



PRZEMYSŁAW DOMINAS

Siechnice

ORCID: [0000-0001-8990-461X](https://orcid.org/0000-0001-8990-461X)

## KOLEJ KOWARY–KAMIENNA GÓRA NA TLE LOKALNYCH LINII GÓRSKICH DOLNEGO ŚLĄSKA DO 1945 R.

### KOWARY–KAMIENNA GÓRA RAILWAY IN COMPARISON WITH LOCAL MOUNTAIN RAILWAYS IN LOWER SILESIA BEFORE 1945

**ABSTRACT:** The paper presents the history of Kowary–Kamienna Góra railway in the time of German administration, including problems associated with its construction, technical infrastructure and functioning. This establishment was compared to other similar railway lines in Lower Silesia. The results of the archive queries allow for a conclusion that this railway did not differ from other such ventures within its category.

**KEYWORDS:** mountain railways, transport, transport infrastructure, Lower Silesia, Kowary, Kamienna Góra

W szeregu górskich kolei lokalnych<sup>1</sup>, wznoszonych na przełomie XIX i XX w. na terenie Dolnego Śląska, w roku 1905 oddano do użytku szlak kolejowy pomiędzy Kowarami i Kamienną Górą (25,1 km). Funkcjonalnie, pod względem techniczno-ruchowym, wpisywał się on wprawdzie w szerszy kontekst linii Jelenia Góra–Kamienna Góra, której podgórski odcinek do Kowar uruchomiono ponad dwie dekady wcześniej, jednak – ze względu na potrzebę zwrócenia uwagi na górskie koleje budowane przez państwo pruskie w odrębnym trybie – wyodrębniono w badaniu

---

<sup>1</sup> Według kolejowego kompendium z epoki (*Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Hrsg. Victor Röhl, Bd. 7, Berlin–Wien 1915, s. 128–131), do kolei lokalnych zaliczano wszystkie koleje poza głównymi, tj. koleje drugo- i trzeciorzędne. W pracy uwzględniono koleje górskie (*Gebirgsbahn*), które przekraczają grzbiet górski, pominięto zaś koleje docierające na szczyt góry lub do pewnej wysokości pasma górskiego (*Bergbahn*). Zob.: *ibidem*, Bd. 5, Berlin–Wien 1914, s. 259–266.

odcinek Kowary–Kamienna Góra. Takie „zawężenie” tematu pozwala podjąć kwestie kluczowe dla kolei górskich i przedstawić otrzymane wyniki w ramach danej kategorii. Generalnie szlak ten wykazuje cechy charakterystyczne dla lokalnych kolei górskich, zarazem wyróżnia się w przywołanym regionie m.in. ponadprzeciętną długością tunelem podszczytowym (1030 m)<sup>2</sup>. Prowadzi to do zasadniczego pytania, w jakim stopniu kolej Kowary–Kamienna Góra – dotychczas pomijana w literaturze przedmiotu – była realizacją typową. Omówienie jej genezy i funkcjonowania pozwoli odnieść się do kolejnych kwestii, w tym zadań przypisanych górskim szlakom kolejowym.

Budowa szlaku kolejowego Kowary–Kamienna Góra wpisywała się w tradycje komunikacyjne zachodniej części Sudetów, wywodzące się jeszcze z czasów austriackich. Kazimierz Bobowski przypomniał, że w zestawieniu dolnośląskich połączeń pocztowych za rok 1740–1741 znajdowała się trasa Jelenia Góra–Kowary–Jaroměř, która od 1728 r. była obsługiwana przez pieszego gońca<sup>3</sup>. Piotr Pregiel podał z kolei, że po przejściu Śląska przez Prusy, 2 V 1743 r. uruchomiono na trasie Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra–Wrocław kursy pocztowych dyliżansów<sup>4</sup>. W świetle wykazu połączeń pocztowych z 1828 r. przejazd z Wrocławia do Jeleniej Góry (16¼ mili) zajmował dwie doby i pięć godzin, natomiast odcinek z Kamiennej Góry do Kowar przez Pisarzowice (około 2 mili) przy dobrej pogodzie można było pokonać w trzy godziny<sup>5</sup>. Szlak ten, od 1778 r. jako droga bita (szosa), zwany był później Starym Traktem Kamiennogórskim<sup>6</sup>. W ówczesnych Prusach uchodził on za najwyżej położony trakt dyliżansowy. Punkt kulminacyjny znajdował się na Przełęczy pod Bobrzakiem na wysokości 808 m n.p.m., co stwarzało dużą niedogodność w pokonywaniu górskiego odcinka. Z powyższego powodu, w latach 50. XIX w. zbudowano nową szosę przez niższą Przełęcz Kowarską (727 m

---

<sup>2</sup> Tunele podszczytowe, zwane przełęczowymi, są typowe dla kolei lokalnych. Drażono je na trasach prowadzących w stronę szczytów, co pozwalało ograniczyć ich rozmiar. Na Śląsku nie przekraczały zasadniczo 1 km długości. Inaczej wyglądała sytuacja z tunelami bazowymi, budowanymi u stóp góry na kolejach magistralnych i głównych, których nachylenie szlaku było maksymalnie ograniczane. Najdłuższy tunel bazowy na Śląsku, a także w granicach obecnej Polski, znajduje się w Wałbrzychu pod górą Wołowiec (1605 m). Szerzej: Przemysław Dominas, *Tunele kolejowe w Polsce, w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020, s. 11, 152–181.

<sup>3</sup> Kazimierz Bobowski, *Poczta dolnośląska od zarania dziejów*, Wrocław 1997, s. 65.

<sup>4</sup> Piotr Pregiel, *We fryderycjańskich Prusach (1740–1792)*, [w:] *Dzieje Kowar: zarys monograficzny do 2010 roku*, red. Wiesław Wereszczyński, Jelenia Góra–Kowary 2013, s. 222.

<sup>5</sup> Johann Christian Gottlieb Berndt, *Postwegweiser für die königliche preußische Provinz Schlesien*, Breslau 1828, s. 8, 52.

<sup>6</sup> Pregiel, *We fryderycjańskich Prusach*, s. 222.

n.p.m.). Powstała ona w ramach prac interwencyjnych związanych z programem walki z bezrobociem, stąd zwana była „drogą głodu”<sup>7</sup>.

Już w pierwszym projekcie magistralnej Śląskiej Kolei Górskiej (*Schlesische Gebirgsbahn*), zgłoszonym w 1854 r. przez Karla Eduarda Krügera<sup>8</sup>, przewidziano połączenie Jeleniej Góry z Kamienną Górą, ale szybko stwierdzono, że górską przeszkoda (Karkonosze i Rudawy Janowickie) komplikuje w rejonie Kowar inwestycję i dlatego zdecydowano się na poprowadzenie szlaku kolejowego z Jeleniej Góry do Wałbrzycha przez Sędziszaw, z odgałęzieniem z Sędziszawia do Kamiennej Góry i Lubawki<sup>9</sup>. Dopiero podczas późniejszej budowy w regionie kolei drugorzędnych powrócono do przebiegu starego traktu kamiennogórskiego i w 1882 r. uruchomiono łatwiejszy odcinek trasy – z Jeleniej Góry do Kowar. Był to pierwszy zrealizowany na Dolnym Śląsku projekt kolei drugorzędnej finansowany przez państwo<sup>10</sup>. Warto przypomnieć, że władze pruskie wykupiły w latach 1879–1889 majątek większości spółek kolejowych, zarazem wzięły na siebie ciężar budowy mniej rentownych kolei uzupełniających, który to program ruszył na początku lat 80. XIX w. i rozwijał się w kolejnych dekadach. Ze względu na ograniczenia budżetowe władze nie były w stanie sprostać wszystkim potrzebom jednocześnie, dlatego kosztowne koleje górskie realizowały dwustopniowo.

Przykładem kolei lokalnych budowanych w tym czasie w Sudetach dwuetapowo są: uruchomiony w 1884 r. szlak Gryfów Śląski–Mirsk (9 km), przedłużony w 1904 r. do granicy w Pobiednej (7,6 km), gdzie nastąpiło połączenie z kolejami austriackimi (Jindřichovice pod Smrkem). W 1890 r. powstał odcinek Kłodzko–Szczytna (15,9 km), przedłużony w 1905 r. do Kudowy-Zdroju (24 km). Do takich przedsięwzięć można zaliczyć uruchomioną w 1891 r. linię Dzierżoniów–Bielawa (6,1 km), skierowaną w stronę Nowej Rudy i biegnącej tamtędy Śląskiej Kolei Górskiej. Z kosztownego pomysłu przebicia tunelu przez masyw Gór Sowich

---

<sup>7</sup> *Idem*, *Początki epoki przemysłowej (1792–1870)*, [w:] *Dzieje Kowar*, s. 254; *Eröffnung der Eisenbahn Schmiedeberg–Landeshut*, „Schlesische Zeitung”, nr 394 z 7 VI 1905; *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, t. 5: *Rudawy Janowickie*, red. Marek Staffa, Wrocław 1998, s. 99–100, 229–231.

<sup>8</sup> Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr.), Akta Miasta Kłodzka, sygn. 1914, *Denkschrift über den Bau der Glatzer Bahn 1855*, s. 1–7. Problem ten szerzej omawia Przemysław Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz/Węgliniec–Jelenia Góra–Wałbrzych*, Łódź 2014, s. 17–18.

<sup>9</sup> Przemysław Dominas, Tomasz Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017, s. 75.

<sup>10</sup> Hermann Freymark, *Die Entstehung des schlesisches Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942, s. 162.

ostatecznie zrezygnowano, w zamian wdrożono – w rejonie Srebrnej Góry – system kolei zębatej. Realizację Kolei Sowiogórskiej (*Eulengebirgsbahn*) z Dzierżoniowa do Ścinawki Średniej (45,4 km) powierzono przy tym wyjątkowo kapitałowi prywatnemu, a prace ukończono w 1902 r.<sup>11</sup> W grupie dwustopniowych przedsięwzięć znajduje się także odcinek Jelenia Góra–Piechowice (13,3 km) oddany do użytku w 1891 r., a przedłużony w 1902 r. przez Szklarską Porębę do granicy państwa (35,7 km), gdzie doszło do połączenia z kolejami austriackimi<sup>12</sup>. Pomędzy wymienionymi liniami jednym z pierwszych był właśnie odcinek pomiędzy Jelenią Górą i Kowarami (14,8 km) uruchomiony w 1882 r. i przedłużony do Kamiennej Góry w latach 1901–1905<sup>13</sup>.

Na fali inwestycji kolejowych na Dolnym Śląsku w ostatnich latach XIX i na początku XX w. oczywisty był powrót do projektu kolei Kowary–Kamienna Góra. W 1896 r. Ministerstwo Robót Publicznych w Berlinie zleciło dyrekcji kolei we Wrocławiu przeprowadzenie prac wstępnych na tym odcinku<sup>14</sup>. Przyjęto przy tym założenie, że będzie to kolej drugorzędna o lokalnym zasięgu<sup>15</sup>. Z materiałów wytworzonych rok później wynika, że podstawowym celem inwestycji miało być pobudzenie gospodarcze tych okolic: przemysłu, rzemiosła i rolnictwa, wspomniano również o rozwoju ruchu turystycznego. Kolej o długości 23,5 km (powiat jeleniogórski 10 km, kamiennogórski 13,5 km) miała połączyć liczące wówczas 4,5 tys. mieszkańców miasto Kowary i siedmiotysięczną Kamienną Górę, a na brany pod uwagę obszarze (90 km<sup>2</sup> powierzchni) mieszkało 18 tys. osób. Działyły liczne zakłady włókiennicze, fabryki porcelany technicznej, młyny, cegielnie, tartaki itd. Władze liczyły na wzrost produkcji spożywczej i wydobywania surowców, w tym przede wszystkim rudy żelaza w Kowarach. Spodziewano się znacznych

<sup>11</sup> Więcej na temat Kolei Sowiogórskiej: Michał Jerczyński, Tomasz Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2007.

<sup>12</sup> Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 197–200.

<sup>13</sup> Więcej na temat tego odcinka: Dominas, Przerwa, *Od kolei*, s. 115–120.

<sup>14</sup> Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie (dalej: GStA PK), sygn. I. HA, Rep. 93 E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr. 6042: Anlage einer Eisenbahn von Schmiedeberg in Schlesien nach Landeshut, Pismo do Königliche Eisenbahndirektion (dalej: KED) we Wrocławiu w sprawie prac wstępnych zmierzających do budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 23 III 1896.

<sup>15</sup> Po uruchomieniu kolei Kowary–Kamienna Góra rozkład jazdy z 1914 r. zakładał przejazd najszybszego pociągu pomiędzy Kamienną Górą a Jelenią Górą odcinkiem górskim w 88 minut, tymczasem najszybszy przejazd pomiędzy obu miejscowościami linią magistralną przez Sędziszów już w 1904 r. trwał około 1 h; Rozkład jazdy pociągów obowiązujący na liniach kolejowych w okolicach Wałbrzycha, ważny od 1 X 1904 r., opublikowany w: „Waldenburger Wochenblatt”, nr 79 z 1 X 1904; *Amtlicher Fahrplan für die Eisenbahndirektion Breslau 1914*, Breslau 1914.

nadań drewna pozyskiwanego w górskich lasach oraz przywozu nawozów i węgla<sup>16</sup>. Transport furami konnymi przez Przełęcz Kowarską generował znaczne koszty, co hamowało wymianę towarową i sprzyjało peryferyzacji górskich, pogranicznych miejscowości. Sztandarowym argumentem na rzecz budowy kolei była jednak wspomniana kopalnia magnetytu, ponieważ pozyskiwana tam ruda jakością mogła konkurować ze szwedzkim surowcem i władzom zależało na jej przewozach do górnośląskich hut<sup>17</sup>.

Łączny koszt budowy kolei Kowary–Kamienna Góra szacowano na pokaźną kwotę 4,49 mln marek (191,1 tys. marek za 1 km). Kwotę tę w toku dalszych przygotowań projektu podniesiono do 4,97 mln marek, wydłużając szlak do 25,1 km, co dało ostatecznie 198,2 tys. marek za 1 km szlaku<sup>18</sup>. Warto w tym miejscu zauważyć, że wspomniana linia ze względu na konieczność drążenia tunelu pod Przełęczą Kowarską dość poważnie wykraczała poza średnią kosztów wydatkowanych na górskie linie kolejowe Dolnego Śląska. Kolej Szczytna–Kudowa–Zdrój pochłonęła 174,2 tys. marek za 1 km trasy, Piechowice–Szkłarska Poręba–Granica Państwa – 173,1 tys. marek za 1 km, za to prywatna Kolej Sowiogórska – tylko 94,7 tys. marek za 1 km, co jednak wynikało z niższych norm technicznych i krótkiego odcinka górskiego przez Przełęcz Srebrną<sup>19</sup>. Wypada przypomnieć, że średnia kosztów budowy kolei drugorzędnych w Niemczech wynosiła 120 tys. marek, przy czym najdroższa kolej lokalna na Dolnym Śląsku Jelenia Góra–Wleń – ze względu na konieczność budowy trzech tuneli – pochłonęła aż 250 tys. marek za 1 km<sup>20</sup>. Fakt przeznaczenia średnio niemal 200 tys. marek za 1 km szlaku czyni kolej Kowary–Kamienna Góra jedną z najdroższych w regionie.

Z przedstawionego powyżej opisu wynika, że ważna dla lokalnej gospodarki kolej Kowary–Kamienna Góra narzucała konieczność wydatkowania ponadprzeciętnych środków, co tłumaczy uprzedni brak zainteresowania kapitału prywatnego realizacją projektu. Kosztowne i mało rentowne przedsięwzięcie wymagało zaangażowania państwa, którego potencjał finansowy i organizacyjny można było wykorzystać w ramach polityki prorozwojowej, przynoszącej pośrednie korzyści

<sup>16</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6042, Pismo KED we Wrocławiu do Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 24 XI 1897.

<sup>17</sup> *Ibidem*, Projekt ustawy dotyczący budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 23 III 1898.

<sup>18</sup> *Ibidem*, Kosztorys budowy linii kolejowej Kowary–Kamienna Góra, 12 VI 1898.

<sup>19</sup> Podana kwota jest wielkością uśrednioną. Oddaje stosunek wysokości kapitału zakładowego spółki (4,3 mln marek) do długości szlaku Dzierżoniów–Ścinawka Średnia (45,4 km).

<sup>20</sup> Przemysław Dominas, *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski–Złotoryja–Marciszów, Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012, s. 138.

obliczone na wiele lat. W tym wypadku znamienne wydają się słowa starosty kamiennogórskiego Ericha von Doetinchem de Rande, który w dniu uruchomienia kolei nie tylko dziękował za jej budowę, ale też wyraził opinię, że jest ona dowodem, iż władze państwowe w swojej polityce nie kierują się wyłącznie względami ekonomicznymi, ale biorą też pod uwagę dobro regionu<sup>21</sup>. Podobne motywy towarzyszyły budowie innych kolei górskich na Dolnym Śląsku. W każdym przypadku przewidywano wzmocnienie przemysłu, gospodarki leśnej, rolnictwa i turystyki. Przykładem może być linia Kłodzko–Kudowa-Zdrój, która w swoich założeniach miała ułatwić transport stołowogórskiego piaskowca, pobudzić gospodarkę leśną i przyczynić się do ogólnego rozwoju gospodarki<sup>22</sup>. Podobne motywy stały u podstaw budowy kolei z Jeleniej Góry w kierunku Szklarskiej Poręby, która to kolej według wskazań inicjatorów miała przede wszystkim pobudzić rozwój przemysłu drzewnego i – dopiero w drugiej kolejności – ułatwić turystom dojazd w góry<sup>23</sup>.

Z ramienia dyrekcji kolei we Wrocławiu prace wstępne<sup>24</sup> przy kowarsko-kamiennogórskim projekcie prowadzili w 1896 r. radca budowlany Hoffmann i tajny radca rządowy Schmöckel, ale w listopadzie 1897 r. kierownictwo nad przedsięwzięciem przejął radca Georg Schmedes, zatrudniony wówczas we wrocławskiej dyrekcji<sup>25</sup>. Przedłożył on w Ministerstwie Robót Publicznych dwa projekty budowy kolei Kowary–Kamienna Góra; w formie kolei adhezyjnej oraz zębatej. W pierwszym przypadku zaproponował szlak o długości 23,5 km i nachyleniu 25‰. Nachylenie kolei zębatej miało sięgać 55,5‰, przy czym jedynie na odcinku 3,2 km – przy łącznej długości trasy 18,7 km – przewidziano zastosowanie szyny zębatej. Koszt pierwszego z wariantów oszacowano na 4 413 tys. marek (187,8 tys. marek za 1 km), natomiast drugiego na 4 097 tys. marek (219,1 tys. marek za 1 km), niemniej Schmedes rekomendował realizację kolei adhezyjnej – w sumie droższej w budowie, za to łatwiejszej i tańszej w eksploatacji i utrzymaniu<sup>26</sup>. Proponowane

<sup>21</sup> *Schmiedeberg–Landeshut*, „Der Bote aus dem Riesengebirge”, nr 131 z 6 VI 1905, s. 10–11.

<sup>22</sup> Szerzej: Przemysław Dominas, *Kolej Kłodzko–Kudowa Zdrój*, Łódź 2013, s. 19, 26.

<sup>23</sup> *Petersdorf–Ober-Polaun (Grünthal)*, [w:] *Anlagen zu den Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten der IV Session der 18 Legislatur Periode 1896/97*, Berlin 1897, s. 2610.

<sup>24</sup> Prace wstępne (*Vorarbeiten*) zasadniczo dzieliły się na dwa etapy: prace ogólne (gospodarcze) i szczegółowe (techniczne), zob.: *Enzyklopädie*, Bd. 10, Berlin–Wien 1923, s. 206–222.

<sup>25</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6042, Pismo KED we Wrocławiu do Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 21 X 1896; 11 XI 1897.

<sup>26</sup> *Ibidem*, Pismo KED we Wrocławiu do Ministerstwa Robót Publicznych w sprawie budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 24 XI 1897.

przez Schmedesa rozwiązanie zostało przyjęte, a jednym z argumentów decydujących o wyborze tradycyjnego systemu nawierzchni były masowe przewozy kowarskiej rudy do siemianowickiej Huty Laura<sup>27</sup>.

Wprowadzenie systemu kolei zębatej rozważano również podczas projektowania szlaku Piechowice–Szklarska Poręba (przy nachyleniu przekraczającym 25%)<sup>28</sup>, ale ostatecznie nie został on zastosowany. Również kolej Szczytna–Kudowa-Zdrój, która w okolicach Lewina Kłodzkiego kwalifikowała się do użycia „zębatki” (nachylenie powyżej 25%), takiego rozwiązania nie uzyskała. Urzędnicy kolei państwowych byli najwyraźniej nastawieni do kolei zębatych sceptycznie, stąd też na omawianym terenie nie wykorzystano tego rozwiązania na żadnym państwowym szlaku. Wybierano wydłużanie jego przebiegu poprzez zastosowanie trawersów i serpentyn. Za pewne nie bez naczenia był fakt, że za budowę większości kolei górskich odpowiadał we wrocławskiej dyrekcji kolei radca Schmedes. Jedyny odcinek zębaty na Śląsku powstał w ramach prywatnej Kolei Sowiogórskiej. Przyjęte tam rozwiązanie wpływało na ograniczenie prędkości maksymalnej pociągów i przepustowości, co z pewnością nie sprzyjało masowym przewozom towarowym. Te i inne problemy przyczyniły się do likwidacji odcinka zębatego w latach 30. XX w.<sup>29</sup> W tym kontekście wybór szlaku adhezyjnego pomiędzy Kowarami i Kamienną Górą należy uznać za rozwiązanie właściwe.

Budowa kolei Kowary–Kamienna Góra ruszyła w lipcu 1901 r. pod nadzorem radcy Schmedesa i kierującego pracami w terenie inspektora budowlanego Horna<sup>30</sup>. Tradycyjnie, na wykonanie poszczególnych prac budowlanych Królewska Dyrekcja Kolei we Wrocławiu (Königliche Eisenbahndirektion Breslau, dalej: KED) rozpiła przetargi. Po ich rozstrzygnięciu wykonanie tunelu pod Przełęczą Kowarską powierzono firmie H. Werner z Sangerhausen (Saksonia-Anhalt), która zrealizowała wcześniej tunel w okolicach Erfurtu<sup>31</sup>. Kowarski tunel – długości 1030 m – okazał się najtrudniejszym i najkosztowniejszym obiektem inżynierskim powstającej trasy. Jego budowa pochłonęła 1 mln marek, co stanowiło 20,1% całego

<sup>27</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043: Anlage einer Eisenbahn von Schmiedeberg in Schlesien nach Landeshut, wycinek prasowy ze „Schlesische Zeitung”, nr 103 z 10 II 1905.

<sup>28</sup> „Bote aus dem Riesengebirge”, nr 93 z 21 IV 1895.

<sup>29</sup> Szerzej: Jerczyński, Przerwa, *Kolej*, s. 46–54.

<sup>30</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043, Telegram gratulacyjny ministra Budde dla budowniczych linii kolejowej Kowary–Kamienna Góra, 12 XII 1903; *Eröffnung der Eisenbahn Schmiedeberg–Landeshut*, „Schlesische Zeitung”, nr 394 z 7 VI 1905.

<sup>31</sup> *Ibidem*, KED we Wrocławiu do ministra robót publicznych w sprawie budowy tunelu w Kowarach, 15 III 1902, 10 VIII 1903.

budżetu<sup>32</sup>. Trudności związane z drążeniem tunelu, gdzie ułożenie siodłowe pokładów skalnych powodowało silne, boczne parcie gruntu i intensywny napływ wody, doprowadziły również do opóźnienia w uruchomieniu całej linii<sup>33</sup>. Wyższą niż dla tunelu kwotę w kosztorysie budowy przyjęto jedynie na prace ziemne – wynosiły one około 28% całości kosztów. Do znaczniejszych obiektów inżynierskich należała jeszcze przeprawa nad doliną Jedlicy w Kowarach, wybudowana jako cztero-przęsłowy most kamienny sklepiony o długości 70,1 m, szacowana na kwotę 154,3 tys. marek<sup>34</sup>. Zdziwiająco niskie wydatki przewidziano na dworce kolejowe (około 8% całości kosztów)<sup>35</sup>. Przygotowywany w 1898 r. preliminarz kosztów budowy linii przedstawiał się następująco:

- I. Nabycie gruntów 485 000,
  - II. Prace ziemne 1 390 000,
  - III. Ogrodzenia linii kolejowej 32 000,
  - IV. Przejazdy drogowe 203 000,
  - V. Przepusty i mosty 230 000,
  - VI. Tunel 882 000,
  - VII. Nawierzchnia jezdna 720 000,
  - VIII. Sygnalizacja 15 000,
  - IX. Dworce i przystanki 393 000,
  - X. Warsztaty 47 000,
  - XI. Inne obiekty kubaturowe 45 000,
  - XII. Środki transportowe 5000,
  - XIII. Koszty administracyjne 408 000,
  - XIV. Inne 88 000,
- łącznie: 4 943 000 marek<sup>36</sup>.

---

<sup>32</sup> Szczegóły na temat budowy tunelu: Dominas, *Tunele*, s. 214–221.

<sup>33</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043, wycinek prasowy ze „Schlesische Zeitung”, 3 IV 1903.

<sup>34</sup> Szerzej: Przemysław Dominas, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945*, Łódź 2019, s. 249–257.

<sup>35</sup> Na poszczególnych stacjach podczas budowy zaplanowano następujące koszty: Kowary – 60 000, Kowary Ściężny – 32 000, Kowary Średnie – 36 000, Kowary Górne – 39 000, Ogorzelec – 62 000, Leszczyniec – 8 000, Szarocin – 42 000, Pisarzowice – 42 000, Kamienna Góra 72 000 marek. GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043, Kosztorys budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 12 VI 1898.

<sup>36</sup> Preliminowana kwota 4 943 tys. marek wzrosła do 4 975 tys. marek, o czym 24 XI 1910 r. KED we Wrocławiu informowała ministra robót publicznych. GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr 6043, Pismo KED we Wrocławiu do ministra robót publicznych, 24 XI 1910.



Podczas budowy kolei do prac ziemnych i przewozu urobku skalnego wykonywano prowizoryczne kolejki wąskotorowe, po których jeździły składy zestawione nawet do 20 wagoników uchylnych, co w tym czasie stanowiło standard na kolejach budowanych na omawianym terenie. Lokomotywy robocze zasilane specjalnie wybudowany prowizoryczny wodociąg, a na potrzeby utrzymania infrastruktury pociągów roboczych powstała kuźnia<sup>37</sup>.

Trasę Kowary–Kamienna Góra uruchomiono uroczystie 4 VI 1905 r., przy czym na przejazd pociągiem inauguracyjnym do Kowar przybył jedynie prezydent dyrekcji kolei we Wrocławiu Hermann<sup>38</sup>. Uroczystość należy uznać za stosunkowo skromną, ponieważ w wielu analogicznych wypadkach udział w otwarciu brali ważni urzędnicy państwowi, np. prezydent rejencji, nadprezydent prowincji, czy nawet minister robót publicznych, który był obecny m.in. podczas uruchomienia kolei Piechowice–Szklarska Poręba–Granica Państwa w 1902 r.<sup>39</sup> W wypadku szlaku Kowary–Kamienna Góra zarówno nadprezydent prowincji, jak i minister robót publicznych odmówili przyjazdu z powodu zaproszenia na ślub następcy tronu Wilhelma<sup>40</sup>, co dostatecznie tłumaczy ich absencję. Wypada zauważyć, że budowa linii – ze względu na trudne górskie warunki – trwała aż cztery lata, co jednak w zestawieniu z innymi liniami Dolnego Śląska należy uznać za wynik względnie normalny<sup>41</sup>.

Jak wcześniej wspomniano, najtrudniejszym do wykonania obiektem inżynierskim omawianej kolei był tunel, który jest najdłuższym tunelem podszczytowym wybudowanym na dolnośląskich kolejach lokalnych<sup>42</sup>. Zarówno z punktu widzenia technicznego, jak i architektonicznego nie odbiegał on jednak od innych tego rodzaju obiektów. Jednotorowy tunel uzyskał komorę ze sklepieniem o łuku parabolicznym i kamienną obudowę stałą, bez sklepienia spągowego. Portale

<sup>37</sup> *Ibidem*, wycinek prasowy ze „Schlesische Zeitung”, 13 V 1902.

<sup>38</sup> *Eröffnung der Eisenbahn Schmiedeberg–Landeshut*, „Schlesische Zeitung”, nr 394 z 7 VI 1905.

<sup>39</sup> *Schmiedeberg*, „Der Bote aus dem Riesengebirge”, nr 231 z 2 X 1902, s. 5.

<sup>40</sup> *Schmiedeberg–Landeshut*, „Der Bote aus dem Riesengebirge”, nr 131 z 6 VI 1905, s. 10–11.

<sup>41</sup> Przykładowo kolej Szczytna–Kudowa–Zdój–Granica Państwa (27,8 km) powstawała pięć lat, natomiast Piechowice–Szklarska Poręba–Granica Państwa (35,7 km) – trzy lata; Dominas, *Kolej*, s. 36; Klaus Christian Kasper, *Die Zackenbahn. Hirschberg–Schreiberhau–Grünthal/Pollau*, Bonn-Oberkassel 2016, s. 20–29.

<sup>42</sup> Na Dolnym Śląsku na kolejach lokalnych powstały tunele: w Szklarskiej Porębie Dolnej (rok powstania 1902) – 145 m długości, Horním Kořenove (1902 r.) – 280 m, Kulinie Kłodzkim (1905 r.) – 577 m, Lewinie Kłodzkim (1905 r.) – 80 m, Pilchowicach (1909 r.) – 187,3 m i 153,9 m, Wleniu (1909 r.) – 320 m, zob.: Dominas, *Tunele*, s. 7, 287.

wykonano w analogicznej oprawie architektonicznej jak w tunelu w Kulinie i Lewinie Kłodzkim na linii Kłodzko–Kudowa-Zdrój oraz w Szklarskiej Porębie Dolnej i w pobliżu Kořenova na linii Jelenia Góra–Szklarska Poręba–Granica Państwa. Wzniesiono poza tym niewielkie, przeważnie kamienne sklepienie obiektów mostowe, co wynikało głównie z dostępności odpowiedniej jakości budulca. Przywołany już most na Jedlicy w Kowarach stanowił wyjątek pod względem wielkości, ale już nie formy<sup>43</sup>. Uwzględniając modyfikacje terenowe, most kamienny sklepiony w Kowarach wybudowano na podstawie analogicznego projektu zrealizowanego w Lewinie Kłodzkim. Został obliczany rustykalnie wykończonymi blokami granitowymi, wyposażony w strefie pachwin w potrójne zwieńczone sklepieniami otwory nadające mu walorów estetycznych, a zmniejszające jednocześnie nacisk filarów na fundamenty<sup>44</sup>.

Niewielkie stacje kolejowe wyposażono w drewniane budynki dworcowe nawiązujące do architektury tyrolskiej (Pisarzowice, Leszczyniec, Ogorzelec). Stanowiły one kopie dworców wzniesionych w tym czasie na linii Kłodzko–Kudowa-Zdrój (Lewin Kłodzki, Kulin Kłodzki) oraz na linii Jelenia Góra–Szklarska Poręba (Jakuszyce, Szklarska Poręba Dolna). Wykonane w konstrukcji wieńcowej (bale ułożone na zrąb), uzyskały bogate zdobienia snycerskie, a uwagę zwracały wykwintnie profilowane kroksztyny oraz opaski drzwiowe i okienne. Analogię do innych górskich kolei na Dolnym Śląsku (np. Zagórze Śląskie, Kulin Kłodzki, Krosnowice Kłodzkie) znajdziemy także w formie lekkich magazynów towarowych wykonanych z blachy falistej, wzniesionych na stacjach Leszczyniec i Ogorzelec. Na łamach lokalnej gazety „Der Bote aus dem Riesengebirge” pisano w 1905 r., że drewniane dworce wyposażeniem przypominają schroniska górskie. Na przystankach osobowych nie umieszczono jednak restauracji, ponieważ te znajdowały się w pobliskich gospodach<sup>45</sup>. Generalnie można stwierdzić, że obiekty inżynierskie i kubaturowe kolei Kowary–Kamienna Góra odpowiadają rozwiązaniom stosowanym na innych górskich liniach Dolnego Śląska.

<sup>43</sup> Dominas, *Mosty*, s. 248.

<sup>44</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043, Kosztorys budowy kolei Kowary–Kamienna Góra, 12 VI 1898; Zasoby archiwalne PKP S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów, przepustów i tuneli. Linia 308, nr 69: Kamienna Góra–Jelenia Góra, Wrocław 1954.

<sup>45</sup> *Von Schmiedeberg nach Landeshut*, „Der Bote aus dem Riesengebirge”, nr 130 z 4 VI 1905, s. 18.

Przed uruchomieniem kolei Kowary–Kamienna Góra, pomiędzy Jelenią Górą i Kowarami kursowało w 1904 r. osiem par pociągów na dobę<sup>46</sup>. Po otwarciu górskiego odcinka i ustabilizowaniu przewozów, rozkład z 1914 r. przewidywał siedem par pociągów na trasie Kowary–Kamienna Góra i 12 par pomiędzy Jelenią Górą i Kowarami (dni robocze)<sup>47</sup>. Cała linia Jelenia Góra–Kamienna Góra pod względem czasu przejazdu pociągów nie mogła wprawdzie konkurować z magistralną Śląską Koleją Górską, generalnie usprawniała jednak podróż i zmniejszała jej koszt. W 1905 r. podano w lokalnej prasie, że po uruchomieniu omawianego odcinka nastąpiło skrócenie trasy z Wrocławia do Kowar o 11 km. Jadąc niedzielnym pociągiem specjalnym, można było wyruszyć z Wrocławia o godzinie 5:00 rano i dotrzeć do Ogorzelca na godzinę 8:22. Natomiast w tygodniu, korzystając z pociągu pośpiesznego, przejazd na analogicznej trasie trwał od 7:00 i do 10:09<sup>48</sup>. Na łamach „Schlesische Zeitung” pisano w 1905 r., że kolej Kowary–Kamienna Góra przyczyniła się do wzrostu zainteresowania turystów wschodnią częścią Karkonoszy. Z przystanków Kowary Górne (604 m n.p.m.) i Ogorzelec (624 m n.p.m.) blisko już było do popularnego schroniska *Grenzbaude* na przełęczy Okraj (około 1¼ h wędrówki). Zamierzano zresztą przygotować drogi, które usprawniały ruch turystyczny i drogowy w tym rejonie<sup>49</sup>.

Ocena przewozu pasażerów i towarów na omawianej kolei rodzi poważne trudności, a to ze względu na brak stosownych materiałów źródłowych. Dysponujemy wprawdzie wyliczeniami liczby sprzedanych biletów na poszczególnych stacjach omawianej linii, ale nie pozwalają one określić ogólnej liczby pasażerów korzystających z przejazdu na tej trasie, m.in. tranzytem lub z innych okolic. Dodatkowo brak informacji, ile biletów na daną linię sprzedano na stacjach węzłowych, np. w Kamiennej Górze, prowadzących ruch także w innych kierunkach, co uniemożliwia jednoznaczne określenie, ilu pasażerów podróżowało z wymienionej stacji w kierunku Kowar. Biorąc pod uwagę sygnalizowane deficyty, ruch przewozowy na omawianym szlaku zostanie jedynie zasygnalizowany poprzez ukazanie statystyk sprzedanych biletów na stacjach omawianej kolei. Porównanie go

<sup>46</sup> Rozkład jazdy pociągów obowiązujący na liniach kolejowych w okolicach Wałbrzycha, ważny od 1 X 1904 r., opublikowany w: „Waldenburger Wochenblatt”, nr 79 z 1 X 1904.

<sup>47</sup> *Amtlicher Fahrplan für die Eisenbahndirektion Breslau 1914*, Breslau 1914.

<sup>48</sup> *Von Schmiedeberg nach Landeshut*, „Der Bote aus dem Riesengebirge”, nr 130 z 4 VI 1905, s. 18.

<sup>49</sup> GStA PK, sygn. I. HA, Rep. 93 E, Nr. 6043, Wycinek prasowy ze „Schlesische Zeitung”, nr 103 z 10 II 1905.

ze sprzedażą na innych liniach pozwala na ogólne tylko uchwycenie dynamiki i skali przewozów.

Po otwarciu kolei Kowary–Kamienna Góra w 1905 r. – przez pół roku – na jej stacjach sprzedano niemal 350 tys. biletów kolejowych, w tym 200 tys. w Kamiennej Górze, gdzie większa część pasażerów wybrała z pewnością przejazd koleją główną Sędziszów–Lubawka<sup>50</sup>. W roku rozliczeniowym 1913 na stacjach linii kowarsko-kamiennogórskiej sprzedano 517 tys. biletów i na zbliżonym poziomie sprzedaż utrzymywała się tam w latach 1926 i 1927, tj. po ustabilizowaniu powojennego kryzysu. Wynosiła (łącznie ze stacją w Kamiennej Górze) odpowiednio 517 tys. i 528 tys. biletów. Światowy kryzys gospodarczy lat 30. XX w. wyraźnie ograniczył ruch na linii. W 1935 i w 1936 r. sprzedano około 280 tys. biletów. Oznacza to, że, w stosunku do 1927 r., w 1935 r. nastąpił spadek o 47%, a w 1936 r. o 45%<sup>51</sup>.

**Tabela 1. Sprzedaż biletów na stacjach linii Jelenia Góra–Kamienna Góra w latach 1905–1936**

Stacja	1905*	1913	1926	1927	1935	1936
Jelenia Góra	377 942	721 957	1 004 862	880 783	604 110	623 755
Łomnica Dolna	34 395	42 326	35 603	36 852	29 010	25 518
Łomnica	15 695	25 796	20 271	22 628	11 772	12 288
Mysłakowice	57 352	82 014	89 241	82 476	45 341	42 580
Kostrzyca	-	8 628	4 543	6 824	-	-
Kowary	65 663	113 007	120 557	112 150	68 978	71 239
Kowary Ściegny	4 634	8 751	6 004	6 967	-	-
Kowary Średnie	12 398	16 264	13 628	15 464	7 826	8 813
Kowary Górne	7 851	13 184	11 529	14 086	5 163	6 187
Ogorzelec	17 505	21 040	20 597	25 682	9 036	10 446
Leszczyniec	15 841	21 618	18 781	18 501	10 900	12 474
Szarocin	6 605	14 044	13 818	15 029	8 548	8 998
Pisarzowice	17 180	23 740	30 589	38 481	16 152	16 914
Kamienna Góra	201 999	286 000	281 929	282 062	153 153	154 128

<sup>50</sup> Przytaczane statystyki oddzielnie wykazywały sprzedaż biletów na prywatnej kolei Kamienna Góra–Okreszyn.

<sup>51</sup> *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936, s. 80–360; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927, s. 20–112.

Stacja	1905*	1913	1926	1927	1935	1936
łącznie:						
Jelenia Góra – Kamienna Góra	835 060	1 398 369	1 671 952	1 557 985	969 989	993 340
Kowary – Kamienna Góra	349 676	517 648	517 432	528 422	279 756	289 199

Źródło: *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1906; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927; *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936.

\* Na odcinku Kowary Kamienna Góra rozpoczęcie sprzedaży biletów od czerwca 1905 r.

Porównując liczbę sprzedanych biletów na odcinku Kowary–Kamienna Góra w 1913 r. (517 tys.), 1927 r. (528 tys.) i 1936 r. (289 tys.), z analogicznymi danymi z linii Kłodzko Głównie–Kudowa-Zdrój (1 024 264, 1 224 176 i 748 551), na szlaku kowarskim uzyskujemy liczby mniejsze w poszczególnych latach o 49%, 56% i 61%. Dane te nie odzwierciedlają jednak całkowicie problemu, ponieważ odcinki te nie są współmierne. Porównanie odnosi się bowiem do całej linii Kłodzko Głównie–Kudowa-Zdrój, natomiast omawiana kolej stanowiła fragment linii Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra, na której odnotowano większą frekwencję. W latach 1905–1936 na linii Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra odnotowano sprzedaż biletów na poziomie od 830 tys. do 1 670 tys. (łącznie: 7 426 695), na trasie kudowskiej: od 650 tys. do 1 200 tys. (łącznie 5 509 892). Zestawiając podane wyniki ze sprzedażą biletów na linii Jelenia Góra–Piechowice–Granica Państwa (od 700 tys. do 1 580 tys., łącznie 7 395 129), otrzymujemy ich zbliżony poziom. Natomiast porównanie z Koleją Sowiogórską, ze sprzedażą wahającą się w granicach od 260 tys. do 900 tys. (łącznie 3 802 317), otrzymujemy zdecydowanie większą liczbę biletów (pasażerów) na linii kowarskiej. Wielkości te przedstawiono w tabeli nr 2, należy przy tym pamiętać, że prezentowane mają wymiar czysto poglądowy, ponieważ – jak już wspomniano – nie dysponujemy ukierunkowanymi dla poszczególnych linii z osobnymi wynikami sprzedaży na stacjach węzłowych i w innych miejscowościach. Dane te pozwalają niemniej uchwycić dynamikę ruchu pasażerskiego na górskich kolejach lokalnych w tym regionie.

Tabela 2. Wykaz sprzedanych biletów na wybranych górskich kolejach lokalnych Dolnego Śląska w latach 1905–1936.

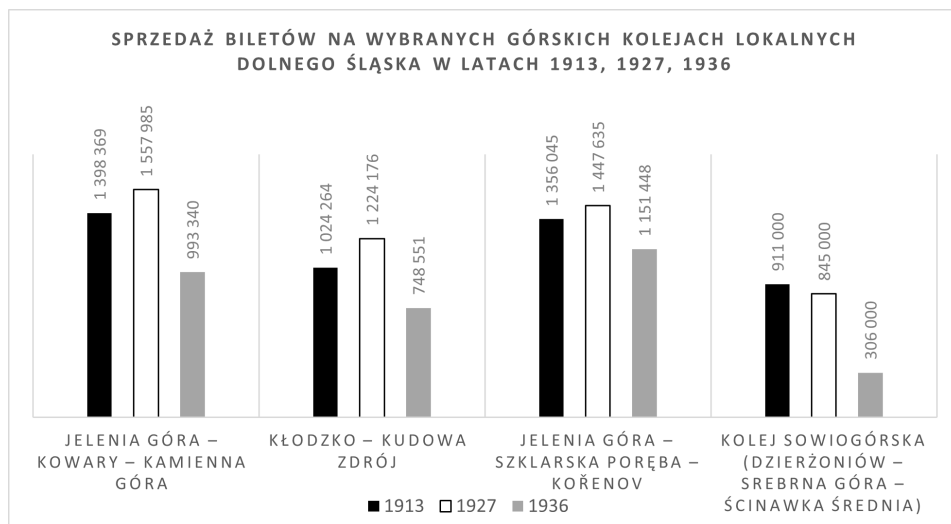
Linia kolejowa	1905	1913	1926	1927	1935	1936	Łącznie 1905–1936
Jelenia Góra – Kowary – Kamienna Góra*	835 060	1 398 369	1 671 952	1 557 985	969 989	993 340	7 426 695
Odcinek Kowary – Kamienna Góra*	349 676	517 648	517 432	528 422	279 756	289 199	2 482 133
Kłodzko Główne – Kudowa-Zdrój **	650 330	1 024 264	1 083 877	1 224 176	778 694	748 551	5 509 892
Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górną – Kołenów	742 879	1 356 045	1 586 063	1 447 635	1 111 059	1 151 448	7 395 129
Kolej Sowiogórska (Dzierżoniów – Srebrna Góra – Ścinawka Średnia) ***	623 000	911 720	854 994	845 282	260 457	306 864	3 802 317

Źródło: AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. I 9294, Roczne sprawozdanie Kolei Sowiogórskiej za rok 1936; *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1906; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927; *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, *Reichsbahndirektion Breslau*, Breslau 1936.

\* Na odcinku Kowary–Kamienna Góra, sprzedaż biletów rozpoczęto w czerwcu 1905 r.

\*\* Stacje Kulin Kłodzki, Lewin Kłodzki i Kudowa Zdrój rozpoczęcie przewozów 8 VII 1905 r.

\*\*\* Wyniki z 1904 r. zamiast 1905 r.



Źródło: AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. 9292, Roczne sprawozdanie Kolei Sowiogórskiej za rok 1936; *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1906; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927; *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936.

Próba pełnej oceny ruchu towarowego prowadzonego na kolei Kowary–Kamienna Góra przed II wojną światową jest podobnie utrudniona, m.in. ze względu na brak rozkładu jazdy pociągów towarowych oraz pomijanie w statystykach dyrekcji kolei we Wrocławiu załadunku rudy żelaza na bocznicę kopalnianej, znajdującej się przy stacji Kowary Górne. Na podstawie statystyk kolejowych z lat 1905–1936 można jedynie określić wielkość załadunku i rozładunku towarów na poszczególnych stacjach kolejowych, a przewozy tranzytowe zostały pominięte. Analogicznie jak w przypadku sprzedaży biletów, przedstawione na następnej stronie zestawienia załadunku wagonów (t) nie pozwalają na wysnuwanie daleko idących wniosków.

Tabela 3. Ładunek wagonów towarowych na stacjach linii Kowary–Kamienna Góra w latach 1905–1936 (t)

Stacja	1905		1913		1926		1927		1935		1936	
	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane
Kowary	23 706	38 338	25 195	4 452	19 817	7 959	25 754	5 029	18 992	6 223	18 957	4 664
Kowary Średnie	8 277	3 022	17 306	7 575	10 878	3 638	13 832	4 260	4 731	807	6 134	604
Ogorzelec	778	529	6 807	24 630	9 034	29 317	10 624	36 716	2 504	3 004	2 749	1 622
Leszczyniec	5 346	2 472	6 713	4 500	2 076	610	2 286	1 037	2 729	1 171	1 724	688
Szarocin	-	-	921	877	874	3 370	1 212	2 791	750	921	742	551
Pisarzowice	2 299	1 449	3 212	9 190	4 831	20 879	6 995	22 017	4 027	19 857	3 952	23 171
Kamienna Góra	86 556	24 059	83 409	32 100	66 914	13 382	86 883	14 374	56 444	14 435	58 945	13 842
łącznie:	126 962	69 869	143 563	83 324	114 424	79 155	147 586	86 224	90 237	46 418	93 203	45 142
suma:	196 831	226 887	193 579	233 810	136 655	138 345						

Źródło: *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Breslau 1906; Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau, Breslau 1927; Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik), Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936.*

\* Rozpoczęcie ruchu w czerwcu 1905 r.



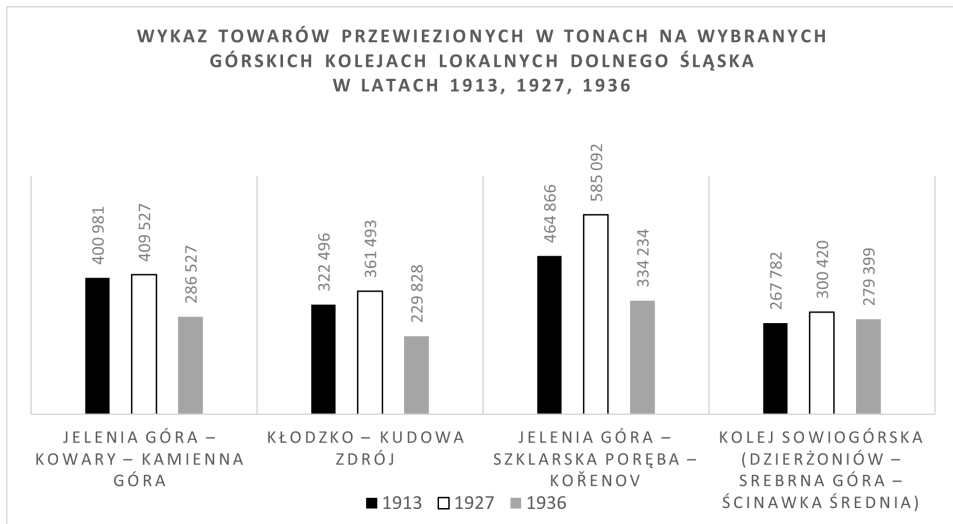
Tabela 4. Ładunek wagonów towarowych przybyłych i wysłanych na wybranych górskich kolejach lokalnych Dolnego Śląska w latach 1905–1936 (t)

Linia kolejowa	1905		1913		1926		1927		1935		1936		Łącznie 1905–1936
	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	przybyłe	wysłane	
Jelenia Góra –Kowary –Kamienna Góra	252 663	106 601	274 513	126 468	225 765	108 205	288 100	121 427	211 441	72 910	217 579	68 948	
suma:	359 264		400 981		333 970		409 527		284 351		286 527		2 074 620
Odcinek Kowary –Kamienna Góra	126 962	69 869	143 563	83 324	114 424	79 155	147 586	86 224	90 237	46 418	93 203	45 142	
suma:	196 831		226 887		193 579		233 810		136 655		138 345		1 126 107
Kłodzko Główne –Kudowa-Słone	172 592	64 547	232 991	89 505	249 858	89 229	268 459	93 034	166 691	72 588	164 401	65 427	
suma:	237 139		322 496		339 087		361 493		239 279		229 828		1 729 322
Jelenia Góra –Szkłarska Poręba Górna–Kołenów	261 458	98 042	339 352	125 514	376 981	124 262	431 001	154 091	203 066	84 355	248 330	85 904	
suma:	359 500		464 866		501 243		585 092		287 421		334 234		2 532 356
Kolej Sowiogórska (łącznie) **	133 303		267 782		315 368		300 420		252 041		279 399		1 548 313

Źródło: AP Wr., Rejencja Wrocławska, sygn. I 9294, Roczne sprawozdanie Kolei Sowiogórskiej za rok 1936; *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Breslau 1906*; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau, Breslau 1927*; *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik), Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936*.

\* Stacje Kulin Kłodzki, Lewin Kłodzki i Kudowa Zdrój rozpoczęcie przewozów 8 VII 1905 r.

\*\* Wyniki z 1904 r. zamiast 1905 r.



Źródło: AP Wr., Rejencja Wrocławska, sygn. 9292, Roczne sprawozdanie Kolei Sowiogórskiej za rok 1936; *Verkehrstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1906; *Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927; *Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936.

W zestawieniu z innymi liniami górnymi Dolnego Śląska (tabela nr 4) widać, że na odcinku Kowary–Kamienna Góra w latach 1905–1936 łącznie załadunek i wyładunek towarów wahały się w granicach 130–330 tys. t rocznie (łącznie 1 126 107 t), natomiast na całej linii Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra w granicach 280–410 tys. t (łącznie 2 074 620 t). Porównując te wyniki z linią Kłodzko–Kudowa–Stone (łącznie 1 729 322 t towarów) i Kolej Sowiogórską (łącznie 1 548 313 t)<sup>52</sup>, widać, że na linii Jelenia Góra–Kamienna Góra prowadzono większy ruch towarowy. Odwrotne wnioski nasuwa zestawienie z linią Jelenia Góra–Szklarska Poręba–Granica Państwa (łącznie 2 532 356 t). Podsumowując powyższe zestawienie, można stwierdzić, że przewozy towarowe na linii Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra plasowały się na pośredniej pozycji w ocenianej skali.

W ramach elektryfikacji górskich linii kolejowych powiązanych ze Śląską Kolej Górną (przypadającej na lata 1914–1934) również linia Jelenia Góra–Kowary–Kamienna Góra doczekała się zelektryfikowania. Wprowadzenie trakcji

<sup>52</sup> Należy wspomnieć, że statystyki Kolei Sowiogórskiej uwzględniały przewozy węgla kamiennego z kopalni Johann Baptist w Słupcu do elektrowni w Ścinawce Średniej (poza górnym odcinkiem), która stanowiła ponad połowę przewozów towarowych tej kolei. AP Wr., Rejencja Wrocławska, sygn. I 9294, Roczne sprawozdanie Kolei Sowiogórskiej za rok 1936, s. 442.

elektrycznej na całej linii nastąpiło 3 XII 1932 r., jako jeden z ostatnich akordów procesu elektryfikacji w regionie<sup>53</sup>. Świadczy to o drugorzędnym znaczeniu omawianej kolei, co dobrze oddaje porównanie z linią prowadzącą w kierunku Szklarskiej Poręby. Elektryfikację podjęto na niej jako na pierwszej państwowej kolei lokalnej i ukończono 15 II 1923 r.<sup>54</sup>, co plasuje ją na wyższej pozycji pod względem potrzeby usprawnienia przewozów.

\*\*\*

Kolej Kowary–Kamienna Góra można uznać za typowy projekt lokalnej kolei górskiej realizowany na przełomie XIX i XX w. w Sudetach. Za podjęciem tego projektu przemawiała potrzeba umasowienia przewozów towarowych (głównie rudy żelaza), które miały doprowadzić do pobudzenia gospodarki. Inwestycja, analogicznie do innych lokalnych szlaków górskich w regionie, nie była obliczona na zysk. Została sfinansowana z budżetu państwa i stanowiła element prorozwojowej polityki prowadzonej w peryferyjnych okolicach górskich. Występuje zresztą więcej podobieństw w realizacjach tego typu. Władze państwowe, w tym Królewskiej Dyrekcji Kolei we Wrocławiu, preferowały szlaki adhezyjne, stąd system kolei zębatej zastosowano na Śląsku jedynie w przypadku prywatnej Kolei Sowiogórskiej. Z punktu widzenia trasowania szlak Kowary–Kamienna Góra także nie należał do wyjątkowych. Pokonanie kulminacji odcinka górskiego tunelem podobnie nie stanowiło wyjątku, ponieważ po dwa tunele wybudowano na szlaku Szczytna–Kudowa-Zdrój i Piechowice–Szklarska Poręba–Granica Państwa<sup>55</sup>. Na podobieństwo do innych górskich linii kolejowych Dolnego Śląska wskazują nadto czas budowy oraz obiekty inżynierskie i kubaturowe. Most nad Jedlicą w Kowarach stanowił zresztą odwzorowanie projektu budowy mostu w Lewinie Kłodzkim. Także wyniki przewozowe, zarówno pasażerskie, jak i towarowe, plasują trasę kowarsko-kamiennogórską w środkowym przedziale, jako przeciętną w swojej kategorii, która nie należała do kolei o najniższych oraz o najwyższych przewozach w regionie.

Podobnie jak inne przywołane w opracowaniu lokalne koleje górskie, odcinek Kowary–Kamienna Góra nie został zniszczony podczas II wojny światowej,

---

<sup>53</sup> Klaus Christian Kasper, *Die „Riesengebirgsbahn“*. Zillerthal-Erdmannsdorf-Krummhübel, Bonn-Oberkassel 2004, s. 152.

<sup>54</sup> Peter Glanert, Thomas Scherrans, Thomas Borbe, Ralph Lüderitz, *Koleje Elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015, s. 6.

<sup>55</sup> Sam tunel kowarski na tle innych dolnośląskich kolei lokalnych był wyjątkowy pod względem długości, jednak nie był na tyle szczególny, żeby jako jeden z obiektów całej kolei w ogólnym rozrachunku zaważyć na ocenie całej linii jako wyjątkowej.

dzięki czemu zachował większość obiektów inżynierskich w stanie oryginalnym z czasów budowy. W późniejszym czasie rozebrano za to większość obiektów kubaturowych. Na drugorzędne znaczenie linii w okresie powojennym wskazuje fakt jej unieruchomienia dla pasażerów w 1986 r., podczas gdy linie do Kudowy-Zdroju i Szklarskiej Poręby, po przejściowych trudnościach okresu transformacji, nadal funkcjonują w ruchu pasażerskim<sup>56</sup>.

## SUMMARY

The railway connecting Kowary and Kamienna Góra, launched in 1905, was one of several local mountain railways built in Sudeten at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. It was constructed as an extension of the Jelenia Góra-Kowary line, launched in 1882. In the paper, the reasons for its construction were summarized, as well as costs and progress of the works; engineering structures and buildings erected within the railway line were also presented. Subsequent functioning of the line was also described, with an aim of comparing this venture with similar enterprises in Lower Silesia. On such basis, it was concluded that the Kowary–Kamienna Góra railway was a typical venture undertaken by the state administration to stimulate the economic development of the mountain regions, and carried out using standard technical solutions. The article constitutes only a fragment of broader research on the railway network in Sudeten before 1945.

## BIBLIOGRAFIA / REFERENCES

Archiwum Państwowe we Wrocławiu:

Akta Miasta Kłodzka, sygn. 1914.

Rejencja wrocławska, sygn. I 9294.

Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie, sygn. I. HA, Rep. 93 E Ministerium der öffentlichen Arbeiten, 6042–6043.

Zasoby archiwalne PKP S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu, Karty ewidencyjne mostów, wiaduktów, przepustów i tuneli DOKP Wrocław 1953–1981: *Linia 308, Kamienna Góra – Jelenia Góra*, Wrocław 1954.

*Amtlicher Fahrplan für die Eisenbahndirektion Breslau 1914*, Breslau 1914.

*Stationsstatistik des Reichsbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1927.

*Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofsstatistik)*, Reichsbahndirektion Breslau, Breslau 1936.

*Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten, Petersdorf–Ober-Polaun (Grünthal)*, Berlin 1897, s. 2610.

*Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau*, Breslau 1906.

---

<sup>56</sup> Dominas, Przerwa, *Od kolei*, s. 110–233.

- „Bote aus dem Riesengebirge”, 1895, 1902, 1905.
- „Schlesische Zeitung”, 1902–1905.
- „Waldenburger Wochenblatt”, 1904.
- Berndt Johann Christian Gottlieb, *Postwegweiser für die königliche preußische Provinz Schlesien*, Breslau 1828.
- Bobowski Kazimierz, *Poczta dolnośląska od zarania dziejów*, Wrocław 1997.
- Dominas Przemysław, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej Görlitz / Węgliniec–Jelenia Góra–Wałbrzych*, Łódź 2014.
- Dominas Przemysław, *Kolej Kłodzko–Kudowa Zdrój*, Łódź 2013.
- Dominas Przemysław, *Koleje regionu kaczawskiego, Lwówek Śląski–Złotoryja–Marciszów, Jelenia Góra–Wleń–Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012.
- Dominas Przemysław, *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945*, Łódź, 2019.
- Dominas Przemysław, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009.
- Dominas Przemysław, *Tunele kolejowe w Polsce, w obecnych granicach, wybudowane do 1945 roku*, Łódź 2020.
- Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*, Łódź 2017.
- Dzieje Kowar: zarys monograficzny do 2010 roku*, red. Wiesław Wereszczyński, Jelenia Góra–Kowary 2013.
- Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens*, Bd. I–X, Hrsg. Viktor Röhl, Berlin–Wien 1890–1895, 1912–1923.
- Freymark Hans Wolfgang, *Die Entstehung des schlesisches Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942.
- Glanert Peter, Scherrans Thomas, Borbe Thomas, Lüderitz Ralph, *Koleje Elektryczne na Dolnym Śląsku 1911–1945*, Rybnik 2015.
- Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Kasper Klaus Christian, *Die Zackenbahn Hirschberg–Schreiberhau–Grünthal/Polaun*, Bonn–Oberkassel 2016.
- Kasper Klaus Christian, *Die „Riesengebirgsbahn“. Zillerthal–Erdmannsdorf–Krummhübel*, Bonn–Oberkassel 2004.
- Słownik geografii turystycznej Sudetów*, t. 5: *Rudawy Janowickie*, red. Marek Staffa, Wrocław 1998.

## O AUTORZE

dr Przemysław Dominas – historyk specjalizujący się w problematyce szeroko pojętego kolejnictwa. Główne wątki badawcze odnoszą się do historii techniki – realizacji obiektów inżynierskich (mosty, tunele) oraz architektury kolejowej. Adres e-mail: [przemyslaw.dominas@gmail.com](mailto:przemyslaw.dominas@gmail.com)

