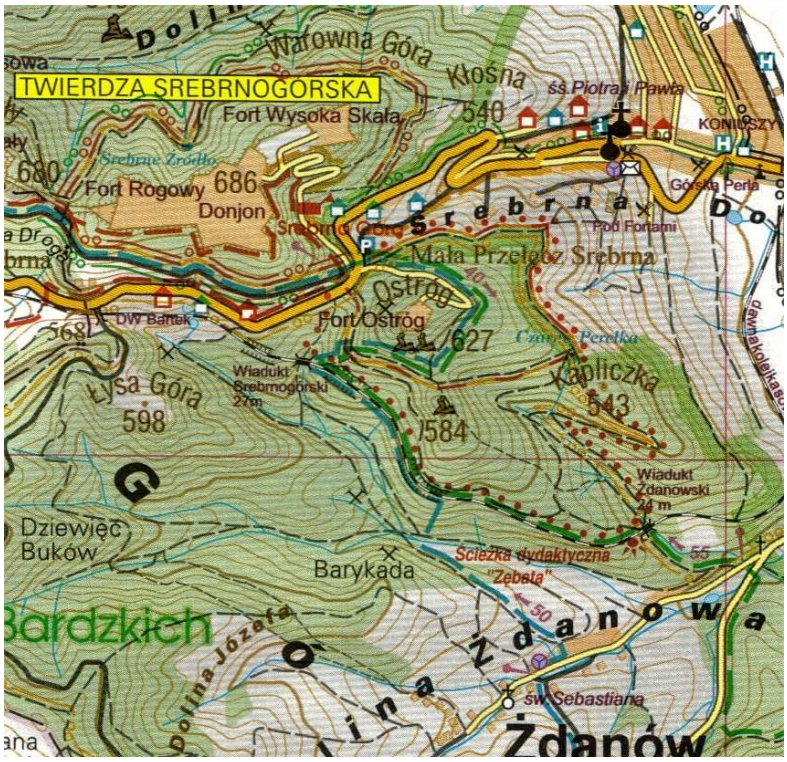
# 2014

## Srebrna Góra – Kolej zębata - Forty




Samochodami dojeżdżamy do dość dużego, płatnego parkingu na Przełęczy Srebrnej. Dojazd możliwy jest z dwu stron: albo od strony Budzowa i Srebrnej Góry albo, jeśli jedziemy z Wałbrzycha, Nowej Rudy lub Bielawy, od strony Woliborza – wtedy parking mamy po prawej.
Stąd ruszamy pieszo ścieżką biegnącą skrajem lasu mając po lewej widok na położoną w dole Srebrną Górę (Silberberg). Jest to miejscowość, której dzieje sięgają średniowiecza. Miała prawa miejskie, uzyskane w 1536 roku, które odebrano jej jednak po 1945 roku (obecnie jest to wieś).
W XIV wieku istniały tu kopalnie srebra, zniszczone w czasie wojen husyckich ale później odbudowane. Od połowy XVIII wieku, kiedy Śląsk dostał się pod panowanie Prus, zaczęła się nowa historia Srebrnej Góry. Fortyfikując strategiczne miejsca Prusacy zbudowali po obu stronach przełęczy potężne forty strzegące przejścia przez naturalną przełęcz pomiędzy Górami Sowimi a Górami Bardzkimi. Budowę twierdzy rozpoczęto w 1765 roku a ukończono w roku 1778. W tym właśnie roku twierdzę wizytował sam Fryderyk II Wielki. W 1807 roku wojska koalicji napoleońskiej nadaremnie próbowały zdobyć twierdzę. Twierdza nigdy nie została zdobyta przez nieprzyjaciela. Walki spowodowały jednak całkowite zniszczenie Srebrnej Góry i w konsekwencji upadek miasteczka.

Wędrując wyznaczoną ścieżką (na załączonej mapce oznaczoną czerwonymi kropkami), możemy w oddali, na horyzoncie dostrzec zarys masywu Ślęży a odwracając się do tyłu, znacznie bliżej zobaczyć na wzgórzu potężne mury twierdzy srebrnogórskiej. Ale na razie idziemy w przeciwnym kierunku. Wędrując w kierunku

południowym wchodzimy do lasu i przechodzimy pod wzniesieniem nazwanym Kapliczką (543m npm). Idąc leśną ścieżką, po pokonaniu dwóch bardzo ostrych zakrętów, docieramy do bardzo ciekawego zabytku inżynierii budowlanej. Jest to potężny a jednocześnie smukły, 3-przęsłowy, murowany „Wiadukt Żdanowski”. Skąd wziął się w środku lasu?!

To pozostałość po zapomnianym już, wielkim osiągnięciu inżynierskim zrealizowanym na przełomie XIX i XX wieku w tych górach. Zagłębie węglowe w rejonie Nowej Rudy od rejonu dzierżoniowskiego, gdzie funkcjonowały liczne fabryki włókiennicze, potrzebujące tego węgla, oddzielały stosunkowo wysokie góry. Kolej przebiegała dolinami i musiała te góry omijać – pociągi docierały do tych miejsc poprzez Wałbrzych i Kłodzko. Dlatego powstał pomysł budowy prywatnej Kolei Sowiogórskiej (Eulengebirgsbahn), poprowadzonej z Dzierżoniowa (Reichenbach) przez Pieszyce, Srebrną Górę, Wolibórz i Słupiec aż do Ścinawki Średniej. W Ścinawce Średniej można było przesiąść się do pociągu relacji Wałbrzych-Kłodzko. Było tam także odgałęzienie do Radkowa – ten odcinek nazywano Koleją Stołowogórską (Heuscheuergebirgsbahn). Na odcinkach nizinnych większych problemów nie przewidywano, ale dużym wyzwaniem było pokonanie górskiego odcinka trasy o długości około 6,6 km. Różnica poziomów pomiędzy stacją Srebrna Góra Miasto a Przełęczą Srebrną wynosiła około 200 metrów - nachylenie torowiska musiałoby tu sięgać prawie 6,5 %. Lokomotywy miałyby poważne kłopoty z pokonaniem takiego wzniesienia – szczególnie zimą i jesienią, gdy liście zasypują torowisko biegnące przez las. Dlatego wymyślono rzecz bardzo oryginalną – od stacji Srebrna Góra Miasto do Nowej Wsi Kłodzkiej na torach zamontowano dodatkową, środkową szynę zębatą pozwalająca na pewniejszy wjazd i zjazd z tak stromego wzniesienia. Na tym odcinku trasy musiały też kursować specjalne lokomotywy wyposażone w układ kół zębatych dopasowanych do tej dodatkowej szyny. Kolej zębatą uruchomiono w sierpniu 1902 roku. Woziła nie tylko węgiel z noworudzkich kopalń do fabryk w Pieszycach i Dzierżoniowie ale także pracowników tych kopalń i fabryk. Do stacji w Srebrnej Górze dojeżdżały pociągi ze zwykłymi lokomotywami, tam podczepiano inną lokomotywę, wyposażoną w koło zębate, ustawiano ją tak aby zębatka trafiała pomiędzy listwy dodatkowego toru i pchała

wagony składu na górę. Tam, na stacji Srebrna Góra Twierdza lokomotywę przetaczano na początek składu i pociąg bezpiecznie zjeżdżam w dół. Wszystko funkcjonowało ale przedsięwzięcie nie okazało się tak opłacalnym jak zakładano. Przez pewien czas kolej zębata była wielką atrakcją turystyczną aż w końcu pozostały po niej tylko dwa wielkie wiadukty. Do pierwszego z nich właśnie dotarliśmy.

Prowadząc linię kolejową przez góry liczono się z tym, że albo trzeba będzie drążyć tunele, albo budować wiadukty i przebijać wąwozy. Tu wybrano drugi wariant.

Widok z wiaduktu wysokości 24m, na który trzeba się wdrapać ze ścieżki biegnącej pod nim, wart jest niewielkiego wysiłku – tym bardziej, że dalej podążamy już górą, trasą dawnej kolei sowiogórskiej, po której, niestety, pozostała już tylko ścieżka prowadząca lasem i wąwozami

wydrążonymi w skałach. Można sobie wyobrazić jakich nakładów pracy i jakiej ilości materiałów wybuchowych trzeba było, aby wykonać tę pracę. Po drodze znajdą się miejsca, gdzie można odpocząć i rozpalić ognisko. Idąc trasą dawnej kolejki docieramy do drugiego wiaduktu. Wiadukt Żdanowski posiadał obustronne balustrady – ten wiadukt, nazywany Wiaduktem Srebrnogórskim, mimo iż jest jeszcze wyższy (27m) nie ma po bokach żadnych zabezpieczeń – przy przejściu konieczna jest więc szczególna ostrożność. Oba wiadukty zbudowano w 1901 roku.

Po zejściu z wiaduktu wspinamy się do przygotowanego, miejsca krótkiego wypoczynku, w pobliżu głównej drogi. Stąd przechodzimy na jej drugą stronę i wygodną asfaltową dróżką wędrujemy pod górę w kierunku starego, pruskiego fortu, który widzieliśmy poprzednio z oddali, i który będzie ostatnim etapem

wycieczki. Pruska twierdza zbudowana w latach 1765-1778 składała się z kilku fortów strzegących przełęczy. Były nimi : Fort Ostróg położony już w Górach Bardzkich na wysokości 627m npm, Donjon i Fort Rogowy po stronie Gór Sowich na wysokości 686m npm oraz Fort Wysoka Skała, po tej samej stronie. Twierdza miała opinię niezdobytej. Do tej opinii szczególnie przyczyniła się obrona fortu w czasie wojen napoleońskich 1806-1807. Pruska taktyka obrony Śląska przed Napoleonem polegała na budowie szeregu twierdz (ośmiu) mających zagrodzić drogę nieprzyjacielowi. Na Śląsku wojskami francuskimi (i sprzymierzonymi) dowodził Hieronim Bonaparte), któremu udało się zająć kluczowe punkty obrony: Głogów, Wrocław, Brzeg i Świdnicę. W tej sytuacji dowódca sił pruskich, hrabia Friedrich Wilhelm von Götzen, starał się skoncentrować obronę wokół ziemi kłodzkiej.

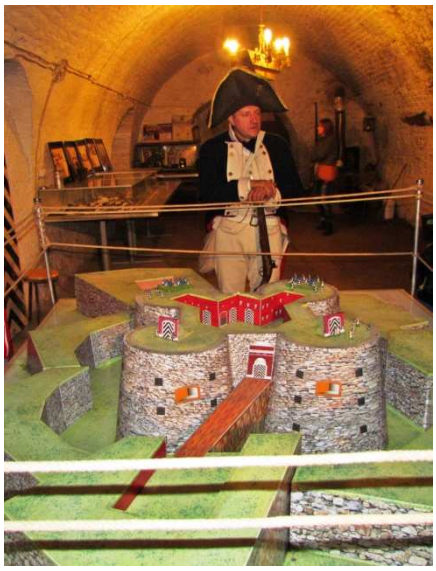
W czerwcu 1807 roku nastąpiła kapitulacja wojsk pruskich w twierdzach Koźle i Nysa oraz atak na twierdzę w Kłodzku. Kiedy i Kłodzko skapitulowało, część wojsk napoleońskich przerzucono pod Srebrną Górę aby zlikwidować ostatni punkt oporu na Śląsku, broniony przez załogę liczącą około 2 tysięcy żołnierzy. Kiedy Bawarczycy, walczący po stronie Napoleona, wtargnęli do miasteczka artyleria forteczna rozpoczęła bombardowanie Srebrnej Góry. Obustronna wymiana ognia artyleryjskiego zniszczyła miasteczko prawie doszczętnie. Ale do końca czerwca twierdza się nie poddała. Dopiero pokój w Tylży przerwał zmagania i zmusił Francuzów do odstąpienia od oblężenia.

Ostatni raz stan pogotowia ogłoszony był w twierdzy w czasie wojny prusko-austriackiej w 1866 roku a już w następnym roku wojsko opuściło forty, które przestały pełnić rolę obiektu militarnego. Twierdza stała się atrakcją turystyczną.

Przed II wojną światową była też wykorzystywana w inny sposób: jako schronisko młodzieżowe, ośrodek sportowy dla szkoły policyjnej z Ząbkowic, a nawet jako ośrodek wypoczynkowy dla policji wrocławskiej.

W 1931 roku w pomieszczeniach Donżonu utworzono Muzeum Starej Broni. W czasie wojny, od grudnia 1939 roku mieścił się tu Oflag VIIb – obóz jeniecki dla polskich oficerów. W 1940 roku z obozu zbiegło 10 polskich oficerów – dwie grupki złapano,

ucieczka udała się tylko trzem oficerom, którzy przez Czechy, Słowację, Węgry, Jugosławię i Turcję dotarli aż do Palestyny, gdzie wstąpili do Polskich Sił Zbrojnych i brali udział w dalszej walce z hitlerowskimi Niemcami.

Od 1965 roku twierdzą zajęli się harcerze – dzięki harcerskiej akcji "Srebrna Góra" pomocy młodzieży górniczej udało się wyremontować i zagospodarować forty: Donjon, Ostróg i Wysoka Skała.

Po zwiedzeniu kazamatów (są przewodnicy ubrani w stroje z czasów wojen napoleońskich), esplanady i tarasów, z których rozciąga się wspaniały widok na forty i na okolicę, można spacerkiem wrócić do miejsca skąd rozpoczęliśmy wycieczkę.