

DOLINA BOBRU

Nitowany most stalowy,
tuż za stacją Nielestno;
na sąsiedniej stronie:
widok na schronisko
Perla Zachodu
i Jezioro Modre

Z NURTEM BOBRU

Łączyła Jelenią Górę z berlińskim Bahnhofem i paryskim Gare.
Dziś kończy trasę w Lwówku Śląskim. Kolej w Dolinie Bobru ma 101 lat.
Wagoniki są już „high-tech”, ale prędkość „retro”.

TEKST NATALIA GAŃKO-LASKA ZDJĘCIA VOYTEK

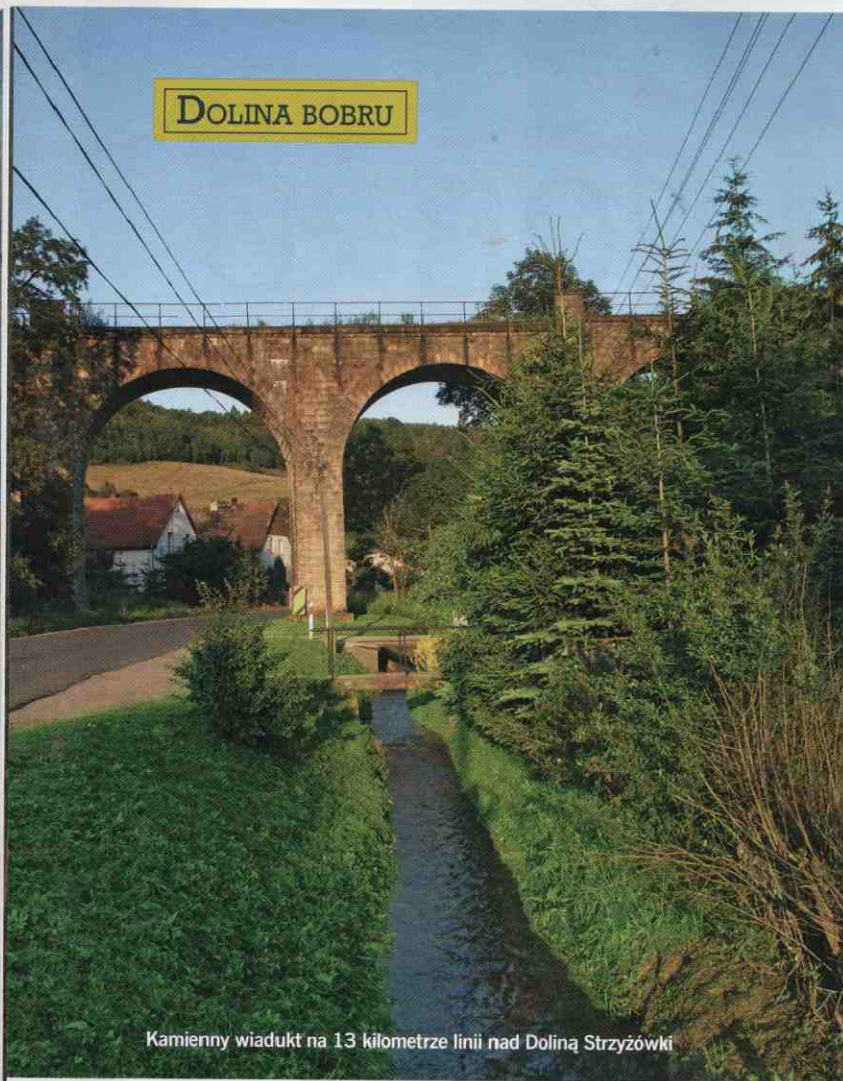
Kamienne mosty spinają pagórki, a stalowy wiadukt – wysoki na 40 metrów – wisi jak nić pajęcza nad Jeziorem Pilchowickim. Przed wojną niemiecka infrastruktura „Bobertalbahn” przypominała mechanizm eleganckiego zegarka. Każda stacja była śliczna jak imieninowa bombonierka. Secesyjnie dekorowane hole z kasami, poczekalnie z restauracją, czasami na poddaszach miejsca noclegowe dla pasażerów. Na elewacjach budynków wisiały kratki, po których róże wspinały się niemal do wysokości mansardowych okienek i szachulca, kondygnacji z wzorem skrzyżowanych czarnych belek, na które Polacy mówili „mur pruski”.

Po wojnie wschodnie tereny niemieckiego Niderschlesien stały się polskim Dolnym Śląskiem. Wniesiona

z dobrodziejstwem inwentarza kolej – linią lokalną dla wiosek, do których nie dojeżdżał PKS. Z torów zniknęła niemiecka lokomotywa „Borsig”, a pojawiła się „Tekatka”, wyprodukowana w chrzanowskiej fabryce im. Feliksa Dzierżyńskiego. Kto wsiadł w białej koszuli na stacji w Lwówku Śląskim, do Jeleniej dojechał już w czarnej. W wagonach na rozkładanych stolikach grano w karty. Do dziś miejscowi wspominają dźwięk gwizdawki – zapowiadała wyłonienie się z tunelu pociągu, który zatrzymywał się z hukiem pod płaczącą wierzbą na stacji we Wleniu. W tej chwili linia liczy 32 kilometry i 9 stacji. To ostatni regionalny szlak kolejowy na Dolnym Śląsku. Zamknięto ich tutaj 42! Kolejka jest pamiątką z czasów, kiedy stacje były ważną wizytówką miejscowości. Na kim zrobiły złe wrażenie, mógł po prostu nie wysiadać z pociągu.



DOLINA BOBRU



Kamienny wiadukt na 13 kilometrze linii nad Doliną Strzyżówki



Wiata na stacji Lwówek Śląski

W TEJ CHWILI LINIA LICZY 32 KILOMETRY I 9 STACJI. TO OSTATNI REGIONALNY PAMIĄTKĄ Z CZASÓW, KIEDY STACJE BYŁY WAŻNĄ WIZYTÓWKĄ MIEJSCOWOŚCI.

ZA OKNEM

Trasa kolejki jest osią mikroregionu Doliny Bobru, zaliczanego do Pogórza Kaczawskiego. Zabiera w podróż przez pejzaż przypominający ryciny malarzy romantycznych. Szachulcowe domy z datami ułożonymi z kolorowego łupka: A.D. 1800, czasami wyblakły napis „Gott hilf” (Bóg pomoże), obok szpice kościołów, kiedyś ewangelickich far. Krajobraz wypiętrza się aż po horyzont z górą Śnieżką. W tej krainie nie ma przemysłu. Zamiast kominów są stożkowate pagórki, które tworzą rezerваты przyrody i spokojnie enklawy dzikich zwierząt. Dobrze, że kolejka jedzie z prędkością 30 km na godzinę, nie pozwala niczego przeoczyć za oknem.

KOLEJ DZIĘKI TAMIE

Kolej w Dolinie Bobru powstała przypadkiem, na początku XX wieku. Jako efekt uboczny budowy tamy na rzece. Niemcy policzyli, że bardziej opłaci im się ujarzmić wodę niż płacić za jej szkody. A transport kolejowy miał być najtańszą metodą zaopatrzenia projektu „tama” w materiały budowlane. Wybudowane dla robotników kasyna, kawiarnie i drewniane schronisko, zwane Budą Curta Bachmanna (jednego z głównych wykonawców tamy), które nie przetrwało do dziś – stały się później jedną z większych atrakcji dla odwiedzających Karkonosze.

Pieniędzy na tamę, skomplikowany system zapór i jazów oraz infrastrukturę kolejową, znalazł sejm śląski, przyjmując ustawę powodziową. Bóbr ze źródłem w Karkonoszach, największy dopływ Odry, średnio co 3-4 lata zrywał brzegi i zatapiał okolice. Niemcy lubowali się w kolekcjach pocztówek upamiętniających rekordowe fale

powodziowe. Ratusze i kościoły wyglądają na nich jak statki zakotwiczone pośrodku rzeki. Widok był uderzający, bo Bóbr na co dzień jest leniwy i tak płytki, że w wielu miejscach sięga kolan czapli siwej.

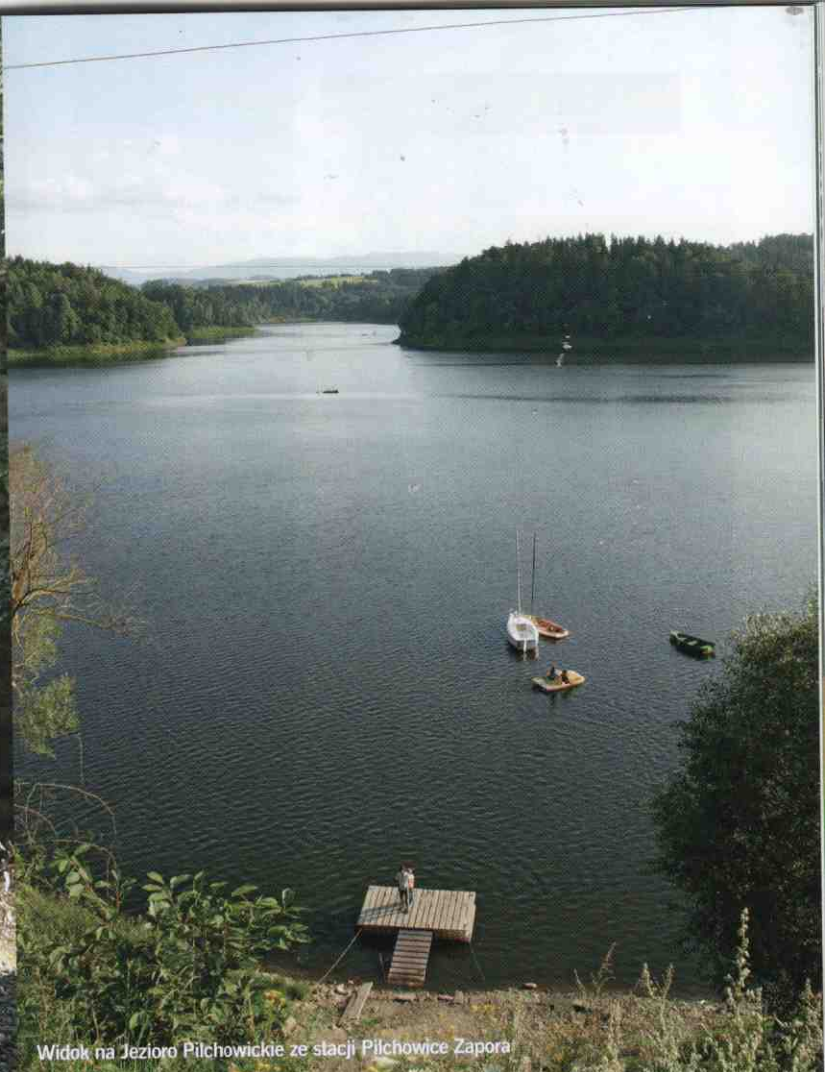
TAMA INTZE

Prace ruszyły w 1905 roku. Zaangażowano 800 robotników, 250 Włochów, z doświadczeniem zdobytym w Alpach. Zapora miała stanąć w dolinie, na 190. kilometrze rzeki. Pod ścianą tamy, wysokiej na 50 metrów i długiej (u podstawy) na 140 metrów, powstało sztuczne jezioro. Poświęcono w tym celu wioskę, po ewakuacji zalano ją na zawsze wodą. Zatrudnił fotografa, Wernhera Paula z Tschischberg (Strzyżowca), który w technice szklanych klisz dokumentował każdy etap budowy. Zdjęcia przetrwały. Jest kadr z prac przy trójprzesłowym wiadukcie: mężczyźni w białych koszulach z podkasanymi rękawami lawirują na nitowanych metalowych szynach, przypominają słynny amerykański kadr „lunch robotników budujących Empire State Building”. Równoległe powstawały litograficzne pocztówki Emila Stellwega, które drukowało wydawnictwo Heiss & Co. z Berlina.

Wtedy jeszcze nie zdawano sobie sprawy, że fotografie i pocztówki uruchomiły maszynę marketingową. Kto je oglądał, widział obok cudów techniki wspaniały krajobraz i zaraz miał ochotę wsiąść w pociąg i przyjechać na wczasy. Główny projektant zapory – pełniący jednocześnie funkcję elektrowni wodnej – profesor Otto Adolf Ludwig Intze, z pochodzenia Holender, profesor Uniwersytetu w niemieckim Aachen, sprawił, że jeleniogórskie stało się pierwszym w pełni zelektryfikowa-



Wylot z tunelu o długości 320 metrów, biegnący pod wzgórzem zamkowym



Widok na Jezioro Pilchowickie ze stacji Pilchowice Zaporowa

SZLAK KOLEJOWY NA DOLNYM ŚLĄSKU. ZAMKNIĘTO ICH TUTAJ 42! KOLEJKA JEST NA KIM ZROBIŁY ZŁE WRAŻENIE, MÓGŁ PO PROSTU NIE WYSIADAĆ Z POCIĄGU.

nym regionem w Prusach. Tama w Pilchowicach była wówczas największą inwestycją w Niemczech i najwyższym tego typu obiektem w Europie. Intze wybudował jeszcze 46 tam połączonych z elektrownią. Jego projekty przyczyniły się do ekonomicznego boomu w zagłębiu rzeki Ruhry, gdzie jego imieniem nazywane są ulice. Obok tamy w Pilchowicach nie ma nawet tabliczki z jego nazwiskiem.

KOLEJ JAK Z OBRAZKA

Pordzewiała gruba szyna w środku torowiska, na której widać daty i nazwy niemieckich hut stali, to pamiątka po pierwszym etapie inwestycji, kiedy jeździła tylko ciuchcia wąskotorowa i ciągnęła za sobą wagoniki z budulcem. Trzeba było usypać z rumoszu skalnego i cementu wysoką na 17 metrów przegradę koryta rzeki. To umożliwiło wydrążenie tunelu odprowadzającego wody z Bobru podczas wznoszenia zapory. Gros prac wykonywano ręcznie. Kamień pochodził z urobku powstałego w wyniku wierceń w skale. Wydrążono w sumie trzy tunele. Pierwszy sięgał 187 metrów w głąb góry Czyżyk, do której przytulono usypaną półkę ze szkieletem żelbetonowym (dziś mało widoczne podcienie), na której stanęła stacja o nazwie Talsperre (dziś Zaporą). A najdłuższy, liczący 320 metrów, pod górą Dwory i znajdującym się na jej czubku Zamkiem Piastowskim.

Nad doliną Strzyżówki wybudowano wiadukt. Długi na 50 metrów. Jego cztery przęsła przypominają sklepienia warowni i wiszą 12 metrów nad ziemią. Parowozy produkowała firma Krauss&Co z Monachium, miały wysoki komin i paleniska zaopatrywane węglem. Podróżująca w tamtych czasach po tych okolicach Izabela Czartoryska cieszyła się,

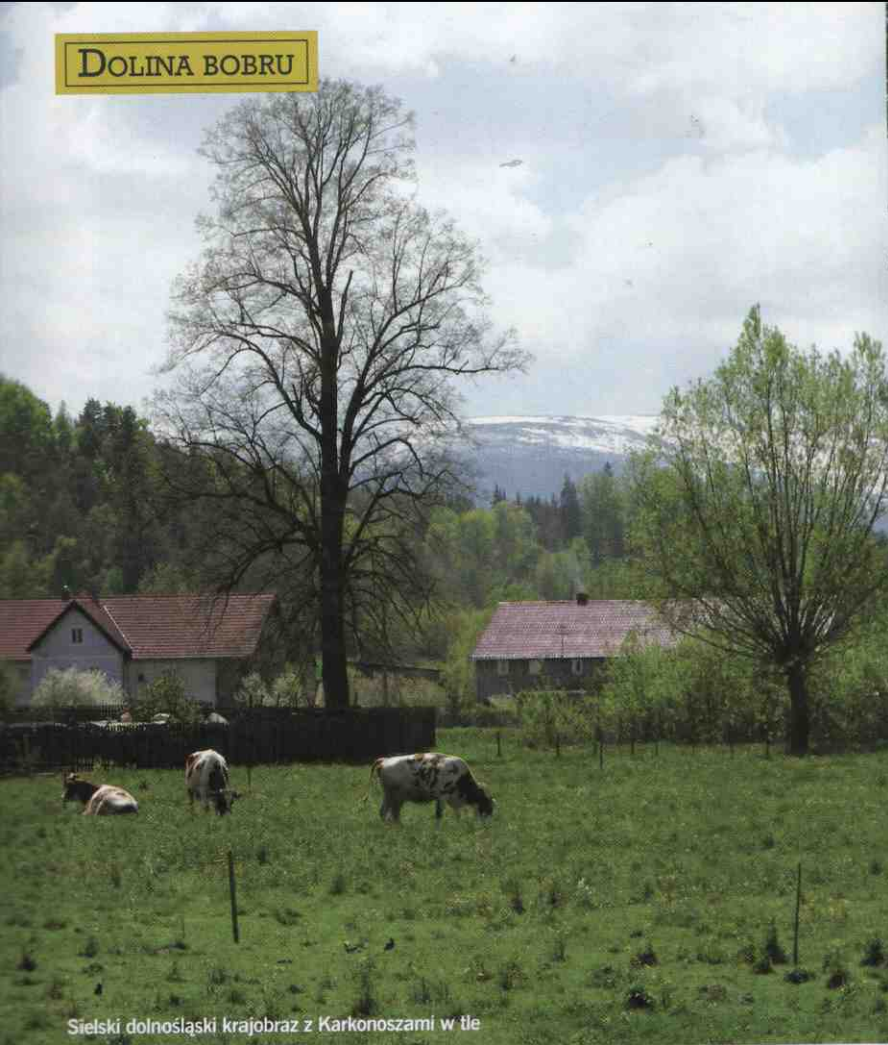
że widzi wokół wiele cudów ręki ludzkiej, które zdają się być dziełem natury. Faktycznie, kamienne mosty Kolei w Dolinie Bobru rozpięte nad dolinami – jak rzymskie akwedukty, oparte o wieżopodobne filary – sklepiają się łukowato, powtarzając linię pagórków.

Szkoda, że nie zobaczył tego Tołstoj, który narzekał, że kolej dla podróży jest tym, czym dom publiczny dla miłości. Pisarz był w błędzie, bo nigdy nie przejechał się pociągiem przez Park Krajobrazowy Doliny Bobru. A mógł. Jeszcze za jego życia, w 1908 roku, w ówczesnych Prusach (dziś Dolnym Śląsku) ciuchcia, trawersując zboczami Gór Kaczawskich, przejeżdżała nitowany most, a omdlałych ze strachu pasażerów na stacji Mauer (Pilchowice) witało kasyno z restauracją. Stoliki i krzesła bistro wystawione były na zewnątrz, popijano Echt Stonsdorfer Bitter, słodki likier z ziół karkonoskich, podziwiano urodę rzeki i fotosy z otwarcia tamy, na które przyjechał Wilhelm II Hohenzollern, cesarz ukochany przez poddanych.

Kolej opiewali poeci zafascynowani zderzeniem techniki z górskim terenem. Królewska Szkoła Sztuki i Rzemiosła Artystycznego w Breslau (dziś Wrocławiu) przygotowała tablicę pamiątkową, zamieszczoną na koronie zapory, po wojnie wywiezioną do Niemiec.

KONIEC BELLE EPOQUE

Tymi torami ewakuowali się po przegranej wojnie Niemcy. Potem wagonami wypełnionymi tobołami i żywcem wjechali polscy osadnicy. W latach 60. na jednej z – wtedy jeszcze eleganckich – stacji kolejowych filmowy Kargul witał brata z Chicago w krainie „Samych swoich”. Przed stacją Nielešno, z rampą przystosowaną do rozładunku sprzętu



Sielski dolnośląski krajobraz z Karkonoszami w tle



Trasa przez wieś Marczów

wojskowego, Kociniak, polski Szwajk, próbował rozpętać II wojnę światową. Ostatni remont torowiska 35 lat temu wykonał zespół tormistrzów, metodą łat z materiału wyrzuconego przez linie szybkie. PKP były jak wielka rodzina. Wrocław kupił nowe szyny, to stare wzięła Jelenia. Jak młodszy brat portki po starszym. Pracowało się też jak w domu. Niby nie wolno było zawiadowcy zatrudniać krewnych. A przy semaforze siedziała córka, na nastawni żona, w kasie szwagierka, w niedzielę zięć na kacu pielili kolejowe nasypy. Roboty miało wystarczyć dla wszystkich. Nie zarabiano milionów, ale był mundur, szacunek i kolejowe miłojanki dla kolejowych dzieci. Jedna ze stacji – Wleń – wyrosła na kolejowe miasteczko.

W XIX-wiecznym budynku sióstr elżbietanek otworzono Kolejowe Uzdrowisko, w kaplicy urządzono salę partii, na scenie zbitej z ołtarza tańczył Zespół Pieśni i Tańca Kolejarz. Znacjonalizowany barokowy pałac Lenno zamieniono w sanatorium dla kolejarzy. Słynęło z chłopskiej kartoflanki z zacierką i huczego Dnia Kolejarza we wrześniu. Są fotografie z pałacowych wnętrz. Sala restauracyjna i ciasno ustawione kwadratowe stoliki, na białych obrusach tafle szkła i pękate wazy zupy. Przy okienku do kuchni mężczyzna z wąsikami w mundurze kolejowym, bo podobno wśród kuracjuszy byli tacy, co poza ubraniem służbowym nie mieli co włożyć na grzbiet. Goście chętnie pozowali do zdjęć z żeńskim personelem. Suknie dla kelnerek szyły zakłady w Jeleniej Górze. Czarne, podszywane siwym atłasem, miały przypinany biały kołnierzyk i fartuszki z falbaną.

KOLEJ JAK DOM

Dziś nie ma już sanatorium, nie ma kolejowego miasteczka. Budynek stacji kolejowych zamieszkuje z rodzinami pracownicy PKP. Kuchnia w byłym bufecie, salon z telewizorem w poczekalni. Ryszard Ledwon

mieszka z rodziną na stacji Nieleśtno: „Turyści potrafią zapukać w okna o szóstej rano. Tu kiedyś była informacja PKP, ale teraz jest moja sypialnia. Pytają, o której będzie pociąg, ja krzyczę, że śpię. A oni na to, że w pracy nie wolno”.

Na stacji Siedlęcina, obok nowego rozkładu jazdy przybitego gwoździami do płotu, wiszą wiadra i suszą się kolorowe biustonosze. Obok budynku przystanku Marczów stoi psia buda, stację otaczają rabatki. Peron pokrywa dywan trawy, strzyżony chłopską kosą przez wąsatego gospodarza. Dociera tutaj niewielu turystów. Kolei nikt nie reklamuje. Na stacji Jelenia Góra trzeba zgadywać, że obok pociągów relacji Wrocław i Drezno znajduje się linia – perełka.

Od połowy lat 90. linię jako nierentowną usiłują zamknąć PKP. Majątek Kolei nad Bobrem rozdarto między spółki (każda z prezesem, biurem i sekretarką), żyjące z zabytkowej infrastruktury. Co pewien czas wraca temat likwidacji linii. Mieszkańcy zbierają wtedy podpisy pod „protestem społecznym” i kolejka jeździ. W międzyczasie kolejka zyskała patrona. Starosta lwówecki, Artur Zych, z wykształcenia przyrodnik, wnuk maszynisty Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej zmobilizował samorządowców i doprowadził do inwestycji w tabor. Urząd Marszałkowski i Unia Europejska zrzuciły się na niskopodłogowe szynobusy z klimatyzacją i rampą dla wózków inwalidzkich. Prędkość dopuszczalna szynobusu to 120 km/h. Linią Jelenia – Lwówek jedzie 30 km na godzinę. Ale jedzie. Następny ruch – jak zapowiada starosta – to odkupienie linii od spółek PKP i remont torowiska.

Lwówek Śląski. Budka dróżnika, odmalowana, pelargonie w doniczkach. Pani Jolanta w „nastawni dysponującej” pokazuje 28 zwrotnic gotowych do pracy: niebieskie – rozjazdowe, czerwone – semaforowe. „Przyjemnie popatrzyć, szynobus jest tak elegancki, nawet młodzież chce jeździć”.

DOLINA BOBRU

Żelazny kawałek starej Europy w sercu dziewiczych Sudetów. Za przetrwaniem zabytkowej linii głośuje każdy, kto kupi bilet.

JAK DOJECHAĆ

Z Warszawy Zachodniej do Jeleniej Góry, PKP, połączenie bez przesiadek, wagonem sypialnym: 23.15-09.29, cena: 60 zł. PKS z Warszawy Zach. 22.00-07.28, cena: 67 zł.

PO DRODZE

Kolej wyrusza ze stacji Jelenia Góra. Bilet: 7,50 zł. Przy peronie 1. zabytkowa obrotnica. Kiedyś parowóz, który kończył bieg, wjeżdżał na platformę, która przestawiała go z powrotem w kierunku jazdy.

STACJE

Jeżów Sudecki: drewniany Dom Gwarków z 1601 roku, kiedyś karczma dla górników.

Siedlęcín: średniowieczna wieża rycerska, freski opowiadające historię romansu księżniczki Ginewry z Lancelotem, rycerzem króla Artura. W pobliżu dwa kościoły z cennym wyposażeniem: gotycki św. Mikolaja i barokowy Matki Boskiej Nieustającej Pomocy. Od stacji biegnie zielony i żółty szlak (pół godziny) do Borowego Jaru z „Perłą Zachodu”, drewnianym schroniskiem z 1927

roku, „wiszącym” na półce skalnej, nad urwiskiem wpadającym do jeziora Modre, które powstało w wyniku regulacji Bobru (www.perlaczachodu.eu).

Pilchowice Zapora: 20 min. spacer do zapory wodnej i obiektów hydrotechnicznych. Budynek elektrowni z oryginalnym wyposażeniem z czasów budowy – zwiedzanie po wcześniejszym uzgodnieniu, tel. 75 713 70 56.

Nielesno: pałac z XVIII wieku (dziś Dom Pomocy Społecznej) należał kiedyś do rodziny Kotulińskich, polskich Ślązaków. Warto wejść do środka i zobaczyć świetnie zachowane dekoracje ścienne i gigantyczny kominek.

Wleń: szlakiem zielonym albo żółtym, 20 min. na szczyt wzgórza. Ruiny piastowskiego zamku zwanego Gródkiem Wleńskim. Z wieży wspaniała panorama na okolicę. Obok Pałac Lenno, dziś należący do Flamanda, który zaprasza do pałacowej kawiarni na kawę i naleśniki na stołdko.

Marczów: wieś – skansen szachulcowych domów.

Dębowy Gaj: nie ma już budynku stacji (sptonął). Idąc drogą w górę wsi można dotrzeć do ruin renesansowego pałacu.

Lwówek Śląski: od budynku stacji, żółtym szlakiem, jest ok. 15 min. do największego zgrupowania skałek piaskowcowych w polskich Sudetach, zwanych Szwajcarią Lwówecką.

NOCLEGI

→ Jelenia Góra

Noclegi pod Jeleniami, od 30 zł, www.noclegi.jga.pl

→ Wleń

Pałac Książęcy. Wleń, ul. Winogórska 11. Cena: 50 zł od osoby. Rezerwacje: 0 600 385 009, www.palacwlen.pl.

Pałac Lenno. Łupki 53, tel. 75 713 60 13, www.pensionlenno.be; pokój 2-osobowy – 32 euro (116 zł). Cafe Lenno czynne codziennie od 10 do ostatniego klienta.

→ Marczów

Pensjonat Jaskółka, Marczów 56, tel. 75 713 65 87. Ceny pokoi od 35 zł. Obok hodowla koni rasy Tinker.

→ Lwówek Śląski

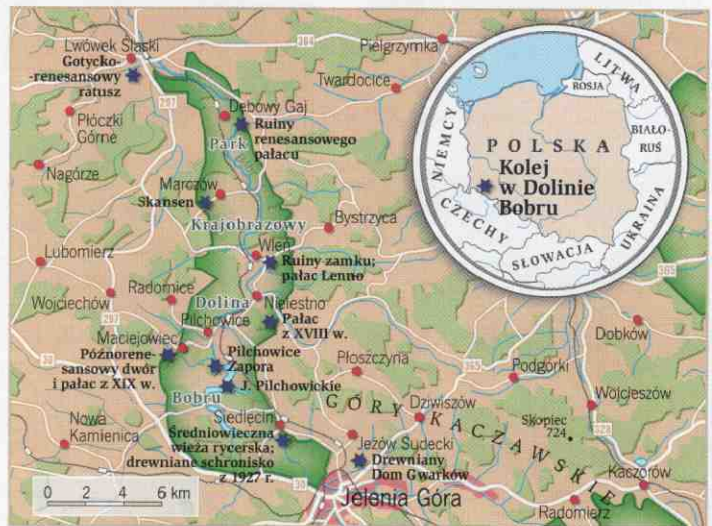
Hotel Piast, www.hotelpiast.org, pokój 1-osobowy 100 zł, 2-osobowy – 200 zł. W okolicy stacji Zapora.

INTERNET

www.bossowski.pl

www.dolnyslask.org

Dziękuję za fachową pomoc Andrzejowi Bossowskiemu.



Voyage.pl Wleń ma najstarszy kamienny zamek w Polsce. I pomnik gołębiarzi. Więcej na www.voyage.pl



turit.pl
SYSTEM INFORMACJI TURYSTYCZNEJ

Na turit.pl znajdziesz wszystko, co mają do zaoferowania Polska, Czechy i Słowacja! Noclegi, zabytki, atrakcje, wypożyczalnie sprzętu sportowego i wiele pomysłów na ciekawe spędzanie czasu! Wejdź na turit.pl i...

zmontuj sobie wyjazd!

