

Początki Kolei Izerskiej

Przemysław Wiater

Budowa Kolei Izerskiej w trudnym terenie górskim była poważnym zadaniem inwestycyjnym. Otwarcie Kolei Izerskiej miało istotne znaczenie dla aktywizacji społeczno-gospodarczej zachodnich Karkonoszy i Gór Izerskich. Wpłynęło na zdecydowane podniesienie ruchu turystycznego w Szklarskiej Porębie i otworzyło najkrótsze połączenie kolejowe pomiędzy Wrocławiem a Pragą. Istotne znaczenie dla Szklarskiej Poręby jako ośrodka turystyczno-wypoczynkowego miała lokalizacja siedmiu przystanków i stacji kolejowych, co uczyniło pociągi kursujące pod Szrenicą pewnym rodzajem komunikacji wewnętrznej. Przystanek kolejowy w Jakuszycach wybudowany został na wysokości 871 m n.p.m. i zarazem był najwyższym zlokalizowanym tego typu obiektem w Prusach.



dr
Przemysław Wiater
Muzeum Karkonoskie
w Jeleniej Górze
przemek.wiater@wp.pl

Początki Kolei Izerskiej

Szklarska Poręba (dawniej Schreiberhau) to miejscowość mająca dziś charakter turystyczno-wypoczynkowy, położona u podnóża Karkonoszy w dolinie rzeki Kamiennej. Od południa otoczona jest maszwami Szrenicy i Łabskiego Szczytu, a od północnego-zachodu niższym pasmem Gór Izerskich z dominującym wzniesieniem Wysokiego Kamienia. Leży na najkrótszym szlaku łączącym Pragę z Wrocławiem, prawie w połowie drogi pomiędzy tymi dwoma miastami. Nie bez znaczenia dla historii Szklarskiej Poręby była też niezbyt duża odległość od Saksonii czy Berlina.

Pod koniec XIX wieku Szklarska Poręba, największy ośrodek hutniczy i turystyczno-wypoczynkowy w Sudetach, nie posiadała powszechnie dostępnego środka komunikacji publicznej oraz odpowiedniego połączenia z resztą Niemiec. Wpływ na to miał fakt, że peryferyjnie położona Jelenia Góra dość późno w stosunku do innych miejsco-

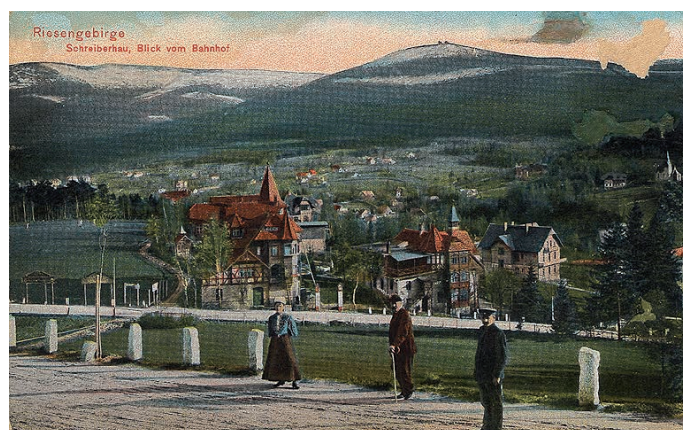
wości śląskich uzyskała połączenie kolejowe z Wrocławiem, przez co również i w Karkonosze kolej dotarła stosunkowo ze znacznym opóźnieniem.

Pierwszy odcinek „Kolei Górnośląskiej” pomiędzy Wrocławiem a Oławą oddany został do użytku 22 maja 1842 r. W krótkim czasie, gdyż już 29 października 1843 r. otwarto połączenie kolejowe Wrocławia ze Świebodzicami, jednakże na przeszkodzie w dalszej rozbudowie sieci kolejowej ku Karkonoszom stanęły trudności terenowe i finansowe. Niewiele pomogły interwencje i działania podejmowane przez władze lokalne. Dopiero 20 sierpnia 1866 r. oddano do eksploatacji odcinek łączący Jelenią Górę poprzez Rybnicę i Gryfów Śląski ze Zgorzelcem, a 14 lipca 1867 r. fragment linii do Wałbrzycha, dzięki czemu można było wreszcie dotrzeć koleją do Wrocławia i Berlina. Odcinki te były fragmentami realizowanego w tym czasie projektu nowego połączenia biegnącego u podnóża Sudetów równoległe do granicy państwa, pomiędzy ośrodkami przemysłowymi Saksonii i Górnego Śląska. Inwestycja ta związana była zapewne również z toczącą się latem 1866 r. zwycięską wojną Prus z Austrią. Posiadanie sprawnie działającego pod względem komunikacyjnym zaplecza było istotnym czynnikiem niezbędnym dla szybkiego przemieszczania się wojsk i ich zaopatrzenia.

Władze Jeleniej Góry zdawały sobie sprawę ze znaczenia, jakie dla aktywizacji i dalszego rozwoju gospodarczego regio-

nu mają dobre połączenia komunikacyjne. Już w 1882 r. oddano do użytku lokalną, prywatną, będącą w posiadaniu rodziny Schaffgotschów, linię kolejową łączącą Jelenią Górę z Kowarami. W 1895 r. przedłużono ją do Karpacza, zapewniając turystom możliwość szybkiego i wygodnego dojazdu do podnóża Śnieżki. Linia ta miała duże znaczenie przy transporcie pozyskiwanego w karkonoskich lasach drewna. W 1905 r. z Kowar zbudowano odgałęzienie tej linii, które po pokonaniu dużych trudności terenowych i wydrążeniu nieczynnego już dziś tunelu pod Przełęczą Kowarską, dotarło do Kamiennej Góry.

W podobny sposób, etapami, poprowadzono kolej do uzdrowiska w Cieplicach Śląskich (1891) i do Piechowic (1892). Mieszkańcy Kotliny Jeleniogórskiej nazywali ją „musikalische Bahn” - „muzykalną koleją”, z powodu dzwonka sygnalizacyjnego i gwizdka, którymi maszynista często się posługiwał w okolicach stacji kolejowych i licznych przejazdów drogowych. Odcinek ten przedłużony został poprzez Szklarską Porębę aż do ówczesnej granicy z Monarchią Austro-Węgierską, co nastąpiło w 1902 r. W tym miejscu doszło do połączenia z linią kolejową Harrachov - Tanvald - Liberec, dzięki czemu tędy właśnie Wrocław uzyskał najkrótsze połączenie kolejowe z Pragą. Do budowy tego odcinka zaangażowano poważne środki, gdyż należało pokonać znaczne różnice wzniesień na trasie poprowadzonej w trudnym, górskim terenie.



W tym celu wykonany został między innymi bardzo wysoki jak na owe czasy, sztucznie wybudowany nasyp ziemny pomiędzy dla odcinka torów pomiędzy Piechowicami a Górzycem, czy tunel prowadzący pod Zbójceckimi Skałami.

W 1902 r. odcinek linii kolejowej z Piechowic został przedłużony przez Szklarską Porębę aż do ówczesnej granicy z Monarchią Austro-Węgierską. W tym miejscu doszło do połączenia z linią kolejową Harrachov – Horní Polubný – Tanvald, realizowaną na podstawie prusko-austriackiego porozumienia o budowie wspólnej kolei, podpisanego w 1898 r., dzięki czemu tędy właśnie Wrocław uzyskał najkrótsze połączenie z Pragą. Oprócz przewożono pasażerskie istotne nadzieje pokładano też w przewozach towarowych, szczególnie węgla kamiennego z okręgu wałbrzyskiego do okręgu libereckiego w Czechach, drewna, kruszywa i granitu z kopalń w Górach Izerskich oraz wyrobów z huty szkła „Józefiny” w Szklarskiej Porębie oraz hut z Harrachova i Desnej.

Otwarcie nowej linii poprzedziły długotrwałe, parokrotnie przerywane prace geodezyjno-projektowe, prowadzone w trudnym terenie już od 1884 r. Koncepcyjnie wyznaczone zostały początkowo trzy, następnie dwa warianty nowej linii kolejowej: krótszy i bardziej stromy oraz znacznie dłuższy, choć łagodniejszy. Ostatecznie zdecydowano się na wybór rozwiązania pośredniego. Do budowy odcinka kolejowego Piechowice – Szklarska Poręba – granica państwa zaangażowano poważne środki, gdyż należało pokonać znaczne różnice wzniesień i nadzwyczajne trudności terenu. W 1896 r. wykonany został bardzo wysoki jak na owe czasy, sztucznie wybudowany nasyp ziemny przeznaczony dla odcinka torów pomiędzy Piechowicami a Górzycem oraz tunel prowadzący pod Zbójceckimi Skałami, aby otworzyć trasę do Szklarskiej Poręby Dolnej. Wielkie prace ziemne wykonane zostały w okolicach Jakuszyca, gdzie wykopane zostały izerskie torfowiska tak, aby budowniczowie mogli posadowić tory na stałym, twardym gruncie. Przy pracach ziemnych wykonywanych najczęściej bez pomocy maszyn zatrudniono jako pracowników sezonowych licznych Czechów, Chorwatów i Polaków, tak że Szklarska Poręba nabrała jak zanotowano „międzynarodowego charakteru”.

Istotne znaczenie dla Szklarskiej Poręby jako ośrodka turystyczno-wypoczynkowego miała lokalizacja aż siedmiu przystanków i stacji kolejowych (Szklarska Poręba Dolna, Średnia, Górna, Huta, Jakuszyce-Orle, Nowy Świat, Tkacze), co czyniło pociągi kursujące pod Szrenicą pewnym rodzajem komu-

nikacji wewnętrznej. Przystanek kolejowy w Jakuszycach wybudowany został na wysokości 871 m n.p.m., a więc był położony o 31 metrów wyżej od dworca kolejowego w Zakopanem i zarazem był najwyższym zlokalizowanym tego typu obiektem w Prusach.

Linia kolejowa do Szklarskiej Poręby została uroczystie otwarta 25.06.1902 r. Następnie 1.07.1902 linię doprowadzono do stacji Tkacze [dziś Mytyny], a 1.10. tego roku nastąpiło połączenie z linią po południowej stronie gór. Znacznym osiągnięciem w dziejach techniki kolejowej było wydrążenie w granitowej skale tunelu Polubný o długości 940 metrów, a odcinek pomiędzy Dolni Polubný a Korenovem jest jedyną do dziś funkcjonującą koleją zębatą w Czechach. Nowy odcinek nazwany został Zackenbahn [od nazwy rzeki Kamiennej], dziś określany jako Kolej Izerska.

Opis otwarcia nowej linii kolejowej ze Szklarskiej Poręby do Polubnego zamieściło regionalne czasopismo karkonoskie „Wanderer im Riesengebirge”:

W pierwszej podróży między innymi udział wzięli minister kolei pan Budde, prezydent kolei z Wrocławia, starosta powiatowy z Jeleniej Góry oraz pięciu budowniczych tej linii, a także trzech przedsiębiorców z Jeleniej Góry, Piechowic i Wrocławia. Zaszczycili również swoją obecnością przedstawiciele miejscowej szlachty ks. Pless i hr. Schaffghotsch.

Wszyscy goście zostali podjęci śniadaniem w Jeleniej Górze, a następnie w kolejności według szlachetnego urodzenia zaproszono wszystkich do wagonów, prosząc o zajęcie miejsc po lewej stronie, skąd obiecywano najpiękniejsze widoki.

Pociąg ruszył w kierunku Piechowic i dalej z szybkością prawie 25 kilometrów na godzinę, zatrzymał się w Szklarskiej Porębie Dolnej. Tu goście wysiedli i obejrzeli 145-metrowej długości tunel, wykonując przy tym liczne zdjęcia.

Następny postój był już na wiadukcie izerskim (wiadukt nad rzeką Izerą – przyp. P.W.), gdzie podziwiano połączenie techniki z otaczającą go przyrodą. Wiadukt wznosi się 25 metrów nad dolinę Izery i ma 111 metrów długości.

Dalej pociąg odjechał do Polubnego przez Grunthal – „Zieleniec”, gdzie gości spotkała miła niespodzianka! Przygotowano przyjęcie z suto zastawionym stołem, przy którym mowę powitalną wygłosił dyrektor kolei z Pragi, zaś wszyscy jego współpracownicy ubrani byli w galowe mundury. Przy wspólnych toastach wyrażano nadzieję, że już wkrótce zostanie udostępniona komunikacja pasażerska dla dobra odwiedzających góry po obu stronach granicy.

Po powrocie do Szklarskiej Poręby w hali dworca przygotowany był lekki posiłek, po

czym wszyscy odbyli wycieczkę do wodospadu.

Po zakończeniu I wojny światowej podjęto wcześniej planowane prace nad elektryfikacją linii kolejowej z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby. Prace te miały charakter pionierskiego zastosowania trakcji elektrycznej w trudnym terenie górskim i obserwowane były przez specjalistów z zakresu kolejnictwa ze szczególną uwagą. Początki elektryfikacji tego górskiego odcinka rozpoczęte zostały już w 1911 r., lecz przerwał je wybuch I wojny światowej. Elektryfikację odcinka do Szklarskiej Poręby poprzedziło wprowadzenie połączenia elektrycznego na odcinku Szczawienko – Wałbrzych – Marciszów – Jelenia Góra w 1920 r. 24.06.1922 r. przybył na stację w Szklarskiej Porębie Górnej uroczystie witany pierwszy pociąg pasażerski o napędzie elektrycznym. Następnie od 1.10.1922 r. zelektryfikowana została linia kolejowa do granicy państwa.

Wydarzenie to znacznie zwiększyło dopływ wczasowiczów i turystów pod Szrenicę. Ze względu na malowniczy przebieg linii kolejowej w licznych wydawnictwach turystycznych zachęcano podróżnych, aby zasiadali na miejscach po lewej stronie wagonów, dzięki czemu podczas jazdy mieli możliwość oglądania wspaniałej panoramy Karkonoszy. Niewątpliwie Kolej Izerska należała do najważniejszych i najbardziej popularnych na terenach pogranicza śląsko-saksońskiego. ◀

Materiały źródłowe

- S. Bufe, „Eisenbahn in Schlesien”, Düsseldorf 1971
- K. Fuchs, „Industrie Schlesiens”, München 1968
- G. Lange, „Die Glasindustrie im Hirschberger Tale”, Leipzig 1881
- H. Rohkam, „Vom Glasmacherdorf bis heilklimatischen Kurort”, Breslau 1939
- F. Tichy, „Schreiberhau/Szklarska Poręba. Ein Fremdenverkehrsart zwischen Riesen- und Isergebirge”, Erlangen 1999
- P. Wiater, „Z dziejów Szpitala Kolejowego w Szklarskiej Porębie Dolnej” [w:] „Rocznik Jeleniogórski”, Jelenia Góra 2001, s. 115-123
- P. Wiater, „Początki komunikacji publicznej w Kotlinie Jeleniogórskiej” [w:] „Rocznik Jeleniogórski”, Jelenia Góra 1997, s. 39-48
- P. Wiater, „Szklarska Poręba pod koniec XIX w.”, [w:] Prace naukowe, Liberec 1996, s. 125-130
- M. Wikorejczyk, „Wędrówki ze Szklarskiej Poręby”, Szklarska Poręba 1992
- W. Winkler, Schreiberhau, seine Geschichte, Natur ..., Schreiberhau, 1903