy Park in Jastrzębie-Zdrój

Mapa → page 48

Go off the trail into Szotkowicka Street (9,0 km) and then into Komuny Paryskiej Street. Ride along the main road towards Ruptawa (10,9 km), turn into Frysztacka Street and then into Piaskowa Street. In Ruptawa, ride along Żwirki i Wigury Street and then along Maryjowiec (15,6 km), Kottątaja, Żdziebły and Traugutta Streets. Traugutta Street leads to the main road (18,5 km) towards Cieszyn. Go off the main road and turn into Konduktorska Street and then turn into the Iron Bike Trail leading to Zebrzydowice (19,5 km).

On the Iron Bike Trail, which leads along the public roads of Jastrzębie-Zdrój, you will find some gems of the natural heritage of Polish and Czech border areas. Among them are many legally protected species. At the beginning of the trail in Jastrzębie-Zdrój, near Komuny Paryskiej Street, there is the **"Szotkówka Valley" in Szotkowice**, which is an area of significant biodiversity and aesthetic values. The clear water of the river Szotkówka guarantees great living conditions for rare and protected animals, such as the Eurasian beaver and the Eurasian otter.

When you ride along Żwirki i Wigury Street, on the north you will pass **the Białoszek forest** with the biggest tree in Jastrzębie-Zdrój, **Jakub beech tree**, whose trunk circumference is almost 600 cm. Numerous birds of prey, such as common perns, hawks, sparrowhawks and hobbies, build their nests in the forest. On the south, you will pass the Pastuszyniec forest which is one of the city's richest in flora and best preserved forests. In Pastuszyniec, there are areas rich in raised bogs. What's more, numerous rare and protected birds, such as grey-headed woodpeckers, perns and other birds of prey build their nests there.

You can go off Żwirki i Wigury Street and visit the tourist border crossing Jastrzębie Zdrój Ruptawa – Petrovice Kempa, which leads through the Pastuszyniec Forest and is a traffic-free zone. If you ride along the red cycling route from Komuny Paryskiej Street to the east, you will get to **Zdrojowy Park**, which has been entered into the register of historic monuments. The park was established in 1860s and incorporates the natural and architectural heritage of Jastrzębie-Zdrój, that is the Spa House, the City History Gallery and the Saline Inhalatorium.



Bicycle trail in Jastrzębie-Zdrój

② Jastrzębie-Zdrój section



Zdrojowy Park in Jastrzębie-Zdrój

Railway history part 2



Jastrzębie-Zdrój was left on the sidelines of the great revolution of the 19th century: the emergence of railway. It was mainly because of the city's peripheral and border location and the topography of the region. The nearest railway station was located in Rybnik (it was built in 1856). Even though coal was discovered in the vicinity of Jastrzębie-Zdrój and the nearby Mszana, the plans to build a railway line which would make it possible to transport this material came to naught because no mine was opened. At the turn of the 20th century it was finally decided (after long negotiations) that Żory (which had the railway since 1884) would be connected to Wodzisław Śląski (which had the railway since 1882) through Pawłowiec, Jastrzębie-Zdrój and Godów. The project was implemented gradually and finished in 1913. In Jastrzębie-Zdrój, a railway station was opened in 1911. The railway facilitated access to the health resort in Jastrzębie-Zdrój. The railway station built in the city was the biggest in the area. In the inter-war period, it was decided that a line from Moszczenica Śląska (now a district of Jastrzębie-Zdrój) to Cieszyn through Zebrzydowice needs to be built. This line running near the border was supposed to make it possible to see around the junction in Chałupki, which then belonged to Germany. After the Second World War Jastrzębie-Zdrój changed significantly. The main catalyst of these changes was the development of coal mining and the creation of numerous housing developments. The creation of mines was followed by an extensive network of industrial railway which remains extremely important even today. In theory, it made it possible to get straight to Rybnik. The railway was also the main means of transport used by new inhabitants to get to the city. However, it was located far away from "the new centre" and its role in passenger transport was then taken over by cars. Electrification of the railway took place very late, in 1984. The crisis after 1989 led to subsequent closing of lines starting in Jastrzębie-Zdrój. In 1997, the lines to Wodzisław and Zebrzydowice were closed down. Because of that, passengers could only use the lines running towards Pawłowiec. However, they ceased to be competitive and were closed down in 2001. The railway is now a part of the city's life because of very intensive freight traffic. There are also plans to rebuild the passenger transport network.

③ Zebrzydowice section

Mapa → page 49

When you are riding from Jastrzębie-Zdrój along Konduktorska Street (19,5 km), turn into the Iron Bike Trail. There is a resting point. Ride along the railway embankment, then turn right towards Nowy Dwór Street (22,5 km). Pass the sewage treatment plant, ride straight on until you reach the crossing with Asnyka Street, then turn left and ride under the flyover. Ride straight on for about 200 meters and turn right into Skotnicka Street. Ride under the railway bridge and turn left into Przedwiośnie Street. Then turn right into Jutrzenki Street and ride straight on towards Karwina.

When you are in Zebrzydowice, it's worth visiting **the old Gothic castle, the Palace in Zebrzydowice**. In 1764, it was rebuilt and turned into a late baroque residence of de Matencloit family. Since 1887, it was owned by count Larisch von Mönnich from Karviná. The façade of the building is mostly simple, decorated only with a cornice between the floors and a crowning cornice. The palace burnt down during the Second World War. It was being renovated from 1958 to 1963. It now serves cultural and touristic purposes. It houses the commune Cultural Centre, the Public Library and the Tourist Information Centre. In the vicinity of the palace,



Bicycle trail in Zebrzydowice

there is an amphitheatre, a pier and the Water Sports Centre "Młynszczok". It was built near **Młynszczok**, the biggest pond in the area. The body of water was divided into two pools. Water sports enthusiasts can use sailboats, paddle boats and canoes or windsurf. If you have some more time, it's worth visiting **Kończyce Małe** (in Zebrzydowice commune) located on the road from Jastrzębie-Zdrój to Cieszyn. The place is just a few kilometres away from Zebrzydowice and has a **historical castle**. Its history dates back to the turn of the 16th century. In 1560, it was expanded by Jerzy Sedlenicki. The walls are made of stone and bricks. In the corner, you will find a gate you can pass through. On the courtyard, there are arcades and a porch. The owners of the castle changed a few times and each of them renovated the building. Currently, the Renaissance castle houses the Regional Chamber, a hotel and a restaurant. The castle has beautiful surroundings, including a park with a picturesque pond and a bridge. Similarly to the palace in Zebrzydowice, the castle is located on Via Ducalis and the Castles Route along the river Piotrówka.



Palace in Zebrzydowice

③ Zebrzydowice section

Other valuable architectural objects with rich and interesting interiors are the following churches located in Zebrzydowice commune:

1. Exaltation of the Holy Cross Church in Kaczyce is a wooden parish church built before 1620 in Ruptawa, on the site of an even older building. It was partially destroyed during the Second World War. Between 1971 and 1972, the Church was disassembled and then rebuilt with small changes in Kaczyce. It was consecrated on 25th June 1972. In 1973, a bell made in a foundry in Ostawa, weighing 350 kg, was placed on the tower of the church. The building is divided into three parts, the presbytery, the aisle and the bell tower. A sacristy was added on the north side of the presbytery. The bell tower has diagonal walls and is finished off with a belfry. On the top, there is an octagonal helmet dome with a roof lantern and then an onion dome. The church is encircled by a wooden fence with a roof.

2. The Nativity of Mary Church in Kończyce Małe is located on the traffic route leading from Jastrzębie-Zdrój to Cieszyn. The church was built in 1713 on the site of a previous wooden church. The church prides itself with a valuable painting of Our Lady of Kończyce dating back to the 15th century, on which the Mother of God is depicted with a dandelion clock in Her hand. In 1945, during the war, the church was severely damaged, but the painting was intact. Until 1909, the church was a branch of St. Anne's parish in Pruchna. On 18th November 1909, the parish in Kończyce Małe was established. Since 1960, the church has been protected by law as a valuable religious monument of the Cieszyn Land.

3. The Assumption of Mary Church in Zebrzydowice was built at the turn of the 14th century. In 1616, the reconstruction of the church began and the wooden construction was being turned into a masonry building. The wooden presbytery was gradually replaced with bricks. In 1751, the church burnt down due to arson. A new masonry building was erected from 1774 to 1776 thanks to the dedication of parishioners and the former parish priest, Andrzej Piguła. A part of the brick-built presbytery of the burnt church was used during the rebuilding process. The church was consecrated in 1776 by Gothard Schafgotsch, a bishop from Wrocław. In 1945, the building was damaged during the war. The damage was repaired from 1945 to 1950.



Church in Kończyce Małe

③ Zebrzydowice section



Bicycle trail in Zebrzydowice

Railway history part 3



As has already been said, the invention of the railway reached the Prussian, German and Austrian border areas (currently, the Polish-Czech border areas) in different time periods. One of the first railway lines built in Austria, the Emperor Ferdinand Northern Railway (KFNB), led to the said border area. In 1836, Rotschild company obtained a license to build a railway line leading from Vienna through Bogumin, Zebrzydowice, Dziedzice and Oświęcim to Bochnia. The first section of this line (Vienna – Wagram) was commissioned in 1837, but the railway did not reach Bogumin until 10 years later, in 1847. At the same time, the line called Wilhelm Railway reached Chatupki. Because of that, it was soon (in 1848) possible for the railway to extend from Berlin not only to Vienna, but also to Kraków (through Gliwice, Katowice and Mysłowice). Paradoxically, extending it further seemed to be pointless. In the meantime, big historical events, that is the Crimean war (1853), led to the continuation of abandoned construction works and in 1855 Zebrzydowice, Dziedzice and Bielsko welcomed the railway. In 1856, the connection between Vienna and Kraków was completed. From then on, the line became one of the most important railway routes in the Austrian State. At the same time, KFNB invested in mining in the area of Karwina. In the next years, both local railway lines and an extensive network of industrial spurs were created. Another equally important line was added to this railway network – it led from Koszyce to Bogumin and reached Cieszyn in 1869. The growing popularity of railway transport enabled the gradual laying of the second line of tracks on both magistrate lines. After the fall of the Austro-Hungarian Empire and as the result of the First World War, the border between Poland and Czechoslovakia run close to Zebrzydowice. Even though traffic on certain magistrate lines remained quite intensive, the Czechs introduced motor coaches on certain local routes due to economic reasons. Soon, these coaches revolutionized railway transport and saved certain sections from being closed down. In Poland, during the inter-war period, a line running from Moszczenica through Zebrzydowice to Cieszyn was built using the funds of the Silesian Treasury. After the Second World War, the railway network in Karwina district was significantly altered due to mining damage. However, the great importance of the former KFNB line and the Koście–Bohumín Railway stayed the same. The old KFNB line is still the main window to the world in the railway passenger transport between Poland and the Czech Republic and one of the most important lines when it comes to freight transport. The crisis in Polish railway industry after 1989 brought about the end of the section between Moszczenica and Zebrzydowice and trains only travel between Zebrzydowice and Cieszyn now. The local passenger transport between Zebrzydowice and Petrovice u Karvine, as well as between Cieszyn and Cesky Tesin has never been continuous. Currently, only Czech motor coaches travel on this section.

Mapa → page 50

When you cross the border between Zebrzydowice and Karviná (Jutrzenki Street and Žižkova Street) (25,5 km), continue your ride along Žižkova Street until you reach the crossing with Mickiewiczova Street and then turn left. Go along Mickiewiczova Street and at the end of it, on the hill, turn left and go up Borovského Street (30,1 km). Continue riding uphill until you reach the crossing with U Farmy Street. Turn right and go straight on until you reach the end of U Farmy Street. When you reach the crossing with Polska Street, turn right and go downhill until you reach a small roundabout. Turn left and then just after that turn right on a big roundabout. Ride straight on, pass the hospital and then the Spa Park (Lázeňský park) (1) until you reach the Sokolovských hrdinů bridge (2), on the bank of the river Olza (Olše). Then turn right and go down to Boženy Němcovej Park (3), pass areálu Lodiček and go on through the park until you reach Zámek Fryštát (Fryštát Palace) (4). Continue the journey and ride through Masaryk Square (Masarykovo náměstí), turn left into Karola Šlívky Street and then ride along Svatopluka Čecha Street. On the crossing with Cihelní Street turn right. At the end of Cihelní Street turn right into Havířská Street and then left into Lipová Street. On the crossing, turn left into Mírová Street and at the end of it, turn right into Na Vyhliďce Street. Then ride along U Bažantnice Street and turn into Olšiny Street, which runs alongside Dvůr Olšiny (5) (39,9 km) up to Petrovice u Karviná.

As you pass the attractions, it is worth noting that:

1. Lázeňský park (Spa Park) – it was founded in 1895. There are valuable species of woody plants and historical buildings of the old spa resort: Sanatorium Darkov (today called Domov Alzheimer), the old spa building, Vlasta villa, Maryčka villa, Jiřina villa and the meeting house.

2. Sokolovských hrdinů bridge – a concrete arch bridge built in 1925 which connects the two banks of the river Olza. It's 56.5 meters long, 9.5 meters wide and 12.2 meters high.

3. Boženy Němcovej Park – it was founded in 1804 and was formerly called the palace park. It is an English-style park with valuable species of woody plants. In the park, you will also find areál Loděnice (a marina), a children's corner, Larischův altán (Larish harbour), Larischova hrobka (the tomb of Larisch), an open-air cinema and a petting zoo.



Sokolovských hrdinů bridge



Fryštát palace

4. Zámek Fryštát (Fryštát palace)

– a palace in the late Neoclassical style (the empire style) built by Silesian Piast dukes. The palace is now owned by the city. Its last private owner was the Larisch-Mönnich family which had a strong position on the imperial court and was related to empress Elizabeth, known as Sissi.

5. Dvůr Olšiny – the building dates back to 1832. It was built by count Mikuláš von Taffe. Now, there is a riding hall and a horse riding club in the building.



Dvůr Olšiny

Railway history part 4



Rail transport in the area of present-day Karviná depended on two important lines of the former Austrian monarchy – the Emperor Ferdinand Northern Railway which linked Vienna with Cracow, and the Košice–Bohumín Railway. In 1847, the Northern Railway line was extended to Bohumín and in 1855, the section leading up to Petrovice and Dziedzice was finished. A year later, Vienna was linked with Cracow. Even though the line did not run directly through Karviná, the city was later joined to it via a local railway line leading to Petrovice.

④ Karviná section

In the area of Cieszyn Silesia, which includes Karviná, the most important communication route was the Košice–Bohumín Railway, built between 1869 and 1872. It linked local mines with metallurgical companies. Together with the Montánní railway (a mining railway) and industrial spurs belonging to coal mines, the Košice–Bohumín Railway was one of the most important factors which contributed to the industrial development of the region.

The area of present-day Karviná, with important mines extracting high-quality coking coal, also had to be included in the railway network. Karviná used to be made up of several administrative units, that is the cities of Fryštát and Karvinná, as well as Ráj, Darkov and Staré Město communes, and later also Louky nad Olší. The most populated of these was Karvinná (today: Karviná – Doly) with almost 20 thousand inhabitants. Most wells belonging to the Larisch-Mönnich mining company and the Mining and Metallurgical Company (Báňská a hutní společnost) were located on the lands of Karvinná. However, the administrative centre and the traditional seat of the district has always been Fryštát.

Karvinná was first crossed by the Košice–Bohumín Railway, which was launched on the section from Nový Bohumín to Těšín on 1st February 1869. Later, trains also stopped on the station in Darkov to make it easier for guests to reach the sanatorium. The industrial spurs belonging to the mines located in Karvinná were connected to the Košice–Bohumín Railway, which made it possible to transport raw materials directly to steel mills in Trzyniec. The mills later became the biggest business in the area.

The first accident on the new line took place soon after it had been launched. On 7th March 1869, a train was derailed in Fojtově lese near Karvinná as the result of rain and a subsequent landslide. There were no serious consequences.

The access to the station in Karvinná was restricted. Inhabitants of nearby villages had to go on foot or use carts. It was necessary to connect the Košice–Bohumín Railway to the Northern Railway. It led to the creation of a local line which linked the station in Karvinná with the station in Petrovice, where it joined the Emperor Ferdinand Northern Railway. The line was launched on 1st September 1898 and it passed through independent administrative units of present-day Karviná. It was a local line which belonged to the Emperor Ferdinand Northern Railway, with stations in Fryštátě, Ráj and Darkově – Lázní. On the station in Karvinná, the line joined the Košice–Bohumín Railway, connecting the two big railway routes. In this way, Karviná gained a connection with the whole continental Europe.

Due to landslides and building mines underground, in late 1950s and early 1960s the railway line and the station in Karvinná faced the same fate as most buildings in the city - they were shut down and relocated. The station in Karvinná, now non-existent, was moved to the vicinity of Velkodol ČSA, the region which was the most affected by mining activity. This activity also influenced the course of the Košice–Bohumín Railway line because it had to be relocated from the most destroyed areas. The readjustment of the route was completed in 1962, when railway transport stopped on the original route running from Nowy Bohumín through Rychvald, Orlova, Doubrava, Karvina, Stonava and Louky and was transferred to the area further to the North, where there weren't any mines. The new line run through Dětmarovice and a new station was built in Karviná.

The local line linking Petrovice and Karviná was also closed down in 1960 and had to give way to the construction of new housing units in Karviná, Nové Město (Stalingrad) and Ráj.

Not much of the original railway network survived until today. When it comes to train stations, only the building in Karviná – Fryštát was preserved in its original form. The industrial spur, which is a remnant of the local railway line from 1898, ends on this particular station. You can also find hectometre posts and railway embankments here and there. The bridge across the river Mlýnka is also preserved and can be seen in the spa park.

Apart from these main railway lines, the transport network in Karviná also included the electric narrow gauge railway lines from Karviná to Ostrava (1909), from Karviná to Fryštát (1912) and from Karviná to Nový Bohumín (1913). All these lines were closed down in 1967.

⑤ Petrovice u Karviné section

Mapa → page 51

When you cross the border between Petrovice u Karviné commune and the city of Karviná from Dvur Olšina (39,9 km), ride along the cycle path until you reach the border crossing with Poland in Závada-Gołkowice. This section of the cycle path is far away from busy roads and leads mainly through the forest and between the fields. At the end, you will pass through a village Závada-Gory. When you pass the level crossing, ride straight through the nearby crossing. You will find yourself on a road leading straight to the Polish border (43,1 km). Along the way, you will pass through a unique natural area called **Lazecká remíza**. It is a remnant of a riparian forest estimated to be about 180 years old. Some of its oaks are 200 years old. There are also a few important bird sanctuaries (**Heřmanský stav – Odra – Poolší**) with numerous unique species of birds. The sanctuaries belong to the most important breeding and wintering areas for birds in the whole Czech Republic. The area is frequented by protected species, such as the little bittern, the common kingfisher and the bluethroat.



Bicycle trail in Petrovice u Karviné

Railway history part 5



The history of the railway line you will cross is very interesting. It is the Emperor Ferdinand Northern Railway which was built here as early as in 1855. Currently, it constitutes a part of the 2nd transit railway corridor, which is the name given to the main long-distance railway line linking Břeclav with Petrovice u Karviné. The 2nd railway corridor is not only an important domestic service, but also a transit connection with Vienna, Bratislava and Warsaw. The railway line includes a unique construction located in the centre of Petrovice u Karviné, a double railway viaduct. It was built over 100 years ago, it's 87 meters long and is supported by 40 columns made of reinforced concrete. The place on which it stands is believed to have been a swamp. Because of that, it was decided that an embankment needs to be built to reinforce the land and make it possible for a railway line to run through this place. Later, a double viaduct was built to make it easier for people and vehicles to pass.

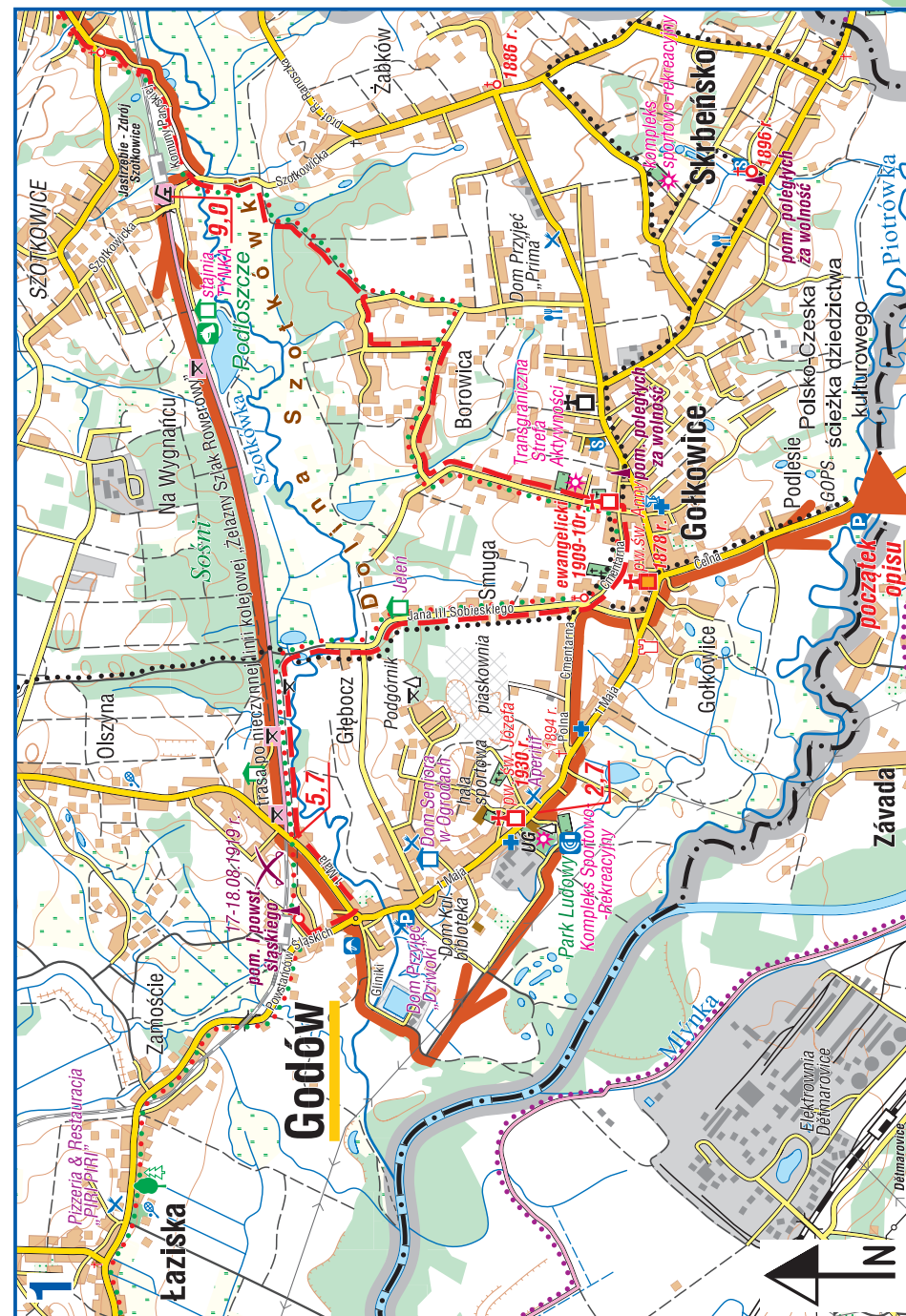
Legenda / Legend

skala / měřítko / scale 1:35 000

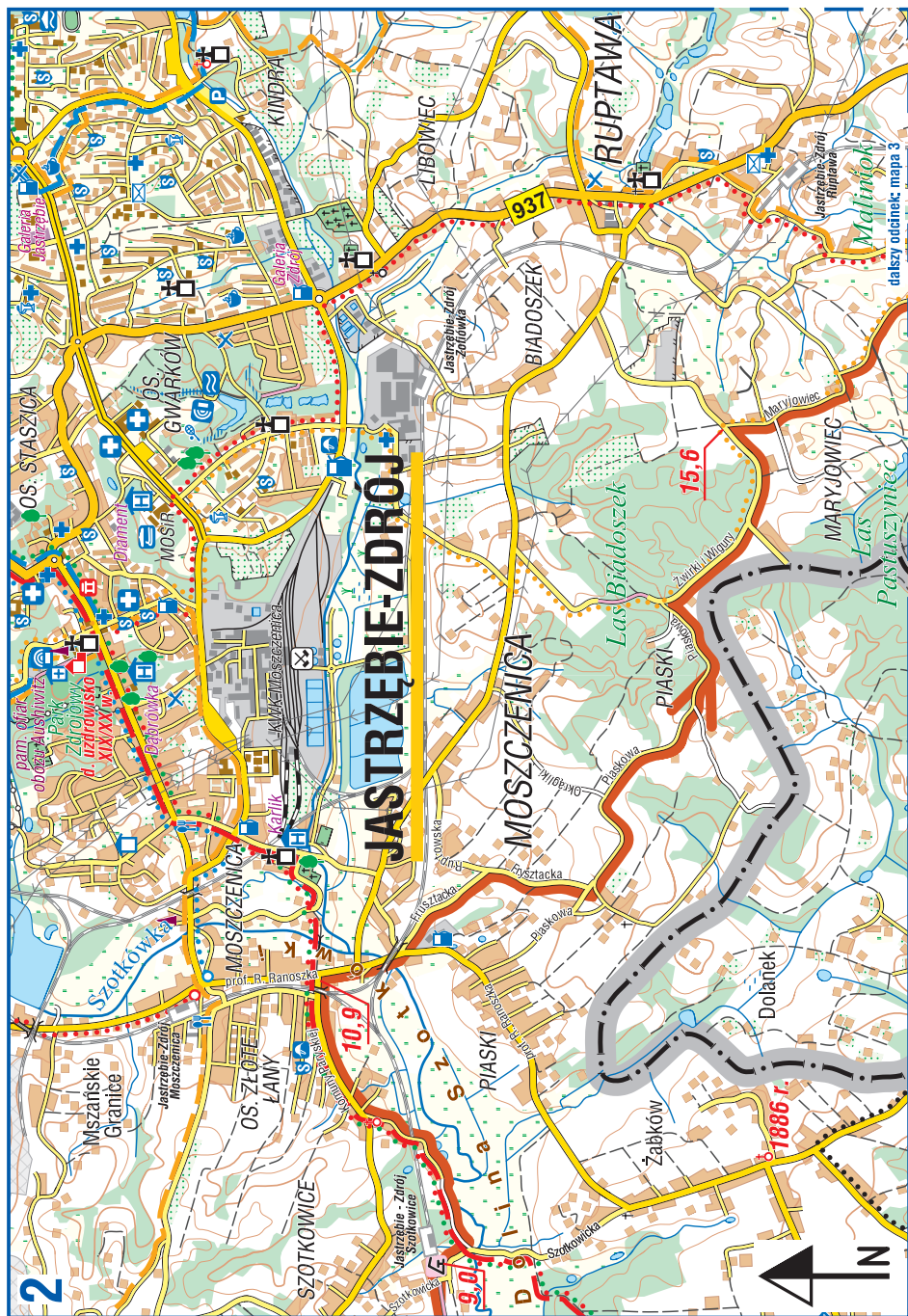


- teren zabudowany, teren przemysłowy
built-up area, industrial area
- las, sad, łąka
forest, orchard, meadow
- park, cmentarz
park, cemetery
- droga ekspresowa / rychlostní dálnice/
expressway
- droga krajowa / krajská cesta/major road
road
- drogi asfaltowe, drogi utwardzone,
depiak (ścieżka rowerowa), ścieżka
asfaltová cesta, zpevněná cesta
promenáda (stezka cyklistická), cesta
asphalt roads, paved roads,
promenade (bike path), path
- tory kolejowe, stacja kolejowa: czynna,
nieczynna, dawna linia kolejowa
Železniční koleje, železniční stanice: otevřené,
uzavřené, bývalá železniční trať
- rzeka, potok, strumień
řeka, potok
river, stream
- kościół, kościół zabytkowy:
muruwany, drewniany
kostel, památkový kostel: zděný, dřevěný
church, historic church: brick, wooden
- kaplica, kaplica zabytkowa
malý kostel, památkový malý kostel
chapel, historic chapel
- kapliczka, kapliczka zabytkowa,
krzyż, zabytkowy krzyż
kapliczka, památková kapliczka,
kříž, památkový kříž
roadside shrine, historic roadside shrine,
cross, historic cross
- Izba regionalna, muzeum
krajové muzeum (galerie), muzeum
regional museum, museum
- zamek, pałac, dwór
hrad, palác, zámek
castle, palace, manor
- ruina zamku, grodzisko
zřícenina hradu, hradiště
castle ruin, hillfort
- zabytek techniki, Inny zabytek
technická památka, jiná památka
technical monument, other monument
- miejsce bitwy, pomnik
bojiště, památník
place of battle, monument
- warstwa, skarpa, punkt wysokościowy
vrstevnice, sráz, vrcholok
contour, slope, height point
- pomnik przyrody, park zabytkowy
přírodní památka, památkový park
natural monument, historic park

- jezioro (staw), bagno
jezero (rybnik), bažina
lake (pond), swamp
- atrakcja turystyczna, atrakcja przyrodnicza
jiná atrakce, přírodní zvláštnost
tourist attraction, nature attraction
- kopalnia czynna, kopalnia nieczynna
důl, důl který není v provozu
active mine, closed mine
- szpital, służba zdrowia, apteka
nemocnice, zdravotnictví, lékárna
hospital, health service, pharmacy
- restauracja, bar, kawiarnia
restaurace, bar, kavárna
restaurant, bar, cafe
- Informacja turystyczna, poczta, remiza, szkoła
Informační centrum, pošta, požární stanice, škola
tourist information, post office, fire-station, school
- hotel, Inny nocleg, agroturystyka, dom uzdrowiskowy
hotel, jiné ubytování, agroturistika, lázeňský dům
hotel, other accommodation, agritourism, spa house
- stacja benzynowa, parking
čerpací stanice, parkoviště
fuel station, parking
- sanatorium, kort tenisowy
sanatorium, tenisový kurt
sanatorium, tennis court
- basen: otwarty, kryty
venkovní plavecký bazén, krytý bazén
swimming pool: outdoor/indoor
- plaża, lodowisko
pláž, kluziště
beach, ice rink
- stadion, boisko, ośrodek jeździecki
stadlón, fotbalové hřiště, jezddecké centrum
stadium, football pitch, equestrian center
- ławeczki, włata turystyczna
lavičky, turistický přístřešek
benches, tourist shelter
- piesze szlaki turystyczne
turistické trasy pro pěší
tourist routes
- szlaki rowerowe
cyklistické trasy
bike trails
- granice państwowe
státní hranice
national border
- punkt odpoczynkowy na Żelaznym Szlaku Rowerowym
włata i punkt obsługi rowerów
bod odpočinku na dráze Železná cyklotrasa
odpolední a jízdni kola
resting point on the Iron Bicycle Trail
rest area and bicycle service points
- Żelazny Szlak Rowerowy, początek/kierunek trasy,
gdziekolwiek od punktu początkowego
Železná cyklotrasa, start a směr trasy,
vzdálenost od začátku
Iron Bike Trail, start and direction of the trail,
distance from the start

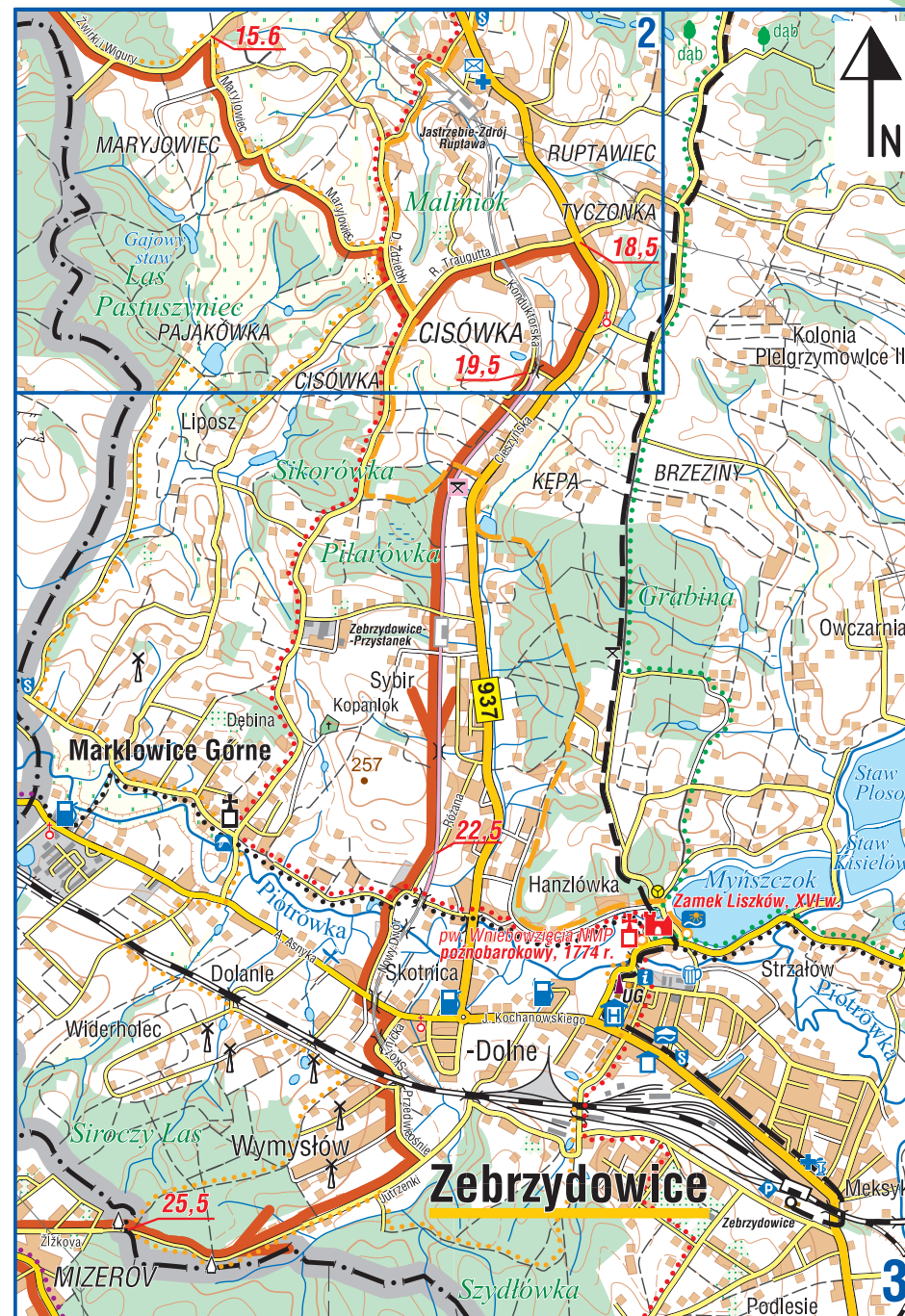


② Odcinek / úsek / section Jastrzębie-Zdrój



Żelazny szlak rowerowy / Železná cyklotrasa / Iron Bike Trail

③ Odcinek / úsek / section Zebrzydowice



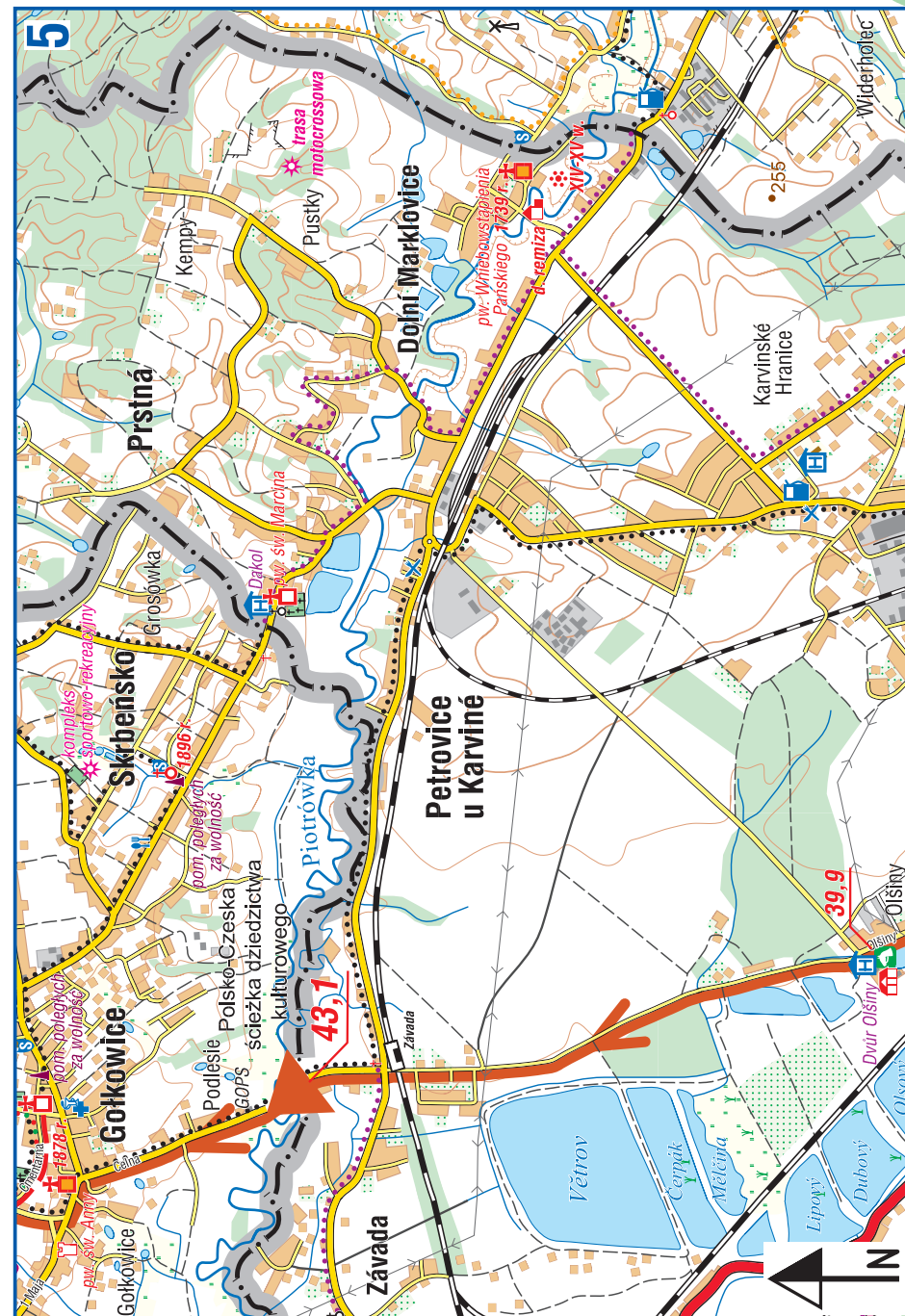
Żelazny szlak rowerowy / Železná cyklotrasa / Iron Bike Trail

④ Odcinek / úsek / section Karviná



Železný szlak rowerowy / Železná cyklotrasa / Iron Bike Trail

⑤ Odcinek / úsek / section Petrovice u Karviné



Železný szlak rowerowy / Železná cyklotrasa / Iron Bike Trail

MIASTO KARVINA

1. Statutární město Karviná
Fryštátská 72/1
733 24 Karviná
tel.: +420 596 387 111
fax: +420 596 387 264
e-mail: epodatelna@karvina.cz

Miasto Statutowe Karwina
Fryštátská 72/1
733 24 Karviná
tel.: +420 596 387 111
fax: +420 596 387 264
e-mail: epodatelna@karvina.cz

Statutory city Karvina
Fryštátská 72/1
733 24 Karviná
tel.: +420 596 387 111
fax: +420 596 387 264
e-mail: epodatelna@karvina.cz

2. Městské informační centrum při Regionální knihovně Karviná
Masarykovo náměstí 71
733 01 Karviná-Fryštát
tel.: +420 596 318 620
e-mail: mic@rkka.cz

Provozní doba:
Pondělí–Pátek 08:00–18:00 h
Sobota 08:00–13:00 h
Neděle 09:00–14:00 h

Miejskie Centrum Informacji Regionalnej Biblioteki w Karwinie
Masarykovo náměstí 71
733 01 Karviná-Fryštát
tel.: +420 596 318 620
e-mail: mic@rkka.cz

Godziny pracy:
Poniedziałek–Piątek 08:00–18:00
Sobota 08:00–13:00
Niedziela 09:00–14:00

City Information Center of the Regional Library of Karviná
Masarykovo náměstí 71
733 01 Karviná-Fryštát
tel.: +420 596 318 620
e-mail: mic@rkka.cz

Opening hours:
Monday–Friday 08:00–18:00 h
Saturday 08:00–13:00 h
Sunday 09:00–14:00 h

MIASTO JASTRZĘBIE-ZDRÓJ

1. Miasto Jastrzębie-Zdrój
Al. Piłsudskiego 60
44-335 Jastrzębie-Zdrój

City of Jastrzębie-Zdrój
Avenue Piłsudskiego 60
44-335 Jastrzębie-Zdrój

Město Jastržebie-Zdrój
Al. Józefa Piłsudskiego 60
44-335 Jastržebie-Zdrój

2. Adres punktu informacyjnego:
Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój
Al. Piłsudskiego 60
44-335 Jastrzębie-Zdrój
Pokój nr 102 A

The town hall of Jastrzębie-Zdrój
Avenue Piłsudskiego 60
44-335 Jastrzębie-Zdrój
Room number 102 A

Magistrát města Jastržebie-Zdrój
Al. Józefa Piłsudskiego 60
44-335 Jastržebie-Zdrój
Číslo pokoje 102 A

Godziny otwarcia/ Otevírací doba/ Opening hours

poniedziałek, wtorek, środa
- 7.30 do 15.30
czwartek - 7.30 do 17.00
piątek - 7.30 do 14.00

Pondělí, úterý, středa
- od 7:30 do 15:30
Čtvrtek - 7.30 - 17.00
Pátek - 7.30 - 14.00

Monday, Tuesday, Wednesday
- 7.30 to 15.30
Thursday - 7.30 to 17.00
Friday - 7.30 to 14.00

PETROVICE U KARVINE

1.
Kierownik ICM Petrovice u Karviné:
Vedoucí ICM Petrovice u Karviné:
Head of ICM Petrovice u Karviné:
Mgr. Markéta Nováková
Telefon: 736 627 935
e-mail: icpetrovice@gmail.com

2. Godziny otwarcia ICM (Centrum Informacji dla Młodzieży):

Wt 10.00-17.00
Od środy do piątku
od 11.00 do 17.00
Święta państwowe ZAMKNIĘTE

Otevírací doba ICM (Informační centrum pro mládež):

Út 10,00 – 17,00 hodin
St-Pá 11,00 – 17,00 hodin
Státní svátky ZAVŘENO

ICM Opening Hours (Youth Information Center):

Tue 10.00-17.00
Wed-Fri from 11.00 to 17.00
Public Holidays CLOSED

3. Godziny otwarcia TIC (Centrum Informacji Turystycznej):

W SEZONIE, TJ. OD 1. 7. DO 31. 8.
Poniedziałek ZAMKNIĘTE
Wt.-Pt 9:00 - 18:00
Sobota 14:00 - 19:00
Niedziela 14:00 - 18:00
Święta państwowe ZAMKNIĘTE

POZA SEZONEM
Poniedziałek ZAMKNIĘTE
Wt.-Pt 9:00 - 18:00
Sobota 14:00 - 18:00
Święta państwowe ZAMKNIĘTE

Otevírací doba TIC (Turistické informační centrum):

V sezóně tj. od 1. 7. do 31. 8.
Pondělí ZAVŘENO
Út-Pá 9:00 – 18:00 hodin
Sobota 14:00 – 19:00 hodin
Neděle 14:00 – 18:00 hodin
Státní svátky ZAVŘENO

Mimo sezóny
Pondělí ZAVŘENO
Út-Pá 9:00 – 18:00 hodin
Sobota 14:00 – 18:00 hodin
Státní svátky ZAVŘENO

Opening hours TIC (Tourist Information Center):

SEASON TJ. FROM 1. 7. TO 31. 8.
Monday CLOSED
Tue-Fri 9:00 am - 6:00 pm
Saturday 14:00 - 19:00
Sunday 14:00 - 18:00
Public Holidays CLOSED

OFF-SEASON
Monday CLOSED
Tue-Fri 9:00 am - 6:00 pm
Saturday 14:00 - 18:00
Public Holidays CLOSED

ZEBRZYDOWICE

1. Urząd Gminy Zebrzydowice
ul. Ks. A. Janusza 6
43-410 Zebrzydowice
tel. 32 47 55 100

Godziny otwarcia:
poniedziałek: 7:30 - 15:30
wtorek: 7:30 - 15:30
środa: 7:30 - 15:30
czwartek: 7:30 - 17:00
piątek: 7:30 - 14:00

Obecní úřad Zebrzydowice
ul. Ks. A. Janusza 6
43-410 Zebrzydowice
tel. 32 47 55 100

Otevírací doba:
Pondělí: 7:30 - 15:30
Úterý: 7:30 - 15:30
Středa: 7:30 - 15:30
Čtvrtek: 7:30 - 17:00
Pátek: 7:30 - 14:00

Communal Office Zebrzydowice
Ks. A. Janusza 6 Street
43-410 Zebrzydowice
tel. 32 47 55 100

Opening hours:
Monday: 7:30 - 15:30
Tuesday: 7:30 - 15:30
Wednesday: 7:30 - 15:30
Thursday: 7:30 - 17:00
Friday: 7:30 - 14:00

2. GCI Zebrzydowice
ul. ks. A. Janusza 21
43-410 Zebrzydowice
tel. (32) 4693 425

Godziny otwarcia:
poniedziałek: 10:00-18:00
wtorek: 10:00-18:00
środa: 10:00-18:00
czwartek: 10:00-18:00
piątek: 10:00-18:00
Obce informační centrum Zebrzydowice
ul. ks. A. Janusza 21
43-410 Zebrzydowice
tel. (32) 4693 425

Otevírací doba:
Pondělí: 10: 00-18: 00
Úterý: od 10:00 do 18:00
Středa: 10: 00-18: 00
Čtvrtek: od 10:00 do 18:00
Pátek: 10: 00-18: 00

Community Information Center Zebrzydowice
ul. ks. A. Janusza 21
43-410 Zebrzydowice
tel. (32) 4693 425

Opening hours:
Monday: 10: 00-18: 00
Tuesday: 10:00 to 18:00
Wednesday: 10: 00-18:00
Thursday: 10:00 to 18:00
Friday: 10: 00-18: 00

GODÓW

1. Urząd Gminy w Godowice
Ul. 1 Maja 53
44-340 Godów
e-mail: gmina@godow.pl

Obecní úřad
Ul. 1 Maja 53
44-340 Godów
Email: gmina@godow.pl

Communal Office
Ul. 1 Maja 53
44-340 Godów
e-mail: gmina@godow.pl

2. Punkt Informacji Turystycznej
1 Maja 101
44-341 Gołkowice
Telefon: 32 4727532
Email: godow@slaskie.travel

Otwarte
poniedziałek - piątek: 9.00 - 17.00
sobota - niedziela: NIECZYNNIE

Turistický informační point
1 Maja 101
44-341 Gołkowice
Telefon: 32 4727532
e-mail: godow@slaskie.travel

Otevřeno
Pondělí - pátek: 9:00 - 17:00
Sobota - neděle: ZAVŘENO

Tourist information point
1 Maja 101
44-341 Gołkowice
Telefon: 32 4727532
e-mail: godow@slaskie.travel

Open
Monday - Friday: 9.00 - 17.00
Saturday - Sunday: CLOSED



Oznakowanie szlaku / Označování trasy / Marking the trail



R-4b strzałka w prawo
Skala 1:2



R-4
Skala 1:2



R-4a



R-4a
Skala 1:2



film promocyjny / propagační film / promotion movie
Želazny szlak rowerowy / Železná cyklotrasa / Iron Bike Trail



Želazny Szlak Rowerowy Železná cyklotrasa Iron Bike Trail

Przewodnik / Průvodce / Guide



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014—2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projektu „Želazny Szlak Rowerowy” Numer rejestracyjny projektu: CZ.11.2.45/0.0/0.0/15_003/0000331, dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w Ramach Programu Interreg V-A Republika Czeska – Polska

Projekt „Železná cyklotrasa”, registrační číslo projektu: CZ.11.2.45/0.0/0.0/15_003/0000331, je spolufinancován z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci Programu Interreg V-A Česká republika – Polsko.

Egzemplarz bezpłatny
Materiał nieprzedajny
Free copy