

Zapomniana kolejka z Okrzeszyna

Kolejka Doliny Zadrny (Ziedertalbahn)

Marian Gabrowski

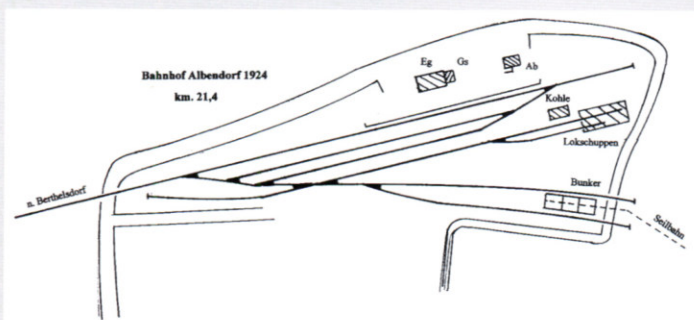
Losy linii kolejowej z Kamiennej Góry do Okrzeszyna, noszącej przed wojną nazwę *Ziedertalbahn*, czyli Kolejka Doliny Zadrny, analizowane były już przez licznych autorów, a widoczne w terenie nasypy i stacje kolejowe jednoznacznie przypominają o jej istnieniu.

Ja swoją historię chciałbym zacząć w miejscu, gdzie zazwyczaj kończą się znane mi opisy polskich badaczy Kolejki Doliny Zadrny, czyli na stacji w Okrzeszynie, noszącym przed wojną nazwę Albendorf.



Budynek stacji w Okrzeszynie w czasach funkcjonowania tutejszej kolei

Niektórzy autorzy wspominają, że przedłużenie linii kolejowej i jej połączenie w Petřkovicach z biegnącym już za granicą szlakiem Trutnov–Teplice nad Metují było rozważane¹ bądź też projektowane i planowane². Potencjalnych inwestorów odstraszać miała jednak konieczność realizacji kosztownych prac inżynierskich oraz ograniczenia strategiczne³, względnie



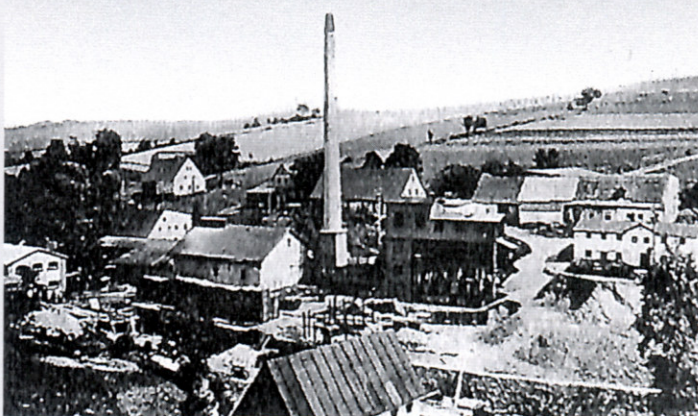
Nieskalowany szkic ukazujący stację w Okrzeszynie (niem. *Bahnhof Albendorf*) w 1924 roku. Po lewej stronie linia kolejowa w kierunku Unieżyśla (niem. *nach Berthelsdorf*), po prawej bunkier na węgiel oraz kolejka linowa (niem. *Seilbahn*). Źródło: J. Braun, *Die Ziedertalbahn Landeshut in Schlesien – Albendorf*, Nordstedt 2020, s. 41

państwowe interesy i monopol na prowadzenie obsługi celnej⁴. Jednak w żadnym z tych tekstów nie wspomina się o tym, że na stacji w Okrzeszynie rozpoczynała się następna kolejka, o wiele krótsza, prowadząca do pobliskiej kopalni.

Kolej czyni kopalnię

Od 1792 roku w południowej części wioski działały bowiem dwie kopalnie węgla: Engelbert i Gabe Gottes. Pierwsza z nich przestała funkcjonować zaraz po otwarciu, w drugiej węgiel wydobywano zaledwie do około 1811 roku⁵. Pomimo niekorzystnych uwarunkowań geologicznych i geograficznych, które wpływały na niską rentowność produkcji, podejmowano kolejne próby uruchomienia wydobywania. W 1836 roku zaczęła funkcjonować kopalnia Neue Gabe Gottes, jednak eksploatowano ją z przerwami⁶. Może nasuwać się pytanie: dlaczego szlaku z Kamiennej Góry do Okrzeszyna nie doprowadzono aż do samej kopalni? Przyczyną było zapewne to, że zakład górniczy nie działał w czasie budowy kolei. Potwierdzenie znajdujemy we wspomnieniach Hermanna Rinkela, pomysłodawcy powstania lokalnej linii kolejowej, który stwierdził, że to właśnie za przyczyną jej budowy „w opuszczonych kopalniach z Okrzeszyna ponownie zaczęto wydobywać węgiel i wapień”⁷.

Kohlenbergwerk Neue Gabe Gottes.



Zabudowania kopalni Neue Gabe Gottes na archiwalnej pocztówce

Do wspomnianego wznowienia działania kopalni doszło po zakończeniu pierwszej wojny światowej, kiedy to znaleźli się inwestorzy gotowi na jej reaktywację. Tym razem wydobywanie szybko rosło. Początkowo węgiel na odległą o około 2 kilo-

¹ J. Kućmin, *Kolej żelazna w Sudetach. Zapomniane linie kolejowe*, [w:] *Pielgrzymy. Informator Krajoznawczy*, Studenckie Koło Przewodników Sudeckich, Oddział Wrocławski PTTK, Wrocław 1996.

² *Słownik geografii turystycznej Sudetów*, t. 8, s. 262.

³ P. Burchardt, *Z dziejów Ziedertalbahn – kolei Doliny Zadrny*, [w:] *Pod Libawskim sedłem / Pod Przełęczą Lubawską*, Trutnov 2010, s. 238.

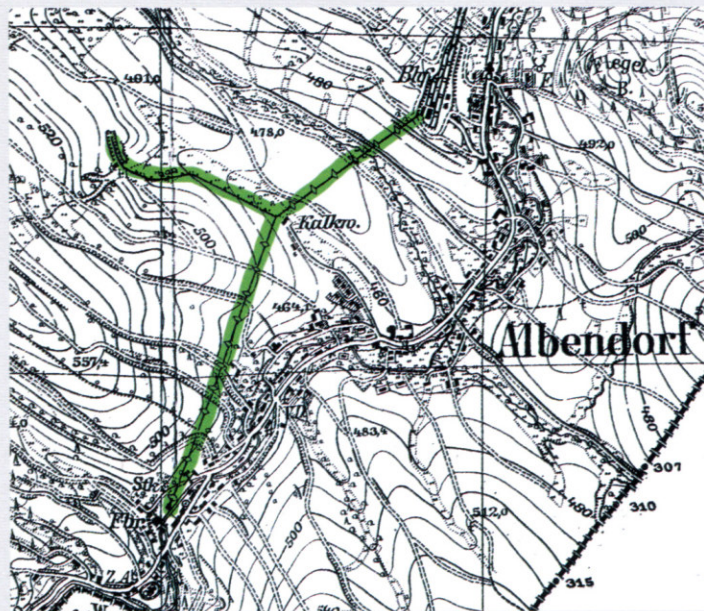
⁴ R. Wiernicki, *Kolejka doliny Zadrny*, [w:] „Turysta Dolnośląski”, nr 7–8, 2003.

⁵ J. Jaros, *Słownik historyczny kopalń węgla na ziemiach polskich*, Katowice 1984, s. 130.

⁶ Tamże, s. 136.

⁷ H. Rinkel, *25 Jahre Ziedertalbahn*, [w:] „Schlesischer Gebirgsbote”, nr 8, 1999, s. 116.

metry stację kolejową transportowano zaprzęgami konnymi. W późniejszym okresie korzystano też z ciężarówek. Jednak najsłabszym elementem tego szlaku transportowego okazała się nawierzchnia drogi, która nie była w stanie sprostać takiemu obciążeniu. Dziury w jezdni stawały się coraz głębsze, co było szczególnie widoczne w czasie deszczu, zimą i podczas wiosennych odwilży. Jezdnia musiała być ciągle naprawiana, a jej poszerzenie uniemożliwiały istniejące ciasne przejazdy między budynkami oraz wąskie mosty: przy kuźni, przed młynem i tuż przed kopalnią⁸.



Fragment mapy Meßtischblatt z zaznaczoną na zielono kolejką linową i kolejką wąskotorową

Rozwiązanie problemu

O tym, w jaki sposób rozwiązano problem transportu urobku z kopalni, dowiadujemy się ze źródeł napisanych przez niemieckich autorów. Joachim Braun w swojej książce opisującej Kolejkę Doliny Zadrny stwierdza: „Aby stworzyć korzystniejsze warunki transportu, około 1923 roku zaplanowano połączenie kolejowe ze stacją Okrzeszyn. W tym czasie dzienne wydobywanie wynosiło 150 ton. Pomimo niewielkiej odległości między kopalnią a stacją kolejową projekt nie mógł zostać zrealizowany ze względu na dużą różnicę wysokości między stacją a kopalnią. Zdecydowano się więc na kolejkę linową. Na stacji Okrzeszyn położono dwa tory odchodzące od torów lokomotywni, pomiędzy którymi zbudowano magazyn węgla o pojemności 500 ton, do którego prowadziła kolejka linowa. Budowa wymagała kosztownego poszerzenia peronu stacji. W dniu 11 lutego 1924 roku kolejarze skarżyli się na duże zanieczyszczenie spowodowane przez załadunek węgla odbywający się obok budynku lokomotywni: *spedycja węgla idzie pełną parą, ale pył węglowy powstający podczas napełniania wagonów towarowych jest tak uciążliwy, że cierpią na tym nasze pobliskie obiekty. Lokomotywnia nie jest już w ogóle czysta, ponieważ pył przenika przez każdą szczelinę. Być może uda nam się znaleźć sposób na zmniejszenie ilości pyłu lub zabezpieczenie przed nim naszego sprzętu.* Jednak

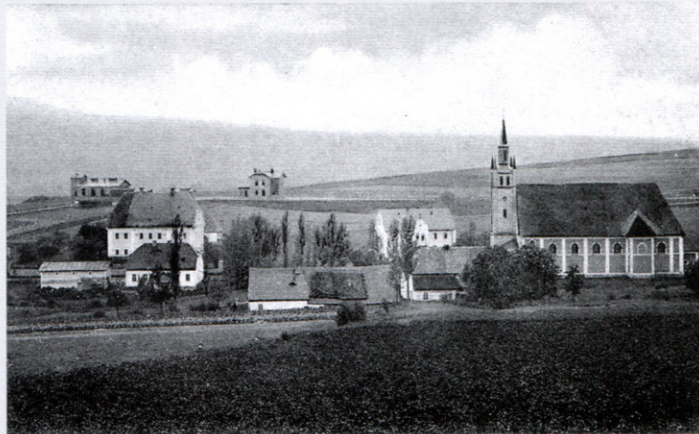


Przedwojenna panorama Okrzeszyna ukazana na jednym ze zdjęć z wystawy „Albinów 45”

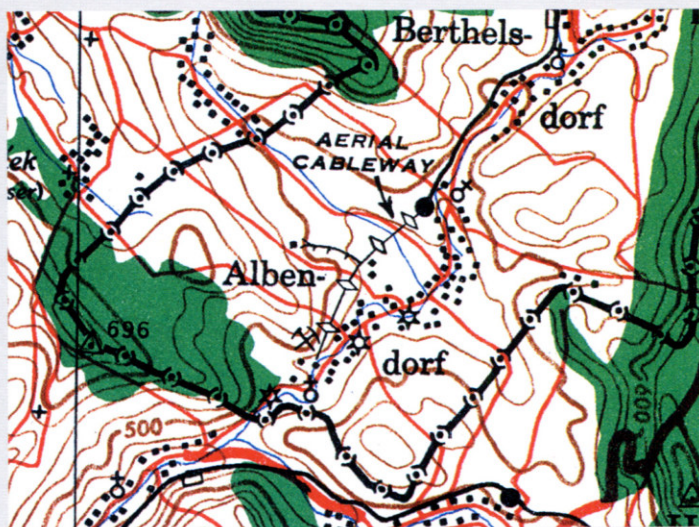
w 1925 roku, wkrótce po ukończeniu budowy torów, magazynu i kolejki linowej, kopalnia została zamknięta, a nowe obiekty zdemontowano rok później⁹.

Kolej linowa faktem

Na drugą relację wzmiankującą kolejkę linową w Okrzeszynie natrafiłem w niemieckiej gazecie „Schlesischer Gebirgsbote”.



Panorama Okrzeszyna z widoczną na drugim planie lokomotywnią i stacją kolejową



Fragment amerykańskiej mapy Army Map Service series M641 z 1951 roku, arkusz S-10 Friedland

⁸ A. Meyer, *Die „Neue Gabe Gottes“ in Albendorf*, [w:] „Schlesischer Gebirgsbote“, nr 26, 1959, s. 405.

⁹ J. Braun, *Die Ziedertalbahn Landeshut in Schlesien – Albendorf*, Norderstedt 2020, s. 40–41.

Czytamy tam, że „pomiędzy kopalnią a lokomotywnią zbudowano duży bunkier na węgiel. Węgiel był transportowany z kopalni do bunkra kolejką linową. Trawersy stały na polach aż do wybuchu II wojny światowej. Jednak produkcja ustała natychmiast po inflacji w 1925 roku. Mniej więcej dwa lata później kopalnia całkowicie spłonęła”¹⁰.

Choć okrzeżyńska kolejka linowa funkcjonowała przez wyjątkowo krótki czas, to jej dokładną lokalizację możemy ustalić dzięki archiwalnym mapom. Dowiadujemy się z nich, że miała ona długość ok. 1400 metrów i składała się z dwóch prostych odcinków, o długościach zbliżonych do 500 oraz 900 metrów. W miejscu załamania znajdował się wapiennik, przy którym zaczynała się kolejka wąskotorowa o długości niecałych 600 metrów, zapewne dostarczająca tu wapien z pobliskiego wyrobiska. Wapiennik i kopalnia węgla miały tego samego właściciela¹¹, toteż można podejrzewać, że kolejka linowa mogła tu też dostarczać węgiel z kopalni.

Sławomir Zielen, autor i opiekun poświęconej historii Okrzeżyna wystawy „Albinów 45”, zwrócił mi uwagę na jedno z prezentowanych tam zdjęć, na którym najprawdopodobniej ukazano fragment kolejki linowej. Na środkowym planie przedwojennej panoramy Okrzeżyna widzimy charakterystyczną bryłę stacji kolejowej, natomiast tuż obok dostrzeżemy też budynek przypominający potężną halę, przed którym stoi równie wysoka kratownica, zapewne słup podporowy kolejki linowej.

Przy czym obiekt ten nie jest lokomotywnią, której wygląd i rozmiary znamy z innych zdjęć. Była ona o wiele mniejsza, a jej kontury giną tu na tle znajdującej się za nią potężnej hali. Co ciekawe, hali tej nie zaznaczono na zamieszczonej wcześniej mapie, ukazującej już kolejkę linową, co sugeruje, że powstała ona nieco później.

Wzmianki po wojnie

Na wzmianki o kolejce linowej w Okrzeżynie można natrafić też w latach powojennych. Wówczas to odkryto, że w tutejszych kopalniach węgla znajdują się złoża uranu. Pierwiastek ten potrzebny był Związkowi Radzieckiemu do produkcji broni atomowej. Pośpiesznie przygotowywano się do wydobywania rud uranowych, które docelowo zapewne miano wywozić koleją. Pewną ciekawostką z tego okresu jest fakt, że przed listopadem 1948 roku „planowano zbudować kolejkę linową o długości ponad półtora kilometra do transportu urobku na stację kolejową w Okrzeżynie”¹². Wydaje się jednak, że w rzeczywistości rozważano ponowne uruchomienie bądź też odbudowę przedwojennej kolejki, jednak brak informacji na temat realizacji takich planów.

Warto też zauważyć, że niektóre z opracowanych w latach powojennych amerykańskich map wojskowych ukazują w Okrzeżynie linię opisaną jako „aerial cableway”, czyli napowietrzną kolejkę linową. Niewątpliwie wynika to z faktu, że mapy te powstawały na podstawie starszych opracowań, a trwająca już zimna wojna uniemożliwiała dokonanie jakichkolwiek aktualizacji.

¹⁰ G. Gläser, *Die Ziedertalbahn*, [w:] „Schlesischer Gebirgsbote”, nr 9, 2002, s. 142.

¹¹ A. Meyer, *Die „Neue Gabe Gottes” in Albendorf*, op. cit., s. 405.

¹² T. Ręczycki, *Utracone Sudety. Tropem miejsc, które zniszczył PRL*, Kraków 2014, s. 178.