

27. spacer historyczno-krajoznawczy – do nastawni kolejowej w Jeleniej Górze.

27. spacer historyczno-krajoznawczy, zorganizowany przez Muzeum Karkonoskie i Regionalną Pracownię Krajoznawczą Karkonoszy, działającą w Oddziale PTTK „Sudety Zachodnie” w Jeleniej Górze, odbył się, jak zwykle, w ostatnią środę miesiąca, w tym wypadku 27 maja 2024 roku.

Podczas pierwszej części spotkania wysłuchaliśmy wykładu pt. „Śląska Kolej Górska i jej wpływ na rozwój Kotliny Jeleniogórskiej”, który przygotował Wojciech Szczerepa, pracownik Działu Historii Muzeum Karkonoskiego.



Foto: Krzysztof Tęcza

Dowiedzieliśmy się, że początki kolei miały miejsce już w roku 1776, kiedy to James Watt wynalazł maszynę parową. W roku 1804 Richard Trevithick zbudował pierwszą lokomotywę, a pięć lat później, Georg Stephenson, zbudował „Rakiety”, która wzbudzała powszechny podziw. W roku 1879 Werner Siemens zbudował pierwszą lokomotywę elektryczną, w 1891 roku powstała lokomotywa spalinowa Daimlera. Jak widać rozwój kolei był niezwykle dynamiczny i przyczyniło się do niego wielu wybitnych ludzi nauki.

Dla nas jednak ważniejszym była budowa kolei na naszym terenie. Gdy rozpoczęto budowę Śląskiej Kolei Górskiej ze Zgorzelca do Wałbrzycha, ze względu na olbrzymie koszty budowy, do jej finansowania zobowiązało się państwo pruskie. Nie mniej wykup działek potrzebnych do realizacji tak dużego przedsięwzięcia został po stronie poszczególnych gmin. Prace przy budowie realizowano w latach 1863-1880. Ze względu na utrudnienia terenowe musiano wybudować wiele wiaduktów i tuneli. Oczywiście budowano również infrastrukturę kolejową. Powstało wówczas wiele pięknych dworców kolejowych.

Szybko okazało się, że budowa kolei przyczyniła się do rozwoju gospodarczego miast przez które prowadziły linie kolejowe. Tylko w samej Jeleniej Górze w ciągu kilku lat uzyskano kilkukrotny wzrost przewożonych ładunków. Wreszcie można było wywozić w głąb kraju surowce wydobywane w Sudetach. Odwrotnie przywożono materiały budowlane, czy niezbędny do produkcji węgiel

wydobywany w kopalniach wąbrzyskich. Powodowało to spadki cen, co również miało wpływ na rozwój gospodarczy kraju. W krótkim czasie zaczęła rozwijać się turystyka, co powodowało powstawanie nowych hoteli czy restauracji.



Wykład wygłasza Wojciech Szczerepa. Foto: Krzysztof Tęcza

Jelenia Góra, dzięki poprowadzeniu linii kolejowej trasą omijającą centrum miasta, zyskała możliwość budowy dzielnicy przemysłowej, w której powstawały kolejne zakłady. Jednocześnie umiejscowienie dworca kolejowego niezwykle blisko centrum miasta ściągało rzesze turystów i kuracjuszy.

Linia kolejowa Zgorzelec – Wałbrzych szybko została przedłużona do Wrocławia, co spowodowało, iż ruch zarówno towarowy, jak i osobowy wciąż się rozwijał. Po zakończeniu budowy głównej nitki podjęto decyzję o budowie kolejnych tras, jako połączeń lokalnych. Zbudowano wówczas kolej z Jeleniej Góry do Kowar, z Mysłakowic do Karpacza, z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby, z Kowar do Kamiennej Góry oraz z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego.

Bardzo trudnym zadaniem była budowa kolei z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i dalej do Wiednia. Podjęto wówczas decyzję o rezygnacji z tańszej wersji budowy kolei zębatej, która była droższa w utrzymaniu i zbudowano kolej pod normalne pociągi. Budowa była niezwykle droga ale późniejsze wykorzystanie tej linii było znacznie tańsze. Oczywiście wiązało się to ze znacznym wydłużeniem trasy, dlatego, niby krótki odcinek, pociąg pokonuje w dłuższym czasie. Ze względu na piękne widoki wprowadzono do użytku wagony kolejowe z bardzo dużymi oknami panoramicznymi. Tym samym podróż stała się na tyle ciekawa, że nikt nie narzekał na czas jaki ona trwała.

Bardzo trudna w budowie była ostatnia linia kolejowa, która powstała w tamtym okresie. Prowadziła ona z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego. Decyzję o jej budowie podjęto po wielkiej powodzi w roku 1897, decydując się na budowę zapory na jeziorze Pilchowickim. Ilości potrzebnych materiałów budowlanych, koniecznych do tak wielkiej budowy były tak duże, że nie wahano się podjąć decyzji o budowie linii kolejowej. Po zakończeniu budowy okazało się, że ta krótka linia kolejowa była najdroższą jeśli chodzi o budowę, licząc koszty jednego kilometra w całych Niemczech. Właśnie na

tej linii wybudowano nietypowy wiadukt nad jeziorem Pilchowickim, który nie tak dawno wzbudzał tyle emocji przez plany jego wysadzenia w ramach produkcji filmowej.

Niestety nie wszystkie plany zostały zrealizowane. Nie powstała planowana linia kolejowa z Cieplic do Karpacza. A szkoda, bo taka linia prowadząca przez Sosnowkę i Miłków mogłaby dzisiaj być bardzo popularna.

Kolejna niezrealizowana linia kolejowa miała połączyć Szklarską Porębę ze Świeradowem.



Zenon Szkudlarek i Wojciech Szczerepa. Foto: Krzysztof Tęcza

Wykład Wojciecha Szczerepy został wzbogacony przez przybyłego na spotkanie prezesa Towarzystwa Przyjaciół Rybnicy pana Zenona Szkudlarka, który przybliżył budowę dworca kolejowego w Rybnicy, w tamtym czasie będącego ostatnią stacją przed Jelenią Górą, do której jeszcze nie było połączenia. Dlatego też dworzec w Rybnicy zbudowano jako bardzo duży obiekt posiadający aż cztery poczekalnie różnych kategorii, tak by przybywający do uzdrowiska w Cieplicach kuracjusze mieli zapewniony komfort, do jakiego przywykli. Była także restauracja. Przy stacji kolejowej był postój dorożek co pozwalało na w miarę szybkie dotarcie do Cieplic.

Po tak żywej dyskusji Wojciech Szczerepa zaprezentował nową wystawę przygotowaną przez Muzeum Karkonoskie pt. „Dolny Śląsk pnie się w górę. Rzemiosło i przemysł wzdłuż Śląskiej Kolei Górskiej”. Uczestnicy spotkania mogli zapoznać się z przedstawioną na planszach historią budowy kolei oraz obejrzeć produkty nią przewożone. Można było podziwiać modele taboru kolejowego oraz zdjęcia i ryciny niektórych wiaduktów kolejowych.

Na drugą część spaceru poprowadziłem wszystkich do nastawni kolejowej na stacji PKP Jelenia Góra. Zanim tam dotarliśmy weszliśmy do bramy budynku przy ulicy Wojska Polskiego nr 25. To tam znajduje się piękna polichromia na suficie klatki schodowej. Jak się okazało mało kto widział to miejsce. Dodatkową ciekawostką budynku jest fakt, iż właśnie w nim mieszkał pomysłodawca i pierwszy komandor Rajdu na Raty PTTK Teofil Ligenza vel Ozimek.

Po dotarciu na stację PKP mieliśmy okazję dowiedzieć się jak Polskie Koleje Państwowe dbają o bezpieczeństwo pasażerów oraz prawidłowe kursowanie pociągów. Na naszym terenie zadanie to zostało powierzone firmie PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu Sekcja Eksploatacji w Jeleniej Górze. Firma ta ma pod kontrolą obszar od Bogatyni po Wałbrzych. Nastawnia w Jeleniej Górze jest obsługiwana całą dobę przez kilkusobowe zespoły, czuwające nad prawidłowym ruchem na poszczególnych liniach kolejowych ale także reagujące na wszelkie nieprawidłowości oraz zagrożenia powstałe zarówno wskutek awarii urządzeń, jak i wynikiem na przejazdach kolejowych. Choćby wypadki, czy zablokowanie przejazdów. W takim wypadku to właśnie od operatora zależy czy powstała sytuacja zakończy się szczęśliwie, czy dojdzie do kolejnej tragedii. Ze względu na coraz większy ruch nie jest łatwą sprawą ogarnąć wszystko. Jak się jednak przekonaliśmy pracownicy nastawni działają szybko i skutecznie. Dzisiaj większość urządzeń zarówno na nastawni jak i w terenie została wymieniona na nowocześniejsze, często w pełni zautomatyzowane. Jednak zdarzają się sytuacje gdy nawet tak nowoczesne urządzenia zawodzą. Wtedy na miejsce awarii musi udać się pracownik nastawni – jeśli jest to w miarę blisko, lub specjalna grupa szybkiego reagowania – jeśli miejsce awarii jest daleko.



Uczestnicy spaceru. Foto: Krzysztof Tęcza

Większość przejazdów jest monitorowana, więc obsługa nastawni widzi co się na takim przejeździe dzieje. Ale tu uwaga! Jeśli włączą się czerwone światła a szlaban jeszcze się nie zamknął albo jeśli szlaban został podniesiony, a jeszcze świecą się czerwone światła każdy kierowca, który wjeżdża na przejazd jest nagrywany i takie nagranie trafia do Policji. Nie ma żadnego pobłażania. I nie chodzi tu o jakąś złośliwość, lecz o bezpieczeństwo.

Dowiedzieliśmy się w jaki sposób chroni się linie kolejowe, przede wszystkim te wyłączone z eksploatacji, jeśli chodzi o kradzieże infrastruktury, czy poszczególnych jej elementów.

Bardzo ciekawym było poznanie pracy „mózgu” nastawni, czyli przekaźników reagujących na każde wydane przez nastawnię polecenie. Wydaje się wręcz niemożliwym by konserwator opiekujący się tymi urządzeniami był w stanie opanować kilometry przewodów i tysiące przekaźników. A jednak, jak się okazuje, są ludzie potrafiący ogarnąć każdą awarię systemu.



Uczestnicy spaceru przed siedzibą Zakładów Linii Kolejowych w Wałbrzychu Sekcji Eksploatacji w Jeleniej Górze. Foto: Krzysztof Tęcza

Po wizycie w nastawni musimy stwierdzić, że praca obsługi jest niezwykle ciężka, wymagająca dużej staranności i uwagi, ale przekłada się na nasze bezpieczeństwo. Na co dzień pasażerowie korzystający z połączeń kolejowych nie wiedzą ile pracy potrzeba byśmy bezpiecznie dotarli do celu podróży.

Dlatego, jako pomysłodawca spacerów, dziękuję Zakładowi Linii Kolejowych w Wałbrzychu za umożliwienie nam poznania pracy nastawni w Jeleniej Górze. Dziękuję panom naczelnikom za oprowadzenie oraz pracownikom nastawni za wyrozumiałość.

Dziękuję również pani Małgorzacie Matysiak – kierownicze Działu Edukacji, Promocji i Organizacji Muzeum Karkonoskiego za przyjęcie nas w muzeum oraz panu Wojciechowi Szczerepie pracownikowi Działu Historii MK za ciekawy wykład.

Aby nie było niedomówień informuję, że w relacji fotograficznej nie zamieszczamy zdjęć z nastawni kolejowej, gdyż jest to tzw. infrastruktura wrażliwa i w związku z tym nie fotografuje się takich miejsc.

Krzysztof Tęcza