

Elżbieta SZUMSKA¹
Marek W. LORENC²

RENESANS KOLEJKI WĄSKOTOROWEJ W „KOPALNI ZŁOTA” W ZŁOTYM STOKU

W roku 1961 zaprzestano wydobycia rud w kopalni złota w Złotym Stoku, w ten sposób zakończyła się tu sięgająca ponad tysiąca lat historia górnictwa. W roku 1996 w dwóch sztolniach nieczynnej kopalni (Gertruda i sztolnia Czarna Górna) utworzono Podziemną Trasę Turystyczną. Proces rewitalizacji kopalnianych obiektów i przystosowania ich do potrzeb ruchu turystycznego trwa do dnia dzisiejszego, a ostatnio objął odbudowę szynowego ciągu transportowego w Sztolni Czarnej Dolnej.

1. Historia górnictwa i hutnictwa w Złotym Stoku

Prawdopodobnie historia wydobycia złota w Złotym Stoku zaczęła się już... No właśnie. Jak dawno? Żadna „mądra głowa” nie jest w stanie tego określić. Ponoć zaczęło się od znalezienia drobinek złota w potoku wijącym się w malowniczym jarze. Mieszkańcy okolicznych wiosek godzinami stojąc w zimnym potoku wpatrywali się z nadzieją dostrzeżenia w płaskim, specjalnie do tego typu pracy przystosowanym talerzu, drobinek złota.

Inni twierdzą, że w VII i VIII wieku prace górnicze prowadzili tu Serbowie Łużycy, którzy to wcześniej zajmowali się wydobyciem w Słowacji srebrnośnych rud miedzi. Jeszcze inni uważają, że to Walończycy mieli to szczęście odkrycia drobin złota w tych rejonach.

Dzisiaj nie jesteśmy w stanie sprecyzować kto i kiedy odkrył ten cenny kruszec. Wiadome jest jednak, że Złoty Stok zawsze był czołowym ośrodkiem górnictwo-hutniczym na Dolnym Śląsku, a stosowane tutaj metody metalurgii arsenu i arsenopochodnych produktów stanowiły wzory dla hutnictwa tego typu w całej Europie. Pierwszy zachowany zapis o prowadzonych w tych okolicach robotach górniczych pochodzi

¹ Podziemna Trasa Turystyczna „Kopalnia Złota”, ul. Złota 7, 57-250 Złoty Stok

² Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu, Instytut Architektury Krajobrazu, pl. Grunwaldzki 24a, 50-363 Wrocław.

z 1273 r. Jest to przywilej na poszukiwania górnicze, nadany klasztorowi cystersów w Kamieńcu Ząbkowickim.

W XV wieku złotostockie kopalnie szczyły się już rangą najbardziej wydajnych na całym Śląsku. Wtedy też, w okresie największego rozkwitu przemysłu wydobywczego złota, swoje udziały w tutejszym gwarectwie miał znany krakowski rzeźbiarz Wit Stwosz.

Początek XV wieku był tragicznym okresem w historii Złotego Stoku, gdyż przez miasto przetoczyła się wówczas machina wojen husyckich (1419–1434). W pożodze wojennej, przede wszystkim na skutek licznych pożarów, miasto wraz z większością urzędów górniczych uległo prawie całkowitemu zniszczeniu. Gdy nadeszły w końcu czasy spokoju i stabilizacji, odbudowane miasto doczekało się dwu ważnych i chlubnych dla jego historii wydarzeń. Jednym z nich było ustanowienie tutaj w 1484 r., przez księcia Henryka Starszego Podiebradowicza, siedziby Urzędu Górniczego, drugim zaś – nadanie miastu herbu, sztandaru i prawa wolności górniczej, co miało miejsce w 1491 r.

Okres największego rozkwitu górnictwa złota oraz Złotego Stoku jako miasta, przypadł na początek XVI wieku. Pierwszym, znaczącym wydarzeniem stało się przeniesienie tutaj, w 1507 r. przez Karola Podiebradowicza, książęcej mennicy z Ziębic, w której to już trzy lata później zaczęto bić złote dukaty z wizerunkiem księcia. W drugiej dekadzie XVI wieku, w wyniku wzrostu zainteresowania tutejszym górnictwem, europejskie spółki górniczo-hutnicze zaczęły lokować tu swój kapitał. Już w 1510 r. do Złotego Stoku przybyli przedstawiciele norymberskich spółek Imhoffów i Welsów, a w roku następnym – augsburskiej spółki braci Fugger. Dzięki dokonanej inwestycji oraz intensywnej eksploatacji złoża już w połowie XVI wieku złotostockie kopalnie, ze swych prawie 200 wyrobisk górniczych, dostarczały około 8% całej europejskiej produkcji złota.

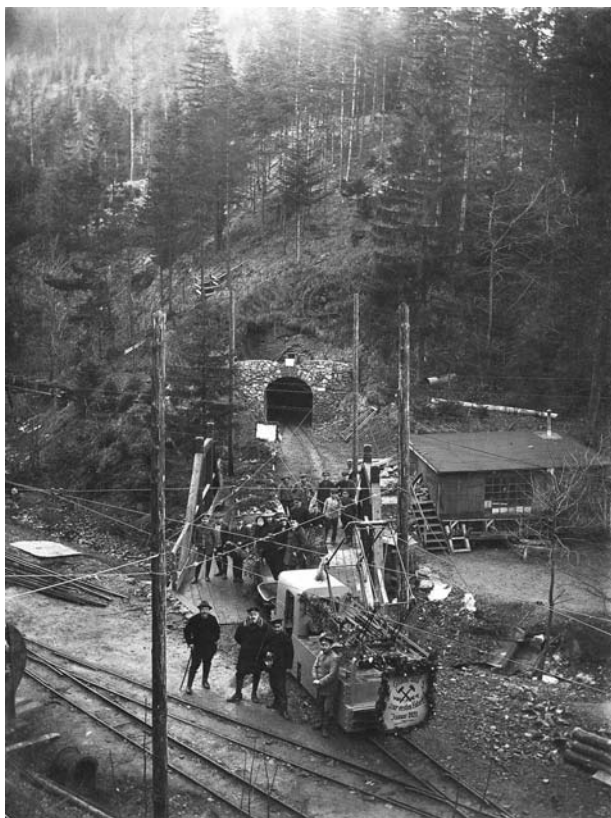
Tragedia „Złotego Osła” (największa katastrofa górnicza w Złotym Stoku) była początkiem złej passy, która doprowadziła do wycofania się spółki Fuggerów z dalszych inwestycji, a w konsekwencji do całkowitego upadku górnictwa w Złotym Stoku.

Sławę, która wybiegła daleko poza ówczesne granice państwa, przyniósł kopalni złota rok 1612. Dokonano wówczas pierwszej na świecie próby wykorzystania do odstrzału skał czarnego prochu strzelniczego.

Po zniszczeniach wojny trzydziestoletniej (1618–1648), całkowitemu upadkowi miasta i kopalni zapobiegło przybycie w 1679 r. protegowanego cesarza Leopolda II, aptekarza, a z zamiłowaniem także alchemika – Hansa Schärffemberga. Mając tytuł starosty górniczego, po wielu eksperymentach rozpoczął on w złotostockich kopalniach nowy kierunek robót górniczo-hutniczych, nastawiony na eksploatację i przerób nie złota, lecz rud arsenu.

Niedługo potem, rachunki Urzędu Górniczego wykazały, że w Złotym Stoku do 1723 r. wartość produkcji arsenu trzykrotnie przekroczyła wartość wyprodukowanego tam złota.

Górnictwo w Złotym Stoku reaktywowano po wojnach prusko-austriackich, w roku 1770. Ponowny rozkwit produkcji górniczej zaznaczył się jednak dopiero w roku 1806, kiedy na złożu pod Górą Haniak osiągnięto głębokość 110 m. Wówczas załoga kopalni liczyła 36 osób. Dziesięć lat później ilość górników wzrosła już do 143 osób, lecz odzyskiwanie złota prowadzono nadal metodą amalgamacji tzw. wypałów poarszenikowych. W 1848 r. opracowana została jednak tańsza metoda produkcji złota, polegająca na chlorowaniu wyprażonej rudy i wyługowywaniu czystego metalu ze związków chlorkowych. Metodę tę zastosował w Złotym Stoku Wilhelm Güttler, który po przerobieniu całego surowca, w 1883 r. wykupił wszystkie tereny górnicze. Własność tę utrzymywali jego spadkobiercy aż do 1945 r. Właśnie dzięki ich staraniom, w 1900 r. wybudowano linię kolejową, łączącą Złoty Stok z Kamieńcem Ząbkowickim, a w 1907 roku uruchomiono kolejkę elektryczną (prawdopodobnie firmy AEG) na terenie kompleksu złotostockich zakładów górniczych. Łącznie powstało ponad 1,5 kilometra sieci kolejki wąskotorowej. Powstały dwa niezależnie funkcjonujące obiegi: kopalnia – łamacz rudy oraz łamacz rudy – zakład przetwórczy.



Fot 1. Historyczny wyjazd kolejki elektrycznej w roku 1921

Photo 1. The first transportation by electric train in 1921

Kiedy 1920 r. ukończono drażenie „Sztolni Gertruda” wiadomym już było, że urobek wywożony będzie z Pola Zachodniego kolejką elektryczną zasilaną z górnego przewodu jezdnego. Śmiało można powiedzieć, że była to jedna z pierwszych w Europie podziemnych kolejek zasilanych z sieci trakcyjnej.

Działania II wojny światowej nie spowodowały w kopalni żadnych zniszczeń. Bezpośrednio po wojnie, zarówno sama kopalnia, jak też istniejące przy niej laboratorium chemiczne, zostały w stanie nienaruszonym przekazane przez Niemców władzom polskim.

Po zmianach systemowych w 1956 r., pod pretekstem nieopłacalności dalszej produkcji arseniku (?!), w roku 1961 „odgórnym zarządzeniem” zakończono działalność górniczo-hutniczą w Złotym Stoku, zaś kopalnię definitywnie zamknięto. Decyzja ta budzi poważne wątpliwości do dnia dzisiejszego, gdyż (jak podają oficjalne dokumenty kopalniane) produkcja złota, utrzymująca się od 1946 r. na poziomie 20–30 kg rocznie, w roku 1961 spadła nagle do niewiele ponad 7 kg (?!). Podjęta decyzja miała z pewnością inne podstawy, niż wynikające z technicznych możliwości kopalni i do dziś nie została jeszcze publicznie wyjaśniona. Po wyjechaniu na powierzchnię ostatniej zmiany górników, instalacja elektryczna w kopalni została wyłączona, pompy przestały pracować, a do dzieła przystąpiła natura. Wkrótce krążąca wśród głęboko sięgających szczelin skalnych woda całkowicie zatopiła wszystkie podziemne wyrobiska. Kopalnia, jako zakład produkcyjny, przestała w ten sposób istnieć.

2. Renesans kolei wąskotorowej

Po zamknięciu w roku 1962 kopalni dla celów wydobywczych i zaprzestaniu mechanicznego odwadniania wyrobisk, podziemna część kompleksu została prędko zalana, a naziemna popadła w ruinę.

Stan zapomnienia trwał 35 lat. Na początku lat 90. XX w. na terenie byłej kopalni rozpoczął się proces rewitalizacji zrujnowanych obiektów i przystosowania ich do potrzeb ruchu turystycznego. Przygotowane zostały dwie trasy: Sztolnia Gertruda i Sztolnia Czarna Góra z jedynym w Polsce podziemnym wodospadem. O ile przepustowość turystów w sztolni Gertruda była zadawalająca, tak w sztolni Czarnej narastał problem umieszczenia pod ziemią kilku grup naraz. Głównym powodem zmartwienia był jeden wlot w głąb wyrobiska, który był wejściem i wyjściem równocześnie.

Zwiększająca się z roku na rok liczba zwiedzających wymogła na gospodarzach obiektu Kopalni Złota usprawnienie ruchu turystycznego. Polegać to miało głównie na usunięciu zawału w sztolni Czarnej Dolnej i przystosowania wyrobiska do utworzenia kolejnej atrakcji kopalni – podziemnego splotu łodzi.

Sztolnia ta do roku 2004 nie była w pełni rozpoznana. Utrudnieniem był zawał w odległości 350 metrów od wlotu. W październiku 2004 roku do uporządkowania sztolni przystąpiła grupa, której przewodził Tadeusz Gotkowski z Boguszowa-Gorców, nadsztygar z uprawnieniami górniczymi, człowiek z wielkim doświadczeniem górni-

czym. Najintensywniejsze prace rozpoczęły się w czerwcu 2005 roku. Polegały one na sukcesywnym układaniu torowiska i wybieraniu masy skalnej oraz resztek obudowy drewnianej znajdujących się w chodniku. Pierwotnie planowano budowę kolejki o rozstawie 500 mm i tak też wykonano pierwsze odcinki torowiska. Było to podyktowane rozstawem kół posiadanego taboru (koleby przemysłowe używane wcześniej w Złotostockiej Fabryce Farb i Lakierów, a pochodzące z okresu funkcjonowania kolejki zakładowej). Po ułożeniu około 120 metrów torów wystąpiły problemy z odprowadzaniem wody ze sztolni. Podjęto decyzję o budowie ścieku z koryt betonowych. Po siedmiu miesiącach powyższych prac przystąpiono do przebudowy zawału. Po wybraniu rumowiska skalnego, nowo kładzione tory idealnie połączyły się z położonym na spągu prawie 100 lat wcześniej, starym niemieckim torowiskiem, które w całości zostało wykorzystane do transportu urobku. Wagonikami ręcznie pchanymi, wywieziono na zewnątrz ponad 2,5 tysiąca Mg skał.



Fot. 2. Grupa górników z Tadeuszem Gotkowskim na czele

Photo 2. Group of miners with Tadeusz Gotkowski in front

Podziemny spływ w chodniku okazał się jednak niemożliwy do zrealizowania. Po przeprowadzeniu niwelacji wyrobiska stwierdzono, że chodnik na każdych stu metrach podnosi się o ok. 30 cm. Te dane wykluczyły możliwość zalania chodnika i zrobienia w nim podziemnego spływu.

Rozwiązaniem idealnie wpasowującym się w specyficzny klimat miejsca okazała się odbudowa podziemnego ciągu transportowego w oparciu o torowiska kolejki wąskotorowej w Sztolni Czarnej Dolnej. Celem stało się uruchomienie kolejki podziemnej i przewóz zorganizowanych grup turystycznych oraz osób indywidualnych.



Fot. 3. Układanie torowiska do wywozu urobku

Photo 3. Making the tracks for the rock transportation



Fot. 4. Połączenie nowo kładzonego torowiska ze starym, niemieckim

Photo 4. Linkage of the newly built track with the ancient one made by Germans

W momencie przebudowy tymczasowego torowiska roboczego, podjęto decyzję o zmianie rozstawu z 500 mm, na typowy dla kolei podziemnych 600 mm. Popularniejszy rozstaw, prócz gwarancji większej stabilności, ułatwi też w przyszłości pozyskanie kolejnych jednostek taboru.



Fot. 5. Zmiana rozstawu torowiska z 500 mm na 600 mm

Photo 5. Change of the truck size from 500 mm into 600 mm

Długość torowiska przygotowanego dla potrzeb ruchu turystycznego wynosi ponad 300 metrów. Dodatkowo położono kilkadziesiąt metrów toru technologicznego służącego do wywozu urobku z udrażnianych kolejnych fragmentów sztolni, którego długość wciąż ulega zmianom. Kolejne kilkadziesiąt metrów to torowisko systematycznie odkopywane w nieudostępnionej (na razie) części kopalni, stąd też pochodzą elementy mechaniczne, zastosowane w odbudowywanym na zewnątrz odcinku.



Fot. 6. Ldag 0,5 w Strzelcach Opolskich

Photo 6. The Ldag 0,5 engine in Strzelce Opolskie

Kolejnym etapem przedsięwzięcia było zakupienie lokomotywy akumulatorowej. Poszukiwania trwały rok. W końcu dotarła do Złotego Stoku informacja ze Strzelec Opolskich o lokomotywach typu Ldag, które znajdowały się na terenie zakładów Energo-Mechanik.

Z grupy czterech zaproponowanych została wybrana jedna, najmniejsza – lokomotywa akumulatorowa typu Ldag 05, poddana remontowi generalnemu.

Zarząd Kopalni nie zdecydował się na montaż elektrycznej napowietrznej sieci trakcyjnej ze względu na bezpieczeństwo zwiedzających, a także na małe gabaryty wyrobiska, dlatego też wprowadzono lokomotywę akumulatorową zasilaną z baterii trakcyjnych. Dzisiaj miejscem jej postoju jest zabytkowa zajezdnia, gdzie od początku istnienia taboru kolejowego w Złotym Stoku stacjonowały lokomotywki.

Drugim, ważnym elementem realizowanego projektu było wprowadzenie wagoników. Trzeba było jednak najpierw je zaprojektować, a następnie zrealizować. Typowa kopalniana kolejka z typowymi górniczymi wagonikami wozi turystów w Skansenie Górniczym Królowa Luiza w Zabrze oraz w Kopalni Węgla w Nowej Rudzie. Nieco inaczej jest w Kopalni Soli w Bochni, gdzie bardziej „zwariowane” wagoniki przypominają wiatę przystanku tramwajowego, a siada się tam okrakiem. W Złotym Stoku wybrano metodę pośrednią. Po wykonaniu pomiarów chodnika podjęto decyzję o budowie prototypu wagonu osobowego o ażurowej konstrukcji, wysokości 170 cm i szerokości 100 cm. Tylko wagoniki o takich rozmiarach spokojnie i bezpiecznie mogą pokonywać trasę. Remontu lokomotywy i budowy wagoników według projektu Zarządu Kopalni Złota, podjęła się firma Energo-Mechanik ze Strzelec Opolskich.



Fot. 7. Prototyp wagonika

Photo 7. The wagon prototype

Inauguracyjny wyjazd lokomotywy i pięciu pomarańczowych wagoników z chodników sztolni Czarnej Dolnej nastąpił w dniu 30 marca 2008 r.

Zaznaczyć trzeba, iż wykorzystanie torowiska kolejki podziemnej oraz jej taboru nie zakończy się na etapie przewozu grup turystycznych. W ramach produktu „Zwiedzanie z fabułą” oraz w ramach imprez integracyjnych organizowanych dla grup zamawiających specjalne scenariusze pobytu na terenie Kopalni, obiekty kolejki podziemnej będą stanowić także zaplecze dla organizacji specjalnych imprez (konkursy, wyścigi drezyn, itp.).



Fot. 8. 30.03.2008 uroczysty wyjazd kolejki

Photo 8. Ceremonial train arrival in 30.03.2008

W dalszych, ale już zatwierdzonych do realizacji planach jest rekonstrukcja torowiska podziemnego na odcinku do tzw. dworca, czyli miejsca, w którym znajdowała się podziemna mijanka. W miejscu tym powstanie restauracja, do której będzie się można dostać tylko jednym źródłem lokomocji – kolejką wąskotorową! Na razie trwa zabezpieczenie podłoża i odbudowa systemu odwadniającego.

Kolejnym, będącym w trakcie realizacji etapem planowanej przez Zarząd Kopalni Złota budowy kolejowej trasy turystycznej jest odbudowa torowiska na powierzchni w kierunku tzw. „łamacza rudy”, obiektu będącego obecnie we wstępnej fazie renowacji. Łamacz stanowił ogniwo łączące „górną” system (wychodzący z kopalni, którym dowożono urobek w bryłach) z „dolnym” (odbierającym zmielony produkt) systemem kolejki wąskotorowej. Różnica poziomów wynosiła kilkanaście metrów. Torowisko „górnego” poziomu sięgało jeszcze kilkadziesiąt metrów za łamacz, gdzie na stoku zorganizowano wyładunek rudy odpadowej, która nie zakwalifikowała się do przerobu ze względu na niską zawartość składnika użytecznego. Rekonstruowana trasa ma 180 metrów długości, biegnie nasypem o trudnym profilu z nachyleniem ponad 30%.

Obecnie gotowy jest już rozjazd i pierwsze kilkadziesiąt metrów toru biegnącego w kierunku łamacza rudy.

Grupy turystyczne, które będą korzystać ze scenariusza zakładającego wizytę w łamaczu rudy zostaną dowieszone tam składem kolejki podziemnej.

Oprócz zasadniczego ciągu komunikacyjnego, kolej wąskotorowa stanowiła pomocniczy środek transportu na krótszych i dłuższych odcinkach. Ze względu na stosunkowo szybki i prosty sposób budowy, a z drugiej strony, zmieniające się potrzeby, pomocnicza sieć szynowa ulegała częstym modyfikacjom. Obecnie nie jest więc możliwe odtworzenie kompleksowego stanu sieci wąskotorowej w szczytowym okresie jej rozwoju, za jaki uznaje się lata 1910–1960.



Fot. 9. Gacek – Podziemny Pomarańczowy Tramwaj

Photo 9. Gacek – Underground Orange Tram

Z okresu świetności złotostockiej kolei niewiele pozostało. Kilka planów przedstawiających rozmach dawnych inwestycji, miejsca przypominające dawne kolejowe trasy i polskiej produkcji lokomotywa Ld1, szczęśliwie ocalała z przeznaczeniem na cele muzealne (pozostałe lokomotywy i wagoniki w latach 60. XX w., mimo dobrego stanu technicznego, zostały pocięte na złom). Uratowana od zapomnienia kolejka długo nie mogła znaleźć dla siebie odpowiedniego miejsca ekspozycji w mieście. Przez pewien czas stała wraz z dwoma małymi wagonikami przed ośrodkiem kultury w Żłotym Stoku, a od kilku lat starannie odrestaurowana stoi przed wejściem do kopalni i raduje swym widokiem turystów odwiedzających podziemną trasę.

Jej maszynistę pana Franciszka (syna górniką – reemigranta z Francji), często można tu spotkać. Chętnie dzieli się wiedzą i objaśnia zasadę działania lokomotywki oraz opowiada o kopalni, płynnie mówiąc także po francusku i angielsku.

3. Zakończenie

Kiedy 28 maja 1996 r. uruchomiono Podziemną Trasę Turystyczną „Kopalnia Złota” wyodrębnioną z olbrzymiego labiryntu około 300 km podziemnych korytarzy rozmieszczonych na 21 poziomach, nikt nie spodziewał się, że reaktywowana zostanie również kolej wąskotorowa.

„Złoty Gacek” to Pomarańczowy Tramwaj, który przewozi turystów na trasie turystycznej. Wszyscy, którzy wejdą podziwiać jedyny w Polsce podziemny wodospad znajdujący się w sztolni Czarnej Górnej, wyjadą na powierzchnię nietypowym pojazdem. A wszystko to dzięki odtworzeniu i przywróceniu do życia pięknej i ważnej części funkcjonującego niegdyś potężnego zakładu przerobczego Kopalni Złota w Złotym Stoku – kolei wąskotorowej.

Literatura

- [1] DZIEKOŃSKI T.: *Wydobywanie i metalurgia kruszców na Dolnym Śląsku od XII do połowy XX wieku*. Ossolineum. Wrocław 1972.
- [2] LORENC M.W., SZUMSKA E.: *Kopalnia Złota w Złotym Stoku. Przewodnik*. Srebrnogórska Oficyna Wydawnicza 2005, 29 str.
- [3] MUSZER A., LUBIENIECKI W.: *Złoty Stok i okolice. Przewodnik Turystyczny*. Korab, Wrocław 2001.
- [4] PRZYBYSZ M.: *Renesans kolejki wąskotorowej w kopalni złota w Złotym Stoku* „Świat Kolei” nr 2 2008, 38
- [5] RZECZYCKI T.: *Elektryczna pomarańcza w sztolni*. Trybuna Górnicza nr 45(681) 08.11.2007.

Renaissance of underground train in the „Gold Mine” in Złoty Stok

The first record of organised mining in this area appears in a document dated 1273. It was a licence for mining exploitation given to the Cistercian cloister in Kamieniec Ząbkowicki by prince Henryk IV Probus.

The beginning of the 16th Century was the time of greatest prosperity for the gold mine and for the town itself. The first major event was the removal of the Prince’s mint from Ząbkowice Śląskie to Złoty Stok by Prince Karol Podiebradowicz in 1507. Three years later, the first golden ducats with the Prince’s effigy were coined. The foreign investment in the mine started in 1510 or 1511. Initially, German companies belonging to the Imhoff, Wels and Fugger families were involved. The results of this investment were not long in coming. At that time, 8% of total European gold production was coming from 199 small works in the Złoty Stok mine.

The most notorious event happened in 1565 when the 72-metre shaft “Golden Donkey” suddenly collapsed and 59 miners were abandoned without any attempt at rescue. The “Golden Donkey” tragedy was the beginning of bad times that resulted in the withdrawal of additional investment by the Fugger family and, ultimately, in the failure of the mine industry in Złoty Stok.

The gold mine at Złoty Stok is famous for another event that occurred in 1612. Here, perhaps for the very first time, black gunpowder was successfully used in mining operations.

The next stage in the reactivation of mining at Złoty Stok occurred after the Prussian-Austrian war in 1770. A subsequent, more effective stage started in 1806 when, under Mount Haniak, mining reached a depth of 110 m. At that time, 36 miners worked in the mine; ten years later, the number of miners had increased to 143. In 1848, a new and cheaper method of winning gold was discovered. This method was based on the addition of chlorine to the disseminated ore and the later removal of gold from the chlorine compounds.

The events of the 2nd World War did not result in any damage to the mine. Immediately after the war, ownership of the works was transferred to the Polish government and mining continued. For some time, a single German worker was retained to train Polish staff in the correct use of the laboratory equipment. After the political upheavals of 1956, it was announced that the production of arsenic had become unprofitable. This was somewhat surprising as gold production amounted to 20-30 kg/year in a period of 1946-1960. In 1961, gold production unexpectedly fell to a level of only 7 kg/year. The real reasons for these developments were never fully explained and they remain obscure. In 1962, the pumps were turned off, the machinery stopped, all shafts were destroyed, and the mine was definitively closed. Underground waters, still moving in the rock fissures, rapidly filled and submerged all of the underground galleries and the mine ceased to exist.

The first ore transportation by electric train from the "Gertruda Adit" took place on the first day of January 1921. The last train worked until 1962. Since the tourist route was officially opened in 1996, its owners thought about the use of this typical mining transportation for visitors. Finally it was decided that such attraction will operate in the "Black Adit Lower". This adit was the only place in the mine where withdrawing Germans, for reasons unknown, blew up a part of the underground corridors in 1945 and blocked the adit deep in the hill about 300 metres from its entrance. After almost one year of work removing rocks and mud from the adit, a professional team finally crossed the rock fall. Exploration behind the fall has not provided any logical reason for the blowing up of this place; nothing was hidden there. In a distance behind the rock fall miners found another one, even more difficult in crossing. Behind the second fall, the "Black Adit Lower" is linked to the "Black Adit Upper" at the place where waterfall water flows.

Underground works lasted more than 2 years and, in total, 2,5 thousands tons of rock debris was removed outside. To make this, 120 m of new mining railway tracks (500 mm in size) were set up. Behind the fall miners had found original 500 mm size tracks, set up there more than 100 years ago. The linkage between the both was absolutely perfect and both were successfully used for the rock transportation. Making the adit accessible for tourist new tracks of different size (600 mm) were built.

Searching the proper engine for the mine train took almost one year and finally it was found in Strzelce Opolskie. After its renovation and modification time came to construct wagons applied for safety transportation of tourists. 30 March 2008 was a day of inauguration and first ceremonial travel. The engine with five wagons crossed a distance ca. 300 m from the station near the underground waterfall outside to the station located in front of the adit's entrance.

Setting up the tracks along their previous path from the "Black Adit Lower" towards the crusher house will be the next stage of the "Gold Mine" development as a compact tourist package.