

## LINIA KOLEJOWA DO LWÓWKA ŚLĄSKIEGO

Linie kolejową do Jeleniej Góry budowano od strony Lwówka Śląskiego. Jednak najpierw 01.10.1902 roku uruchomiono odcinek z Jeleniej Góry do Pilchowic Zapory. Służył do dowozu materiałów do budowanej zapory wodnej na Bobrze. Te dwie budowy prowadzono równocześnie jako jedną inwestycję. W tym też czasie budowano odcinek ze Lwówka Śląskiego do Wlenia o niewielkiej różnicy poziomów, a tym samym łatwiejszy w budowie. Oddano go 01 07.1909 roku. Na końcu wybudowano odcinek z Wlenia do Pilchowic Zapory, najtrudniejszy, o dużej różnicy poziomów i wymagający wykonania wielu budowli inżynierskich. Przebito trzy tunele. Uruchomiono go 28.08 1909 roku, tym samym oddano do użytku całą linię do Lwówka Śląskiego. Jest to ostatnia linia kolejowa która dotarła do Jeleniej Góry.

Jako maszynista tą linią przejechałem wielokrotnie, ale takiego przejazdu nie da się zapomnieć. Był dzień 8 lipca 1997 roku, a więc kulminacyjny dzień powodzi na Dolnym Śląsku. Do Lwówka Śl. jechałem pociągiem 22436 (lokomotywa SP42 i dwa wagony osobowe czteroosiowe). Jezioro Pilchowickie było już pełne. Tyle wody ile wpływało do jeziora tyle wypływało. Po minięciu tunelu pod górą Czyżyk (425 m n.p.m.) widać było z góry Pilchowice. Bóbr już wylewał. Część miejscowości była zalana. Dojechałem do Wlenia. Na lokomotywie radiotelefon pracował na tej samej częstotliwości co Straż Pożarna. Słyszałem komunikaty typu *"woda już się wlewa na rynek"*. Ciarki chodziły po plecach. Spytałem się dyżurnego ruchu czy do Lwówka Śl. da się dojechać? Samochodem już się nie dało gdyż droga była miejscami pozalewana. Tor jednak był wyżej i dojechać się dało. Za stacją był przejazd przez drogę i rzeka a przez nią rzelbetowa kładka dla pieszych. Normalnie od lustra wody do kładki jest około 2 metry, wtedy woda przepływała wierzchem.



Pociąg osobowy do Jeleniej Góry przy peronie lwóweckiego dworca z lokomotywą SP42-235. Sierpień 1997 rok.  
Fot. Henryk Magoń

Pojechałem dalej. Za przystankiem Dębowy Gaj (ostatni przystanek przed Lwówkiem Śląskim) tor biegnie przez równinę na nasypie, a w nim jest przepust dla strumienia. Wtedy obie strony były zalane i jechało się jak gdyby groblą między stawami. Do Lwówka Śląskiego dojechałem. Po manewrach pociąg był gotowy do powrotu.

**Rozkaz szczególny „P” nr 1/97**

dla pociągu nr 22436 dnia 97 07 08 r.

---

**JEST CAŁKOWITA PRZERWA ŁĄCZNOŚCI:**

1 pomiędzy stacją Lwówek śl  
 post. odgaleźnym Włku  
 a stacją Włku  
 post. odgaleźnym Włku

---

**NIE OTRZYMAŁEM POTWIERDZENIA PRZYJAZDU:**

2 pociągu nr ..... wyprawionego  
 z ..... do .....  
 pociągu nr ..... wyprawionego do km .....  
 i z powrotem do .....  
 popychacza ..... mającego powrócić  
 z km ..... do .....

---

**POCIĄG nr 22436 wyprawiam:**

3 1) na podstawie pozwolenia nr ..... otrzymanego przed  
~~całkowitą przerwą łączności~~  
 2) jako pociąg pierwszy kierunku uprzywilejowanego  
 (nieparzystego) z zachowaniem warunków § 48 ust. 14  
 przepisów R 1  
 3) na podstawie pisemnego zawiadomienia nr 98 ust. 12, pkt 3

---

**JECHAĆ OSTROŻNIE NA WIDOCZNOŚĆ**

4 do stacji  
 posterunku odgaleźnego .....  
 gdzie zatrzymać pociąg.  
 Przed przejazdami dawać sygnał „Baczność”.

---

5 Nie biorą udział w prowadzeniu ruchu posterunki:  
 .....  
 Sygnały na semaforach tych posterunków są nieważne.  
 Przejazd przez zwrotnice na post. ....  
 może nastąpić na ręczny sygnał „Do mnie” (Rm 1) podany  
 przez pracownika tego posterunku.

---

6 Wypełnia się dla pierwszego pociągu wyprawionego  
 w czasie całkowitej przerwy łączności.  
 Zawiadomić ustnie o całkowitej przerwie łączności!  
 — posterunki ruchu wyłączone z udziału w prowadzeniu  
 ruchu  
 — dróżników przejazdowych.

---

7 Za tym pociągiem nr ..... wyprawie  
 pociąg nr ..... około godz. .... min. ....

<u>Lwówek Śląski</u> stacja	<u>Oyep</u> posterunek	<u>10</u> godz.	<u>15</u> min.
--------------------------------	---------------------------	--------------------	-------------------

dyżurny ruchu Y. Osinski

<u>Osinski</u> wtórnik otrzymałem	<u>Osinski</u> kierownik pociągu	<u>Osinski</u> maszynista
--------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------

Dotyczące działki obramować  
 a niepotrzebnę w nich skreślić.

---

PKP 2728-165-01 R 151)  
 DKP 3100-78 I/II/79 3400.bl. a 50 k. dr. róż.

Nr 000005

Rozkaz szczególny "P" nr 1/97 wydany przez dyżurnego ruchu stacji Lwówek Śląski.  
 Zbiory Henryk Magoń

**POWIADOMIENIE Nr 7/97** o wypraw. au  
 ... pociągów podczas całkowitej przerwy łączności, przesłane:  
 pociągiem nr 22436 pościecem, dnia 97 07 08 r.  
 do stacji Wleń  
 posterunku odgaleźnego

---

**POTWIERDZAM PRZYJAZD POCIĄGU (ÓW)**

1 Nr 22435  
 o godz. 10 min. 00

---

(Dotyczy toru z ruchem dwukierunkowym)

Do st Wleń wyprawiam  
 pociąg nr 22436 o godz. 10 min. 16  
 a następnie,  
 1) ~~z tym pociągiem nr ... wyprawię około~~  
 godz. ... min. pociąg nr ...  
 a do jego przyjazdu stoj pociągi przeciwnego kie  
 runku jazdy.  
 2) po przyjeździe pociągu nr 22436  
 do st Wleń dla pociągu nr 22437  
 do st Lwówek ŚL droga jest wolna.

---

Informuję, że:  
 1) u mnie stoją pociągi nr nr ...  
 2) do mnie zbliżają się pociągi nr nr ...

---

Inne: (Dotyczy wzorów nr nr 24-28 dod. II do przep. R1 itp.)  
 4

---

<b>Lwówek Śląski</b>	<u>dysp</u>	<u>10</u>	<u>15</u>
stacja	post. odgaleźny	godz.	min.

dyżurny ruchu: Maszyński

---

wtórnik otrzymałem:	<u>Maszyński</u>	<u>Maszyński</u>	postaniec
	kierownik poc.	maszynista	

Dotyczące działki obramować  
 a niepotrzebne w nich skreślić.      ❁ 000023

PKP Seria R Nr 150

Powiadomienie o wyprawieniu pociągu do Wlenia.  
 Zbiory Henryk Magoń

Przed wyjazdem w drogę powrotną okazało się, że brak jest łączności telefonicznej z sąsiednią stacją (Wleń). Wydano więc rozkaz szczególny "P" (przerwa w łączności) i pociąg został wyprawiony. Taki rozkaz jest niezmierną rzadkością. Orginał otrzymuje maszynista, kopię kierownik pociągu, a druga kopia pozostaje w bloczku dyżurnego ruchu wydającego. Przy odbiorze zajrzałem do bloczka; poprzedni taki rozkaz był wydany dziesięć lat wcześniej. Była to jazda na widoczność, ale nie obawiałem się pociągu z przeciwnej strony bowiem taki przewidziany był rozkładem jazdy za kilka godzin. Otrzymałem też powiadomienie o wyjeździe pociągu do Wlenia. Do Jeleniej Góry wróciłem już normalnie.

Za tydzień nadeszła druga fala powodzi. Jechałem tym samym pociągiem, ale nie dojechałem daleko; tylko do stadionu przy ulicy Podchorążych. Nawet nie dojechałem do pierwszego przystanku w Jezowie Sudeckim. Przed nim linia biegnie w przekopie. Ściany przekopu tak rozmiękły, że z górnej części oderwała się duża ilość błota i spadła na tor. Wyglądało jakby owe błoto przeleciało w powietrzu. Pod wyrwą na trawie nie było żadnego śladu. Przed torem był rów. Mimo to kupa błota wpadła na tor nie pozostawiając za sobą żadnego śladu. Lokomotywa przetokowa ściągnęła pociąg do stacji. Wcześniejszy pociąg jeszcze przejechał.

To zdarzenie nie jest związane z powodziami jednak miało miejsce na tej samej linii. Jechałem ze Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry, Deszcz lał jak z przysłowiowego "cebra". Przy dojeździe do Wlenia jest długi odcinek prosty; z lewej strony skarpa i Bóbr, a z prawej mur oporowy i powyżej las. Wtedy w poprzek toru leżało drzewo z prawej strony oparte na murze (na wysokości dachu pociągu) a z lewej na skarpie. Zatrzymałem pociąg przed nim. Ze stacji przyszedł pracownik służby drogowej z piłą. Z pomocnikami wdrapali się na skarpę i przepiłowali kłoc. Przemokli przy tym do suchej nitki. Gdy kłoc upadł na tor był tak spruchniały, że rozleciał się na kawałki. Gdybym to wcześniej wiedział. Uderzenie w zdrowe drzewo groziło poważnym uszkodzeniem lokomotywy.

*Bibliografia:*

*Józef Andrzej Bossowski "Kolej w dolinie Bobru" Częstochowa: CMYK-ART 2002.*

*Wspomnienia i materiały własne autora*

Henryk Magoń