

150 lat kolei w Powiecie Ząbkowickim

W dniach 27-28 września 2008 r. odbędzie się na dworcu PKP w Ząbkowicach Śląskich impreza kulturalno-turystyczna z okazji 150 rocznicy doprowadzenia do Ząbkowic (wówczas Frankenstein) kolei i 100 rocznicy uruchomienia Ząbkowickiej Kolejki Powiatowej. Te dwie „okrągłe” rocznice, które wypadły w ten sam dzień - 1 listopada 1858 i 1908 r., były ważnymi wydarzeniami w ponad 700-letniej historii miasta i powiatu ząbkowickiego. Budowa kolei w owym czasie oznaczała przede wszystkim rozwój gospodarczy danego regionu, a przez to i wzrost zamożności jego mieszkańców, stąd kolej była swego rodzaju „nobilizacją” dla danego miasta. Kolej pojawiła się na Śląsku za sprawą dwóch dużych Spółek, skupiających ówczesny „wielki biznes”, powstałych w końcu lat 30. XIX w.: Towarzystwa Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahngesellschaft*) i Towarzystwa Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (*Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft*). Te dwa towarzystwa, mając na uwadze interesy gospodarcze swoich członków, rozpoczęły na początku lat 40. XIX w. pierwsze działania inwestycyjne. Towarzystwo Kolei Górnośląskiej wybudowało w 1842 r. odcinek Wrocław – Oława, a Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej rok później połączyło torami Wrocław ze Świebodzicami. W następnych latach, aż do lat 70. XIX w. nastąpiła swego rodzaju „ekspansja kolei”, w wyniku której, większość śląskich miast uzyskała bezpośrednie lub pośrednie połączenia z Wrocławiem. Tak też było z Ząbkowicami Śląskimi, dokąd kolej doprowadziło Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej odcinkiem o długości 21,4 km z Dzierżoniowa. Cykl przygotowawczy do przeprowadzenia tej inwestycji rozpoczął się już jesienią 1856 r. pracami geodezyjnymi i wykupem gruntów. Prace budowlane rozpoczęto wiosną 1858 r. od układania torów od strony Dzierżoniowa. Sporo kłopotów sprawiło przejście linii przez Wzgórza Gumińskie, gdzie musiano przebić się kilkukilometrowym wykopem przez twarde skały krystaliczne. Warto odnotować, że podczas budowy linii kolejowej miało miejsce w Ząbkowicach tragiczne w skutkach wydarzenie. W dniu 24.04.1858 r. o godz. 13.30 wybuchł pożar w jednym z domów przy Bramie Lochowej, który w przeciągu 4 godzin zniszczył niemal całe miasto i część przyległej wsi Sadlno. W jego wyniku zniszczonych zostało doszczętnie 350 domów, a dalsze 100 zostało uszkodzonych. W pożarze zginęło 28 osób. To tragiczne wydarzenie nie miało jednak wpływu na postęp robót budowlanych. Już w czerwcu 1856 r. doprowadzono kolej do Piławy Górnej, równolegle wznosząc budynek dworca w Ząbkowicach oraz obiekty towarzyszące. Ostateczne połączenie ze stacją w Ząbkowicach nastąpiło w połowie października 1858 r. Oficjalne otwarcie linii kolejowej z Dzierżoniowa do Ząbkowic z udziałem władz samorządowych obu miast i powiatów nastąpiło w dniu 28.10.1858 r., a rozpoczęcie regularnych przewozów przypadło na dzień 1.11.1858 r. Budynek dworca w Ząbkowicach został wzniesiony według typowego projektu, zastosowanego już wcześniej w Jaworze i Dzierżoniowie. Pierwszy rozkład jazdy przewidywał dwie pary pociągów kursujących codziennie. Czas przejazdu pomiędzy Ząbkowicami i Dzierżoniowem wynosił około 35 min, a do Wrocławia przez Jaworzynę pociąg jechał 3 godz. 15 min., co w porównaniu z dotychczasowym przejazdem omnibusem – ok. 8 godz., było rewolucyjnym osiągnięciem!! Dworzec kolejowy w Ząbkowicach był do 1874 r. dworcem końcowym. W tym czasie

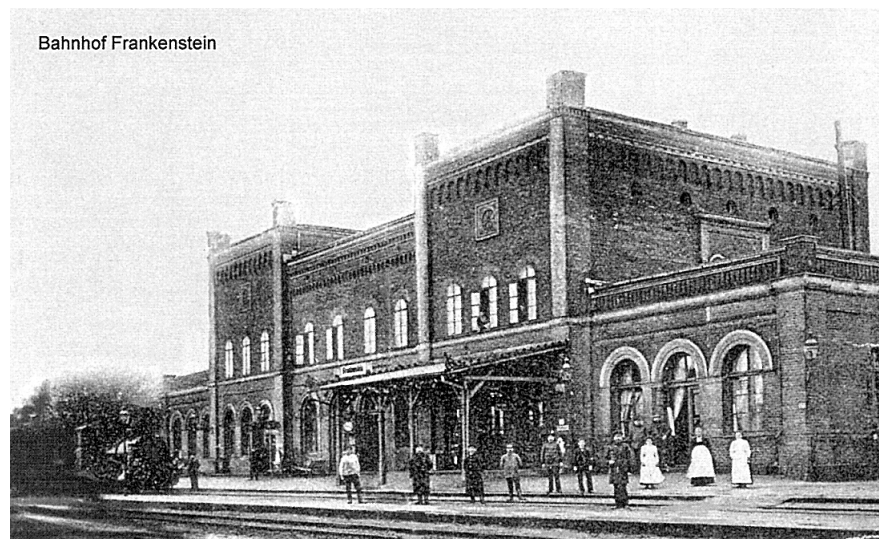
prowadzono studia nad rozbudową kolei w kierunku Górnego Śląska oraz zamiarem budowy przez tzw. Kolei Śląsko – Czeskiej (*Schlesisch-Böhmische Bahn*), która miała połączyć Wrocław i Kłodzko z Międzyzlesiem i dalej z Usti nad Orlicą, a stacją węzłową miały się stać Ząbkowice. Ostatecznie do tego nie doszło, a nowy inwestor - Towarzystwo Kolei Górnos Śląskiej, które uzyskało w 1869 r. koncesję na budowę linii z Wrocławia w kierunku Międzyzlesia oraz na rozbudowę linii z Ząbkowic w kierunku w Nysy i Głucholazów zdecydowało, że tańszym rozwiązaniem będzie budowa nowego węzła kolejowego w oddalonym o 10 km Kamieńcu Ząbkowickim. Już wiosną 1869 r. rozpoczęto prace pomiarowe nad rozbudową linii, a w latach 1873 – 1874 r. zbudowano na południowy wschód od dworca w Ząbkowicach nowy dworzec towarowy. Oddanie do użytku odcinka Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki nastąpiło 1.04.1874 r. Otwarcie nowego odcinka stwarzało mieszkańcom Ząbkowic nowe, lepsze możliwości komunikowania się z Wrocławiem, do którego podróż skróciła się do 2,5 godzin. Linia miała także znaczenie gospodarcze. Towarami przywożonymi koleją do Ząbkowic były w tym czasie: buraki cukrowe, zboże, bydło i węgiel dla tutejszych zakładów przemysłowych. Wywożono zboże i buraki cukrowe, co świadczy o rolniczym charakterze regionu. Według statystyk z 1905 r. stacja w Ząbkowicach przyjęła 82201 wagonów i wyekspediowała 41301 oraz sprzedano w tym okresie około 120 000 biletów. Tuż przed I wojną światową, od listopada 1910 do września 1911 r., odcinek Dzierżoniów – Ząbkowice – Kamieniec Ząbkowicki został przebudowany na dwutorowy. Miasto Ząbkowice było bardzo dumne ze swojego dworca, który wielokrotnie był przedstawiany na pocztówkach, a w Muzeum Narodowym we Warszawie zachowała się unikalna akwarela wykonana przez znanego malarza śląskiego pochodzącego z Ząbkowic – Adalberta Woelfela, przedstawiająca dworzec ząbkowicki jako końcowy.

Przełom XIX i XX w. w rejonie Ząbkowic Śląskich zaowocował dalszym przyrostem produkcji rolnej, która z racji nadwyżek musiała być transportowana poza region. Ta potrzeba zbiegła się z tendencją ogólnopaństwową budowy połączeń lokalnych, zgodnie z ustawą z 28 VII 1892 r. o *kolejkach lokalnych i bocznicach prywatnych*. Umożliwiała ona budowę linii kolejowych o znacznie obniżonych parametrach technicznych, przez to znacznie tańszych w budowie i eksploatacji. Inwestorami mogły być firmy, osoby fizyczne a także samorządy lokalne, tworzące z nimi spółki akcyjne. Potrzeba taka zaistniała także w powiecie ząbkowickim, gdzie lokalny samorząd powiatowy, wspólnie z samorządami ościennych powiatów oraz firmami, postanowił powołać do życia spółkę akcyjną: Ząbkowicko-Ziębicko-Niemczańska Kolej Powiatowa (*Frankenstein-Münsterberger-Nimptscher Kreisbahn A.G.*), której zadaniem było uzupełnienie sieci połączeń głównych, przebiegających przez rolnicze tereny powiatów ząbkowickiego, ziębickiego i niemczańskiego. Wytyczono trasę kolejki, która miała połączyć Ząbkowice ze Srebrną Górą (odcinek 12,7 km), gdzie przebiegała istniejąca już od 1903 r. - Kolej Sowiogórska. Drugi odcinek tej kolejki zaprojektowano w kierunku północno – wschodnim do Ciepłowodów (14,8 km), gdzie następowało rozgałęzienie do Kondratowic (12,5 km), łączna długość szlaku kolejki wynosiła 50 km. W lipcu 1907 r. spółka uzyskała koncesję na budowę, a już w 1.11.1908 r. uruchomiono ruch pasażerski i towarowy na liniach. Budowę i eksploatację kolejki zlecono wyspecjalizowanej firmie Lenz & Co z Berlina, która miała już doświadczenie w budowie i eksploatacji podobnych kolejek, m.in. Kolejki Sowiogórskiej, będąc jednocześnie udziałowcem w Spółce. Obok dworca kolei państwowych (od 1884 r.), zbudowano tzw. Mały Dworzec, połączony jednym torem ze stacją główną, z którego odprawiano pociągi w obu kierunkach. Najwyższe natężenie ruchu pociągów z obu dworców miało miejsce w roku poprzedzającym wybuch I wojny światowej. Wówczas z dworca kolei państwowej odprawiano

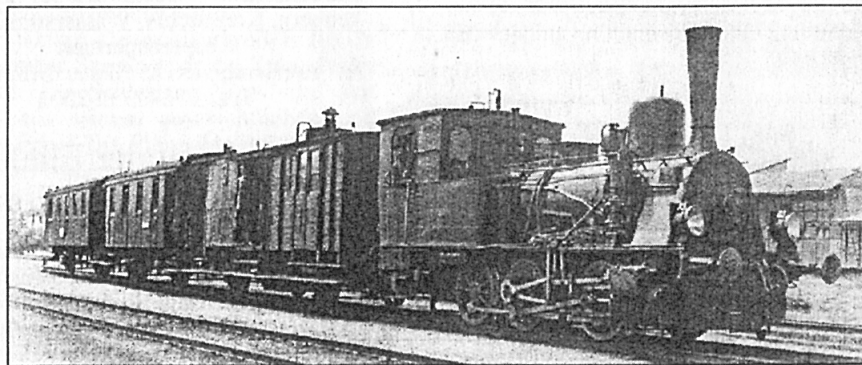
11 pociągów w obu kierunkach i tyleż przyjmowano, a z dworca kolei powiatowej 8 w kierunku Srebrnej Góry i 5 w kierunku Ciepłowodów! Warto wspomnieć, że w 1912 r. powstał niezrealizowany projekt budowy linii z Ząbkowic do Niemczy i Ziębic. W 1935 r., z uwagi na likwidację powiatów niemczańskiego i ziębickiego, zmieniono skład właścicielski spółki, dołączając do niej Śląskie Zakłady Niklowe w Szklarach oraz samorząd dzierzoniowski i osoby prywatne. Zmieniono również jej nazwę na: Powiatowa Kolejka Ząbkowicka Spółka Akcyjna (*Frankensteiner Kreisbahn A.G.*). Po zakończeniu II wojny światowej dworce oraz infrastrukturę kolejową razem z taborem przejęły Polskie Koleje Państwowe. We wrześniu rozebrano jeden tor pomiędzy Kamieńcem Ząbkowickim a Dzierżoniowem. Przez 10 lat ze względu na braki taboru liczba pociągów była ograniczona. Po 1956 r. wyraźnie wzrosła, do 9 par pociągów pomiędzy Dzierżoniowem a Kamieńcem Ząbkowickim i 5 parami pociągów pomiędzy Srebrną Górą a Ciepłowodami. Już w latach 70. XX w. ze względu na konkurencję ze strony komunikacji autobusowej, rozpoczął się regres kolei, szczególnie w zakresie przewozów pasażerskich, który trwa do dnia dzisiejszego. W maju 1977 r. zawieszono ruch pasażerski na linii Ząbkowice Śl. – Srebrna Góra, a w lipcu 1983 r. również ruch towarowy. Ruch pasażerski na linii do Henrykowa prowadzono do 1987 r. a do Kondratowic do 1989 r. Przewozy towarowe na obu odcinakach prowadzono do początku lat 90. Budynek tzw. Małego Dworca w Ząbkowicach stał się budynkiem mieszkalnym. Lata 90. i początek XXI w. to niestety dalszy regres przewozów, spowodowany konkurencją ze strony transportu samochodowego. Dzisiaj przewozy pasażerskie są prowadzone przez 4 kursy szynobusów na trasie Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki. Czasy świetności kolei w Ząbkowicach Śląskich mamy poza sobą. Ale ile jest wart w obecnych „zmaterializowanych czasach” wjazd pociągu „retro” z lat 30. XX w. na stację w Ząbkowicach Śląskich i jakie emocje to wzbudza wśród widzów i pasażerów – to wszystko zobaczycie w dniu 27.09.2008 r. Serdecznie w imieniu organizatorów – zapraszam.



Fot.1. 150 lat kolei



Fot.2. dworzec kolei państwowej



Fot.3. skład pasazerski ZKP - 1936



Fot.4. Akwarela Woelfela



Fot.5. Mały Dworzec w Zabkowicach



Fot.6. Zabkowice