

KOLEJE W KARKONOSZACH

WYSTAWA

ANTONI WITCZAK



MUZEUM SPORTU I TURYSTYKI

Instytucja Kultury Samorządu Województwa Dolnośląskiego

Karpacz, lipiec 2007

KOLEJE W KARKONOSZACH

Pierwsze połączenie kolejowe uruchomiono w Anglii w 1825 r., a już 22 maja 1842 r. otwarto linię kolejową na Śląsku; z Wrocławia do Olawy. Był to pierwszy odcinek „Kolei Górnośląskiej”. Rok później ruszył pociąg „Kolei Wrocławsko-Świebodzkiej” w kierunku Sudetów do Świebodzic. Jej celem było dotarcie do Wałbrzyska (1853) i rozbudowa linii w rejonie Przedgórze Sudeckiego.

Od roku 1844 zaczęło funkcjonować połączenie z Legnicą zbudowane przez Spółkę „Kolei Dolnośląsko - Marchijskiej”. W roku 1848 stolica Dolnego Śląska posiadała już łączność z; Berlinem, Dreznem, Pragą, Wiedniem, Krakowem, Szczecinem i Warszawą. W roku 1862 zapadła decyzja o budowie pierwszorzędnej linii kolejowej, skracającej połączenie Berlina z Wiedniem; ze Zgorzelca przez Lubań, Gryfów, Jelenią Górę, Wałbrzych do Kłodzka. Budowa tego traktu kolejowego była trudna i kosztowna ze względu na jej górski przebieg i konieczność pokonania licznych przeszkód terenowych.

Już w roku 1865 dotarł pierwszy pociąg ze Zgorzelca do Rybnicy, oddalonej w linii prostej od najstarszego kurortu w Sudetach - Cieplic Śląskich o 6 km. Po zbudowaniu kamiennego wieloprzęsłowego mostu nad Bobrem, u wylotu Borowego Jaru, otrzymała Jelenia Góra w dniu 20 sierpnia 1866 r. pierwsze połączenie kolejowe. Rok później ukończono trasę: Wałbrzych-Jelenia Góra (15.08.1867 r.), a w roku 1879 całą linię, która z późniejszymi liniami bocznicowymi otrzymała nazwę „Śląskiej Kolei Górskiej”. Powstanie stacji kolejowej w Jeleniej Górze umożliwiło w nieodległej przyszłości rozpoczęcie budowy linii kolejowych w Karkonosze. Kierunki i przebieg tras wyznaczył rozwijający się w Kotlinie Jeleniogórskiej przemysł oraz położenie znanych stacji klimatycznych - Karpacza i Szklarskiej Poręby. Kolej w kotlinie miała zapewnić tani transport towarów i surowców, a jednocześnie obsłużyć lokalny i dalekobieżny ruch pasażerski.

Pierwszą inwestycją była budowa połączenia Jelenia Góra -Mysłakowice-Kowary (14,8 km), ukończona 15.05.1882 r. Następnie linię kolejową przedłużono do Kamiennej Góry (25,1 km), wykując trzeci co do długości tunel (1011 m) na Dolnym Śląsku pod Przełęczą Kowarską, prowadząc ją na wysokich nasypach serpentynami. Oddano ją do użytku

w 1905 r. Służyła ona m.in. do transportu rudy żelaza bezpośrednio z kopalni, przy której usytuowano stację kolejową Kowary Górne i dolomitu z okolic Piszarowic.

W roku 1895 prywatna spółka buduje pierwszy odcinek linii drugorzędnej z Mysłakowic do Miłkowa (3,7 km) i dalej bardzo stromy odcinek do Karpacza o długości 3,1 km i pochyleniu toru 49 promili. Otwarcie połączenia z Jelenią Górą nastąpiło już 1 lipca 1895 r. Obsługiwała ona ruch towarowy z trzech papierni, a przede wszystkim umożliwiała dotarcie w Karkonosze turystom i wczasowiczom. Stacja końcowa położona była na wysokości 535 m n.p.m. Dzięki temu Karpacz otrzymuje połączenia kolejowe poprzez Zgorzelec i Wrocław z ważniejszymi miastami Europy. Przyjeżdżają pociągi bezpośrednio z Berlina oraz pociągi sezonowe z narciarzami. W latach 70-tych XIX wieku funkcjonuje codziennie połączenie z Dreznem.

W roku 1888 rozpoczęto prace przy budowie linii kolejowej do Szklarskiej Poręby, największego wówczas ośrodka wczasowego w Karkonoszach. Powstał drugi dworzec - Jelenia Góra Zachodnia z bocznica do fabryki celulozy. W dniu 1 lipca 1891 r. dotarł pierwszy pociąg do uzdrowska Cieplice Śląskie, a 20 grudnia tego roku do Piechowic. Zbudowano specjalnie parowozownię i wieżę ciśnieni. Przez 11 lat znajdowała się tu stacja końcowa i zaplecze techniczne dla budowy typowo górskiego odcinka trasy do Szklarskiej Poręby Górnej i dalej do Jakuszc (24 km). Budowa linii z łukami o promieniu 190 m i spadkach do 26 promili wymagała usypania wysokich nasypów i wykucia głębokich przekopów oraz poprowadzenie jej serpentynami. Przed stacją w Szklarskiej Porębie Dolnej powstał na łuku trasy tunel. Różnica wysokości pomiędzy stacjami tego odcinka wyniosła ponad 500 m. W dniu 25 czerwca 1902 r. otwarto połączenie kolejowe z Jelenią Górą, a trzy miesiące później połączenie z kolejami po czeskiej stronie Karkonoszy: stacja Tkacze-Horni Polubny nad Harrachowem. Linia posiadała liczne bocznice towarowe do zakładów przemysłowych usytuowanych na całej trasie jej przebiegu. Wykorzystywano ją do transportu drewna i kwarcu z Gór Izerskich, maszyn papierniczych produkowanych w Cieplicach i zaopatrzenia fabryk w węgiel oraz surowce.

ANTONI WITCZAK



Na początku XX wieku zapadła decyzja budowy zapory i elektrowni wodnej w dolinie Bobru koło Pilchowic, po wielkiej powodzi w Kotlinie Jeleniogórskiej w 1897 r. Zbiegła się ona w czasie z decyzją budowy linii kolejowej Jelenia Góra - Lwówek, stanowiącej część trasy do Żagania (105 km) przez Zebrzydową i Bory Dolnośląskie. Najtrudniejszy technicznie, bo przebiegający przez pagórkowaty teren Pogórza Izerskiego był odcinek z Siedlęcina do Lwówka. W latach 1904-1906 zbudowano odcinek z Jeleniej Góry do Siedlęcina. Wykorzystywano go do transportu maszyn, materiałów i urządzeń dla rozpoczętej już inwestycji hydrotechnicznej. Nad powstającym jeziorem zaporowym wzniesiono wysoki most stalowy, lokalizując z nim przystanek Pilchowice-Zapora. Na dalszym 10 kilometrowym odcinku trasy z Siedlęcina do Wlenia wykuto 3 tunele, wnieiono kamienny wiadukt i most na Bobrze w Nieleśnie. W roku 1909 oddano do użytku cały 33 kilometrowy, najbardziej malowniczy odcinek trasy do Lwówka Śląskiego, kończąc tym samym ostatnią inwestycję kolejową w Kotlinie Jeleniogórskiej. Nie zrealizowane plany zakładały, bowiem budowę linii łącznikowych wzdłuż Karkonoszy z Sobieszowa do Miłkowa (połączenie Szklarska Poręba-Karpacz) oraz Karpacz - Kowary (połączenie do Kamiennej Góry). Śmiałe projekty przewidywały nawet budowę linii kolejowej przez najwyższe partie Karkonoszy do Czech i linii kolei zębatych do Karpacza Górnego i na Przełęcz Karkonoską z Podgórzyna.

W latach międzywojennych zakończono elektryfikację linii kolejowych „Śląskich Kolei Górskich” na trasie Zgorzelec - Jelenia Góra-Wrocław (1928) oraz trasy z Jeleniej Góry do Karpacza (1934), Szklarskiej Poręby-Kořenova (1923) (Czechosłowacja) oraz Kamiennej Góry przez Kowary

(1932). Pociągi prowadziły lokomotywy elektryczne zbudowane specjalnie dla Śląskich Kolei Górskich, przystosowane dla trudnych warunków technicznych (ostre łuki, duże nachylenie torów, małe odległości między stacjami). Po II wojnie światowej Rosjanie, na mocy porozumienia rządowego, zdemontowali na Śląsku trakcję elektryczną i elektrownię kolejową w Ścinawce, zabierając również tabor trakcyjny i wyposażenie. Na wymienione linie wróciły parowozy, a wśród nich bardzo przydatne na górskich trasach, tendraki Pt-48 polskiej produkcji. Ponownie udało się zelektryfikować linie; Wrocław-Jelenia Góra (1966), Jelenia Góra-Lubań Śląski (1986) i Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna (1987). W latach dziewięćdziesiątych ub. wieku zaczęto demontować bocznice i tory łącznikowe do zakładów przemysłowych, kładąc kres przewozom towarowym. Pierwszą linią kolejową Kotliny Jeleniogórskiej, którą zamknięto dla ruchu osobowego była trasa Kowary-Kamienna Góra (1986), potem Mysłakowice-Kowary i Mysłakowice-Karpacz (2000). Z 16 połączeń dziennie na trasie Jelenia Góra-Szklarska Poręba (1990) zostało jedno. Z 9 połączeń do Lwówka doliną Bobru zostały jeszcze 3. Podobna sytuacja jest na całym Śląsku, gdzie znane uzdrowiska, miejscowości turystyczne i ośrodki narciarskie tracą połączenia kolejowe na rzecz komunikacji autobusowej.

I chociaż kolej była i jest najwygodniejszym i najpewniejszym środkiem komunikacyjnym w dziejach ludzkości, to dzisiaj na przykładzie kolei w Kotlinie Jeleniogórskiej nie możemy tego powiedzieć.

Karpacz, lipiec 2007 r.

Antoni Witczak



Muzeum Sportu i Turystyki w Karpaczu

Institucja Kultury Samorządu Województwa Dolnośląskiego

www.muzeumsportu.neostrada.pl e-mail: muzeumsportu@neostrada.pl

58-540 Karpacz, ul. Kopernika 2, tel./fax 075 76 19 652