

Kolej żelazna w Sudetach

Sto lat Kolei Doliny Białej Łądeckiej

W roku 1997 przypada setna rocznica uruchomienia linii kolejowej z Krosnowic do Stronia Śląskiego zwanej Koleją Doliny Białej Łądeckiej. Otwarto ją oficjalnie 14 listopada 1897 roku¹. Była ona odgałęzieniem linii głównej z Wrocławia przez Kłodzko do Międzyzylesia i Lichkova w Czechach (rys. 1). Połączenie kolejowe Kłodzka z Wrocławiem, będące pierwszym szlakiem żelaznym na Ziemi Kłodzkiej, uruchomiono w roku 1874, dokładnie 21 września oddano do użytku malowniczo poprowadzoną Przełomem Bardzkim nitkę torów z Barda do Kłodzka². Pomiędzy stacjami Bardo Śląskie i Ławica przebito tunel o długości 364 metrów.

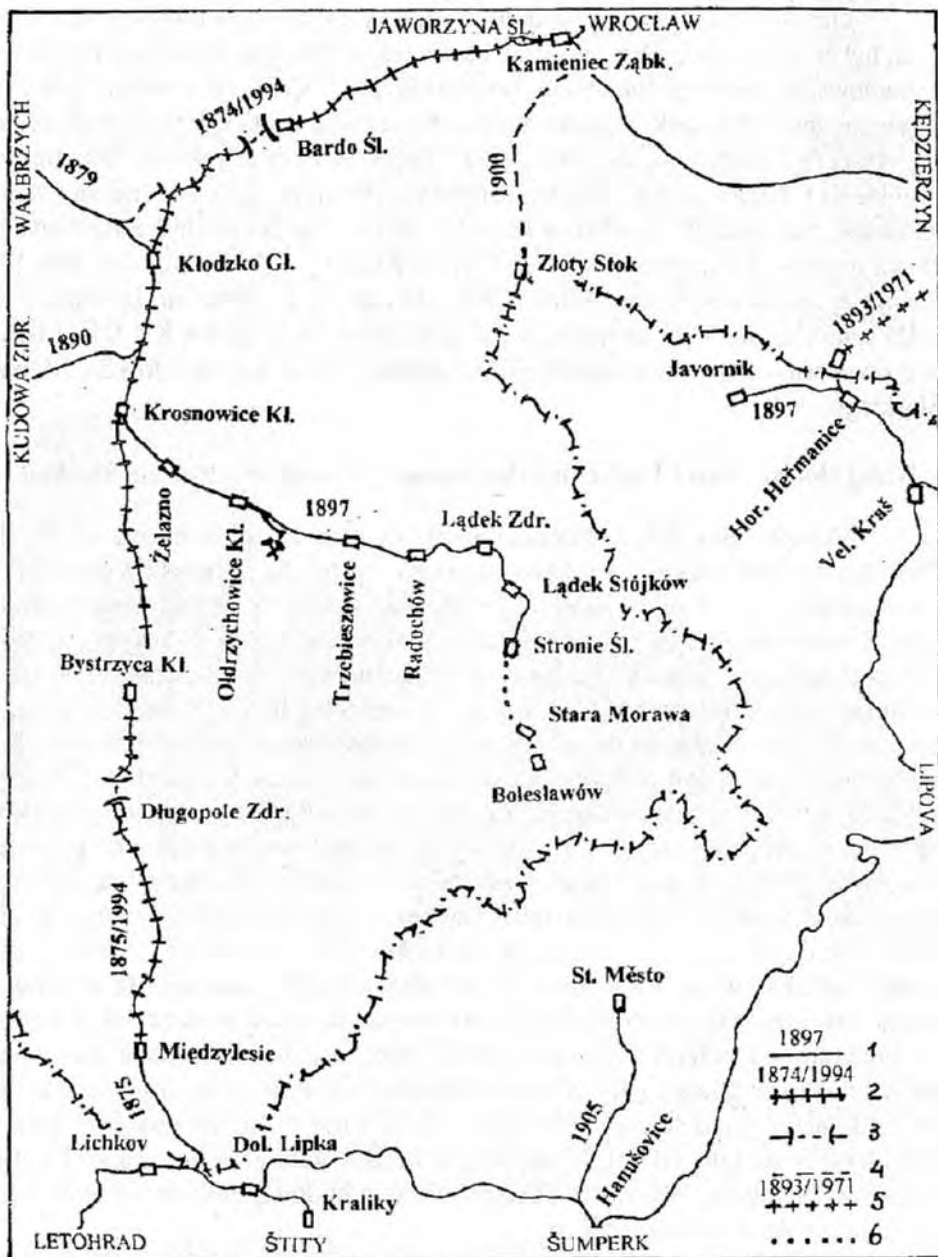
Tylko rok było Kłodzko stacją końcową, bowiem już 5 września 1875 roku uruchomiono odcinek z Kłodzka do Międzyzylesia, zaś 15 października oddano do użytku 6 kilometrowy fragment szlaku łączący Międzyzylesie z leżącym na terenie ówczesnej Austrii Lichkovem. Podobnie jak na odcinku z Kłodzka do Barda, również na biegnącym na południe szlaku do Międzyzylesia wydrążono tunel – ma on długość 360 metrów i znajduje się między stacjami Bystrzyca Kłodzka Przedmieście i Długopole Zdrój.

Węzłem kolejowym stało się Kłodzko w roku 1879. Wtedy to oddano do eksploatacji 24 kilometrową linię do Nowej Rudy stanowiącą fragment szlaku z Kłodzka do Wałbrzycha. Linię Kłodzko – Wałbrzych wchodzącą w skład tzw. Śląskiej Kolei Górskiej budowano równocześnie z północy i południa, za punkt spotkania obu nitek torów wybrano Nową Rudę. Budowniczości znacznie łatwiejszego technicznie odcinka południowego z Kłodzka do Nowej Rudy dotarli 15.10.1879 r., wałbrzyskanie rok dłużej musieli czekać na bezpośrednie połączenie kolejowe z Kłodzkiem. Trudniejszy technicznie, bo wymagający przebiccia aż 3 tuneli i wzniesienia wielu mostów i wiaduktów odcinek Wałbrzych – Nowa Ruda oddano do użytku dopiero 15.10.1880 roku. Jest to bez wątpienia najtrudniejsza technicznie i najsmielej poprowadzona linia główna w Sudetach³.

¹ Linia znana była pod nazwami: Bielethalbahn [7], a także Landecker Biele Bahn [6].

² Linię Wrocław – Międzyzylesie wybudowało będące pod zarządem państwa pruskiego Towarzystwo Kolei Górnośląskiej.

³ Pomiędzy stacjami Wałbrzych Główny – Jedlina Górna przebito najdłuższy tunel na Śląsku mierzący 1601m długości.



Rys. 1. Mapa linii kolejowych we wschodniej części Kotliny Kłodzkiej.

1 – linia kolejowa, data uruchomienia, 2 – linia kolejowa, data uruchomienia/data elektryfikacji, 3 – tunel, 4 – linia z zawieszonym ruchem pasażerskim, 5 – linia nieczynna, data uruchomienia/data zamknięcia, 6 – linia projektowana

Oczywistą konsekwencją doprowadzenia do Kłodzka dwóch linii głównych był zwiększony napływ turystów i kuracjuszy. Potrzebą chwili stało się teraz wybudowanie połączeń lokalnych, umożliwiających sprawny transport gości w najatrakcyjniejsze zakątki regionu. Szansą dla licznych zakładów przemysłowych, a zwłaszcza kamieniołomów, hut szkła i tartaków było uzyskanie dostępu do szybkiego i niezawodnego środka transportu. Pierwszą linią lokalną na Ziemi Kłodzkiej był odcinek Kłodzko – Polanica Zdrój – Szczytna Śląska stanowiący 18-kilometrowy fragment przyszłej linii do Kudowy Zdroju. Budowa linii do Szczytnej trwała cztery lata (1886-1890), do Kudowy przedłużono ją dopiero w 1905 roku⁴. Logicznym uzupełnieniem sieci kolejowych Ziemi Kłodzkiej było poprowadzenie nitki torów Doliną Białej Łądeckiej przez Łądek Zdrój do Stronia Śląskiego.

Kolej Doliny Białej Łądeckiej (Krosnowice Kłodzkie – Stronie Śląskie)

Wybudowanie linii do Stronia wiązało się z potrzebą utworzenia na szlaku Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkow nowego węzła. Za najważniejszy punkt odgałęzienia Kolei Doliny Białej Łądeckiej od szlaku do Międzyzlesia uznano wieś Krosnowice. Na jej północno-wschodnim skraju, tuż za stalowym mostem na Białej Łądeckiej powstała stacja – niewielki budynek dworca wzniesiono centralnie w rozwidleniu torów. Budowa 24-kilometrowej linii z Krosnowic Kłodzkich do Stronia Śląskiego nie przysporzyła budowniczym większych trudności natury technicznej, jest to bowiem jedyna linia w okolicach Kłodzka, na której nie było potrzeby przebicia tunelu, zaś jedyny większy most mierzy co prawda 48,5 metra długości, ale za to jego wysokość nad lustro wody nieznacznie przekracza 3 metry. Linię wytrasowano tak, iż pomiędzy Krosnowicami i Trzebieszowicami ma ona charakter linii nizinnej praktycznie pozbawionej ostrych łuków i trudnych do pokonania pochyleń. Nitkę torów ułożono na lewym brzegu Białej Łądeckiej w pewnym oddaleniu od osad ludzkich. Oszczędziło to inwestorom wznoszenia licznych i bardzo kosztownych przepraw mostowych, nie było też problemów z przeprowadzaniem torów przez tereny zamieszkane. Linia raz tylko przekracza Białą Łądecką wspomnianym stalowym mostem – wzniesiono go 2 kilometry przed stacją końcową w Stroniu i jest to jedyny poważny obiekt inżynierski na tym szlaku. Pozostałe, to krótkie kamienne przepusty i kilka obiektów ziemnych. Wszystkie powstały wraz z budową linii sto lat temu i są użytkowane do dnia dzisiejszego.

⁴ W roku 1902 wybudowano odcinek Szczytna Śląska – Duszniki Zdrój, w roku 1906 kolej z Kudowy dotarła do stacji Stone, historię rozbudowy linii zamyka planowane od wielu lat, a wzniesione tylko na potrzeby ewakuacji wojsk niemieckich połączenie Stone – Beloves oddane do użytku w marcu 1945 roku (łącznie rozebrano już w roku 1948) .

Charakterystyczną cechą Kolei Doliny Białej Łądeckiej była i jest nadal architektura zabudowań stacyjnych, na wszystkich stacjach i przystankach wzniesiono malownicze i bardzo urokliwe obiekty służące wygodzie podróżnych i pracowników kolei.

Wszystkie budynki z wyjątkiem dworca w Łądku Zdroju posiadały konstrukcję ryglową. Obiekty w Żelaźnie, Odrzychowicach Kłodzkich i Trzebieszowicach były praktycznie identyczne, ich wygląd zewnętrzny i rozplanowanie wewnątrz niczym się nie różniły. Końcowa stacja w Stroniu Śląskim otrzymała też bardzo podobny, choć znacznie większy budynek. Wspólną cechą wszystkich wymienionych stacyjek była wkomponowana w bryłę budynku urokliwa weranda oddzielona od peronu drewnianą balustradą (fot. 1).



Fot. 1. Budynek stacyjny w Żelaźnie.

Centralną część budynków zajmował hall, po którego lewej stronie, patrząc od strony wsi, znajdowała się kasa biletowa, po prawej zaś – poczekalnia i bufet. Okna poczekalni wychodziły na werandę, przez którą również wiodło wejście na peron. Lewą część budynku przeznaczono na pomieszczenia służbowe dla kolejarzy. Wszystkie omawiane budynki wzniesiono w czasie budowy linii kolejowej.

Nieco później, w roku 1912 powstał najokazalszy zespół budynków na Kolei Doliny Białej Łądeckiej – dworzec w Łądku Zdroju. W skład zabudowań stacyjnych wchodził piętrowy budynek dworca z okazałą wiatą peronową, magazyn oraz wolno stojące szaloty (fot. 2).



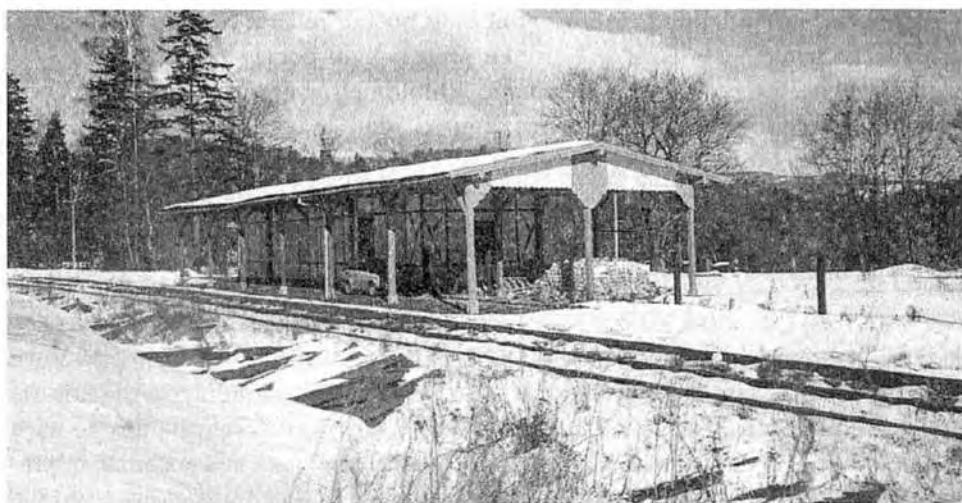
Fot. 2. Zabudowania stacyjne w Łądku Zdroju.

Koncepcja rozplanowania wnętrza budynku dworcowego jest bardzo podobna do rozwiązań zastosowanych na pozostałych stacjach. Okazały, stosowny do rangi i aspiracji kurortu hall mieścił kasy biletową i bagażową. Duża poczekalnia i restauracja dworcowa służyły wygodzie podróżnych. Na szeroki brukowany peron przykryty drewnianą wiatą, którego nie powstydziliby się znacznie większe miasto, można było wejść bezpośrednio z hallu lub poczekalni. Analogicznie jak na pozostałych stacjach lewą, patrząc od strony miasta, część dworca za kasami biletowymi przeznaczono dla dyżurnego ruchu i pracowników obsługi. W budynku dworcowym mieściło się również schronisko młodzieżowe dla chłopów⁵ [7]. Dla wygody kuracjuszy i letników zmierzających do lądeckiego źródła wzniesiono również skromną wiatę na przystanku Łądek – Stójków (fot. 3).

Na stacji końcowej w Stroniu Śląskim oraz w Trzebieszowicach położonych w połowie szlaku wzniesiono drewniano-murowane wieże ciśnienia służące do wodowania parowozów (fot. 4).

Natężenie ruchu na szlaku Krosnowice – Stronie Śląskie w porównaniu do dnia dzisiejszego było bardzo duże. W latach trzydziestych w ciągu doby trasę Kolei Doliny Białej Łądeckiej pokonywało 8-10 par pociągów pasażerskich. Pociągi kursowały w relacji: Kłodzko – Stronie Śląskie, wyjątkiem był pociąg z

⁵ Schronisko dla dziewcząt mieściło się w części zdrojowej Łądka [7].



Fot. 3. Wiata stacyjna – Łądek-Stójków.



Fot. 4. Wieża ciśnieniowa na stacji w Stroniu Śląskim.

Kłodzka do Ołdrzychowic Kłodzkich, dowożący robotników do tutejszych zakładów przemysłowych⁶.

Ruch pasażerski pomiędzy Kłodzkiem i Stroniem ożywał po godzinie 5 rano – wtedy to opuszczał Kłodzko pociąg wiozący robotników do Ołdrzychowic.

⁶ W Ołdrzychowicach Kłodzkich w XIX w. działał jeden z największych zakładów włókienniczych w Prusach, w roku 1849 zatrudniał 800 robotników. Prócz tego funkcjonowały: browar, gorzelnia, cegielnia, kamieniołomy i wapienniki [4].

Kilka minut po godzinie 6 rozpoczynał bieg pociąg relacji: Stronie – Kłodzko, a około godziny 7 wyruszał w kierunku przeciwnym pociąg z Kłodzka.

W latach trzydziestych pokonanie 30-kilometrowej trasy zajmowało „pod górę” do Stronia 55 minut, zaś powrót „z górki” do Kłodzka trwał przeciętnie minut 50 [1]. Po 60 latach PKP uzyskuje odpowiednio czasy: 63 i 58 minut [8]. Prócz pociągów osobowych na szlak wyruszał też jeden pociąg pospieszny, który na przejazd z Kłodzka do Łądka potrzebował zaledwie 33 minut, a po kolejnych 10 minutach docierał do Stronia.

Prowadzenie tak intensywnego ruchu na jednotorowej linii, a trzeba pamiętać, że prócz osobowych kursowały też pociągi towarowe, byłoby niemożliwe bez wybudowania dodatkowych torów umożliwiających bezkolizyjne mijanie się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach. Na większości stacji ułożono więc drugie tory i wybudowano dodatkowe perony, umożliwiające równoczesne odprawianie pociągów w kierunku do Stronia i Kłodzka. Prócz mijanek ułożono też tory boczne przeznaczone do obsługi pociągów towarowych. Tylko stacji w Radochowie i Łądku Stójkowie nie wyposażono w dodatkowe tory. Najbardziej rozbudowany układ torowisk powstał w Stroniu Śląskim, gdyż specyfika stacji końcowej wymagała ułożenia torów w sposób umożliwiający zmianę czoła pociągu i związanych z nią manewrów lokomotywy. Dobrze rozwinięty przemysł zlokalizowany w Stroniu i jego okolicach, a zwłaszcza huta kryształów i kamieniołomy korzystały z transportu szynowego, rozbudowano więc układ torów bocznych, przy których zainstalowano urządzenia ułatwiające pracę przy za- i wyładunku wagonów.

Kolej Doliny Białej Łądeckiej obsługiwana była przez blisko 90 lat wyłącznie trakcją parową. Pasażerowie podróżowali w wagonach drugiej i trzeciej klasy, a dopiero po roku 1959, w którym na kolejach europejskich zlikwidowano klasę 3 przemianowując ją na 2, pojawiły się wagony klasy pierwszej, powstałe z niedawnych „dwójek”[3].

Poprowadzenie linii z Krosnowic do Stronia miało kapitalne znaczenie dla rozwoju regionu: wzrósł znacznie ruch turystyczny, zaczęły powstawać nowe hotele i pensjonaty⁷. Statystyki podają, że Łądek-Zdrój w roku 1871, a więc jeszcze przed doprowadzeniem kolei do Kłodzka, odwiedziło 4960 turystów i kura-cjuszy, a w roku 1904 w mieście bawiło już 7328, zaś w 1911 – 13499 osób [9]. Podobnie było w innych miejscowościach regionu.

Kolei żelaznej swój dynamiczny rozwój zawdzięcza też Stronie Śląskie, które stało się popularnym i znanym punktem wypadowym w Masyw Śnieżnika

⁷ Wygodzie podróżnych odwiedzających Łądek Zdrój służył hotel wybudowany tuż obok dworca kolejowego. Mieścił się on w zachowanym do dnia dzisiejszego budynku przy ulicy Kolejowej nr 1.

i Góry Bialskie, a także modnym letniskiem. Po wybudowaniu stacji kolejowej przeniesiono również do Stronia siedzibę gminy z Bolesławowa. Rozwinął się też przemysł, strońska huta kryształów w roku 1890 zatrudniała 300 pracowników, a już na początku XX wieku aż 500 osób [11].

Region zaczęli odwiedzać mieszkańcy nawet bardzo odległych miast, dla ich wygody w sezonie sprzedawano zniżkowe bilety kolejowe na jazdę do Łądka i z powrotem. Bilety ważne były przez okres 6 tygodni. Za darmo można było przewozić do 25 kg bagażu. Sprzedawano też specjalne bilety na pociąg do Łądka oraz przyległe trasy omnibusów konnych. Bezpośrednie bilety do Łądka i z powrotem można było kupić m.in. w Berlinie, Katowicach, Poznaniu, Stargardzie i oczywiście we Wrocławiu [7].

Na początku XX wieku pojawił się ciekawy projekt przedłużenia Kolei Doliny Białej Łądeckiej ze Stronia do Bolesławowa [11]. W roku 1909 w królewskiej Dyrekcji Kolejowej we Wrocławiu opracowano plan przedłużenia dotychczasowej linii: planowano wybudować dwie nowe stacje w Starej Morawie i Bolesławowie. Nowy odcinek, o długości ponad 6 km, po opuszczeniu stacji w Stroniu Śląskim przecinać miał Białą Łądecką i do Bolesławowa zmierzał wzdłuż rzeki Morawy. Stacja końcowa miała znajdować się na wysokości 573 m n.p.m. [2]. Realizacja projektu stwarzała szansę na rozwój Bolesławowa, który stracił na znaczeniu po doprowadzeniu kolei tylko do Stronia. Niestety brak środków finansowych pokrzyżował realizację tych planów.

W okresie powojennym następował powolny upadek świetności Kolei Doliny Białej Łądeckiej. Brak środków na utrzymanie infrastruktury przyczynił się do popadnięcia w ruinę zabudowań stacyjnych. Z chwilą likwidacji w roku 1994 etatu dyżurnego ruchu na stacji węzłowej w Krosnowicach zaczęła podupadać ta malownicza stacyjka, a jeszcze nie tak dawno jej obsługa wygrywała konkursy na najlepiej utrzymaną, stację organizowane przez Dolnośląską Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych. W trakcie przebudowy i elektryfikacji linii z Kłodzka do Międzyzlesia zdemontowano jeden z torów na krosnowickiej stacji. Mijanki zlikwidowano też na stacjach w Żelaźnie, Ołdrzychowicach Kłodzkich i Trzebieszowicach. Budynek stacji w Żelaźnie opuszczony, bez obsługi popadł w kompletną ruinę, w Ołdrzychowicach Kłodzkich działa jeszcze kasa biletowa, budynek wymaga jednak natychmiastowego remontu. Na stacji w Trzebieszowicach zdemontowano drewnianą część wieży ciśnień, a w 1996 roku doszczętnie spłonął budynek stacyjny (fot. 5). W latach siedemdziesiątych rozebrano stylowe zabudowania stacyjne w Radochowie, dziś tylko wtajemniczeni wiedzą, że to przystanek kolejowy, ponieważ na zarośniętym peronie nie ma nawet tablicy z nazwą miejscowości. W najlepszym stanie zachowały się zabudowania stacji w Łądku, niestety już mało kto pamięta, że działał tam kiedyś bufet



Fot. 5. Budynek stacyjny w Trzebieszowicach, stan obecny.

dworcowy⁸. Na przystanku w Łądku Stójkowie odmalowano wiatę peronową, lecz tu też brak tablicy z nazwą miejscowości. Stacja w Stroniu również wymaga natychmiastowego remontu (funkcjonuje tu wciąż kasa biletowa, dawny bufet dworcowy zamknięto na przełomie 1969 i 70 roku).

Dziś na trasie Kolei Doliny Białej Łądeckiej kursują cztery pary pociągów, w tym jeden skład dalekobieżny do Mysłowic. Prowadzony jest też ruch towarowy do Stronia Śląskiego oraz do kopalni dolomitycznych wapieni krystalicznych w Romanowie, która posiada własną bocznice pomiędzy stacjami Ołdrzychowice Kłodzkie i Trzebieszowice. Ze szlaku zniknęły już sympatyczne parowozy tendzaki TKt 48 zwane przez kolejarzy osiołkami, zastąpiono je z braku autobusów szynowych ciężkimi i bardzo nieekonomicznymi maszynami spalinowymi o oznaczeniach kolejowych ST43, SP42, SP45, SU45 i SP32.

Mała ilość pasażerów oraz brak odpowiedniego taboru przyczyniły się do spadku rentowności linii. Skłoniło to PKP do podjęcia decyzji o wstrzymaniu ruchu, a 31 grudnia 1994 r. miał być ostatnim dniem funkcjonowania Kolei Doliny Białej Łądeckiej. Na skutek protestów społeczności lokalnych decyzję o wstrzymaniu ruchu zawieszono, jednak w rozkładach jazdy pozostał złowróżbny zapis: „Na odcinku Kłodzko Gł. – Stronie Śląskie kursowanie pociągów może być zawieszono po uprzednim ogłoszeniu” [8]. Miejmy nadzieję, że do tego nie

⁸ Początkowo restauracja mieściła się w drewnianej przybudówce przylegającej do budynku dworcowego od strony zachodniej. W latach powojennych bufet funkcjonował w budynku głównym.

dojdzie, wszak zagospodarowanie turystyczne Masywu Śnieżnika i Gór Białskich bez działania Kolei Doliny Białej Łądeckiej wydaje się nieporozumieniem.

Niech więc rześka stulatka wozi turystów i kuracjuszy nowoczesnymi i ekonomicznymi autobusami szynowymi, zaś co jakiś czas... poczciwy sapiący parowóz prowadząc pociąg retro zagwizdże dziarsko pokonując pętlę radochowską, słynną z potrójnego echa odbijającego sygnał gwizdawki parowozu od grzbietu Gór Żółtych [5].

LITERATURA:

- [1] Amtlicher Taschenfahrplan, Reichsbahndirektion Breslau und Oppeln, Breslau 1929; 1933/34; 1937/38; 1939.
- [2] Hohenskizze bis Wilhelmsthal. Kreis Glatz, Königl. Eisenbahndirektion Breslau 1909.
- [3] Jerczyński M., Koziarski S.: 150 lat kolei na Śląsku i w Opolu, Opole Wrocław 1992.
- [4] Kościak J.: Urbanizacja przy torach, Śląski Labirynt Krajoznawczy nr 4, Wrocław 1992, s.69-77.
- [5] Kumor L.: Z parowozem do Stronia Śląskiego, Ziemia Kłodzka maj 1996 nr 72.
- [6] Martynowski W.: Komunikacja w Masywie Śnieżnika – Dawniej, Ziemia Kłodzka lipiec/sierpień 1995 nr 62/63.
- [7] Patschowsky W.: Führer durch Bad Landeck und Umgebung, Schweidnitz 1904(?) s.11.
- [8] Rejonowy Rozkład Jazdy Pociągów Wrocław, ważny 2.06.1996-31.05.1997, Kraków 1996.
- [9] Scheer A.: Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich, Rocznik Świdnicki 1994, Świdnica 1994.
- [10] Słownik Geografii Turystycznej Sudetów [red. M. Staffa], t.15, Kotlina Kłodzka i Rów Górnej Nisy, Wrocław 1994.
- [11] Słownik Geografii Turystycznej Sudetów [red. M. Staffa] t.17, Góry Żółte, Wrocław 1993.