

Henryk Magoń
Kolejka Karkonoska

Mysłakowice (stacja kolei państwowych) ↔ Karpacz.



Widokówka ze zbiorów Muzeum Karkonoskiego.

Stacja kolejowa w Karpaczu. Zdjęcie wykonano po 1925 r. – nowa stacja, ale przed elektryfikacją w 1934 r.

Została uruchomiona w roku 1895. Zbudowało ją Niemieckie Towarzystwo Kolejowe (Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft ADKG) na podstawie ustawy „o kolejkach i bocznicach prywatnych” uchwalonej przez Sejm Pruski 28 czerwca 1892 roku.



Fot. Henryk Magoń

Z lewej: Wyjazd pociągu do Karpacza z Mysłakowic z SP42-021. W tle pociąg specjalny z parowozem Ty42-1. 15 luty 1996 roku.

Z prawej: Wjazd pociągu specjalnego do Karpacza z Tkt 48-18. 6 czerwiec 1996 roku.

Umieszczenie stacji w Karpaczu było niefortunne. Pociąg dojeżdżał tylko na początek miejscowości. Do wyjścia w góry było jeszcze ponad 2 km. Podobno takie umiejscowienie przeforsował Fritz Exner, mający w pobliżu dużą gospodę. Mając duże wpływy w radzie miasta zrealizował swój plan. Dalsze umiejscowienie stacji spowodowałoby spadek ilości klientów w jego gospodzie. Nie wiadomo jednak czy jest to prawda czy bajda.



Fot. Henryk Magoń

Z lewej: Pociąg przejeżdża most na Łomnicy. 6 czerwiec 1996 roku.

Z prawej: Wyjazd pociągu z Miłkowa w kierunku Jeleniej Góry. 6 czerwiec 1996 roku.

W Miłkowie mieściła się główna stacja kolejki. Była tam dwustanowiskowa parowozownia, warsztat naprawczy i wszystkie urządzenia do obsługi parowozów na kolejce oraz biura.



Fot. Henryk Magoń

Pociąg do Jeleniej Góry na stacji w Karpaczu z lokomotywą SP42-216. Lipiec 1997 rok.

Kolejka była bardzo dochodowa. Ruch turystyczny był duży. Kursowało 11 par pociągów. Ruch turystyczny się zwiększał i od roku 1911 kursowało nawet 16 par pociągów. W ruchu towarowym obsługiwano papiernię w Miłkowie oraz papiernię i zakład drzewny w Brzeziu a także tory ładunkowe stacji i towary przybywające kolejami państwowymi. Kolejka nie posiadała własnych wagonów towarowych.

Zabudowania stacji w Karpaczu były niewystarczające i bardziej przypominały baraki niż zabudowania stacji. Na ciasnotę skarżyli się pasażerowie. Wymusiło to gruntowną przebudowę. W roku 1925 wybudowano nowy budynek, wysoki peron i wiatę peronową.

Kursowały bezpośrednie wagony z Wrocławia i Berlina. Ich przepinanie w Mysłakowicach i zmiana lokomotywy były bardzo kłopotliwe i czasochłonne. W efekcie na początku lat trzydziestych władze kolejki porozumiały się z kolejami państwowymi i w roku 1934 linię zelektryfikowano. Od tej pory ruch pasażerski obsługiwano jednostkami elektrycznymi. Dwie rozpinano w Jeleniej Górze. Jedna jechała do Szklarskiej Poręby a druga do Karpacza. Rozpinano też w Mysłakowicach i wtedy jedna jechała do Kowar a druga do Karpacza. Od tego czasu kolejka nie posiadała własnego taboru.

W roku 1945 sieć elektryczną zdemontowano wraz z demontażem sieci na Śląskiej Kolei Górskiej i do Karpacza powróciły parowozy.

Początkowo kolej była jedynym środkiem komunikacji. Z czasem konkurencja autobusów wzrastała i ilość pasażerów kolejki się zmniejszała, a tym samym ilość pociągów. Szczególnie po wojnie. Przez wiele lat były z Jeleniej Góry dwa pociągi rano i dwa po południu. Ostatni pociąg z Karpacza odjechał 2 kwietnia 2000 roku o godzinie 18.14. Był prowadzony lokomotywą SP42-001. Budynek dworcowy popadał w ruinę. W 2008 roku przejął go zarząd miasta. Po wykonanym remoncie przystosowano go do nowej funkcji. Od 2012 roku mieści się w nim Muzeum Zabawek i biblioteka miejska.

Bibliografia:

1. Michał Jerczyński, Stanisław Koziarski. "150 lat kolei na Śląsku", Wydawnictwo: Instytut Śląski, Opole 1992 r.
2. „Świat kolei”, nr 7/2007, str. 24-29.
3. Materiały własne autora.
4. Wikipedia