

## KOLEJKI SCHAFFGOTCHÓW

Trudności z dojazdem w góry i do miejscowości uzdrowiskowych oraz rozwijająca się turystyka w drugiej połowie XIX wieku spowodowały powstanie wielu projektów komunikacji ułatwiającej dojazd. Kolej była wtedy jedynym w miarę tanim i niezawodnym środkiem transportu i tylko dzięki niej mogło się to wszystko rozwijać na masową skalę. Szczególnie w okresie letnim ruch był duży. Wielu stać było tylko na 2-3 dniowy urlop. Jednak stale rosnąca ilość gości sprawiała, że coraz więcej projektów osiągało próg rentowności. Zrodziło ich się na tym terenie dużo. Przeważnie były to przedsięwzięcia załatwiające małą część potrzeb i nastawione tylko na osiągnięcie dużego zysku. Zarząd Dóbr Szlacheckich Schaffgotschów niechętnie widział je na swoim terenie. Teren ten był już wtedy rozwinięty gospodarczo i atrakcyjny. W odpowiedzi na to w 1896 r. administracja hrabstwa Schaffgotschów (Urząd Kameralny) opracowała we własnym zakresie projekt kompleksowego zagospodarowania północnego stoku Karkonoszy i gór Izerskich. Postanowiono "góry przybliżyć" gościom, zwiększyć konkurencyjność miejscowego przemysłu i zapewnić racjonalną eksploatację swoich dóbr. Ród Schaffgotschów, zasiedlający ten teren od wieków, miał swoją siedzibę na zamku Chojnik. Po tragicznym pożarze od uderzenia pioruna 31 sierpnia 1675 r. zamek zamienił się w ruinę. Siedzibą rodu został pałac w Sobieszowie, a później pałac w Cieplicach.



Il. 1. Zamek Chojnik na przedwojennej pocztówce ze zbiorów Książnicy Karkonoskiej

W tamtym czasie nie było obszarów chronionych i eksploatację prowadzono na całym terenie. Obecnie wydaje się to niecodzienne gdy na starych zdjęciach lub filmach widzimy krowy pasące się obok Schroniska Strzecha Akademicka lub tor łyżwiarski na zamrożonej tafli Małego Stawu. Chciano zagospodarować góry wzorem Alp, a szczególnie Szwajcarii gdzie regionalne kolejki funkcjonują do dnia dzisiejszego. W tym czasie dopiero od dwóch lat działała kolej z Mysłakowic do Karpacza. Nie było linii *Mirsk*↔*Świeradów* ani tramwajów do Podgórzyna. Kolej docierała tylko do Kowar i Piechowic oraz z Gryfowa do Mirska. Dalszy dojazd był bardzo niewygodny i kosztowny. Trzeba było wynajmować powozy konne lub korzystać z omnibusów. Nie każdego było na to stać.

Powstał projekt budowy sieci kolei wąskotorowych o rozstawie toru 1000 mm. i zasilanych napięciem 500 V prądu stałego. Nie przewidywano parowozów. Trasy miały być budowane z wykorzystaniem rzeźby terenu, aby zmniejszyć koszty robót ziemnych i nie stosować listwy zębatej. Miano budować poza drogami, a po drogach tor miał biec tylko wyjątkowo. Zasilanie kolei przewidywano z wielu małych elektrowni wodnych. Ponadto planowano zaopatrzenie wielu miejscowości w energię elektryczną i wodę oraz budowę sieci hoteli i schronisk. Wszystko to miało poprawić byt ludności. Celem eksploatacji lasów przewidywano wiele przenośnych bocznic o węższym rozstawie szyn. Na nich do napędu stosowano by lokomotywki akumulatorowe bądź konie. Gospodarka leśna stanowiła poważne źródło dochodów majątku Schaffgotchów. W Sobieszowie mieściła się administracja dóbr, nadleśnictwo i sąd okręgowy.



II. 2. Pałac Schaffgotschów przy ul. Cieplickiej 196 w Sobieszowie.  
10 lipca 2016 r. Fot. Dorota Nawrocka.

Szacowano koszt budowy sieci (bez elektrowni i wodociągów) na 14.5 mln. marek. Prace te miały wpłynąć na konkurencyjność miejscowych wyrobów przemysłowych, poprawić wywóz drewna i eksploatację miejscowych bogactw naturalnych, zwiększyć ruch turystyczny, zapewnić rozwój miejscowości. Linie miały przekroczyć wiele strumieni i innych przeszkód terenowych. Planowano więc ponad sto mostów i wiaduktów, wszystkie o konstrukcji stalowej. te o rozpiętości do 10 m. były znormalizowane; dłuższe projektowano indywidualnie. Największy miał być wybudowany na Kamiennej koło Cieplic i miał mieć długość 22,5 m.

Również dworce były typowe. Zaprojektowano ich trzy rodzaje: duży, średni i mały oraz otwartą wiatę przystankową. W zależności od przewidywanych potrzeb planowano wybudowanie odpowiedniego obiektu. We wszystkich przypadkach miały być wykorzystywane miejscowe materiały.

Główna stacja wraz z zapleczem technicznym i warsztatowym przewidziana była na zachód od Podgórzyna Dolnego między Podzamczem a podnóżem góry Chojnik. Miała tam się znajdować awaryjna elektrownia o mocy 180 kW. Główna linia zaplanowana była w relacji: *Sobieszów*↔*Podgórzyn Dolny*↔*Sosnówka*↔*Miłków*↔*Kowary*. W miejscu styku z kolejami normalnotorowymi (w Sobieszowie, Miłkowie i Kowarach) planowano urządzenia do załadunku wagonów normalnotorowych i przewozu ich po torze wąskim. Przewozy takie planowano tylko na liniach podgórskich. Do tego celu budowane są specjalne wózki tzw. "rollbocki". Są przystosowane do różnych wagonów (dwu i czteroosiowych) i mają różną konstrukcję.



II. 3. Węglarki czteroosiowe na "rollbockach" (transporterach). Śmigiełska Kolej Wąskotorowa.  
17 lipiec 1998 rok. Fot. Henryk Magoń

Uzupełnieniem systemu miała być krótka linia do stacji w Cieplicach. Zaplanowano też linię *Sobieszów*↔*Piechowice*↔*Rozdroże Izerskie*↔*Świeradów Zdrój*. Linie dzielono na trzy kategorie: linie podgórskie, górskie i bocznicę. Zaprojektowane były również trasy górskie przebiegające z boczem głównego grzbietu Karkonoszy. Ze stacji głównej wychodził tor do Zachełmia. Piął się zakrętami w górę i w Zachełmiu miał się rozgałęziać; w lewo przez Przesiekę, Karpacz Górny na Równię pod Śnieżką. W dalszej perspektywie planowano na Śnieżkę kolej zębatą lub linowo-terenową. Po rozwidleniu w Zachełmiu trasa wiodła przez Jagniątków do Szklarskiej Poręby Huty. Po zmianie kierunku jazdy dalej do Jakuszy, dolinkę Kocieńca i aż do hotelu pod Wielkim Szyszakiem. Ciekawostką jest fakt, że nie zakładano linii do centrum Szklarskiej Poręby.



Il. 4. Jelenia Góra - Cieplice Śląskie-Zdrój - pałac Schaffgotschów.  
Fot. Korpala, Jan (1916-1977). Poczta z Karkonoskiej.

W Jakuszycach miało być kolejne rozgałęzienie i tor przez Orle na Halę Izerską. Zapewniałoby to eksploatację lasów i pokładów torfu w tym rejonie. Było to połączenie towarowe i ruch pasażerski byłby tam znikomy. Linie podgórskie prowadziły do Kowar, Świeradowa Zdroju i Cieplic. Pozostałe miały być liniami górskimi. Łączna długość linii miała wynosić 159 km. Do tego dochodziły bocznicę leśne o zmiennej długości. Linie podgórskie miały być eksploatowane przez cały rok w systemie ruchu tramwajowego zależnie od ilości pasażerów nawet co 30 minut lub częściej. Górskie służyłyby przewozom towarowym lokalnym i zaopatrzeniu schronisk. W ruchu turystycznym eksploatowano by je tylko sezonowo. Oczywiście przed rozpoczęciem budowy przewidywano wprowadzenie korekt przebiegu linii gdyby istniała taka potrzeba.

Elektrownie wodne planowano na Kamiennej w Szklarskiej Porębie Hucie, Pleśnej (Małej Kamiennej) w Górze i Piechowicach, Wrzosówce w Sobieszowie, Podgórnej w Podgórznym Górnym, Łomnicze w Karpaczu, Łomnicy powyżej Karpacza, Malinie w Kowarach i Kwisie koło

Świeradowa Zdroju. Łączna ich moc wynosiła prawie 1900 kW. Jak wynika z planów część elektrowni projektowana była daleko od nurtu rzek i połączona kanałami oraz sztolniami. Zasilane miały być ze zbiorników położonych w górnym biegu strumieni.

W 1897 r. zlecono wykonanie planów wstępnych. Wykonał je W. Hostmann (projektant jeleniogórskich tramwajów) i królewsko-saksoński tajny radca C. Köpcke. Wiosną 1898 r. Ministerstwo Robót Publicznych zezwoliło na rozpoczęcie wykonania wstępnego projektu linii *Cieplice↔Podgórzyn↔Podzamcze↔Zachełmie↔Przesieka↔Borowice↔Wang↔Karpacz Górny* i dalej przez Polanę, obok Wielkiego i Małego Stawu na Równię pod Śnieżką. Po roku plan był gotowy.

Tabor miał się składać z czteroosiowych wagonów (łatwiejsze wpisywanie się w łuki) silnikowych i doczepnych podobnych do tramwajowych. W niektórych był przedział pocztowo-bagażowy. Do przewozu nart, plecaków i innego większego bagażu przewidziano stosowanie specjalnych wagoników. Nie zakładano używania lokomotyw. W ruchu towarowym przewidywano stosowanie wagonów silnikowych ze skrzynią ładunkową. Powodowało to że ładunek zwiększał nacisk a tym samym siłę pociągową i hamującą. W warunkach górskich hamulce miały podstawowe znaczenie. Bezpieczeństwo miało zapewnić wyposażenie w kilka systemów; typowy hamulec ręczny śrubowy, hamowanie oporowe i odzyskowe silnikami trakcyjnymi. Byłyby też hamulce magnetyczne; powodujące natychmiastowe zatrzymanie w przypadku zaniku napięcia. Łączność między posterunkami ruchu miał zapewnić telegraf Morse'a. Do celów administracyjnych i handlowych zamierzano zainstalować telefony.

Ludziom wtedy jak gdyby mniej się spieszyło i przewidywane prędkości na poszczególnych liniach z dzisiejszego punktu widzenia wydają się śmieszne. Jednak już sama przesiadka z konia na tak nowoczesny środek transportu była wydarzeniem samym w sobie i nie istotne, że ów pojazd poruszał się w iście żółtym tempie. Szybciej jednak od konia. W owym czasie nie było nic szybszego. Przewidywano więc na liniach górskich 12 km/h, na liniach podgórskich 30 km/h, na odcinku *Piechowice↔Świeradów Zdrój* 16 km/h. Przy takich prędkościach jazda z Jeleniej Góry do Wrocławia zajęłaby cały dzień.

Wszystkie powyższe założenia świadczą o tym jak dalece plan był opracowany w każdym szczególe i zaawansowany technicznie. Przewidywano, że budowa zostanie sfinansowana przez Schaffgotschów. Jednak z powodu niepełnoletności dziedzica majątek stanowił tzw. fidekomis rodzinny i był w zarządzie powierniczym. Ówczesne prawo nie pozwalało zaangażować niepodzielnych dóbr w inwestycję. Poszukiwano więc innego inwestora, ale wymagania finansowe były jednak za wysokie i nikogo nie znaleziono. Sama linia na Równię pod Śnieżką miała kosztować 6.4 mln Mk. Czas upływał i szanse wykonania tej inwestycji malały.

W tym czasie powstały inne przedsięwzięcia, które coraz bardziej ograniczały zasadność tej inwestycji. Przedłużono linie kolei państwowych z Piechowic do Szklarskiej Poręby Górnej, a następnie przez Jakuszyce, Harrachov do Liberca oraz z Kowar do Kamiennej Góry. Uruchomiono tramwaje do Podgórzyna, wybudowano linię *Mirsk*↔*Świeradów Zdrój*. Zaczęto też uruchamiać linie autobusowe. Państwo wybudowało wiele zbiorników retencyjnych. Ponadto wybuchła I wojna światowa i odłożyła ten i inne projekty w nieokreśloną przyszłość. Z czasem tak misterny i szczegółowo opracowany plan Schaffgotschów zaczął się rozpadać. Planów kolejek regionalnych nigdy nie zrealizowano. Do dzisiaj pozostały tylko na papierze.

*Tekst wg. artykułu "Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach" Michała Jerczyńskiego ze Świata kolei nr. 4/1997 str. 26-30 i Wikipedii.*

*Henryk Magoń*