

Drugie życie tunelu

Tytuł może nie do końca oddaje to co obecnie dzieje się w nieczynnym tunelu kolejowym pod Przełęczą Kowarską, ale sam temat wart jest przedstawienia.

Gdy wymyślono nowy rodzaj transportu umożliwiającego nie tylko szybkie przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi miejscowościami ale przede wszystkim umożliwiający tanie przewożenie kopalin i produktów rozpoczęła się era rozkwitu miejscowości położonych wzdłuż tras kolejowych. Bo właśnie transport kolejowy zapoczątkował rozkwit wielu miast. Jak na tamte czasy był to transport o wiele tańszy niż dotychczas wykorzystywany. Głównie chodziło tu o przewożenie produktów masowych np. kopalin.



Foto: Krzysztof Tęcza

Śląsk był regionem, w którym powstawało czy działało wiele kopalń, hut i różnego rodzaju zakładów przemysłowych. Dlatego projektując nowe połączenia kolejowe brano pod uwagę lokalizacje tych właśnie zakładów. Najpierw powstały główne linie kolejowe łączące największe i najważniejsze ośrodki przemysłowe na tym terenie. Później przyszła pora na połączenia mniejszych ośrodków. Jednym z takich połączeń była trasa z Kowar do Kamiennej Góry. Oczywiście docelowo linia ta miała połączyć Kamienną Górę z Jelenią Górą. Najpierw jednak trzeba było przebić się przez góry oddzielające te dwa miasta. Najniższym miejscem oddzielającym Karkonosze od Rudaw Janowickich była Przełęcz Kowarska (727 metrów n. p. m.). Jednak biorąc pod uwagę jej wysokość i ona stanowiła problem wydawałoby się nie do pokonania. Jednak projektanci podjęli wyzwanie i postanowili poprowadzić linię kolejową pod wspomnianą przełęczą, tak by obniżyć nachylenie torów, umożliwiając w ten sposób swobodną jazdę dużych składów towarowych. Bo przecież to było w tamtych czasach priorytetem.

Połączenie Jeleniej Góry z Kamienną Górą rozłożono na kilka etapów. Najpierw doprowadzono w roku 1882 linię kolejową do Kowar. Niestety ze względu na zbyt duże różnice wzniesień budowa dalszego odcinka została wstrzymana na wiele lat. Dopiero w roku 1905 zdołano przebić tunel pod Przełęczą Kowarską co umożliwiło doprowadzenie torów do samej Kamiennej Góry. W roku 1932 zakończono elektryfikację tej linii kolejowej. Pozwoliło to na wyeliminowanie pociągów opalanych

węglem, które bardzo szkodzą środowisku, a także były zbyt słabe by podjąć transportowi wielkich składów towarowych.

Niestety w roku 1945, po zakończeniu II wojny światowej, na mocy porozumienia pomiędzy rządem polskim i radzieckim przystąpiono do demontażu trakcji elektrycznej kolei na Śląsku. Od tej pory przez tunel kursowały parowozy. W latach 80-tych XX wieku podjęto decyzję o wstrzymaniu ruchu kolejowego pomiędzy Mysłakowicami a Kamienną Górą. Od tej pory rozpoczął się niekontrolowany demontaż szyn kolejowych i stalowych podkładów.

Na dzień dzisiejszy linia kolejowa w nieużytkowanym tunelu kolejowym o długości 1025 metrów zachowała prawie kompletne torowisko. Torów brakuje tylko na niewielkim odcinku od wlotu ze strony Kowar. Tam też są zdemontowane podkłady kolejowe używane jako drewno na ogniska.



Foto: Krzysztof Tęcza

Linia kolejowa poprowadzona tunelem wydrążonym pod Przełęczą Kowarską prowadzi pod Drogą Głodu zbudowaną w XIX wieku w czasie wielkiego kryzysu. Dzięki decyzji władz, które postanowiły pomóc głodującej ludności, rozpoczęto budowę nikomu niepotrzebnej drogi z Kowar do Pisarzowic. Prowadziła ona przez ciężkie górskie tereny. Jej budowniczy dostawali za dzień pracy symboliczny bochenek chleba i 60 fenigów. Musiało im to wystarczyć na utrzymanie rodziny. Ale nie było innego wyjścia. Budowę drogi ukończono w roku 1857 po dwóch latach ciężkiej pracy. Do tej pory wykorzystywano Stary Trakt Kamiennogórski. Ale tak naprawdę ze względu na przewyższenia nowa droga wcale nie była konkurencją dla starej trasy.

Dzisiaj nieczynny tunel kolejowy pod Przełęczą Kowarską, chociaż oficjalnie nieużywany, jest odwiedzany niemal codziennie przez cały rok. Wielu żądnych wrażeń zagląda tu by przeżyć coś nietuzinkowego. Bo przejście tunelem, zwłaszcza zimą, dostarcza wielu emocji.

Aby przekonać się na własnej skórze jak to jest wybraliśmy się tam na początku lutego 2019 roku. Ponieważ śniegu mamy pod dostatkiem nie do końca warto „pchać” się samochodem pod sam wlot do tunelu z jednej czy drugiej strony. Najlepszym rozwiązaniem jest podjechać bardzo piękną widokowo drogą z Kowar na Przełęcz Kowarską i pozostawienie samochodu koło zbudowanego tam jakiś czas temu igloo.

Do tunelu można wejść zarówno od strony Kowar jak i Ogorzelca. Lepszym rozwiązaniem wydaje się przejście drogą w stronę Kowar. Droga przy której stał do niedawna krzyż pokutny jest w miarę dobra. Wspomniany krzyż został skradziony, a po jego odzyskaniu, został ustawiony nieco wyżej tak by był „na widoku”.



Foto: Krzysztof Tęcza

Po zejściu na wysokość pierwszych zabudowań trzeba przeskoczyć przez płynący strumyk i przejść na drugą stronę starego wiaduktu położonego nad torami. Chodzi o to, że z tamtej strony mamy łagodniejsze zbocze, po którym możemy ześliznąć się na torowisko. Niestety na tym odcinku tory zostały już rozkradzione. Na szczęście w tunelu jeszcze ich nie rozebrano. Wlot do tunelu to granica pomiędzy dwoma światami. Na dworze mamy zwały zalegającego śniegu, a w tunelu jedynie wodę i tysiące sopli. Trzeba tu uważać gdyż z tunelu wypływa struga wody, która często tworzy warstwę lodu. A upadek na tory nie należy do przyjemnych.

Już po przejściu kilkudziesięciu metrów jesteśmy w innym świecie. Widzimy zwisające ze sklepienia oraz ścian sople lodowe. Niektóre osiągają niesamowite rozmiary. Trzeba jednak uważać bo ze względu na lekkie ocieplenie w ostatnich dniach są one kruche i po dotknięciu spadają na podłoże. Często towarzyszy temu ogromny huk. Dlatego też należy wystrzegać się głośnych krzyków.

Ciekawostką w tym tunelu jest fakt, że torowisko podnosi się lekko a całość jest poprowadzona po łuku. Oczywiście przechodząc przez tunel należy używać czołówki czy mieć ze sobą jakąś latarkę. Inaczej narażamy się na możliwość kontuzji. Warto jednak od czasu do czasu zatrzymać się by przy wyłączonym świetle przyrzeć się blaskom odbijającym się od lodowych tafli i błędzącym po kamieniach, z których zbudowano tunel. Warto też wsłuchać się w szum wody wypływającej z pomiędzy kamieni. Początkowo dochodzi do nas tylko lekki szmer. Jednak w miarę zbliżania się do tego miejsca odgłos ten nasila się by w końcu dojść do takiej mocy, że zaczynamy odczuwać lekki niepokój. Niestety jeśli zarządca tunelu w najbliższym czasie nie wykona tutaj prac naprawczych nastąpi w tym miejscu zawał.

Tym razem najpiękniejsze sople ujrzeliśmy tuż przed wyjściem z tunelu od strony Ogorzelca. Niestety nie doświadczyliśmy śpiewu tunelu jaki w mroźne dni można tutaj usłyszeć. Chodzi o to, że czasami

tysiące zwisających sopli kołysanych wiatrem przelatującym przez tunel uderzają o siebie dając prawdziwy koncert.



Foto: Krzysztof Tęcza

Pisząc wcześniej o wielu odwiedzających to miejsce wcale nie myliłem się. Zanim wyszliśmy z tunelu słyszeliśmy głosy kolejnych osób idących za nami a po wyjściu minęła nas grupka turystów podążających w przeciwną stronę. Nam już tylko pozostało wdrapać się po skarpie na drogę prowadzącą przez betonowy wiadukt i przejść na drugą stronę torowiska. Teraz przez łąkę do wspomnianej Drogi Głodu i po kilkunastu minutach jesteśmy ponownie na Przełęczy Kowarskiej gdzie pozostawiliśmy samochód.

Krzysztof Tęcza