

## HISTORIA PEWNEJ KARKONOSKIEJ TRASY KOLEJOWEJ

Spacerując po Kowarach i najbliższej okolicy, wielokrotnie przecinamy nieco zaniedbane, zarosnięte tory kolejowe. Często używamy torowiska jako wygodnej ścieżki spacerowej. Niektórzy twierdzą, że świetnym rozwiązaniem byłoby utworzenie na torach drogi rowerowej. Niestety nie tak szybko. Linia kolejowa z Jeleniej Góry do Ogorzelca przez Kowary nie jest zlikwidowana, lecz zawieszona od 1986. Prawnym właścicielem są Polskie Koleje Państwowe. Nieciekawy to gospodarz, ponieważ nie dba o swoją własność. Nieciekawe jest również to, że ten gospodarz rządzi mieniem publicznym, czyli naszym!

Zapraszam Państwa na przejażdżkę pociągiem retro na linii kolejowej numer 151a i 246 z Jeleniej Góry przez Kowary do Marciszowa, choć wysiadziemy wcześniej - w Kamiennej Górze - naszej stacji końcowej. Trasę pokonamy kilka razy. Podróż nasza trwać będzie krótko, a użyjemy do niej wehikułu umożliwiającego podróż w czasie, czyli naszej wyobraźni.

Po raz pierwszy wsiadamy do pociągu z peronu 1C w mieście Hirschberg 15 maja 1882 roku. *Uczestniczymy w bardzo ważnym wydarzeniu dla regionu karkonoskiego, ponieważ jest to pierwszy pociąg jadący tą trasą.* Pociągiem parowym jedziemy 15 kilometrów. Pierwszy przystanek to Nieder Lomnitz, następny Lomnitz i krótka przerwa na stacji Zillerthal – Erdmansdorf (dzisiejsze Mysłakowice) *(za kilka lat powstanie linia prywatna do Krummhübel (Karpacza), która będzie woziła 300 tysięcy turystów rocznie w kierunku Śnieżki)*, dalej Quirl (Kostrzyca) i stacja końcowa Schmiedeberg im Riesengebirge (Kowary). Tory kończą się ślepo. Linia jest lokalnym odgałęzieniem magistrali zwanej „Śląską Koleją Górską”. Jest to wielkie wydarzenie w życiu miasta. Do tej pory wyjazd do Hirschberg to była kilkugodzinna wyprawa w jedną stronę. Teraz to kilkadziesiąt minut!

Aby dostać się do Landeshut (Kamienna Góra) musimy przyspieszyć bieg historii o 23 lata do 5 czerwca 1905 roku. Powstała wtedy najbardziej malownicza część trasy. *Rząd pruski nie spieszył się z dokończeniem linii, licząc na inwestorów prywatnych. Jednak silne lobby lokalnych gmin, samorządów i przemysłu wymusiło na Berlinie przyznanie środków na tę inwestycję.* Mamy już całą 40 - kilometrową linię. *Powstała najbardziej malownicza część trasy prowadząca zboczami Rudnika z widokami na wschodnią część Karkonoszy.* Wsiadamy ponownie do pociągu parowego i zaczynamy się wspinać. ¼ trasy linii meandruje przez nasze miasto. Skład zatrzymuje się na przystankach Schmiedeberg Wagnerberg (Kowary Ściegny – Krzaczyzna), następnie Schmiedeberg Bornhöhe (przystanek koło „Przedwiośnia”) i dojeżdża do stacji Mittel Schmiedeberg (Kowary Średnie). Dalej przez wiadukt pniemy się do przystanku Ober Schmiedeberg (Kowary Górne). W końcu parowóz wjeżdża do 1026 - metrowego tunelu i tam osiąga najwyższy punkt trasy - 635 m n.p.m. W tunelu znajduje się czynne źródło wody. Od tej chwili mamy z górki. Pociąg wjeżdża w dolinę Świdnika i ukazują nam się piękne krajobrazy Sudetów Środkowych. Dojeżdżamy do Dittersbach (Ogorzelec), dalej dwa przystanki Haselbach (Leszczyniec), Pfaffendorf (Szarocin) i stacja Schreibendorf (Pisarzowice). *Miejscowości te stają się popularnymi letniskami.* Krótka przerwa i odjazd do naszej ostatniej stacji - Landeshut. *W tym czasie powstała koncepcja przedłużenia linii kolejowej do Arnsdorf (czyli Miłkowa) a dalej wybudowania linii do Ober Krummhübel (czyli Karpacza Górnego) i Bad Warmbrunn (Cieplic).* Niestety nie znalazł się żaden inwestor prywatny, który pomógłby w realizacji tego pomysłu.

W Landeshut czekamy do 9 grudnia 1932 roku. Tego dnia wsiadamy w podróż powrotną, ale już pociągiem elektrycznym. *Próby elektryfikacji pojawiły się na przełomie wieku XIX i XX. Na trudnych trasach górskich przy niekorzystnych warunkach pogodowych zimą obsługa trakcji parowych napotykała duże problemy. Prąd w sieci był zmienny o obniżonej*

*częstotliwości 16 2/3 Hz, a płynął ze Ścinawki. Czas podróży nam się skraca. Najszybsze połączenie Kowar z Jelenią Górą trwa tylko 23 minuty, a całą trasę przemierzamy w godzinę i sześć minut! Czas jazdy z Kostrzycy do Kowar to tylko 3 minuty. Bieg historii ponownie przyspiesza. Kończy się II wojna światowa. Już 1 lipca 1945 odjeżdżamy pierwszym pociągiem z Jeleniej Góry do ... Właśnie, dokąd jedziemy? Chcemy dojechać do Krzyżatki, ale na wykazie stacji kolejowych PKP nie ma takiej miejscowości! Dowiadujemy się, że mamy jechać do Kuźnicka i dotrzemy tam, gdzie chcemy, albowiem nazwa stacji w Krzyżatce była inna niż nazwa miejscowości. *Polskie Koleje Państwowe zatrudniły specjalistę od spolszczania niemieckich nazw. Wykonał on znakomicie swoje zadanie na Pomorzu. Na Dolnym Śląsku wyszło mu już gorzej, ponieważ dodawał końcówki charakterystyczne dla nazw miejscowości z Pomorza. W 1946r. Ministerstwo do Spraw Ziem Odzyskanych stworzy specjalną komisję, która doprowadzi nazewnictwo do porządku.* Pociąg rusza. Mijamy Łomnicę Dolną, Łomice, Turońsk (Mysłakowice) i jesteśmy w Kuźnicku, czyli Krzyżatce. Jedziemy dalej przez Woźnick (przystanek w Krzacynie), Kuźnick Zdrój, Średni i Górny. Za tunelem Dietrzychów (Ogorzelec), Leszcznica (Leszczyniec), Księsk (Szarocin), Pisarzów (Pisarzowice) jest nasza stacja końcowa, czyli Ziemska (Kamienna Góra). *Linia przeżyła zawieruchę wojenną bez zniszczeń. Inne dolnośląskie linie nie miały tyle szczęścia. Zniszczono 966 km torów, 238 mostów, obiektów kolejowych o kubaturze 3 milionów metrów sześciennych. 8 lipca polski rząd podpisał porozumienie z sowieckim rządem o „wspaniałomyślnym” demontażu i wywiezieniu do naszych nowych przyjaciół wszystkich urządzeń technicznych: urządzeń elektrotrakcyjnych, warsztatów, drutów jezdnych, podstacji, linii wysokiego napięcia, elektrowni, taboru i w przypadku istnienia linii dwutorowej - drugiego toru. Operacja przebiegła sprawnie, w atmosferze wzajemnego zaufania i skończyła się we wrześniu 1945 roku. Na naszej linii czerwonoarmiści zabrali całą sieć trakcyjną, oprócz słupów, które służą jako słupy oświetleniowe w wielu miejscach do dnia dzisiejszego.* Teraz przenosimy się w lata 60. Podróż na tej trasie staje się coraz bardziej uciążliwa, ponieważ wydłuża się czas podróży. Z Jeleniej Góry do Kamiennej Góry jedziemy godzinę i trzydzieści pięć minut. (z Jeleniej Góry do Kowar możemy dojechać w 38 minut). Po raz ostatni wsiadamy do pociągu w latach 80. Jest to już schyłek linii kolejowej. Jest ona od wielu lat jest nieremontowana i w coraz gorszym stanie technicznym. Pociąg z Kostrzycy do Kowar w 1982 roku jedzie 15 minut. Całą trasę pokonujemy w ponad 2 godziny! Na wiosnę 1986 lepiej nie wsiadać do pociągu. Uleglibyśmy wypadkowi kolejowemu. Linia zostaje tymczasowo zawieszona. Wkrótce po tym rozebrano tory na odcinku Ogorzelec – Pisarzowice.*

Grzegorz Schmidt

Bibliografia:

1. Koziarski S., *Rozwój Sieci Kolejowej na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Opole 1990.
2. Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski w Opolu, Opole, Wrocław 1992.
3. Stare rozkłady jazdy 1939, 1944, 1964/5, 1974/5, 1982/3, 1985/6