

LITERATURA REGIONALNA

CZAR DAWNEJ KOLEI

To jest książka dokumentująca przemijające na naszych oczach stuletnie zjawisko prowincjonalnej kolei, która mieszkańcom tych terenów otwierała świat, a wszystkim zainteresowanym z zewnątrz pozwalała ze świata tutaj dojechać. Podstawowym motorem powstania linii kolejowych na tym terenie były zalegające w tej ziemi skalenie, których potrzebował przemysł i budownictwo, a potem żywo i rokwitająca turystyka.

W Górach i na Pogórzu Kaczawskim od średniowiecza znajdowano złoto, eksploatowano kamieniołomy i wapienniki, wyrabiano cegłę, zajmowano się sukiennictwem, hodowano bydło – ale brak możliwości transportowych w zasadniczy sposób ograniczał tę działalność. Dopiero poprowadzenie linii kolejowych z regularnymi kursami pociągów otwarło szansę na ożywioną wymianę towarową i osobową.

Wcześniej zrealizowane połączenia Wrocławia z Jelenią Górą a Jeleniej Góry ze Zgorzelcem pozwalały planować połączenie Lwówka Śląskiego ze Złotoryją i z Jelenią Górą, a Złotoryi z Marciszowem. W ten sposób zamierzano ożywić cywilizacyjnie i gospodarczo tereny znajdujące się w trójkącie Jelenia Góra – Bolesławiec – Legnica.

Kilkuletni czas od powzięcia zamiaru do otwarcia tras wypełniało uzyskiwanie akceptacji i zezwoleń, projektowanie, gromadzenie środków, wykupywanie terenów, wytyczanie tras, roboty budowlane (mosty, wiadukty, przepusty itp.), układanie torów, budowanie stacji. Trasy oddano do użytku w następujących terminach: **15 maja 1896** roku linię Lwówek Śląski – Złotoryja przez Pielgrzymkę i Jerzmanice Zdrój, **15 sierpnia 1896** roku linię Złotoryja – Marciszów przez Nowy Kościół, Świerzawę, Wojcieszów, Kaczorów i Płoninę. Znacznie później, bo dopiero **28 sierpnia 1909** roku oddano do użytku linię Jelenia Góra – Lwówek Śląski przez Jeżów, Sedlęcín, Pilchowice Zapora, Pilchowice Nielestno, Wleń, Marczów, Dębowy Gaj. Wprawdzie władze Jeleniej Góry już w latach 80. XIX wieku opracowały projekt linii kolejowej do Lwówka Śl., jednak do realizacji wybrano w pierwszej kolejności tamte dwie trasy, jako że trasa Jelenia Góra – Lwówek Śl. nastęrczała liczne przeszkody terenowe, zatem była droga. Po uruchomieniu każdej z tras po torach puszczano kilka kursów dziennie, w jedną i drugą stronę.

Silnym bodźcem przyspieszającym zbudowanie linii Jelenia Góra – Lwówek Śl. była wielka powódź 1897 roku. Koniecznym stało się pilne zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom doliny Bobru (przede wszystkim zbudowanie Zapory Pilchowickiej), a zatem niemal przy okazji nastąpiła realizacja z dawna odkładanej linii kolejowej. W 1909 roku inaugurując linię puszczono po trasie 4 pary pociągów i od razu miały one wielkie powodzenie. Początkową przeciętną prędkość 40 km/h szybko podniesiono do 50 km/h. Linia Jelenia Góra – Lwówek Śl. stała się częścią trasy Jelenia Góra – Żagań.

Logistyka budowania linii kolejowych była już opanowana na wcześniej oddanych do użytku trasach dolnośląskich. Państwo pruskie żądało, aby miejscowy kapitał w znacznym stopniu zabiegał i łożył na kolej na swoim terenie, wtedy wyrażało zgodę i partycypowało w inwestycji. Stawiano na doświadczonych kierownikach robót. Firmy wykonawcze

dobierano drogą przetargów. Prace były trudne i uciążliwe ze względu na górzysty teren, rzeki – którym niekiedy nawet trzeba było zmieniać bieg – niespodzianki archeologiczne, szkody górnicze itp. Bywało, że deszcze rozmywały nasypy, co skutkowało nawet wykolejeniami pociągów.

Ale roboty dobrze planowano i od chwili ich rozpoczęcia przebiegały w imponującym tempie. Kolej była tu bardzo wyczekiwana. Wysokie tempo prac nie znajdowało jednak podziwu u ludności, wręcz przeciwnie, za wzór stawiano amerykańskie koleje, które ponoć powstawały szybciej. A trzeba pamiętać, że roboty budowlane wykonywano wtedy w znacznym stopniu ręcznie. Zatrudniano po kilkuset robotników, którzy przy budowach mieszkali. W znacznym stopniu byli to Polacy, ale i Włosi.

Otwarcie tras towarzyszył zawsze udział osób znaczących z Berlina lub Wrocławia a uroczystość aktywizowała lokalną społeczność, wyzwalając ogólną radość i dając powód do świętowania. Uruchomienie kolei wstrzymywało codzienne kursy pocztowych omnibusów konnych na tych trasach.

Uruchamianie kursy kolejowe miały od razu ogromne powodzenie. Przemysł lokalny niecierpliwie oczekiwał na możliwość wysyłania i przyjmowania towarów i surowców. Ilość turystów – szczególnie w weekendy – stale się zwiększała. W miarę lat wielokrotnie. Konieczne było dodawanie wagonów. Propagowano nawet łączoną trasę okólną, z odcinkami pieszymi, pomagającą zwiedzać cały Dolny Śląsk.

Budowana pod koniec XIX w. kolej ma charakterystyczny dla tego czasu i państwa pruskiego rys historyczny. Przeprawy rzeczne, tunele, wieże ciśnień, rampy, lokomotywownie a szczególnie budynki dworcowe budowane były w zasadzie w jednym stylu – sudeckim (Heimatstil). Dworce składały się przeważnie z poczekalni, kas biletowych, pomieszczeń służbowych, większe także z restauracji dworcowych, magazynów towarowych, mieszkań służbowych. Pokrywane były zazwyczaj wielospadowymi dachami, często z wieżyczką z lukarnami, nierzadko z ryzalitami. Wiele z nich przetrwało do dziś – mają teraz wartość zabytkową. Niestety, często ten oryginalny styl został zniszczony przez tynkowanie lub malowanie ścian, jeżeli nie uległy całkowitemu zniszczeniu.

Ta książka pełna jest informacji technicznych, kolejarskich, frapujących dla fachowców tej dziedziny. Bardzo interesująca jest inżynieria ówczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w kolejnictwie, dziś już nie występujących, np. wachlarzowe lokomotywownie, najwyższy na Śląsku most nad Jeziorem Pilchowickim (5,5 m), 4-przęsłowy wiadukt w Pilchowicach. Jak przystało na państwo pruskie, budując sieć kolejową, nie zapominano o potrzebach militarnych.

Powyższa informacja o książce tak specyficznej – z natury rzeczy ma charakter ogólny. Pozwala zaledwie zorientować się w prezentowanej materii. Jest tu jednak ogromna ilość szczegółów, z których każdy może sobie wybrać interesującą treść, np. historię powstawania poszczególnych stacji na omawianych trasach.

ROMUALD WITCZAK

PRZEMYSŁAW DOMINAS: KOLEJE REGIONU KACZAWSKIEGO. ARCHIWUM – SYSTEM, JELENIA GÓRA 2012. SS. 252.