



TOMASZ PRZERWA
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Historyczny
ORCID: [0000-0001-8972-0773](https://orcid.org/0000-0001-8972-0773)

NIEDOKOŃCZONA KOLEJ IZERSKA (*ISERGEBIRGSBAHN*) I GRANICA POTRZEB

THE UNFINISHED JIZERA RAILWAY (*ISERGEBIRGSBAHN*) AND THE LIMIT OF NEEDS

ABSTRACT: The paper presents efforts to establish a railway route through the hard-to-reach Jizera Mountains, as well as the factors which contributed to only partial accomplishment of that project (only the Mirsk–Świeradów Zdrój section was built). The planned elongation of this railway line from Świeradów-Zdrój to Szklarska Poręba (via Rozdroże Izerskie – a mountain clearing 769 meters above sea level) was not particularly challenging for railway engineering at the turn of the 19th and 20th century, but providing a proper justification of the costly endeavor and securing adequate financing has proven to be a challenge. In a broader perspective, the present study raises two issues: critical assessment of the real transportation needs in the region, and the influence of railway investments on the development of mountain region in Silesia.

KEYWORDS: Silesia, mountain railways, profitability, influence of railway investments

W opracowaniach poświęconych historii transportu kolejowego sporo uwagi poświęca się analizowaniu i dokumentowaniu przebiegu poszczególnych inwestycji. Wizje i projekty niezrealizowane bywają dostrzegane, ale wspomina się o nich w kategoriach niejakiej straty, zaprzepaszczonej szans czy możliwości. Takie podejście do problemu wydaje się poniekąd naturalne, stanowi jednak pewne uproszczenie, ponieważ budowa kosztownej infrastruktury była warunkowana m.in. sprawnością przewozową kolei, przydatnością i rentownością poszczególnych rozwiązań transportowych, o czym należy stale przypominać. Zbyt łatwo przyjmujemy, że

każde połączenie musiało nieść korzyści, przyczyniało się do wzrostu przewozów osobowych i towarowych, a poprzez to do rozwoju danego rejonu czy kraju. Kuszeni wizją ogólnego postępu nie zawsze dostrzegamy, że bilans strat i zysków odbiegał niekiedy od znanego wzoru. Pozostaje w sumie zapytać, czy potrafimy współcześnie realnie ocenić uwarunkowania towarzyszące konkretnej inwestycji, związane z nią ryzyko finansowe i długofalowe następstwa? Odległa perspektywa czasowa nie ułatwia oglądu sytuacji, ponieważ jakże często tracimy z pola widzenia ważne szczegóły, czynniki znane decydom odpowiedzialnym za projekt. Nie sposób twierdzić, że kalkulacje tychże zawsze były przedmiotowe i trafne, niemniej warto zachować ostrożność i mniej życzeniowo podchodzić do zagadnienia.

Punktem wyjścia do rozważań podjętych w artykule było pytanie o wpływ przeszkód naturalnych – w szczególności zaś gór – na realizację projektów kolejowych. Powyższa kwestia bywa wprawdzie sygnalizowana w opracowaniach poświęconych historii kolejnictwa (tj. linii, węzłów, obiektów inżynierskich itd.), zasługuje niemniej na osobny wywód. Nie wymaga dowodzenia, że kolej z pewnym opóźnieniem i mniejszą intensywnością wkroczyła na obszary górskie, co dobrze pokazuje przykład Dolnego Śląska¹. Jego górskie okolice należały na początku XIX w. do najlepiej rozwiniętych gospodarczo (i demograficznie) powiatów prowincji śląskiej i całych Prus, ale kryzys prężnego dawniej tkactwa chałupniczego i innych tradycyjnych form produkcji doprowadził do fundamentalnych przeobrażeń. Z jednej strony obserwowano wyludnianie się terenów górskich, z drugiej zaś rozkwit turystyki górskiej. Szczególną rolę odegrała ona w transformacji rejonu karkonosko-izerskiego², co potwierdza imponujący rozkwit Szklarskiej Poręby, jak też rozwój pobliskiego uzdrowiska – Świeradowa-Zdroju. Pomędzy nimi rozciągały się mniej popularne i trudno dostępne Góry Izerskie, przez które przechodziły nieliczne drogi – szykowane przeważnie na użytek leśnych służb hrabiów Schaffgotschów z Cieplic³. Były to warunki sprzyjające budowie Kolei Izerskiej (Isergebirgsbahn), ale po

¹ Por.: Michał Jerczyński, Stanisław Koziański, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992; Przemysław Dominas, Tomasz Przerwa, *Od kolei na Dolnym Śląsku do Kolei Dolnośląskich*, Łódź 2017.

² Szerzej m.in.: Hans Poser, *Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge*, Göttingen 1939; Edmund Szczepański, *Wpływ turystyki na życie gospodarcze w powiecie jeleniogórskim od połowy XIX wieku do 1939 roku*, 1982, mps w zbiorach Archiwum Państwowego we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze.

³ Tomasz Przerwa, *Zapomniany przełom, czyli o dziewiętnastowiecznej modernizacji połączeń drogowych w rejonie Gór Izerskich (część pruska)*, [w:] *W krainie Ducha Gór*, red. Piotr Gryszel, Iwo Łaborewicz, Marek Szajda, Jelenia Góra–Wrocław 2021, s. 37–58.

uruchomieniu początkowego odcinka Mirsk – Świeradów-Zdrój, mimo ponawianych starań, nigdy nie doszło do przedłużenia szlaku w stronę Rozdroża Izerskiego (769 m n.p.m.) i Szklarskiej Poręby. Analiza tego przypadku pozwala przyrzeć się uwarunkowaniom towarzyszącym inwestycjom kolejowym w górskich okolicach. Kwestie techniczne – zasadniczo – nie stanowiły przeszkody, większym problemem okazało się wskazanie właściwego uzasadnienia dla dyskusyjnego przedsięwzięcia, zapewnienie finansowania i znalezienie optymalnego powiązania z siecią komunikacyjną regionu. W ogólnym rozrachunku prezentowane studium pozwala podnieść kwestię krytycznej oceny rzeczywistych potrzeb transportowych i wpływu inwestycji kolejowych na rozwój górskich okolic (Śląska).

Spółki kolejowe, odpowiadające w latach 40. i 50. XIX w. za budowę pierwszych linii na Śląsku, unikały inwestycji w trudnym terenie górskim, co nie znaczy, że takowych projektów nie rozważały lub nie próbowały – stopniowo – realizować, w czym prym wiodła Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn). Istotny przełom wyznacza jednak powstanie Śląskiej Kolei Górskiej (Schlesische Gebirgsbahn – SGB) łączącej Zgorzelec (Görlitz) i Węgliniec z Jelenią Górą oraz Wałbrzychem. Jej finansowanie wzięły na siebie władze Prus, które dostrzegły potencjał transportu kolejowego i postanowiły przejąć odpowiedzialność za rozwój sieci kolejowej. W 1865 r. SGB doprowadzono do Lubania, Gryfowa Śląskiego i Rybnicy, rok później do Jeleniej Góry. Wzrosła wówczas dostępność Świeradowa-Zdroju i Szklarskiej Poręby, ale na dalsze ich otwarcie na świat przyszło poczekać. Warto dodać, że dzięki SGB rejon karkonosko-izerski został skomunikowany z kluczowymi ośrodkami śląskimi, saksońskimi i brandenburskimi. Powstała zachodniosudecka magistrala, od której w kolejnych dekadach odchodziły lokalne odgałęzienia. Jeszcze w latach 80. XIX w. kursowało na tej trasie od czterech do pięciu par pociągów dziennie, na początku XX w. dwukrotnie więcej, w tym pociągi pospieszne z Berlina i Wrocławia. Wzrastające przewozy wymuszały modernizację szlaku, który przebudowano na dwutorowy (na odcinku Jelenia Góra – Gryfów Śląski w 1884 r.), a w 1914 r. zaczęto elektryfikować⁴.

Zestawienia statystyczne z początku XX w. oddają natężenie ruchu osobowego i towarowego na stacjach i przystankach kolejowych powstałych w otoczeniu Gór

⁴ Przemysław Dominas, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej: Görlitz / Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014, s. 13–39.

Izerskich (tabela 1), wskazują zarazem na szczególną rolę węzła gryfowskiego. W 1885 r. Gryfów Śląski uzyskał połączenie z Lwówkiem Śląskim i dalej ze Złotoryją oraz Legnicą⁵, rok wcześniej – 1 XI 1884 r. – z Mirskiem (8,1 km), który stał się nową bramą w śląskie Góry Izerskie. Początkowo docierały do tego ośrodka trzy pary pociągów dziennie, dwie dekady później – dziewięć. Na kuracjuszy i turystów wybierających się w stronę Świeradowa-Zdroju czekały tam pojazdy pocztowe, pozwalające pokonać kilkukilometrowy odcinek dzielący stację i uzdrowisko⁶. Dwaście lat później wspomniana kolej drugorzędna (*Nebenbahn*) została przedłużona do czeskich Jindřichovic pod Smrkiem, które posiadały połączenie z Frydlantem (Friedländer Bezirksbahn). Nowe połączenie, uruchomione 1 XI 1904 r., skracało przejazd do Wolimierza, Pobiednej i Czerniawy-Zdroju, zapewniało nadto dostęp do austriackiej sieci kolejowej obiegającej Góry Izerskie od zachodu i południa. Graniczny charakter nie czynił przy tym z połączenia do Jindřichovic szlaku magistralnego. Wspomnianą trasę przemierzało przed Wielką Wojną sześć par pociągów dziennie, sam przejazd zajmował zaś ok. 25 minut⁷.

Tabela 1. Liczba biletów kolejowych sprzedanych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych w rejonie Gór Izerskich w latach 1903–1913

Polska nazwa	Niemiecka nazwa	1903	1904	1905	1913
Gryfów Śląski	Greiffenberg in Schlesien	120 371	126 546	135 156	181 929
Rębiszów	Rabishau	24 080	23 297	23 910	31 357
Stara Kamienica	Alt-Kemnitz	31 611	31 956	35 219	46 751
Rybnica	Reibnitz	13 782	14 060	15 390	17 229
Mirsk	Friedeberg am Quais	46 303	59 856	68 778	86 436
Wolimierz	Neu-Scheibe	–	3 853	21 582	–
Pobiedna	Meffersdorf	–	7 855	19 634	27 262
Piechowice Dolne	Nieder Petersdorf	15 754	15 851	16 379	27 108
Piechowice	Petersdorf (Riesengebirge)	67 218	60 192	59 057	97 376

⁵ *Idem*, *Koleje regionu kaczawskiego (Lwówek Śląski Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski)*, Jelenia Góra 2012, s. 16–18.

⁶ Hannes Scholdan, *Aus urwüchsigem Wald inmitten Bergen zum Bad Flinsberg im Isergebirge*, [Swisttal 1992], s. 68; [Waldemar] Adam, *Führer ins Isergebirge*, Görlitz 1898, s. 76, 81, 88.

⁷ Rafał Wiernicki, *Śladem zwiniętych torów. Mirsk – Pobiedna – Jindřichovice pod Smrkiem*, „Turysta Dolnośląski”, 2004, 10, s. 10; Feliks Chojnacki, *Jak to w Mirsku z kolejami bywało*, www.goryizerskie.pl, s. 1–5 (dostęp: 15 V 2022).

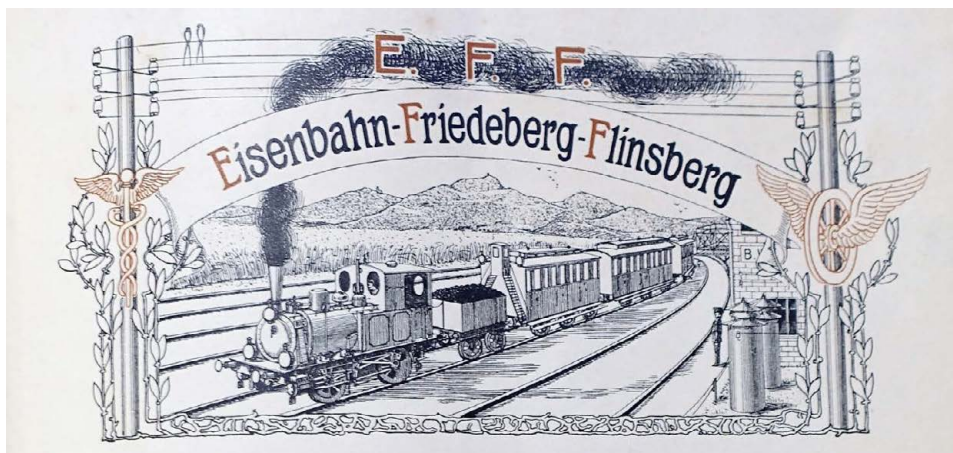
Polska nazwa	Niemiecka nazwa	1903	1904	1905	1913
Szklarska Poręba Dolna	Nieder-Schreiberhau	16 812	17 796	16 866	33 269
Szklarska Poręba Średnia	Mittel-Schreiberhau	13 344	13 096	12 465	29 817
Szklarska Poręba Górna	Ober-Schreiberhau	70 743	61 630	56 217	126 770
Szklarska Poręba Huta	Josephinenhütte	12 169	18 514	12 761	30 364
Szklarska Poręba Jakuszyce	Karlsthal / Jakobsthal	6 454	6 208	6 484	7 068
Tkacze (obecnie Harrachov)	Strickerhäuser	9 813	11 393	10 321	24 969

Opracowanie własne na podstawie: *Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905*, s. 5–6, 10, 13, 19, 24–29, 31, 33, 35, 40; *Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927*, s. 4, 8, 22, 28, 40, 42, 62, 64, 66, 70, 72, 76, 80, 82, 84, 100.

Fala inwestycji kolejowych z przełomu XIX i XX w. pozwoliła zagęścić sieć połączeń na terenie prowincji śląskiej, czemu sprzyjała pruska ustawa z 1892 r. o kolejach trzeciorzędnych (*Kleinbahn*), w której istotnie złagodzone obowiązujące normy techniczne, a to znacząco obniżało koszt budowy. W tym samym czasie upowszechniało się zresztą przekonanie, że pojazdy szynowe stanowią podstawę nowoczesnego transportu lądowego. Oddalone od szlaków kolejowych ośrodki wyraźnie traciły na znaczeniu, dlatego władze i mieszkańcy wykluczonych komunikacyjnie okolic intensyfikowali starania o doprowadzenie do nich torów. Wagę kolejowych powiązań dobrze rozumiano również w Świeradowie-Zdroju, którego dalszy rozwój zależał od uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego. Władze uzdrowiska dostrzegały zmianę standardów, wzrost mobilności społeczeństwa oraz przewagę lepiej skomunikowanych letnisk i kurortów. Władze berlińskie przy tym rozwiały w 1903 r. nadzieje na rychłą budowę linii kolejowej w Górach Izerskich ze środków publicznych, dlatego skorzystano z propozycji składanych przez prywatne przedsiębiorstwa kolejowe w sprawie poprowadzenia lokalnej linii z Mirska do Świeradowa-Zdroju. Berlińska spółka Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co podjęła w 1905 r. niezbędne przygotowania, a inwestycja została zrealizowana w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego⁸. Dnia 1 II 1908 r. zawiązano

⁸ Janusz Gołaszewski, *Kolejka Izerska 1909–1945*, „Rocznik Jeleniogórski”, 29 (1997), s. 56–73.

spółkę Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn A.-G., której kapitał założycielski wynosił 1,37 mln marek. Wśród jej udziałowców znaleźli się m.in.: powiat lwówecki (33,3% akcji), Schaffgotschowie (10,9%), Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co (9,1%) oraz gmina Świeradów-Zdrój (8,8%). Za budowę kolei i jej eksploatację odpowiadało wspomiane przedsiębiorstwo Becker & Co, które realizowało zadania zlecone przez władze Kolei Mirsko-Świeradowskiej, przemianowanej w połowie 1911 r. na Kolej Izerską (Isergebirgsbahn). Wypada wspomnieć, że od samego początku miała ona charakter normalnotorowej linii znaczenia lokalnego⁹. Prace budowlane ruszyły wiosną 1908 r. Miały się zakończyć w lipcu następnego roku, ale złe warunki pogodowe pokrzyżowały te plany. Uroczyste otwarcie liczącej 8 km linii z Mirska do Świeradowa-Zdroju nastąpiło zatem 1 X 1909 r., a to w obecności prezydenta rejencji legnickiej Günthera von Seherr-Thoßa. Już w następnym roku zaobserwowano wzrost liczby gości uzdrowiska (w 1908 r. 11 455, a w 1910 r. 14 214 kuracjuszy i urlopowiczów), wyliczenia te nie uwzględniają przy tym osób wyruszających na jednodniowe wycieczki (bez noclegów). Na początku XX w. szacowano, że ich liczba może sięgać 20 tys.¹⁰



Il. 1. Logo Kolei Mirsko-Świeradowskiej, 1906 r. Źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze, Akta miasta Mirska, sygn. 2841, k. 81.

⁹ Nie jest prawdą, jakoby na Kolei Izerskiej zastosowano pierwotnie rozstaw szyn 600 mm, jak twierdzi m.in.: Józef Andrzej Bossowski, *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004, s. 29.

¹⁰ SchoIdan, *Aus urwüchsigem Wald*, s. 69–71, 120; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Akta majątku Schaffgotschów (dalej: AmSch; w oczekiwaniu na nowe opracowanie zespołu użyto przedwojennych sygnatur jednostek archiwalnych), sygn. GEN 1021: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Bericht über das 1. Geschäftsjahr bis 31. Dezember 1908 der Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft, k. 240–242; sygn. GEN 1022: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo zarządu Kolei Izerskiej, Mirsk 9 VII 1911, k. 139.

W 1926 r. Georg Dauster napisał w gruntownym studium poświęconym projektom transportowym w rejonie jeleniogórskim, że Świeradów-Zdrój – „klejnot Gór Izerskich” – bardzo skorzystał na uruchomieniu Kolei Izerskiej, ale też zauważył, że jakkolwiek kolej przekroczyła granicę Gór Izerskich, to jednak nie doprowadziło to do ich rzeczywistego otwarcia komunikacyjnego¹¹. Podobnie zapewne postrzegano również tzw. Kolej Kamiennej (*Zackenbahn*) z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i Horní Polubný (obecnie Kořenov), która obiegała masyw izerski od południowego wschodu i zapewniała połączenie z austriacką / czeską siecią kolejową. Ta ważna, transgraniczna linia miała istotne znaczenie również dla ruchu lokalnego i turystycznego, co oddają statystyki ruchu pasażerskiego z początku XX w. (tabela 1). Z Górą Izerską związana była zapewne mniejsza część podróźnych, nie sposób przy tym określić, jak duża była „przewaga” Karonoszy. Już choćby ten aspekt sprawia, że wprowadzona współcześnie nazwa „Kolej Izerska” wydaje się niewłaściwa, a do tego może wprowadzać w błąd, ponieważ historycznie była ona związana z linią do Świeradowa-Zdroju. Używane przez niemieckich autorów określenie „Kolej Kamiennej” nie miało oficjalnego charakteru. Omawiana linia od początku znajdowała się bowiem pod zarządem kolei państwowych, stąd standardowo posługiwano się nazwami stacji końcowych¹².

Sejm pruski przyjął ustawę o budowie kolei Jelenia Góra – Piechowice w 1888 r. i przeznaczył na ten cel 1,05 mln marek. Dyskusje na temat jej przebiegu opóźniły rozpoczęcie prac o trzy lata, ale udało się je zakończyć przed końcem roku i 20 XII 1891 r. doszło do uroczystego otwarcia połączenia. Rozstrzygnięcie decyzji o poprowadzeniu trudniejszego technicznie odcinka do Szklarskiej Poręby – i dalej do granicy państwowej – odsuwano w czasie, wiązano je zresztą z inwestycjami austriackimi. Szlak z Jablonca nad Nisou do Tanvaldu oddano do użytku w 1894 r., a jego przedłużenie do Horní Polubný w połowie 1902 r. Sezonowy ruch pasażerski (turystyczny) i ograniczone potrzeby przewozowe Szklarskiej Poręby nie przesądzały o rentowności przedsięwzięcia, tę wiązano z transportem śląskiego węgla do zakładów położonych w Kraju Libereckim, a to wymagało porozumienia obu stron. W 1897 r. zapadła w Berlinie decyzja o przyznaniu 6,18 mln marek na budowę połączenia Piechowice – Horní Polubný, a rok później doszło do podpisania umowy w tej sprawie z władzami austriackimi. Prace ruszyły w 1899 r.,

¹¹ Georg Dauster, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926, s. 9.

¹² Dominik Kara, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Szklarska Poręba 2010, s. 10–11.

ale były hamowane przeciągającymi się postępowaniami wyłączeniowymi, trudnymi warunkami terenowymi i pogodowymi. Konieczne okazało się drażnienie przekopów i dwóch tuneli, budowa szeregu mostów i przepustów, sypanie wysokich nasypów. Roboty ziemne ukończono w 1901 r., kładzenie torów – rok później¹³.

Odcinek Piechowice – Szklarska Poręba został otwarty 25 VI 1902 r., a kolejny – Szklarska Poręba – Horní Polubný – 1 X 1902 r., co zapewniło połączenie Jeleniej Góry z Libercem. Nowy szlak kolejowy z Piechowic do granicy liczył łącznie 35,7 km, a jego nachylenie dochodziło do 25‰. Inaczej niż po stronie czeskiej, nie było zatem potrzeby zastosowania systemu kolei zębatej. Odpowiednie parametry trasy dało zastosowanie łuków o minimalnych, dozwolonych przepisami promieniach, przebicie dwóch tuneli, jednego przed Szklarską Porębą Dolną (145 m długości) i drugiego za Tkaczami (280 m długości)¹⁴, nadto poprowadzenia głębokiego na 20 m przekopu przez Zbójnickie Skały i wzniesienie czteroprzęsłowego mostu nad Izerą koło Tkaczy (długości 150 m i wysokości 25 m). Górski charakter linii rodził szereg problemów eksploatacyjnych. Pomogła je ograniczyć elektryfikacja linii, co nastąpiło w powiązaniu z przesądzoną w 1911 r. elektryfikacją Śląskiej Kolei Górskiej. Jesienią tego samego roku przeprowadzono w rejonie Jakuszyca badania efektywności trakcji elektrycznej na odcinku długości 1,5 km, ale do montażu przewodów trakcyjnych na całej trasie przystąpiono później. Prace wstrzymano podczas wojny, a w związku z deficytem metali kolorowych zdecydowano się nawet na demontaż sieci trakcyjnej, stąd lokomotywy elektryczne ostatecznie na szlaku z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby zaczęły kursować dopiero 15 II 1923 r.

Średni czas przejazdu z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby wynosił początkowo 90 minut, ale jeszcze przed I wojną światową został skrócony o 10 minut. Należy dodać, że podróż z Berlina zajmowała wówczas przeszło 6 h. Większość podróżnych wysiadała i wsiadała na stacji Szklarska Poręba Górna, której skromny zrazu dworzec doczekał się przebudowy już po kilku latach, zyskując reprezentacyjną formę i bogatą oprawę. W sezonie docierało do Szklarskiej Poręby Górnej nawet 14 par pociągów dziennie, zaledwie kilka kontynuowało jazdę do Horní Polubný, gdzie można się było przesiąść do składów austriackich. Warto

¹³ *Ibidem*, s. 8–12; Klaus Christian Kasper, *Die Zackenbahn Hirschberg – Schreiberhau – Grünthal/Polaun*, Bonn-Oberkassel 2002 (tamże o budowie górskiego odcinka Kolei Izerskiej – s. 109).

¹⁴ Przemysław Dominas, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 r.*, Łódź 2020, s. 201–206.

wspomnieć, że w Jakuszycach powstał najwyżżej położony przystanek kolejowy w Prusach (886 m n.p.m.), ale osada cieszyła się raczej umiarkowanym zainteresowaniem turystów. Do 1911 r. przystanek nosił zresztą nazwę sąsiedniego Orla¹⁵. Większy ruch panował na ostatnim pruskim przystanku kolejowym w Tkaczach, co mogło mieć związek z bliskością granicy. Generalnie „Kolej Kamiennej” (porównywana z głośną Koleją Semmering, stąd określenie „Schlesische Semmeringbahn”) niewątpliwie zwiększyła dostępność wschodnich partii Gór Izerskich, ale też nie doprowadziła do równie wyraźnego jak w Karkonoszach umasowienia ruchu turystycznego. Ułatwiła wywóz drewna, kruszywa i wyrobów szklanych, miała jednak ograniczony wpływ na stan miejscowego przemysłu.

Przedstawione inwestycje przesądziły o układzie transportowym tego zakątka Sudetów, warto jednak zwrócić uwagę na inne projekty, które nie doczekały się realizacji. Jeden z nich firmował Urząd Kameralny Schaffgotschów, do których należały rozległe tereny w Karkonoszach i Górach Izerskich. W roku 1896 wyszedł on z inicjatywą budowy sieci lokalnych połączeń kolejowych o rozstawie szyn 1000 mm, ale ostatecznie – bez wsparcia i akceptacji władz rejencyjnych – wycofał się z realizacji tego zamysłu. Warto nadmienić, że był on częścią szerszego projektu zakładającego wykorzystanie energii wytworzonej w elektrowniach wodnych. W segmencie transportowym przewidziano budowę kilku linii kolejowych (trakcja elektryczna), w tym: Piechowice – Rozdroże Izerskie – Świeradów-Zdrój i Szklarska Poręba Huta – Jakuszyce – Orle – Wielka Izera (Skalno). Obie miały zasadniczo służyć do transportu drewna, dodatkowo także torfu (Hala Izerska). Przewozy pasażerskie rozważano jedynie w przypadku połączenia świeradowskiego. Wspomniane szlaki kolejowe miały się łączyć z kolejkami leśnymi (trakcja konna), co oddaje kompleksowe podejście autora tej koncepcji – Wilhelma Hostmanna – do problemów komunikacyjnych. Rozmach projektu – z kosztorysem na poziomie 15 mln marek – wydaje się niezwykle, tłumaczy poniekąd trudności z jego wcieleniem w życie¹⁶. O utrudnionym dostępie do śląskiej części Gór Izerskich przesądził jednak bardziej brak normalnotorowej kolei pomiędzy Świeradowem-Zdrojem

¹⁵ Kara, *Kolej*, s. 37, 48–52, 55.

¹⁶ W[ilhelm] Hostmann, *Die wirtschaftliche Erschliessung des Riesen- und Isergebirges*, Wiesbaden 1897; Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 11; Michał Jerczyński, *Projektowane kolejni wąskotorowe w Karkonoszach*, „Świat Kolei” 1997, 4, s. 26–30; Janusz Gołaszewski, *Projekt budowy kolejki karkonosko-izerskiej z lat 1896–1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy”, 7 (1995), s. 85–97.

i Szklarską Porębą. Projekt ten był kilkakrotnie podejmowany przez lokalne gremia, ale – jak się okazało – nie były one w stanie przeforsować budowy górskiego odcinka. Co istotne, nie chodziło o przeszkody natury czysto technicznej, lecz finansowej. Na przełomie XIX i XX w. inżynieria kolejowa stała na wysokim poziomie, co pozwalało poprowadzić szlaki kolejowe przez masywy zdecydowanie wyższe i o większym nachyleniu stoków, niż to miało miejsce w przypadku Gór Izerskich. Dobrym tego przykładem jest Centralna Kolej Transandyjska – dzieło Ernesta Malinowskiego¹⁷.

Koncepcja poprowadzenia szlaku kolejowego przez Góry Izerskie stanowiła rozwinięcie projektu przedłużenia drugorzędnej kolei państwowej z Mirska do Świeradowa-Zdroju, który pojawił się najpóźniej w 1898 r. Dyrekcja Kolejowa (Eisenbahndirektion) we Wrocławiu nie była zainteresowana jego realizacją, ale godziła się na podjęcie inwestycji przez prywatny kapitał. Rok później zarząd dóbr Schaffgotschów badał możliwość poprowadzenia linii kolejowej z Mirska do Świeradowa-Zdroju, stąd do gospody Ludwigsbaude na Rozdrożu Izerskim i dalej do Szklarskiej Poręby. Oczekiwano, że wspomniane przedłużenie podstawowego szlaku – z naciskiem na normalny rozstaw szyn – przyczyni się do zwiększenia przewozów, a tym samym podniesie rentowność nowej linii. Na spore korzyści mogła liczyć rodzina Schaffgotschów – właściciele uzdrowiska, górskich lasów i kamieniołomów, których intensywna eksploatacja wymagała dostępu do nowoczesnej infrastruktury transportowej. Samo przedłużenie trasy w stronę Szklarskiej Poręby miało nastąpić najpewniej w drugiej kolejności, prezydent rejencji udzielił bowiem zezwolenia na prace pomiarowe i projektowe tylko między Mirskiem i Świeradowem-Zdrojem (1899)¹⁸. Udziałem w projekcie zainteresowane były wyspecjalizowane przedsiębiorstwa kolejowe, w tym: Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft, Continentale Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, hamburska firma Hüttner, Walter & Co, Hannoversche Bahnindustrie i Lenz & Co. Konsultacje nt. charakteru planowanej linii przedłużały się. Dyskutowano o różnych wariantach, w tym o wykorzystaniu elektrycznych tramwajów (1904/1905), co powiązano z budową zapory (i elektrowni wodnej) koło Leśnej¹⁹.

¹⁷ Przemysław Dominas, *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya: dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2022 (w druku).

¹⁸ AP Wt, AmSch, sygn. GEN 1011: Die projektierte Bahnanlage Friedeberg – Flinsberg, *passim*.

¹⁹ Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze (dalej: AP JG), Akta miasta Mirska (dalej: AmM), sygn. 2841: Bau einer Eisenbahn von Friedeberg a. Qu. über Flinsberg nach

Uruchomienie połączenia kolejowego z Piechowic do Szklarskiej Poręby w 1902 r. przyczyniło się do wzrostu zainteresowania planowaną linią Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba, co dobrze oddaje seria interpelacji poselskich z lat 1903–1906. Warto przywołać treść tych wystąpień, ponieważ zawarte w nich argumenty były później wielokrotnie powtarzane, w tym w kluczowym memorandum z 1906 r. Na wstępie trzeba jednak zastrzec, że posłowie sejmu pruskiego dostrzegali w owym projekcie same korzyści, a ich twierdzenia o rentowanym i prorozwojowym przedsięwzięciu, dającym znaczne oszczędności nie były poparte konkretnymi wyliczeniami. Jako pierwszy poruszył temat hr. Alfred von Strachwitz (28 III 1903 r.) z powiatu lubańskiego (poseł katolickiej partii Centrum), który z sejmowej mównicy przekonywał do budowy kolei Mirsk – Szklarska Poręba ze środków publicznych. Cała trasa miała liczyć 28 km długości (37 km po dodaniu czynnej już linii Gryfów Śląski – Mirsk), podczas gdy pociągi kursujące wówczas do Szklarskiej Poręby z kierunku zachodniego miały (od Gryfowa Śląskiego) do pokonania trasę blisko dwukrotnie dłuższą (70 km przez Jelenią Górę). Polityk nie przewidywał problemów technicznych ani konieczności wznoszenia większych obiektów inżynierskich, a nachylenie szlaku nie przekraczało jego zdaniem 25%. Zauważył on, że inwestycja nie nastęrcza większych trudności niż ukończony rok wcześniej „Schlesische Semmeringbahn”. Jednocześnie wskazywał na znaczne korzyści gospodarcze dla regionu, w zakresie rolnictwa, leśnictwa, górnictwa i turystyki²⁰.

W podobnym tonie wypowiedział się 16 V 1904 r. konserwatywny poseł Friedrich von Kölichen (wybrany w okręgu Bolesławiec – Lwówek Śląski), który podkreślał potrzebę doprowadzenia kolei do uzdrowiska świeradowskiego, jak też skrócenia przejazdu do Szklarskiej Poręby. Dodawał zarazem, że planowana linia będzie się zaliczała do najpiękniejszych na Śląsku, a pasażerowie zyskają

Schreiberhau (Weißbachthal), Pismo firmy Otto Conrads Eisenbahnbau- und Tiefbaugeschäft do Miejskiego Urzędu Budowlanego w Mirsku, Berlin 31 XII 1904, k. 36; Pismo firmy Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein do burmistrza Mirska, Berlin 14 IV 1905, k. 39.

²⁰ AP Wr, Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej we Wrocławiu, sygn. 2432: (*Isergebirgsbahn*) die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, *Denkschrift betreffend den Bau einer normalspurigen Kleinbahn von Friedeberg nach Flinsberg*, Löwenberg 1906, Anlage B, k. 8–11. Pierwsze reakcje na wystąpienie A. Strachwitza, zob. AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013: Die projektierte Eisenbahn Friedeberg a/Qu. – Schreiberhau bezw. Flinsberg – Schreiberhau, List dyrektora Mayntza do orłowickiego nadleśniczego, Sobieszów 11 IV 1903; wycinek prasowy: *Friedeberg – Schreiberhau*; Pismo dyrektora Mayntza do posła A. Strachwitza, Sobieszów 14 IV 1903; Pismo dyrektora Mayntza do hrabiny [Marii von] Schaffgotsch, Sobieszów 23 IV 1903; Pismo dyrektora Mayntza do ministra robót publicznych, Sobieszów 23 IV 1903, b.p.

możliwość delektowania się wspaniałym krajobrazem górskim (piękniejszym niż na „Kolei Kamiennej”). Podkreślał korzyści natury gospodarczej, polemizował jednocześnie z tezą o wysokich kosztach inwestycji i braku rentowności. Dzień później o możliwie szybką realizację projektu zaapelował demokratą Julius Kopsch (wybrany w okręgu Görlitz – Lubań). Wspominał o rentowności przedsięwzięcia, ale dostrzegał też jego wymiar społeczny. Mówił o powszechnych w tych okolicach bezrobociu i dotkliwej biedzie (tkaczy), które – jak się spodziewał – można będzie pomniejszyć po doprowadzeniu kolei. Liczył na rozwój turystyki w „dziewicznych” Górach Izerskich i podkreślał potrzebę połączenia Świeradowa-Zdroju ze Szklarską Porębą. 30 III 1905 r. przypomniał o projekcie liberał Bruno Fritsch (wybrany w okręgu Görlitz – Lubań), widząc w nim szansę na zatrzymanie pauperyzacji i wyludnienia się terenów górskich. Krytykował działania Ministerstwa Robót Publicznych, które pod pretekstem wysokich kosztów budowy i eksploatacji odmówiło realizacji projektu ze środków publicznych, wspominał zarazem o uruchomieniu prywatnej kolei lokalnej. Rok później w podobnym duchu wypowiedział się jego kolega partyjny Julius Witzmann (okręg wyborczy Złotoryja – Legnica), wiążąc to z potrzebą przyspieszenia przejazdu pociągów na kolejach drugorzędnych, oraz wolnokonserwatywny poseł Max Baensch-Schmidtlein (okręg wyborczy Świerzawa – Jelenia Góra).

Wystąpienia polityków (reprezentantów większości partii!) – jednoznacznie związanych z Sudetami Zachodnimi – znajdowały przychylność niższej izby sejmu pruskiego, ale nie zdołały przekonać berlińskich decydentów do urzeczywistnienia tego pomysłu. Szczegółowych odpowiedzi właściwego w tej materii Ministerstwa Robót Publicznych (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) nie udało się odnaleźć, ale chodziło niewątpliwie o kwestie finansowe, które w ocenie urzędników kolejowych wyglądały inaczej, niż to przedstawiali dolnośląscy posłowie. Petycja wysłana 23 IV 1903 r. przez lokalny komitet do ministra robót publicznych Hermanna von Budde została przezeń odrzucona po zaledwie kilku tygodniach (o czym lakonicznie poinformował zainteresowanych nadprezydent prowincji śląskiej – „nie przewiduje się budowy takiej kolei przez państwo”²¹), dlatego – jak pamiętamy – ostatecznie doszło do budowy lokalnej linii z Mirska

²¹ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo nadprezydenta prowincji śląskiej do dyrektora Mayntza, Wrocław 20 V 1903, b.p.; AP JG, AmM, sygn. 2841, Pismo burmistrza Mirska do landrata powiatu lwóweckiego, Mirsk 29 VII 1903, k. 21–22.

do Świeradowa-Zdroju, a właściwie do Świeradowa-Lasu (Flinsberg-Forst²²) długości 10,77 km. Liczono na znaczne przewozy. Początkowo zakładano uruchamianie ośmiu par pociągów dziennie w sezonie letnim i pięciu – w zimowym, ale później zredukowano te zapowiedzi do pięciu/czterech par. Na stacji końcowej (Flinsberg-Forst) przewidziano dużą ładownię dłużycy pozyskiwanej z lasów należących do Schaffgotschów, którzy należeli do promotorów całego przedsięwzięcia.

W projekt kolei Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba (Biała Dolina) zaangażowani byli wysocy urzędnicy Schaffgotschów. Pod wezwaniem z 1903 r. o poparcie wspomnianej już petycji kierowanej do ministra robót publicznych – nieprzypadkowo jako pierwsi – podpisali się dyrektor Urzędu Kameralnego nadleśniczy Mayntz z Sobieszowa i lekarz uzdrowiskowy dr Waldemar Adam ze Świeradowa-Zdroju²³. Nawiązali oni bliską współpracę z burmistrzem Mirska Theodorem Häuslerem, który stanął na czele komitetu lobbującego za budową państwowej kolei głównej (*Vollbahn*) przechodzącej przez Góry Izerskie. Linia drugorzędna – ze względu na niższe parametry techniczne i wolniejszy bieg pociągów – była przedstawiana jako rozwiązanie połowiczne, nie dość konkurencyjne dla magistralnego połączenia przez Jelenią Górę. Mniejsza prędkość i wydłużone postoje „lokalnych” pociągów przekreślały bowiem przewagę czasową postulowanego „skrót”, a to uderzało w rentowność całego przedsięwzięcia. Strony krytycznie analizowały poszczególne warianty inwestycji, co dobrze widać w postawie władz miejskich Mirska. Były one zainteresowane dostępem do państwowych kolei głównych i chłodno przyjęły projekt lokalnej linii. Niektórzy zwolennicy optowali zresztą za realizacją całego przedsięwzięcia za jednym razem²⁴, ale odbiegało to od dotychczasowej praktyki budowania śląskich linii górskich etapami²⁵. W przypadku projektu izersko-karkonoskiego również przyjęto takie

²² W okresie powojennym: Świeradów-Nadleśnictwo.

²³ AP JG, AmM, sygn. 2841, Alle diejenigen, welche ein Interesse irgend welcher Art an einer von uns erstrebten staatlichen Eisenbahn von Friedeberg über Egelsdorf, Ullersdorf, Flinsberg, Ludwigsaube nach Hauptbahnhof Schreiberhau haben ..., Wielkanoc 1903, k. 1.

²⁴ AP JG, AmM, sygn. 2841: List dr W. Adama do burmistrza Mirska, [Świeradów-Zdrój] 12 IV 1903, k. 5–7; List burmistrza Mirska do dr W. Adama, Mirsk 17 IV 1903, k. 9; List burmistrza Mirska do dyrektora Mayntza, Mirsk 20 IV 1903, k. 12; List burmistrza Mirska do dyrektora Mayntza, Mirsk 24 IV 1903, k. 18; Pismo landrata powiatu lwóweckiego do magistratu Mirska, Lwówek Śląski 15 I 1906, k. 43; Notatka, Mirsk 18 I 1905, k. 44; Pismo magistratu Mirska do landrata powiatu lwóweckiego, Mirsk 23 I 1906, k. 45.

²⁵ Szerzej: Przemysław Dominas, *Kolej Kowary – Kamienna Góra na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 76 (2021), 1, s. 63–83.

rozwiązanie, stąd podjęte w 1906 r. prace pomiarowe i planistyczne (*Vorarbeiten*) dotyczyły tylko szlaku Mirsk – Świeradów-Zdrój²⁶.

Doprowadzenie kolei do izerskiego uzdrowiska postrzegano na początku XX w. jako warunek jego dalszego rozwoju. W petycji skierowanej do ministra robót publicznych Hermanna von Budde wiosną 1903 r. pisano: „teraźniejszość stoi pod znakiem turystyki, szczególnie tej zwróconej w kierunku niemieckich gór z ich wiecznie zielonymi lasami i wiecznie świeżym powietrzem”. Zwracano uwagę na przyrost liczby kuracjuszy i turystów, w tym znaczący udział berlińczyków (w 1902 r. na 8459 gości przybyłych do Świeradowa-Zdroju 3100 miało przyjechać z Berlina i jego okolic). Przekonywano, że nowa kolej pozwoli niemieckim turystom wypoczywać w niemieckich górach. Sięgano do patriotycznych haseł, nie zapominano o argumentach natury gospodarczej (dowóz zaopatrzenia, „kolosalnych ilości” drewna i kruszywa) oraz społecznej (przeciwdziałanie biedzie, bezrobociu i wyludnianiu okolicy). Sugerowano, że uruchomienie nowego połączenia pozwoli zaoszczędzić podróżnym wybierającym się do Szklarskiej Poręby czas (3 h w obie strony) i pieniądze (w II klasie – 2,7 marki, w III klasie – 1,8 marki)²⁷. Odmowa ministerstwa nie przerwała starań o realizację inwestycji. 10 II 1904 r. nową petycję do Ministerstwa Robót Publicznych skierowała Izba Handlowa (*Handelskammer*) w Lubaniu. Powtórzono znane argumenty, wspomniano nadto, że planowany szlak kolejowy ma być poprowadzony w znacznej części przez dobra Schaffgotschów, co pozwalało liczyć na łatwe i tanie pozyskanie niezbędnych gruntów²⁸. Władze kolejowe nadal nie widziały jednak korzyści z realizacji projektu, najpewniej nie chciały również obniżyć rentowności nowo otwartego połączenia Jelenia Góra – Szklarska Poręba, które dla przewozów z kierunku północno-zachodniego stałoby się mniej atrakcyjne.

Dyrekcja Kolejowa we Wrocławiu nie tylko podważała celowość poprowadzenia górskiego szlaku ze Świeradowa-Zdroju do Szklarskiej Poręby, ale sceptycznie podchodziła również do planu budowy odcinka Mirsk – Świeradów-Zdrój, który proponowała zastąpić linią Rębiszów – Świeradów-Zdrój. Całemu projektowi

²⁶ AP JG, AmM, sygn. 2841, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do magistratu Mirska, Berlin 15 I 1906, k. 46; *Betrifft Bahnbau Friedeberg a Qu. – Flinsberg*, „Kreis-Blatt des Kreises Löwenberg“, nr 98 z 7 XI 1906, s. 761–762; nr 112 z 16 XII 1906, s. 831–832.

²⁷ AP JG, AmM, sygn. 2841, Gehorsamstes Gesuch um Bau einer Staatsbahn von Friedeberg a. Qu. Nach Schreiberhau (Weißbachtal), Hermsdorf–Flinsberg–Schreiberhau, IV 1903, k. 2–4.

²⁸ *Ibidem*, *Betrifft den Bau einer Staatsbahn von Friedeberg a. Qu. nach Schreiberhau (Weißbachtal)*, k. 28–29.

przypisywała zresztą czysto lokalne znaczenie. Większych przewozów pasażerskich spodziewała się jedynie w miesiącach letnich, dlatego całe przedsięwzięcie uważała pod względem finansowym za ryzykowne i możliwe do zbilansowania pod warunkiem zastosowania najtańszych rozwiązań (kolej trzeciorzędna). Warto przywołać argumenty kolejowych decydentów przemawiające za przesunięciem miejsca styku nowej linii z kolejami państwowymi (Rębiszów zamiast Mirska) wyrażone w piśmie z 1906 r.²⁹ Proponowane połączenie miało być nieznacznie dłuższe, za to tańsze w realizacji. Zwracano jednocześnie uwagę na fakt, że linia Mirsk – Świeradów-Zdrój dublowała przewozy drogowe (szosowe), które ze względu na niewielką odległość obu miejscowości pozostałyby konkurencyjne. Takie rozwiązanie nie było zatem – zdaniem urzędników kolejowych – konieczne i rodziło wątpliwości w zakresie rentowności. Wariant „rębiszowski” (rozpatrywany również jako początkowy odcinek szlaku do Szklarskiej Poręby *vel* Huty Józefina) pojawił się w 1904 r. i mógł liczyć na poparcie mieszkańców Rębiszowa, Przecznicy i Gierczyna, którzy niewątpliwie skorzystaliby na wyborze alternatywnej trasy³⁰.

Głosy te nie zostały jednak uwzględnione, późniejsze konsultacje i prace dotyczyły bowiem wyłącznie szlaku z Mirska, przez Mroczkowice, Krobicę i Orłowice do Świeradowa-Zdroju. Na doprecyzowanie czekał dalszy przebieg szlaku kolejowego w stronę Szklarskiej Poręby. O ile odcinek Świeradów-Zdrój – Rozdroże Izerskie (siodło między Grzbietem Kamienickim i Wysokim Grzbietem Gór Izerskich) wydawał się zasadniczo przesądzony (wzdłuż nurtu Kwisy), o tyle pociągnięcie linii w stronę „Kolei Kamiennej” wymagało strategicznych rozstrzygnięć. Oba szlaki mogły się stykać w rejonie Kopańca, Szklarskiej Poręby Dolnej lub Górnej. Rozważano drążenie tunelu/tuneli długości 3 km, ale z racji wysokich kosztów pomysł ten szybko porzucono. Władze kolejowe żądały, aby nachylenie szlaku nie przekraczało 25%, co w praktyce okazało się nie takie znowu łatwe, dlatego powyżej Świeradowa-Zdroju trzeba było wprowadzić ciasne łuki lub niewygodne trawersy. Występujące problemy zachęcały do szukania alternatywnych rozwiązań. O jednym z nich pisała wiosną 1903 r. lokalna gazeta „Bote aus dem Queisthale“. Chodziło o trolejbus przewidziany do połączenia Mirska ze Świeradowem-Zdrojem i dalej – ze Szklarską

²⁹ *Ibidem*, Odpis pisma dyrekcji kolejowej we Wrocławiu do ministra robót publicznych, Wrocław 15 III 1906, k. 87–88.

³⁰ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, List ordowickiego nadleśniczego, Orłowice 6 VI 1904, b.p.; sygn. GEN 1021, Pismo Komitetu Budowy Koli z Rębiszowa do Świeradowa-Zdroju (Komitee für einen Bahnbau von Rabischau nach Flinsberg) do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Gierczyn 19 I 1906, k. 58.

Porębą. Warto wspomnieć w tym miejscu, że dwie ostatnie miejscowości łączyła od końca XIX w. Droga Kwisy (Queisstraße), którą kazali zbudować Schaffgotschowie. Za ich pozwoleniem i za niewielką opłatą można było z niej korzystać. Droga wykorzystywana do zwózki drewna nie mogła się jednak równać ze szlakiem kolejowym, wpisanym w sieć transportową Gór Izerskich. Schaffgotschowie zakładali zresztą, że do Rozdroża Izerskiego doprowadzą kolejki leśne³¹.

Władze berlińskie nie podjęły się budowy kolei izersko-karkonoskiej, budowa świeradowskiej linii doszła zatem do skutku – jak już wspomniano – na koszt zawiązanej w tym celu spółki. Kolej Izerska ruszyła 30 X 1909 r., odcinek Świeradów-Zdrój – Świeradów-Las otwarto dopiero 5 VII 1910 r. Dwa lata później władze spółki informowały Schaffgotschów, że szykują się do przedłużenia linii do Szklarskiej Poręby lub Piechowic. Jakoby odpowiadały w ten sposób na społeczne oczekiwania, ale też uznały, że kontynuacja inwestycji jest w interesie samego przedsiębiorstwa, tj. pozwoli poprawić jego efektywność i rentowność³². Proszono Schaffgotschów o wyrażenie opinii w tej kwestii, ponieważ zdawano sobie sprawę z tego, że przychyłność hrabiów ułatwi realizację projektu, chociażby poprzez przekazanie niezbędnych gruntów, ale też z racji spodziewanych nadań towarów, czy też partycypacji w kosztach inwestycji. Należeli zresztą do kluczowych akcjonariuszy spółki Kolej Izerska.

Po kilku latach zawieszenia – w zmienionych okolicznościach – wracano do projektu górskiego odcinka Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba, w którym widziano szansę wzmocnienia istniejącego już podmiotu kolejowego. Warto zatem przedstawić pokrótce jego sytuację. W pierwszym roku funkcjonowania z usług Kolei Izerskiej skorzystało 114 637 pasażerów, w drugim – 114 801, kolejne lata przyniosły nieznaczny spadek: 113 294 w 1911 r., 108 894 w 1912 r., 103 479 w 1913 r.³³ Tabor Kolei Izerskiej składał się z dwóch parowozów (T3 szczecińskiej firmy Vulcan), czterech wagonów osobowych III klasy, wagonu pocztowego i sześciu dwuosioowych wagonów towarowych, a zatem był nader skromny. Pociągi poruszały się z typową dla kolei trzeciorzędnych prędkością do 30 km/h, dlatego przejazd z Mirska do Świeradowa-Zdroju (7,7 km) trwał ok. 20 minut. Dla porównania, podróż

³¹ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinek prasowy: *Gleislose elektrische Straßenbahn!*, „Bote aus dem Queisthale“ [III 1903], b.p.

³² *Ibidem*, Pismo zarządu Kolei Izerskiej do Schaffgotschów, Mirsk 6 XII 1912, b.p.

³³ Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 43.

na tej samej trasie konnym omnibusem lub dorożką zajmowała wcześniej ok. 75 minut³⁴. Kolej Izerska dowoziła do uzdrowiska głównie węgiel, a wywoziła drewno. W 1911 r. przewiozła łącznie 26 977 t towarów, rok później 28 150 t. Nie były to wielkości imponujące, co oddaje stosunek wpływów uzyskanych w 1912 r. z ruchu pasażerskiego (53 310 marek) i towarowego (35 055 marek). Bilans spółki wypadał dodatnio (27 577 marek), ale trzeba było spłacać pożyczkę, stąd w wymiarze ekonomicznym trudno mówić o spektakularnym sukcesie. Oficjalne sprawozdania Kolei Izerskiej nie oddają w pełni realiów funkcjonowania spółki, podobnie nie pozwalają ocenić, w jakim stopniu spełniała pokładane w niej nadzieje. Dysponujemy przy tym uwagami i wyliczeniami przygotowanymi w 1912 r. – na prośbę dyrektora Urzędu Kameralnego Schaffgotschów – przez władze uzdrowiska i administrację leśną, a to w związku z sygnalizowanymi już planami przedłużenia linii kolejowej. Oba dokumenty powstały na wewnętrzny użytek zarządu majątku Schaffgotschów, dlatego mają niezwykle rzeczowy charakter. Pozwalają poznać ówczesne – po trzech latach od otwarcia Kolei Izerskiej – postrzeganie problemów kolejowych przez dobrze zorientowanych w temacie urzędników, dlatego zostaną przedstawione możliwie obszernie.

Władze uzdrowiska pisały 20 XII 1912 r., że przewozy osobowe i towarowe nie były w stanie przynieść akcjonariuszom Kolei Izerskiej odpowiedniego zwrotu zainwestowanego kapitału i jeszcze przez wiele lat trudno było oczekiwać znaczącej poprawy sytuacji, i to pomimo wysokich cen biletów i taryf przewozowych. Udziałowcy mieli jednak uzyskiwać pośrednie zyski w postaci podatków lub wyższych przychodów ze sprzedaży towarów. Dla samego kurortu bilans korzyści wcale nie był przy tym tak oczywisty. Napływ gości nie wykazywał wyraźnego trendu wzrostowego, w 1910 r. odwiedziło Świeradów-Zdrój 12 414 kuracjuszy, w 1911 r. – 13 028, a w 1912 r. – 12 544. W porównaniu z wcześniejszym okresem odnotowano zatem niewielki progres (11 455 osób w 1908 r., 11 079 w 1909 r.), autorzy dokumentu nie byli przy tym pewni, w jakim stopniu było to warunkowane otwarciem połączenia kolejowego, a w jakim wzrastającą systematycznie od dłuższego czasu popularnością uzdrowiska. Skokowy przyrost odnotowano za to w grupie turystów jednodniowych. Ograniczone korzyści przyniósł transport towarów. Koszt przewozu węgla z Mirska do Świeradowa-Zdroju obniżył się (względem transportu konnego) z 15 do 11,5 fenigów za cetnar (ok. 51,5 kg),

³⁴ Wilhelm Patschovsky, *Führer durch Bad Flinsberg und Bad Schwarzenbach im Schlesische Isergebirge*, Schweidnitz [1909], s. 5–6.

w przypadku drewna – z 18 do 12 fenigów. Autorzy podkreślili zarazem, że taryfy kolejowe za przewóz drobnych przesyłek były wyższe niż w minionym okresie. W sumie do transportu ładunków wykorzystano w 1910 r. 1847 wagonów, w 1911 – 2071, a w 1912 – 2093. Przy przewozach wynoszących łącznie 12 tys. cetnarów rocznie dało to miejscowości oszczędności rządu 480 marek (sic!). Administracja uzdrowiska szacowała, że dodatkowo zyskała 300 marek ze sprzedaży dodatkowych biletów na koncerty i 1500 marek z wpływów domu zdrojowego, co łącznie oznaczało korzyści na poziomie 2280 marek. Zważywszy na wcześniejsze oczekiwania, były to – w odczuciu władz kurortu – wyniki rozczarowujące³⁵.

Na pytanie, czy kontynuacja inwestycji jest w interesie Świeradowa-Zdroju, zarząd uzdrowiska odpowiadał niejednoznacznie. Urzędnicy oceniali, że pierwotnie zakładana budowa linii przez państwo przyniosłaby znacząco większe korzyści niż lokalna kolej prywatna, obsługująca mniejszy ruch i stosująca przez to wyższe taryfy (niezbędne dla jej utrzymania). W przypadku pełnowymiarowej linii państwowej można było liczyć na zwiększone zainteresowanie (w tym ruch tranzytowy), co rzutowałoby na jej ofertę nie tylko cenową. Przy odpowiednim skomunikowaniu pociągów, pasażerowie jadący w Góry Izerskie i Karkonosze (z kierunku północno-zachodniego) mogli oszczędzić czas i pieniądze. W przypadku odrębnego, niewielkiego przedsiębiorstwa kolejowego korzyści z uruchomienia połączenia przez Rozdroże Izerskie wydawały się autorom tego dokumentu wątpliwe. Przejazd z Gryfowa Śląskiego przez Jelenią Górę do Szklarskiej Poręby (70 km) kolejami państwowymi trwał w tym czasie 2 h, a kosztował w III klasie – 2,2 marki (wedle taryfy niedzielnej 1,5 marki), w II klasie – 3,4 marki (2,3 marki). Szacowano, że w przypadku lokalnej Kolei Izerskiej, po zbudowaniu odcinka górskiego, podróż z Gryfowa Śląskiego do Szklarskiej Poręby (mimo krótszej trasy) potrwa przeszło 2 h i będzie wymagała uiszczenia wyższej opłaty za bilet. Nie była to zatem propozycja szczególnie atrakcyjna (dodajmy przesiadki) i nie mogła przynieść spółce wymiernych korzyści.

W dalszych wywodach świeradowscy urzędnicy pokusili się o ocenę wpływu potencjalnej inwestycji na rozwój samego uzdrowiska, a to przy założeniu, że pociągi kursowałyby jednak szybciej, bilety zaś byłyby tańsze. Nie liczone na to, że na stacji w Świeradowie-Zdroju wysiadzie większa grupa gości podążających do Szklarskiej Poręby. Nie spodziewano się również kuracjuszy jadących od

³⁵ AP Wt, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo zarządu uzdrowiska Świeradów-Zdrój do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Świeradów-Zdrój 15 XII 1912, b.p.

strony Szklarskiej Poręby. Zakładano wprawdzie zwiększony napływ turystów licznie odwiedzających Kotlinę Jeleniogórską i Karkonosze, ale korzyści wynikające z tego faktu miały być znikome. Spodziewano się wzrostu dochodów z biletowanych koncertów organizowanych w kurorcie oraz „parę marek” za kawę serwowaną w zdrojowych lokalach. Potencjalne korzyści obarczone były jednak ryzykiem, że duża część kuracjuszy świeradowskich wykorzysta okazję, tj. wybierze się na wycieczkę do Szklarskiej Poręby i skorzysta z tamtejszych usług. Powołano się na wcześniejsze obserwacje, które wskazywały, że na jednego turystę przybyłego do Świeradowa-Zdroju ze Szklarskiej Poręby przypadało 10 wybierających się w odwrotnym kierunku. Wzmożony napływ turystów nie był zresztą w strefie uzdrowiskowej pożądany, ponieważ mógł on drażnić kuracjuszy, których obsługa zapewniała właścicielom uzdrowiska podstawowy dochód. Warto podkreślić, że urzędnicy oceniali konsekwencje finansowe, a nie frekwencję, która stała się popularnym wskaźnikiem ruchu turystycznego. W ocenie hrabiowskiej administracji inwestycja nie nosła szczególnych korzyści. Tych można się było spodziewać w przypadku całego Świeradowa-Zdroju (usługi turystyczne prowadzone przez niezależne podmioty).

Nadleśniczy Koehler wypowiedział się w piśmie z 22 I 1913 r. jeszcze bardziej krytycznie. Z jego wyliczeń wynikało, że pas ziemi niezbędny do poprowadzenia górskiego odcinka Kolei Izerskiej – od stacji Świeradów-Las (540 m n.p.m.), przez Rozdroże Izerskie (767 m n.p.m.), do Mijanki Kopaniec/Zalesie (520 m n.p.m.) – odpowiada powierzchni ok. 66 ha, w tym lasu I klasy z drzewami liczącymi powyżej 80 lat. Zwracał uwagę na niebezpieczeństwo wybuchu pożaru, większe obciążenie ruchem turystycznym, płoszenie zwierząt, potrzebę wzmocnienia służby leśnej i dodatkowe wydatki na utrzymanie leśnych dróg. Wskazanych szkód w żaden sposób nie rekompensowały – jego zdaniem – znikome korzyści. Twierdził wręcz, że z perspektywy gospodarki leśnej projekt pozbawiony jest znaczenia. Drzewo z powodzeniem zwożone było Drogą Kwiską do ładowni w Świeradowie-Lesie i Piechowicach, stąd wysoko położona ładownia na Rozdrożu Izerskim mogła obsługiwać ograniczony przestrzennie obszar. Nadleśniczy zauważał jednocześnie, że w rejonie Rozdroża Izerskiego rosły drzewa gorsze gatunkowo, zatem mniej przydatne / tańsze. Generalnie nie przewidywał istotnego wzrostu wykorzystania kolei do transportu drewna, obawiał się zarazem wysokich taryf przewozowych. Przypomnijmy, że wizja wywozu izerskiego drewna należała do podstawowych argumentów zwolenników budowy Kolei Izerskiej. Innych nadań

nie sposób się było spodziewać, ponieważ planowana trasa biegła poza główną strefą zamieszkania. Schronisko Ludwigsbaude na Rozdrożu Izerskim należało do nielicznych wyjątków³⁶.

Krytyczne głosy urzędników Schaffgotschów nie przesądzały, oczywiście, o celowości poprowadzenia kolei w stronę Szklarskiej Poręby. Warto przywołać w tym miejscu szczegółowe omówienie projektu przedstawione w październiku 1913 r. przez berlińską spółkę Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, która – jako udziałowiec i podmiot zarządzający Koleją Izerską – była zainteresowana powodzeniem całego przedsięwzięcia. W dokumencie podkreślono, że standardowy rozstaw szyn i odpowiednie nachylenie torowisk pozwalały przyjmować na szlaku do Świeradowa-Zdroju wagony kolei państwowych, takie też standardy przewidziano dla górskiego odcinka. Miało to uzasadnienie, ponieważ do składów Kolei Izerskiej już w tym czasie doczepiano wagony kolei państwowej, dzięki czemu jadący w nich pasażerowie nie musieli się przesiadać. Powyżej Świeradowa-Zdroju nachylenie terenu przekraczało dopuszczalne przez koleje państwowe 25%, zatem konieczne było wprowadzenie serpentyn lub trawersów. Pierwsze rozwiązanie dawało płynność przejazdu, ale było trudniejsze do realizacji (większy zakres prac inżynierskich, w tym tunele długości przynajmniej 500 m) i wymagało znacznych nakładów finansowych. W drugim wariantcie – mieszczącym się w wcześniejszym kosztorysie – zakładano utrudnienia w ruchu pociągów, ponieważ trzeba je było dwukrotnie zatrzymać i zmieniać kierunek jazdy. Ze względu na ograniczone środki opowiadano się za tańszym rozwiązaniem, z wizją późniejszego zastąpienia trawersów serpentynami. Do rozstrzygnięcia pozostała kwestia lokalizacji styku Kolei Izerskiej z „Koleją Kamiennej”. Za optymalne uznawano połączenie w pobliżu stacji Szklarska Poręba Dolna, ale to wymagało użytkowania torów należących do kolei państwowych i podjęcia trudnych rozmów z Dyrekcją Kolejową we Wrocławiu. Budowa odcinka długości 19 km miała – wedle ówczesnych szacunków – kosztować ok. 2 mln marek (bez gruntów), tj. średnio ok. 105 tys. marek za 1 km³⁷, niewiele więcej niż w przypadku prywatnej Kolei Sowiogórskiej (Eulengebirgsbahn) – 94,7 tys. marek za 1 km, za to zdecydowanie mniej niż w przypadku górskich odcinków budowanych na Śląsku przez koleje

³⁶ *Ibidem*, Pismo nadleśniczego Koehlera do Urzędu Kameralnego Schaffgotschów, Świeradow-Zdrój 22 I 1913, b.p.

³⁷ *Ibidem*, Erläuterungen zum Plan einer Weiterführung der Bahn von Forst-Flinsberg nach Schreiberhau, Berlin X 1913, b.p.

państwowe. Przykładowo, średni koszt 1 km linii Piechowice – Szklarska Poręba – Granica pochłonął 173 tys. marek, a Jelenia Góra – Wleń – 250 tys. marek³⁸.

Górski odcinek Kolei Izerskiej miał połączyć istniejące szlaki Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica oraz Gryfów – Mirsk – Świeradów-Zdrój, co miało ułatwić transfery turystów. Miłośnicy górskich wędrówek mogli poza tym liczyć na dojazd do Rozdroża Izerskiego, gdzie planowany był jedyny przystanek kolejowy. Wedle optymistycznych założeń berlińskiej spółki miała za tym iść wysoka frekwencja. Przyjmowano, że Szklarską Porębę odwiedzało rocznie 100 tys. turystów, a Świeradów-Zdrój – 50 tys. osób, które to wielkości posłużyły do oszacowania sprzedaży biletów kolejowych. Wypada wspomnieć, że „Schlesische Semmeringbahn” pomyłono w tych analizach z Koleją Karkonoską (*Riesengebirgsbahn*) Jelenia Góra – Karpacz, co nie świadczy najlepiej o znajomości tematu przez osoby przygotowujące dokument. Niezależnie od powyższego, w okresie letnim oczekiwano 120 tys. korzystających z nowego połączenia, zimą – 40 tys. osób. W sezonie (150 dni) miało to dać średnio 800 pasażerów dziennie, poza sezonem – 200. O nadziejach związanych z inwestycją wiele mówi fakt, że ruch na Kolei Izerskiej był w tamtym czasie mniejszy (średnio 500 osób dziennie w sezonie i 150 poza sezonem). Przy bilecie kosztującym 1 markę można było liczyć na przychód rzędu 160 tys. marek rocznie. Przewozy towarowe miały przynieść zaledwie 10 tys. marek, analogicznie pozostałe wpływy – w tym przewóz bagażu (6 tys. marek). Jak widać, obsługa turystów miała stanowić główne źródło dochodów. Nie zakładano znaczących nadań drewna i materiałów skalnych. W sezonie miało wyruszać na górską trasę pięć par pociągów dziennie, poza sezonem – cztery, co łącznie dawało 54 tys. pockm. Szacowano, że obsługa odcinka górskiego pochłonie 97 200 marek (1,8 marki na pockm), a razem z administracją oraz funduszem rezerwy i odnowy – 115,2 tys. marek rocznie. Po odjęciu tych środków od przychodów (180 tys.) miało pozostać 64,8 tys. marek, co powinno było wystarczyć na spłatę pożyczki oprocentowanej na 3%. Nadal jednak były to tylko wstępne szacunki. Szukano optymalnego przebiegu szlaku kolejowego. Rozważano wprowadzenie trakcji elektrycznej, co pozostawało zapewne w związku z sygnalizowanymi już działaniami kolei państwowych. Niosło to większe koszty inwestycji, za to mniejsze wydatki eksploatacyjne.

³⁸ Dominas, *Kolej Kowar*, s. 65–66.



Il. 2. Zachodni fragment projektu odcinka kolejowego ze Świeradowa-Zdroju do Szklarskiej Poręby, 1912–1924 r. Źródło: Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Akta majątku Schaffgotschów, sygn. GEN 1013, b.p.

Gotową koncepcję przedstawiono 8 XI 1913 r. w formie (niezachowanego) memorandum³⁹. Prace nad projektem zostały jednak wkrótce przerwane, ponieważ wybuchła Wielka Wojna. Wrócono do niego po dekadzie⁴⁰, w zmienionych okolicznościach. Wystarczy wspomnieć powojenny kryzys i towarzyszącą mu hiperinflację. W lokalnej prasie w latach 1924–1927 ukazała się seria artykułów, które zwracały uwagę na potrzebę modernizacji (skrócenia) przejazdu do Szklarskiej Poręby z kierunku zachodniego⁴¹. Wzmożony ruch na stacji kolejowej w Jeleniej

³⁹ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutza, Berlin 28 II 1924, b.p.

⁴⁰ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1023: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutza, Berlin 6 XII 1923, b.p.

⁴¹ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinki prasowe: *Eine neue Abkürzungslinie nach dem Riesengebirge*, [„Schlesische Gebirgszeitung“, nr 295 z 16 XII 1924]; *Umbau des Bahnhofes Hirschberg?*, [XII 1924]; *Eine neue Abkürzungslinie nach dem Riesengebirge*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, 16 XII 1924]; *Auf kürzerem Schienenwege nach Schreiberhau*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 8 z 16 I 1925]; *Abkürzungstrecke Flinsberg – Seiferschau?*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 10 z 13 I 1925]; *Zur Entlastung des Hauptbahnhofes Hirschberg*, [„Schlesische Gebirgszeitung“, 25 I 1925], b.p.

Górze miał rodzić trudności, którym mogła zaradzić jej kosztowna rozbudowa. Innym rozwiązaniem było odciążenie węzła jeleniogórskiego, tj. poprowadzenie części składów inną trasą. Rozważano budowę łącznika z Rybnicy (na trasie Śląskiej Kolei Górskiej) do Kopańca (na trasie Jelenia Góra – Szklarska Poręba), wrócono również do wariantu górskiego, który miał otworzyć „wnętrze” Gór Izerskich dla masowej turystyki. Dostrzegano, że Kolej Izerska nie była przesadnie obciążona⁴². Jej status prawny (prywatne przedsiębiorstwo) i parametry techniczne linii lokalnej miały przy tym stanowić istotną przeszkodę w urzeczywistnieniu pomysłu. Nie wszyscy podzielali zresztą optymizm zwolenników nowych połączeń, dlatego pojawiały się również głosy krytyczne wobec kosztownych projektów. Dość sceptycznie wypowiedział się m.in. doświadczony dyrektor Paul Mittelstaedt z firmy Lenz & Co, która obsługiwała Kolej Sowiogórką z jedynym na Śląsku odcinkiem kolei zębatej. Inicjatywę w kwestii górskiego połączenia przypisywał on Schaffgotschom i dyrektorowi ich Urzędu Kameralnego – Kreutzowi. Ten dostrzegał – jak pisał w jednym z listów z 1926 r. – słabe strony projektu, niemniej podejmował ostrożne negocjacje z władzami kolejowymi⁴³.

Wrocławska dyrekcja wyliczyła na przełomie 1926/27 r., że poprowadzenie kolei państwowych przez Góry Izerskie nie ma racji bytu, ponieważ na inwestycję trzeba było przeznaczyć 9 mln marek. Nie przekreślała jednocześnie możliwości budowy odcinka kolei trzeciorzędnej, który wymagał trzykrotnie mniejszych nakładów⁴⁴. Teoretycznie decyzja należała do Kolei Izerskiej, ale problemem było znalezienie źródła finansowania. Zarząd spółki nie rezygnował zatem z prób pozyskania środków publicznych. Na zebraniu rady nadzorczej w 1927 r. ustalono, że Kolej Izerska nie jest w stanie zrealizować tych planów bez pomocy państwa i Towarzystwa Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft* – DRG). W liście do „operatora” Kolei Izerskiej pisał Kreutz wyraźnie, że jest zwolennikiem

⁴² Kolej Izerska miała przewieźć w 1924 r. 125 897 pasażerów, a w ruchu towarowym 23 216 t (1451 wagonów). W sezonie letnim kursowało pięć/sześć par pociągów dziennie, zimą – trzy. W 1926 r., odpowiednio, 123 530 osób i 28 118 t (1733 wagony), a dziennie kursowało sześć/siedem par pociągów w miesiącach styczeń – wrzesień, oraz pięć par w miesiącach październik – grudzień. – AP JG, AmM, sygn. 2842: Eisenbahn Friedeberg Qu. – Bad Flinsberg, Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1924); Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1926); Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I–31 XII 1927), b.p.

⁴³ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, List bankiera E. Heimanna do dyrektora Kreutza, Wrocław 24 IX 1926; Odpis listu dyrektora Mittelstaedta do bankiera E. Heimanna, [24 IX 1926]; List dyrektora Kreutza do bankiera E. Heimanna, Sobieszów 25 IX 1926; b.p.

⁴⁴ *Ibidem*, wycinek prasowy: *Bahnbau Bad Flinsberg – Schreiberhau*, [„Bote aus dem Riesengebirge“, nr 63 z 16 III 1927], b.p.

budowy górskiego odcinka, ale pod warunkiem, że DRG wezmą odpowiedzialność za projekt⁴⁵. Były to oczekiwania mało realne, ponieważ DRG – obciążone spłatami reparacji wojennych – unikało w tym czasie angażowania się w mniej istotne inwestycje, skupiając się na eksploatacji (i modernizacji) istniejącej infrastruktury, jak też na obronie pozycji zagrożonej ekspansją motoryzacji⁴⁶. Wystarczy przypomnieć, że wrocławska dyrekcja DRG – z obawy o spadek zainteresowania przejazdami na linii kolejowej Jelenia Góra – Szklarska Poręba – starała się blokować budowę szosy na Przełęcz Karkonoską⁴⁷. Wygoda turystów liczyła się w tym wypadku mniej niż ochrona własnych interesów.

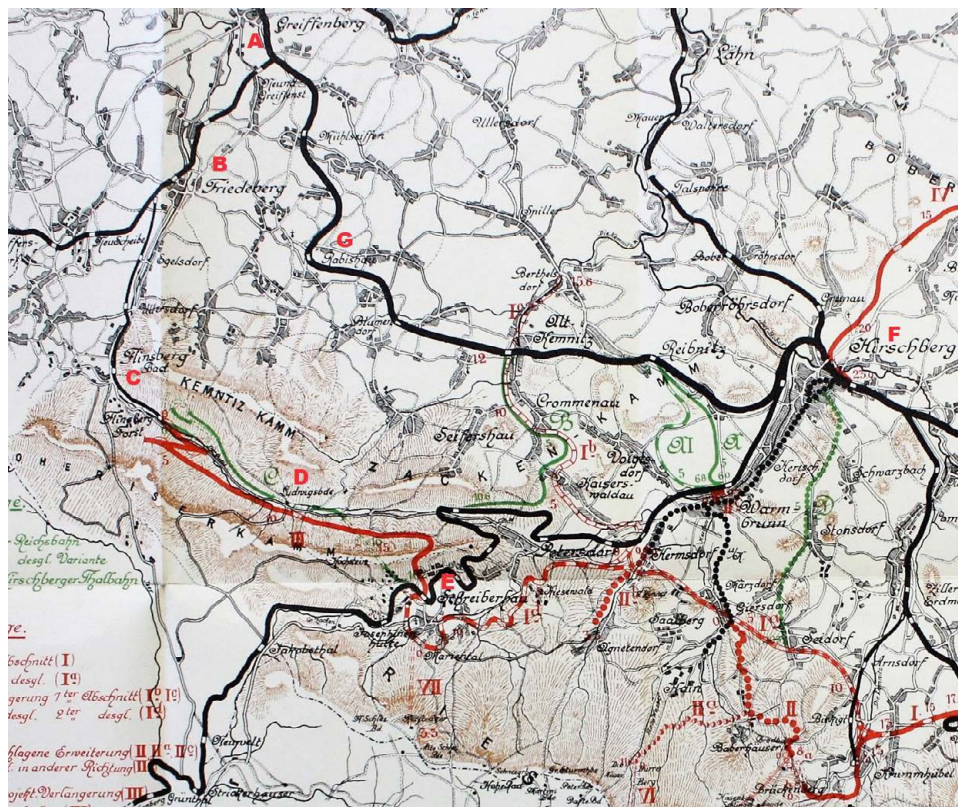
Wspomniany już Georg Dauster stwierdził w 1926 r., że DRG nie było zainteresowane projektem izerskim. Przypomniął, że na samo wykupienie Kolei Izerskiej DRG musiały przeznaczyć przynajmniej 1,5 mln marek, a konieczne były kosztowne prace dostosowujące ten szlak do standardów kolei głównych. Jeszcze większe wydatki wiązały się z budową brakującego odcinka (Świeradów-Las – Szklarska Poręba), ponieważ – jak podawał – na trasie długości 16,2 km planowano drążenie tuneli o łącznej długości 7,6 km: na serpentynach powyżej Świeradowa-Zdroju, pod Rozdrożem Izerskim i – najdłuższego – pod Wysokim Grzbietem, nieopodal stacji Szklarska Poręba Górna. W sumie pozwalało to skrócić szlak o 33,8 km, ale wymagało wysokich nakładów – 9,6 mln marek. Znający realia izersko-karkonoskie specjalista szacował, że dziennie nową linię mogły przejeżdżać cztery pary pociągów osobowych i jedna – towarowych, co oznaczało wydatek blisko 1,14 mln marek rocznie. Transport towarów mógł przynieść do 80 tys. marek, zatem kluczowe były przewozy pasażerskie. Dauster wyliczył, że dla zrównoważenia kosztów inwestycji należało obsłużyć 1 322 500 osób, tymczasem realnie można było liczyć na 240 tys. pasażerów. Generalnie wątpił, by DRG chciały przekierować pociągi pośpieszne i osobowe na „trudny” szlak górski (z pominięciem Jeleniej Góry), ponieważ prócz

⁴⁵ *Ibidem*; List dyrektora Beckera do dyrektora Kreutza, Bad Kissinger 27 V 1927; List dyrektora Kreutza do dyrektora Beckera, Sobieszów 8 VI 1927, b.p.

⁴⁶ Szerzej o Niemieckich Kolejach Rzeszy w okresie republiki weimarskiej, zob.: Manfred Pohl, *Von den Staatsbahnen zur Reichsbahn 1918–1924*, [w:] *Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hrsg. von Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, s. 75–107; Eberhard Kolb, *Die Reichsbahn vom Dawes-Plan bis zum Ende der Weimarer Republik*, [w:] *Die Eisenbahn in Deutschland*, s. 109–163.

⁴⁷ Tomasz Przerwa, *Koleje Rzeszy, mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących stacjach niczego nie zmieniać: Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Karkonoszach w latach 1932–1933?*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z historii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 281–292.

turystów woziły one i innych podróżnych. Dublowanie połączeń uderzało zaś w ich rentowność. Jadąc z Gryfowa Śląskiego przez Świeradów-Zdrój do Szklarskiej Poręby, można było wprawdzie oszczędzić 1,5 h i 1,3 marki (III klasa), ale korzyści te były nieadekwatne do szacowanych nakładów. Zdaniem Daustera, inwestycja zaszkodziłaby istniejącym już, państwowym liniom kolejowym⁴⁸.



II. 3. Układ sieci kolejowej w rejonie Gór Ierskich, 1925 r. Źródło: Georg Dauster, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926.

A – Greifenberg – Gryfów Śląski, B – Friedeberg – Mirsk, C – Bad-Flinsberg – Świeradów-Zdrój, D – Ludwigsbaude – Rozdroże Izerskie, E – Schreiberhau – Szklarska Poręba, F – Hirschberg – Jelenia Góra, G – Rabishau – Rębiszów

W tych okolicznościach za spory sukces należy uznać organizację spotkania w Świeradowie-Zdroju w czerwcu 1927 r., na które przybyli reprezentanci Kolei Izerskiej i wrocławskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy (Reichsbahndirektion), jak też przedstawiciele władz rejencyjnych, powiatowych, gminnych i zainteresowanych

⁴⁸ Dauster, *Neue Schienenwege*, s. 21.

gremiów (Hauptverkehrsstelle für das Riesen- und Isergebirge). Uczestnicy zgodzili się, że budowa kolei pomiędzy Świeradowem-Zdrojem i Szklarską Porębą nie przedstawiała większych trudności pod względem technicznym, przy czym wariant z trawersami – ze względu na niższe koszty – uznali za korzystniejszy od serpentyn z tunelami. Nie udało się uzgodnić, czy inwestycja ma być prowadzona przez Kolej Izerską czy przez DRG, w podsumowaniu rozmów odnotowano jednak ostrożnie, że: „żadna ze stron nie odrzucała projektu. Wszyscy przedstawiciele władz byli przychylnie nastawieni do przedsięwzięcia i obiecali, że będą go promować w miarę swoich możliwości”⁴⁹. Nie zapomniano przypomnieć o kryterium rentowności (ukłon w stronę DRG) i powtórzyć argumentów o korzyściach wynikających z transportu drewna i kruszywa, jak też z przewozów turystycznych (ukłon w stronę Kolei Izerskiej). Zapewniano, że nowe połączenie zwiększy ruch kolejowy bez uszczuplenia frekwencji na istniejących trasach, ale były to ogólne. DRG raczej nie podzielały tej opinii, choć w planowanym połączeniu mogły też widzieć szansę na wzrost zainteresowania usługami kolejowymi. W sumie były jednak nastawione zachowawczo i nie podejmowały „ryzykownych” przedsięwzięć, grając zapewne na czas i kontrolując rozwój wypadków. Władze DRG miały zapewne świadomość, że bez ich udziału opisywana kolej nie miała przyszłości, ponieważ „izerska” spółka nie dysponowała takimi środkami.

Konsultacje, w tym na temat elektryfikacji całej linii, kontynuowano, ale nie przynosiły one wymiernych postępów, dlatego w 1928 r. Kolej Izerska zainteresowała się możliwością uruchomienia połączenia autobusowego na trasie Świeradów-Las – Rozdroże Izerskie – Szklarska Poręba, w czym widziano szansę na wzmocnienie słabnących przewozów osobowych. Administracja Schaffgotschów nie wyraziła jednak na to zgody, ponieważ Droga Kwisy służyła przede wszystkim do zwózki drewna i nie miała standardu szosy. Wąska (3,5 m szerokości) i słabo utwardzona jezdnia oraz liczne mostki o ograniczonej nośności nie pozwalały na regularny ruch autobusów i samochodów ciężarowych. Na modernizację drogi i jej udostępnienie dla wszystkich pojazdów brakowało zaś publicznych środków⁵⁰. Cel ten osiągnięto blisko dekadę później. W 1937 r. otwarto izerski odcinek Drogi Sudeckiej (Sudetenstraße),

⁴⁹ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1013, wycinek prasowy: *Das Bahnbauprojekt Schreiberhau – Bad Flinsberg*, „Bote aus dem Riesengebirge“, nr 141 z 19 VI 1927 s. 6.

⁵⁰ AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1023, List dyrektora Beckera do dyrektora Kreutza, Bad Kissingen 27 V 1927, b.p.; sygn. GEN 1024: Die normalspurige Kleinbahn Friedeberg a/Qu. – Flinsberg, Pismo firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co do dyrektora Kreutza, Berlin 19 X 1928; Pismo dyrektora Kreutza do firmy Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co, Sobieszów 20 X 1928, b.p.

który połączył Świeradów-Zdrój ze Szklarską Porębą⁵¹. Wspomniana inwestycja, pokłosie zmieniających się trendów transportowych (rozkwit motoryzacji), zamykała *de facto* temat niedosłego połączenia kolejowego w Górach Izerskich. Warto wspomnieć, że niewiele wcześniej, w 1935 r. podjęto ostatnią już próbę przeforsowania budowy kolei Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba. Przywołano znane już argumenty, nowe były jedynie okoliczności. Starano się bowiem wpisać projekt w naziistowską politykę walki z bezrobociem (prace interwencyjne), co pozwalało znacząco obniżyć koszty realizacji⁵². Inicjatywa ta przeszła bez większego echa, bowiem władze prowincjonalne myślały już o Drodze Sudeckiej. Spółka kolejowa miała tego świadomość, dlatego postanowiła uruchomić na wspomnianej szosie regularne przewozy autobusowe. W staraniach o koncesję zderzyła się z interesami Niemieckiej Poczty Rzeszy (*Deutsche Reichspost*), która miała na Śląsku ugruntowaną (i uprzywilejowaną) pozycję w zakresie komunikacji autobusowej⁵³.

Przykład Kolei Izerskiej pozwala spojrzeć na problemy towarzyszące budowie kolei górskich na Dolnym Śląsku. Jakkolwiek nie zdołano dotrzeć do szczegółowej dokumentacji wytworzonej przez urzędników kolei państwowych, ich negatywne stanowisko wobec tego projektu nie podlega dyskusji. Wbrew oficjalnym twierdzeniom dolnośląskich posłów, samorządowców czy innych zainteresowanych stron, można było kwestionować korzyści płynące z kosztownej inwestycji. Od strony technicznej pokonanie masywu górskiego nie rodziło poważniejszych przeszkód, mniej korzystnie układały się kwestie prawne, finansowe czy funkcjonalne. W dyskusjach nt. sposobu poprowadzenia Kolei Izerskiej przez masyw górski przewijały się różne rozwiązania: serpentyny z tunelami, trawersy czy – okazjonalnie wspominany – system zębaty, przy czym zasadniczo były one rozpatrywane pod kątem rentowności

⁵¹ Szerzej: Tomasz Przerwa, *Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie*, [w:] *Znowuż „z kuferkiem i chlebakiem”*, red. Beata Konopska, Joanna Nowosielska-Sobel, Grzegorz Strauchold, Wrocław 2014, s. 263–276.

⁵² AP Wr, AmSch, sygn. GEN 1024, Sprawozdanie z posiedzenia rady Nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 30 X 1935, b.p.; sygn. U.K. 1169: *Weiterbau der Isergebirgsbahn vom Bahnhof Forst Fliensberg nach Oberschreiberhau*.

⁵³ AP Wr, AMSch, sygn. GEN 1024, Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 6 VI 1936, b.p.; sygn. GEN 1025, Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 16 VII 1937; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 1 III 1938; Odpis projektu umowy Kolei Izerskiej z Niemiecką Poczta Rzeszy, 6–7 V 1938; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 22–23 VII 1938; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 22 VII 1939; Sprawozdanie z posiedzenia rady nadzorczej Kolei Izerskiej w dniu 2 VIII 1940, b.p.

i celowości. Warunki górskie niewątpliwie komplikowały przygotowania do inwestycji, ale – co warto ponownie podkreślić – nie przesądzały o niepowodzeniu przedsięwzięcia. Za kluczowy należy uznać niepewny bilans korzyści i strat, który należy przeciwstawić chwytnym, ale niekoniecznie rzeczowym argumentom zwolenników projektu. Z oficjalnych memoriałów, interpelacji i petycji kierowanych do władz przebija życzeniowa postawa ich autorów. Ogólnikowe, po części standardowe tezy najwyraźniej nie przekonały decydentów, zmuszają też do szerszej refleksji. Wycinkowe analizy przedstawione przez urzędników podległych Schaffgotschom dają wgląd w ówczesne postrzeganie tematu. Pokazują, że posługiwano się szczegółowymi wyliczeniami, a nie propagandowymi hasłami. Wydaje się, że takiej postawy brakuje niekiedy we współczesnych opracowaniach. Zbyt często wychodzimy z założenia, że dana linia powinna była powstać, widząc w niej element rewolucji transportowej i zakładając, że nowe połączenie przyniesie „dobrze znane” dobrodziejstwa.

Koleje budowano jednak głównie z myślą o realizacji konkretnych zadań przewozowych, a te w Górach Izerskich, jak się okazuje, były ograniczone. Można je podzielić na trzy segmenty. Wywóz drewna pozyskanego z lasów nie mógł generować większych przewozów, w międzyczasie powstała zresztą dostatecznie gęsta sieć leśnych dróg transportowych i punktów załadunkowych: tak w obrębie Kolei Izerskiej, jak i „Schlesische Semmeringbahn”. Na słabo zagospodarowanych i niemal bezludnych terenach górskich trudno było spodziewać się wzmożonego załadunku lub wyładunku innych towarów i surowców. Większe nadzieje można było zatem wiązać jedynie z ruchem pasażerskim; turystycznym lub tranzytowym. Turyści – po doprowadzeniu kolei do Świeradowa-Zdroju i Szklarskiej Poręby – mogli szukać okazji do odwiedzenia sąsiedniego kurortu albo liczyć na dojazd w wyższe partie gór. To pierwsze dotyczyło głównie gości przebywających we wspomnianych miejscowościach dłużej, tj. kuracjuszy i letników (wczasowiczów). Na planowanej trasie przewidziano tylko jeden przystanek (Rozdroże Izerskie), skąd osoby zainteresowane górką wędrowką miały do wyboru spacer po mniej atrakcyjnym Grzbiecie Kamienickim lub podejście na Wysoki Grzbiet (m.in. w stronę schroniska i wieży widokowej na Wysokim Kamieniu), który odgradzał doliny (górną) Kwisy i Małej Kamiennej od rozległej i urokliwej Hali Izerskiej. Do miejsc tych prowadziły już drogi (i szlaki turystyczne) ze Szklarskiej Poręby i Świeradowa-Zdroju, budowa odcinka kolejowego stanowiłaby zatem tylko uzupełnienie istniejącej sieci połączeń. Wypada wspomnieć, że Góry Izerskie były nieporównywalnie mniej popularne od Karkonoszy. Można przyjąć, że ułatwiony dostęp sprzyjałby zwiększeniu liczby turystów na tym terenie, ale ich

napływ miał nieregularny (sezonowy) charakter i, jak pokazuje skromny ruch pasażerski na „izerskich” przystankach Jakuszyce i Tkacze (położonych na trasie Szklarska Poręba – Granica), nie musiał przybrać charakteru masowego.

Zwolennicy projektu Kolei Izerskiej podkreślali, że budowa odcinka górskiego pozwoli podróżnym przybywającym w Karkonosze z kierunku zachodniego zaoszczędzić ok. 30 km. Różnica nie była bagatelna (w okresie międzywojennym doszedł nadto argument odciążenia węzła jeleniogórskiego), ale Niemieckie Koleje Rzeszy niekoniecznie były zainteresowane tym „skrótom”. Sporą wagę przywiązywały do utrzymania (i modernizacji, w tym elektryfikacji) linii głównych obiegających Góry Izerskie od północy i wschodu: Zgorzelec / Węgliniec – Jelenia Góra i Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Granica. Budowa nowego połączenia mogła osłabić rentowność obu szlaków, a potencjalne korzyści z realizacji nowych planów były względne – zależne od rozwiązań zastosowanych na górskim odcinku. Przyjęcie standardu kolei drugo- lub trzeciorzędnej czy wprowadzenie trawersów oznaczało wydłużenie i podrożenie przejazdu, a to uderzało w wizję oszczędności. W tym miejscu dochodzimy do kluczowego zagadnienia: statusu linii kolejowej Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba. Z Gryfowa Śląskiego do Mirska prowadziła drugorzędna kolej państwowa, z Mirska do Świeradowa-Zdroju – prywatna kolej trzeciorzędna, co niesło różnice standardów technicznych i rzutowało na organizację ruchu pociągów, w tym skomunikowanie, przepustowość, czas i koszt przejazdu. Wypada przypomnieć, że budowa Kolei Izerskiej do Świeradowa-Zdroju nie zaspokajała w pełni oczekiwań nawet w zakresie dostępu do tej miejscowości (m.in. ze względu na wyższe taryfy przewozowe). Powodzenie projektu przedłużenia linii do Szklarskiej Poręby zależało zatem w dużym stopniu od tego, czy uda się przekonać Niemieckie Koleje Rzeszy do przejścia i modernizacji całej trasy.

Przeszkoda naturalna w postaci masywu górskiego wpływała na realizację przedsięwzięcia, podobnie relacja kosztów inwestycji do spodziewanych korzyści, ograniczony zakres zadań przewozowych na peryferyjnym obszarze, preferencje i kalkulacje władz kolejowych, czy przeszkody natury prawnej (własnościowej). Przykład Kolei Izerskiej pokazuje dobitnie, że do inicjatyw tego typu trzeba podchodzić wielopłaszczyznowo ... i krytycznie. Zmiana poszczególnych składników projektu lub zewnętrznych uwarunkowań rzutowała na powodzenie koncepcji. W przypadku Kolei Izerskiej udało się wybudować i uruchomić „uzdrowiskowy” odcinek, którego format techniczno-prawny negatywnie wpływał na jego rentowność i sposób wykorzystania. Uruchomione połączenie, z pewnością, miało wpływ

na dalszy rozwój Świeradowa-Zdroju, ale wpływu tego – biorąc pod uwagę ostrożne oceny zarządu uzdrowiska – nie sposób absolutyzować. Generalnie należałoby rozważyć, na ile władze kolejowe słusznie przewidywały niską rentowność kolei Mirsk – Świeradów-Zdrój, a na ile późniejsze problemy spółki wynikały z niedokończenia inwestycji (Świeradów-Las – Szklarska Poręba) czy też z gwałtownego rozwoju motoryzacji (okres międzywojenny)⁵⁴. W celu przełamania impasu trzeba było zwiększyć przewozy pasażerskie, a tego nie sposób było osiągnąć bez rozwinięcia (i poprawy) sieci połączeń. Optymalnym rozwiązaniem było włączenie całej trasy do sieci kolei państwowych, tak więc stale wracano do niespełnionej wizji z przełomu XIX i XX w. Otwarcie odcinka Drogi Sudeckiej w 1937 r. było sposobem na zaspokojenie przynajmniej niektórych potrzeb, samej Kolei Izerskiej raczej nie pomogło. Nowy pomysł na wzmocnienie jej pozycji zakładał budowę kolei linowej na Stóg Izerski. Granica oczekiwań i możliwości technicznych przesunęła się „w górę”, ale ograniczenia finansowe i presja okoliczności (w tym wypadku przebieg II wojny światowej) pozostały nadal aktualne.

BIBLIOGRAFIA

Archiwum Państwowe we Wrocławiu

Akta majątku Schaffgotschów, sygn. GEN 1011, GEN 1013, GEN 1021, GEN 1022, GEN 1023, GEN 1024, GEN 1025, U.K. 1169.

Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej we Wrocławiu, sygn. 2432.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze

Akta miasta Mirska, sygn. 2841, 2842.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Stationsstatistik für das Kalenderjahr 1927.

Verkehrsstistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau für das Etatsjahr 1905.

Adam [Waldemar], *Führer ins Isergebirge*, Görlitz 1898.

Bossowski Józef Andrzej, *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004.

Chojnacki Feliks, *Jak to w Mirsku z kolejami bywało*, www.goryizerskie.pl, s. 1–5.

Dauster Georg, *Neue Schienenwege im Riesen-, Iser- und Boberkatzbachgebirge und deren Wirtschaftlichkeit*, Glogau 1926.

Dominas Przemysław, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej: Görlitz / Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014.

⁵⁴ W sprawozdaniu Kolei Izerskiej za 1929 r. spadek w przewozach osobowych (z 167 323 pasażerów w 1928 r. do 161 347) i towarowych (z 32 642 t w 1928 r. do 27 795 t) tłumaczono rosnącą konkurencją ze strony samochodów. - AP JG, AmM, sygn. 2842, Bericht der Isergebirgsbahn-Aktien-Gesellschaft (1 I-31 XII 1929), b.p.

- Dominas Przemysław, *Centralna Kolej Transandyjska Callao – Lima – La Oroya: dzieło polskiego inżyniera Ernesta Malinowskiego*, Łódź 2022 (w druku).
- Dominas Przemysław, *Kolej Kowary – Kamienna Góra na tle lokalnych linii górskich Dolnego Śląska do 1945 r.*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka”, 76 (2021), 1, s. 63–83.
- Dominas Przemysław, *Koleje regionu kaczawskiego (Lwówek Śląski Złotoryja – Marciuszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski)*, Jelenia Góra 2012.
- Dominas Przemysław, *Tunele kolejowe w Polsce w obecnych granicach, wybudowane do 1945 r.*, Łódź 2020.
- Dominas Przemysław, Przerwa Tomasz, *Od kolei na Dolnym Śląsku do Kolei Dolnośląskich*, Łódź 2017.
- Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart*, hrsg. von Lothar Gall, Martin Pohl, München 1999.
- Gołaszewski Janusz, *Kolejka Izerska 1909–1945*, „Rocznik Jeleniogórski”, 29 (1997), s. 56–73.
- Gołaszewski Janusz, *Projekt budowy kolejki karkonosko-izerskiej z lat 1896–1897 na terenie posiadłości Schaffgotschów*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy”, 7 (1995), s. 85–97.
- Hostmann W[ilhelm], *Die wirtschaftliche Erschliessung des Riesen- und Isergebirges*, Wiesbaden 1897.
- Kara Dominik, *Kolej w Szklarskiej Porębie*, Szklarska Poręba 2010.
- Jerczyński Michał, *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach*, „Świat Kolei” 1997, 4, s. 26–30.
- Jerczyński Michał, Koziarski Stanisław, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992.
- Kasper Klaus Christian, *Die Zackenbahn Hirschberg – Schreiberhau – Grünthal/Polaun*, Bonn-Oberkassel 2002.
- Patschovsky Wilhelm, *Führer durch Bad Flinsberg und Bad Schwarzenbach im Schlesi-sche Isergebirge*, Schweidnitz [1909].
- Poser Hans, *Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge*, Göttingen 1939.
- Przerwa Tomasz, *Koleje Rzeszy mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących st-sunkach niczego nie zmieniać: Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Kar-konoszach w latach 1932–1933?*, [w:] *Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z histo-rii kolei na Śląsku*, red. Michał Kapias, Dawid Keller, Rybnik 2018, s. 281–292.
- Przerwa Tomasz, *Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie*, [w:] *Znowuż „z ku-ferkiem i chlebakiem”*, red. Beata Konopska, Joanna Nowosielska-Sobel, Grzegorz Strauchold, Wrocław 2014, s. 263–276.
- Przerwa Tomasz, *Zapomniany przełom, czyli o dziewiętnastowiecznej modernizacji po-łążeń drogowych w rejonie Gór Izerskich (część pruska)*, [w:] *W krainie Ducha Gór*, red. Piotr Gryszel, Ivo Łaborewicz, Marek Szajda, Jelenia Góra–Wrocław 2021, s. 37–58.

- Scholdan Hannes, *Aus urwüchsigem Wald inmitten Bergen zum Bad Flinsberg im Isergebirge*, [Swisttal 1992].
- Szczeptański Edmund, *Wpływ turystyki na życie gospodarcze w powiecie jeleniogórskim od połowy XIX wieku do 1939 roku*, 1982, mps w zbiorach Archiwum Państwowego we Wrocławiu Oddział w Jeleniej Górze.
- Wiernicki Rafał, *Śladem zwiniętych torów. Mirsk – Pobiedna – Jindřichovice pod Smrkem*, „Turysta Dolnośląski” 2004, 10, s. 10.

SUMMARY

The example of the Jizera Railway provides insight into problems accompanying the construction of mountain railways in Lower Silesia. Contrary to public claims of parliament members, local self-government officials or other interested parties, the purported benefits from the costly investment could be questioned. Crossing the mountain range of Jizera Mountains did not give rise to significant difficulties from a technical point of view, but the legal, financial and functional issues were not turning out comparably well. Various solutions were debated regarding the way in which the railway line should have been constructed through the range: switchbacks with tunnels, traverses or – only occasionally mentioned – cog railroad system; all were considered primarily to their profitability and usefulness. The mountain conditions undoubtedly complicated the investment preparation process, but in the end did not determine the failure of the whole endeavor. The crucial factor for the latter was the unpredictable balance of benefits and losses which should be contrasted with catchy but not necessarily matter-of-fact arguments presented by the supporters of the project. In the official memoranda, parliamentary questions and petitions addressed to the authorities, wishful thinking and attitude of their authors is clearly visible. Vague and in part simply conventional arguments apparently did not convince the decision makers, and also now provoke reflection. Partial analyses submitted by officials subordinate to the Schaffgotsch noble family provide insight into perception of the discussed matter at that time. They show that detailed calculations, not propaganda slogans, were taken into consideration. It seems that such attitude is lacking in contemporary historical research. Too often one works on the assumption that the aforementioned railway line should have been constructed – the route is seen as an element of the transport revolution and it is assumed that the new rail link would have brought “well-known” benefits. Therefore, in broader perspective, the present study raises two issues: critical assessment of the real transportation needs in the region, and the influence of railway investments on the development of mountain region in Silesia.

O AUTORZE

dr hab. Tomasz Przerwa prof. UW, zatrudniony w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Wrocławskiego, historyk, badacz dziejów Śląska po 1740 r.; z naciskiem na historię społeczną, polityczną i gospodarczą. Autor szeregu publikacji z zakresu historii lokalnej i regionalnej, sportu i turystyki, transportu i przemysłu. Adres e-mail: tomasz.przerwa@uwr.edu.pl.