

Henryk Magoń

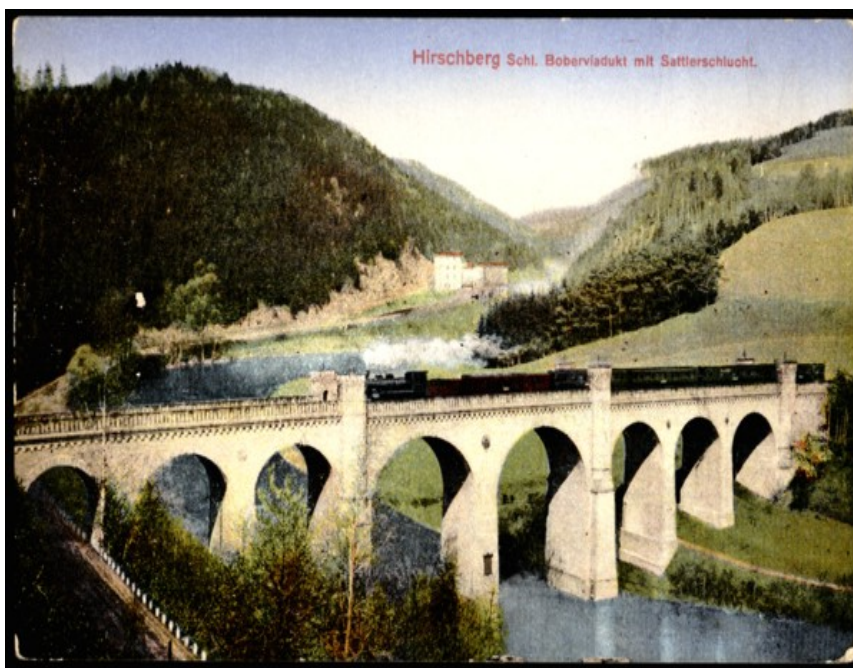
Śląska Kolej Górska

W połowie XIX wieku planowano połączenie kolejowe Berlina z Wiedniem. Jego częścią była **Śląska Kolej Górska (*Schlesische Gebirgsbahn*) z Lubania Śląskiego do Międzyzlesia**.

Istniała już linia z Wrocławia Świebodzkiego do Świebodzic. Tak było przez 10 lat bowiem budowa linii od Świebodzic była bardzo trudna. Zaczynało się już przedgórze Sudetów. Jednak 1 marca 1853 roku kolej dotarła do Wałbrzycha od Wrocławia.

Śląską Kolej Górską budowano od Zgorzelca. Najpierw 20 września 1865 roku uruchomiono odcinek do Rybnicy, następnie 20 sierpnia 1866 roku linia dotarła do Jeleniej Góry. Była to linia jednotorowa. Drugi tor dobudowano do roku 1900. Po zakończeniu II wojny światowej oddziały trofiejne drugi tor zdemontowały. Już go nie odbudowano. 15 sierpnia 1867 roku uruchomiono odcinek z Jeleniej Góry do Wałbrzycha. Na nim drugi tor dobudowano w roku 1874. Tak więc połączono Jelenią Górę z Wrocławiem. W Podgórzu (obecnie Wałbrzych Główny) zamierzano linię rozgałęzić. Druga odnoga miała prowadzić do Kłodzka. Odcinek z Podgórza do Kłodzka był bardzo trudny do budowy. Teren był poprzecinany górami i dolinami. Przebito 3 tunele i wzniesiono 8 dużych mostów i wiaduktów. Jeden z nich koło Nowej Rudy ma około 32 metry wysokości. Linię oddano do użytku w roku 1880.

W owym czasie kolej miała ogromne znaczenie militarne, skutkiem czego władze wojskowe miały decydujący głos w sprawie przebiegu linii i ich eksploatacji.



Zbiory: Książnica Karkonoska

Most na Bobrze wysadzony przez wycofujący się Wehrmacht w roku 1945.



Fot. Henryk Magoń

Nowy most wybudowany na miejscu wysadzonego oddany do użytku w roku 1953.

Na odcinku *Sędzistaw↔Dębowa Góra* (nieistniejący posterunek odgałęźny między Jelenią Górą i Jelenią Górą Zachodnią) linia 9 razy przekracza rzekę Bóbr.

Ponieważ linia ma mnóstwo łuków, strome podjazdy, i częste przystanki na początku XX wieku postanowiono ją zelektryfikować wraz z odgałęzieniami na odcinku: *Lubań Śląski↔Jelenia Góra↔Wałbrzych↔Jaworzyna Śląska*. Militarnie miała małe znaczenie i jedynym warunkiem postawionym przez wojsko było utrzymanie w rezerwie odpowiedniej ilości parowozów.

Niedaleko Jakuszyce na przełęczy na wysokości 886 metrów zawieszono odcinek około 1500 metrów sieci celem zbadania jej odporności na ekstremalne warunki atmosferyczne (duże mrozy, silne wiatry i duże opady śniegu). Zawieszono obok siebie trzy rozwiązania techniczne sieci trakcyjnej: skrajne firm AEG i SSW a środkowe BEW. Środkowe pozostawiono i zostało wykorzystane przy elektryfikacji całej linii. Pozostałe rozwiązania wykorzystano na innych odcinkach linii celem zebrania dalszych doświadczeń. Poniższa tabela obrazuje zastosowanie poszczególnych systemów sieć na niektórych odcinkach. W późniejszych latach również tam stosowano najnowsze zdobycze techniki.

Rozwiązania techniczne zawieszenia sieci

System techniczny	Odcinek linii
A E G	<i>Szczawienko↔Meziměstí (Austrio-Węgry), Jaworzyna Śląska↔Sędzistaw</i>
B E W	<i>Gryfów Śląski↔Lubań Śląski, Jelenia Góra↔Polaun (Czechosłowacja)</i>
S S W	<i>Sędzistaw↔Gryfów Śląski, Sędzistaw↔Lubawka</i>



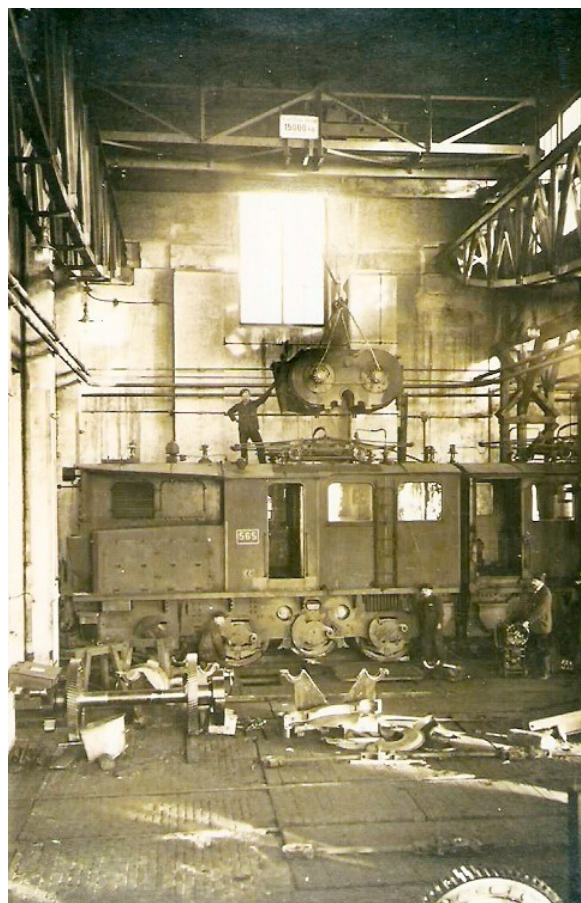
Fot. Henryk Magoń

Most na Bobrze koło Ciechanowic.

Sieć była zasilana prądem przemiennym o napięciu 15 000 V i częstotliwości 16 2/3 Hz. Wybudowano elektrownię ciepłą w Nowej Rudzie Słupcu i lokomotywnię w Szczawienku. Jako pierwszą wybrano linię *Szczawienko*↔*Kuźnice Świdnickie* (obecnie *Boguszów Gorce Wschód*) ↔*Mieroszów*↔*Meziměstí* (stacja graniczna w Austro-Węgrzech). Odcinek *Szczawienko*↔*Kuźnice Świdnickie* nie istnieje. Była to linia jednotorowa omijająca skomplikowany węzeł wałbrzyski. Trakcję elektryczną uruchomiono na nim 1 czerwca 1914 roku. Prowadzono rozliczne próby i badania.

Na stacjach były zelektryfikowane wszystkie tory (nie tak jak obecnie). Napięcie nad torami bocznymi włączano tylko w czasie gdy było potrzebne do zasilania lokomotyw. Prace manewrowe prowadzono elektrowozami. Trakcja spalinowa była wtedy w powijakach. Początkowo do napędu stosowano jeden duży, wolnoobrotowy silnik. Średnica komutatora dochodziła do 2.1 m. Siła pociągowa na osie była przenoszona za pośrednictwem wiązarów (podobnie jak w parowozie). Jedną z przyczyn takiego rozwiązania był brak technologii wytwarzania odpowiednio mocnych przekładni.

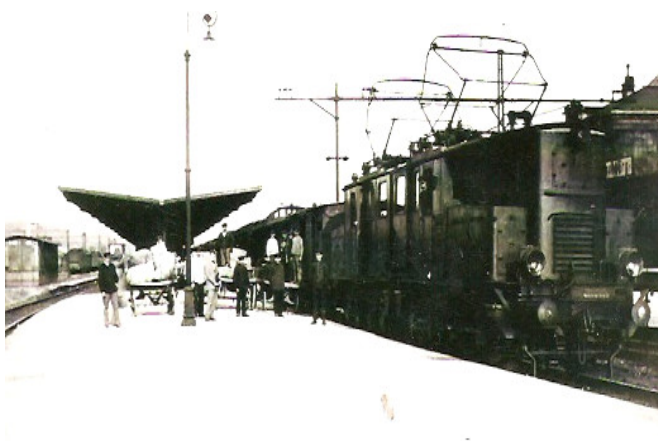
Od 1920 roku zaczęto stosować napęd indywidualny (jeden mniejszy silnik napędzał jedną oś). W Lubaniu Śląskim znajdowały się zakłady naprawcze taboru elektrycznego.



Zbiory Henryk Magoń

Naprawa elektrowozu w lokomotywni w Jeleniej Górze. Elektrowóz EG 565/566.

Prace elektryfikacyjne prowadzono i odcinków wyposażonych w sieć elektryczną przybywało. I wojna światowa, z powodu ograniczeń materiałowych, spowodowała spowolnienie prac. Po jej zakończeniu elektryfikacja znowu przyspieszyła.



Zbiory Henryk Magoń

Z lewej: pociąg osobowy przy peronie w Jeleniej Górze z lokomotywą E 91.

Z prawej lokomotywa E 18 15 w Jeleniej Górze.

Zelektryfikowano też odcinki bezpośrednio przylegające do Śląskiej Kolei Górskiej; *Lubań Śląski*↔*Görlitz*, *Lubań Śląski*↔*Węgliniec*, *Jaworzyna Śląska*↔*Wrocław Świebodzki* a także łącznice.

Elektryfikowano następne odcinki:

L.p.	Odcinek	Data uruchomienia elektryfikacji
1	<i>Szczawienko</i> ¹ (nieistniejącą linią omijającą węzeł wałbrzyski)↔ <i>Meziměstí</i> ⁶ (Austrio-Węgry) ²	1 czerwca 1914
2	Łącznica <i>Kuźnice Świdnickie</i> ³ ↔ <i>Boguszów</i>	15 lipca 1915
3	<i>Świebodzice</i> ↔ <i>Szczawienko</i> ¹	1 stycznia 1916
4	<i>Świebodzice</i> ↔ <i>Jaworzyna Śląska</i>	1 kwietnia 1917
5	<i>Szczawienko</i> ¹ ↔ <i>Jelenia Góra przez Wałbrzych</i>	15 lipca 1920
6	<i>Sędzistaw</i> ↔ <i>Lubawka przez Kamienną Górę</i>	15 lipca 1920
7	<i>Jelenia Góra</i> ↔ <i>Lubań Śląski</i>	15 kwietnia 1922
8	<i>Lubań Śląski</i> ↔ <i>Zgorzelec</i> ↔ <i>Görlitz Schlauroth</i> ^{4,6} (Niemcy) ²	1 września 1923
9	Łącznica w <i>Görlitz</i> ⁶ (Niemcy) ²	20 marca 1924
10	<i>Jelenia Góra</i> ↔ <i>Polaun</i> ⁶ (Czechosłowacja) ² przez <i>Szklarską Porębę</i>	15 lutego 1923
11	<i>Jaworzyna Śląska</i> ↔ <i>Wrocław Świebodzki</i>	28 stycznia 1928
12	<i>Lubań Śląski</i> ↔ <i>Węgliniec</i>	3 kwietnia 1928
13	Łącznice: <i>Wrocław Świebodzki</i> ↔ <i>Wrocław Nowy Dwór</i> <i>Muchobór Wielki</i> ⁵ ↔ <i>Wrocław Nowy Dwór</i>	22 czerwca 1928
14	<i>Jelenia Góra</i> ↔ <i>Kamienna Góra przez Mysłakowice</i>	9 grudnia 1932
15	<i>Mysłakowice</i> ↔ <i>Karpacz</i> (kolejka prywatna)	29 czerwca 1934
16	Łącznica <i>Marciszów Górny</i> ↔ <i>Kružyn</i> (kier. <i>Kamienna Góra</i>)	1 stycznia 1939

Objaśnienie znaków tabeli:

¹ *Szczawienko* obecnie *Wałbrzych Szczawienko*

² Nazwy ówczesnych państw

³ *Kuźnice Świdnickie* obecnie *Boguszów Gorce Wschodnie*

⁴ *Schlauroth* obecnie *Görlitz Schlauroth*

⁵ *Muchobór Wielki* obecnie *Wrocław Zachodni*

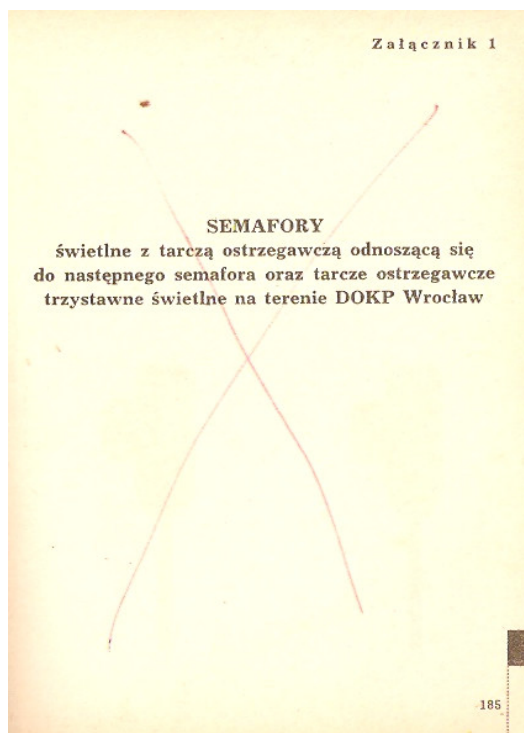
⁶ Stacje nieposiadające nazwy polskiej. *Polaun* - nazwa stacji z rozkładu jazdy z 1944 roku, w publikacjach bywa też *Polubny*; obecnie *Kořenov*.

Planowano elektryfikację dalszych odcinków ale II wojna światowa przerwała te ambitne zamierzenia.

Z Görlitz do Wrocławia można było przejechać pociągiem elektrycznym. Powstał jednolity system kolei elektrycznej. Był to ogromny poligon doświadczalny. Wprowadzano i badano nowy tabor, zasilanie, zabezpieczenie ruchu i inne. Po wielu badaniach na odcinku *Sędziszaw*↔*Świebodzice* wprowadzono sygnalizację świetlną. Działała jeszcze długo po wojnie. W przepisach sygnalizacji na PKP E1 mówił o tym załącznik 1. Ostatnie stare semafony zdemontowano w Sędziszawiu w roku 1986.

Po zakończeniu wojny w roku 1945 prawie cała sieć zelektryfikowanych linii przypadła PKP. Zniszczenia były niewielkie z wyjątkiem Wrocławia i odcinka równinnego do Jaworzyny Śląskiej. Szybko więc pozostałą część sieci uruchomiono (poza niewielkimi częściami poważnie uszkodzonymi; takim miejscem był wysadzony most na Bobrze). Jednak zgodnie z porozumieniem nr 9484 zawartym w Moskwie całą sieć zdemontowano i wraz ze wszystkimi urządzeniami, wyposażeniem zakładów naprawczych oraz taborom wywieziono do ZSRR jako mienie zdobyczne. Pozostały tylko te urządzenia, które w czasie szybkiego demontażu (trwał tylko 3 tygodnie) zostały uszkodzone. Zniszczono system trakcji elektrycznej mierzący około 500 km pojedynczego toru.

Zakłady naprawcze wielkim zaangażowaniem przybyłych do Lubania Śląskiego repatriantów zostały odbudowane ze zniszczeń wojennych. Naprawiano w nich lokomotywy elektryczne. Przez wiele lat przeciągano je parowozami a później lokomotywami spalinowymi. Skończyło się to pod koniec roku 1986 gdy zelektryfikowano linię z Jeleniej Góry do Lubania Śląskiego. Zakłady naprawcze zlikwidowano w roku 2000.



Zbiory Henryk Magoń

Strona tytułowa załącznika 1 przepisów sygnalizacji E1 na PKP z 1970 roku
(skreślenie dokonane przez nieznaną osobę).

Bibliografia:

1. Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski. „150 lat kolei na Śląsku”, Wydawnictwo: Instytut Śląski, Opole 1992 r.
2. Peter Glanert, Thomas Schertrans, Thomas Barbe, Ralph Lüderitz. „Koleje elektryczne na Dolnym Śląsku”, Wydawnictwo: Eurosprinter 2015.
3. „E1 Przepisy Sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych”, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970.
4. Materiały własne autora.

Henryk Magoń