

Zapora na linii kolejowej w Błażkowej koło Lubawki

Marian Gabrowski

Kolej żelazna dotarła do Lubawki w drugiej połowie XIX wieku. Wraz z jej budową powstał okazały gmach dworca, który do dziś pozostaje jednym z najbardziej charakterystycznych punktów na tej linii. Niestety, od wielu lat budynek popada w coraz większą ruinę. Choć bez wątpienia zasługiwałby na status wizytówki miasta, dziś wzbudza raczej smutek.

W tym artykule chciałbym jednak zwrócić uwagę na znacznie mniej znany obiekt związany z tą samą linią kolejową. Znajduje się on niespełna 4 km od lubawskiego dworca i prawie kilometr od przystanku kolejowego Błażkowa. Choć znacznie skromniejszy i zazwyczaj niezauważany, skrywa historię, która do dziś pozostaje zagadką.

Budowla zlokalizowana jest tuż przy torach, u podnóża dość stromego zbocza góry Skowroniec. Ma formę masywnego betonowego bloku o długości 420 cm. Ponad poziom gruntu wystaje na 300 cm, natomiast największa możliwa do zmierzenia szerokość części zagłębionej w zboczu wynosi około 230 cm. Górne krawędzie od strony góry Skowroniec i Lubawki zostały ścięte, przez co płaska powierzchnia wierzchołka ma wymiary około 210 × 100 cm.

Konstrukcję odlano z betonu, na bocznych ścianach do dziś wyraźnie widać ślady drewnianego szalunku. Miejscami materiał uległ już znacznemu zwiędzeniu i odpaja się płatami, jednak nigdzie nie dostrzeżemy śladów zbrojenia.



Przód zapory z trzema prostokątnymi otworami

Najbardziej charakterystycznymi elementami konstrukcji są trzy zagłębienia od strony torów kolejowych. Mają one postać prostokątnych otworów o szerokości 19 cm, wysokości 36 cm i głębokości 120 cm. Przy wylocie każdego z nich w betonie osadzono stalowe uchwyty podtrzymujące pręt z odcinkiem ocynkowanej rury. Takie rozwiązanie wyraźnie sugeruje, że rury pełniły funkcję rolek ułatwiających wsuwanie do wnętrza ciężkich belek lub innych masywnych elementów.

Choć obiekt ten od lat wzbudza zainteresowanie badaczy historii, to nie zachowała się żadna dotycząca go dokumentacja.



Tory wiodące do Lubawki oraz sąsiadująca z nimi betonowa konstrukcja

Możemy się jedynie domyślać, po co go tu ustawiono. W 2004 roku Marek Lubicz-Woyciechowski stwierdził:

Przy torze kolejowym prowadzącym z Kamiennej Góry w kierunku Czech przez Lubawkę, w Błażkowej u stóp góry Skowroniec znajduje się jedna z niewielu znanych blokad kolejowych. Jest to duży blok betonowy z trzema otworami, zaopatrzonymi w odpowiednie rolki, w które wprowadzano potężne szyny. Umieszczenie zapory na zakręcie uniemożliwiało dostrzeżenie jej przez maszynistę nadjeżdżającego pociągu od strony Lubawki. Uderzenie pociągu w wystające szyny powodowało jego wykolejenie, skutecznie blokując tor¹.

Podobnie obiekt ten identyfikuje Tomasz Jurek. W opublikowanym w 2018 roku na stronie ridiger.pl wpisie „Tajemnica linii kolejowej 299 Kamienna Góra-Lubawka” porównuje go z innymi znanymi mu zaporami, zauważając między innymi, że *belki mogły zatrzymać pociąg*. Sugeruje również, że po drugiej stronie torowiska zapewne znajdowała się druga, nieistniejąca dziś część zapory.

Podążający tym samym tropem Andrzej Pastuszek, twórca kanału „Kulawa Eksploracja” w serwisie YouTube, nagrał poświęcony tej konstrukcji film „Betonowa zagadka linii kolejowej 299”. Również i on, powołując się na ustalenia Tomasza Jurka, opisuje ją jako budowlę służącą do wykolejenia pociągu.

Także wszystkie inne publikacje, do których udało mi się dotrzeć, zgodnie uznają ten zagadkowy obiekt za dawną zaporę kolejową. Moim zdaniem interpretacja taka budzi jednak poważne wątpliwości. W dalszej części artykułu postaram się wyjaśnić, dlaczego budowla ta nie miała powstrzymywać ruchu pociągów, oraz przedstawię własną wersję jej przeznaczenia.

Nie aż tak wytrzymała

Po pierwsze warto się zastanowić, czy zatrzymanie rozpędzonego składu na takiej blokadzie jest w ogóle realne. Wyobraźmy sobie, że po drugiej stronie torów stoi identyczna konstrukcja, a w otworach obu betonowych bloków umieszczono szyny. Ich końce zagłębione są w betonie na 120 cm, a samą zaporę tworzą odcinki wiszące nad torowiskiem. Betonowe konstrukcje znajdują się 220 cm od toru, szerokiego na 143,5 cm. W praktyce otrzymujemy więc trzy belki podparte na obu końcach, każda o długości niemal 6 m. Choć takie stalowe profile wydają się stanowić mocną przeszkodę, to przy tych gabarytach fizyka działa na ich niekorzyść.

¹ M. Lubicz-Woyciechowski, *Kamienna Góra – zbrojeniowe centrum produkcji-no-badawcze?* [w:] „Odkrywca”, nr 12/2004, s. 23.



Niewielka jeszcze w Błażkowej rzeka Bóbr

Jeśli nawet szyny obrócimy o 90°, ponieważ w tym położeniu są one bardziej odporne na zginanie, to z obliczeń wytrzymałościowych wynika, że już przy sile 25 ton nastąpi przekroczenie granicy plastyczności. Szyna ulegnie trwałemu odkształceniu, a następnie zostanie wyrwana z gniazd lub pęknie. Nawet jeśli rzeczywista siła potrzebna do zniszczenia zapory byłaby większa, nadal mówimy jedynie o dziesiątkach ton. Trudno więc uznać, że taka konstrukcja mogła skutecznie zatrzymać rozpędzony skład kolejowy, ważący co najmniej setki, a niekiedy i ponad tysiąc ton.

Nie do spychania

Inna teoria mówi o spychaniu pociągu z torów za pomocą profili podpartych tylko z jednej strony. Jednak szyna zamontowana jednostronnie w gnieździe oddalonym o ponad 2 m od toru podda się przy jeszcze mniejszym oporze. Jadący pociąg dysponuje energią kinetyczną tak dużą, że po uderzeniu w taką przeszkodę jego maszynista poczułby tylko szarpnięcie. Szyna zostałaby wyłamana lub zgięta w ułamku sekundy, a lokomotywa pojechałaby dalej.

Owszem, mogłoby się zdarzyć tak, że kołami najechałaby na połamane lub pogięte fragmenty szyn z zapory, co spowodowałoby wykoślenie. Jednak byłoby to jedynie możliwe, a nie pewne. Natomiast o wiele łatwiej i ze stuprocentową skutecznością osiągnięto by ten efekt poprzez celowe uszkodzenie toru w łuku. Rozkręcona lub też wysadzona szyna spowodowałaby wykoślenie, a skład zostałby skutecznie zatrzymany. Budowanie skomplikowanej betonowej zapory w celu zatrzymania pociągu jawi się więc jako całkowicie niecelowe.

Blokuje, ale nie pociągi

Zwróćmy jednak uwagę na fakt, że nieprzejezdne dla pociągu torowisko w dalszym ciągu byłoby przejezdne dla pojazdów pancernych. Dlatego moim zdaniem zaporę z Błażkowej rzeczywiście miała służyć do blokowania linii kolejowej, jednak jej przeznaczeniem nie było zatrzymywanie pociągów, lecz czołgów, które nie byłyby w stanie wyłamać zamontowanych tu szyn.

Przy takim założeniu szybko zauważymy, że zaporę znajduje się na wschodnim krańcu płaskiej doliny, której dnem płynie Bóbr. Tuż obok zaczyna się strome zbocze góry Skowroniec, a kąt jego nachylenia oraz rosnący na nim gęsty las uniemożliwiają poruszanie się pojazdów wojskowych. Jeśli chcielibyśmy zamknąć przejazd prawym brzegiem rzeki, to wystarczy zablokować odcinek o długości zaledwie 50 m. Najpewniej plano-



Pochłaniany przez las rów przeciwczołgowy

wano ustawić tam zęby smoka, natomiast samą linię kolejową ryglowano by dopiero w ostatniej chwili zaporą, której fragment przetrwał do dziś.

Nie sposób jednak przeoczyć, że przepływająca przez Błażkową rzeka Bóbr ma w tym miejscu rozmiary niewiele większe od potoku, nie stanowi więc przeszkody nieprzejezdnej dla czołgu. Dlatego konieczne było też zabezpieczenie zachodniego brzegu rzeki, aż do stromych zboczy góry Sołtys (Szczodra). Czy tam również natrafimy na militarne ślady z tamtego okresu?

Okazuje się, że tak. Znajduje się tam budowla nie tylko wielokrotnie większa, ale też całkowicie zapomniana: potężny rów. Nie ma go na przedwojennych mapach topograficznych, co sugeruje, że powstał w trakcie wojny. Jego gabaryty wyraźnie wykluczają funkcję melioracyjną, gdyż ma co najmniej 3 m głębokości i jest około dwóch razy szerszy. Zaczyna się u podnóża stromego zbocza i ciągnie przez 100 m, kończąc na skraju pola przylegającego do rzeki. Trudno ocenić, czy nie ukończono jego kopania, czy też brakujący fragment planowano zamknąć wspomnianymi już zębami smoka. Możliwe też, że biegnący przez pole uprawne fragment rowu został po wojnie po prostu zasypany.

O wykop ten zapytałem mieszkańca pobliskiego budynku. Odpowiedział mi, że słyszał historię, jakoby przebywający tu jeszcze jakiś czas po wojnie Niemcy mieli wspominać, że był to rów przeciwczołgowy. Taką interpretację wspierają zarówno lokalizacja, jak i forma wykopu. Dlatego wydaje się bardzo prawdopodobne, że jest to całkowicie zapomniana budowla militarna.

Przy czym warto też zauważyć, że zachowały się relacje więźniów AL Landeshut, czyli kamiennogórskiej filii obozu koncentracyjnego Gross-Rosen, którzy przed końcem wojny w nieludzkich warunkach byli zmuszani do prac ziemnych przy okopach. Janusz Karpiński wspominał o wiośnie 1945 roku:

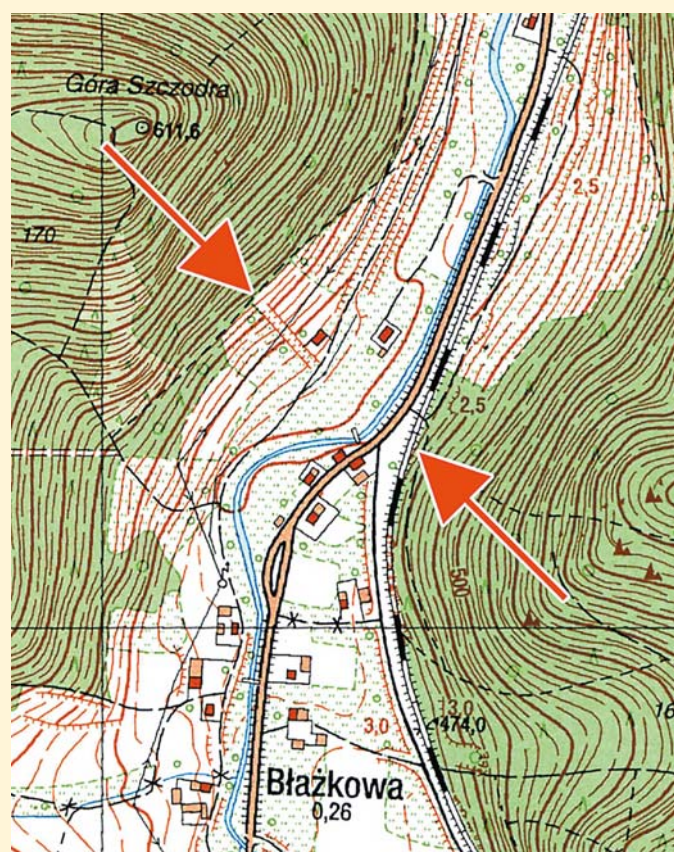
W marcu ewakuowano maszyny z fabryk i wywieziono je na zachód. Od tego czasu pędzono nas kilka kilometrów w kierunku Lubawki i tam w przełęczy kopaliśmy rowy przeciwczołgowe i budowaliśmy zapory na szosie².

Zdzisław Rałł te same wydarzenia opisywał następująco:

W marcu 1945 roku [...] siłę roboczą więźniów zakupił Wehrmacht dla budowy umocnień obronnych wokół Landeshut, przede wszystkim budowy w ziemi stanowisk ogniowych broni przeciwpancernej oraz rowów przeciwczołgowych. [...] Pierwszy dzień pracy był wprost koszmarny. Około 1000 więźniów SS-mani prowadzili kilkanaście kilometrów za miasto w kierunku zachodnim. Panowała śnieżna zadymka. Mokry śnieg lepił się do podeszew

² J. Karpiński, *Wyzwolenie* [w:] „Przeżyliśmy Gross-Rosen”, tom II, zeszyt 1, s. 48.

drewnianych butów, tworząc półkolistą kilkucentymetrową zbitą warstwę, której nie było jak usunąć. Po przejściu kilku kilometrów na takich podszwach nie można już było iść. Kilku więźniów już na początku drogi padło ciężko w śnieg. Jeszcze nie wiedzieliśmy, dlaczego przy każdym z leżących pozostaje po jednym SS-manie. Ci spośród kolegów, którzy posiadali obuwie na skórzanej lub gumowej podeszwie byli szczęśliwcami. Po przybyciu na miejsce robót byliśmy śmiertelnie zmęczeni i tak skostniaли z zimna, że nie można było utrzymać w ręku żadnego narzędzia, ani łopaty, ani oskarda. Kończyliśmy robotę przed zmierzchem i wracaliśmy do obozu. Ta powrotna droga była jeszcze bardziej koszmarna wobec wyczerpania całodzienną pracą. Coraz więcej ludzi z braku resztek sił padało w śnieg. Oznaczało to w praktyce koniec wszelkich ziemskich mąk, trosk i bólu, gdyż SS-mani z eskorty strzelali dobijając leżących³.



Strzałki wskazujące lokalizację rowu przeciwczołgowego oraz zapory przy linii kolejowej w Błazkowej. Źródło podkładu: geoportal.gov.pl

Z kolei Dominik Alberski w swojej książce poświęconej AL Landeshut zamieszcza zdjęcie ukazujące jeden z takich wykopanych przez więźniów w okolicach Lubawki rowów przeciwczołgowych⁴.

Uzasadnione wydaje się więc podejrzenie, że zachowany do dziś wykop w Błazkowej to miejsce katorżniczej pracy więźniów pobliskiej filii Gross-Rosen.

Jeśli przedstawiona w tym artykule hipoteza jest trafna, betonowa budowla przy torach nie jest zaporą przeznaczoną do powstrzymywania ruchu pociągów. Stanowi ona, wraz z zachowanym rowem przeciwczołgowym, pozostałość większego systemu

³ Z. Rałł, *Kopanie rowów przeciwczołgowych* [w:] „Przeżyliśmy Gross-Rosen”, tom II, zeszyt 1, s. 32.

⁴ D. Alberski, *Arbeitslager Landeshut (Kamienna Góra) – filia KL Gross-Rosen 1944–1945*, Wałbrzych 2024, s. 82.

obrony przeciwpancernej, mającego zamknąć przejazd doliną pomiędzy górami Sołtys i Skowroniec. Oznaczałoby to, że w Błazkowej zachował się szerzej dotąd nieznan fragment założenia fortyfikacyjnego z końcowego okresu drugiej wojny światowej.

* * *

Już po przygotowaniu tego tekstu nasunęło mi się następujące pytanie: dlaczego zapora z Błazkowej ma tak nietypową konstrukcję? Przecież pod koniec wojny Niemcy na Dolnym Śląsku budowali podobne obiekty niemal masowo, stosując zazwyczaj ujednolicone rozwiązania. W wielu miejscach powstawały tzw. *Fallkörpersperren* – betonowe słupy z częściowo pustą podstawą, przystosowaną do wysadzenia w taki sposób, aby przewracający się blok skutecznie zamykał przejazd. Dlaczego więc właśnie tutaj zastosowano zupełnie inne rozwiązanie? Nie znam odpowiedzi



Rów przeciwczołgowy wykopany w okolicach Lubawki przez więźniów AL Landeshut. Źródło: D. Alberski, dz. cyt.

na to pytanie. Mogę jedynie podzielić się pewnym przypuszczeniem, opartym wyłącznie na własnych przemyśleniach. A może ta betonowa konstrukcja powstała jeszcze przed wojną? Obiekt znajduje się przecież w bezpośrednim sąsiedztwie dawnej granicy niemiecko-czechosłowackiej, za którą pod koniec lat trzydziestych Czechosłowacja budowała potężny system umocnień. Można podejrzewać, że choć Niemcy nie spodziewali się stamtąd frontalnego ataku, to mimo wszystko chcieli w jakiś sposób zabezpieczyć kluczowe szlaki. Być może właśnie z tym okresem należy wiązać powstanie tej nietypowej budowli? Pod koniec wojny wykorzystano by po prostu istniejącą już konstrukcję, uzupełniając ją o rów przeciwczołgowy i włączając do nowo organizowanej linii obrony. Gdyby kiedyś udało się potwierdzić to przypuszczenie, betonowy obiekt z Błazkowej okazałby się jeszcze cenniejszym i niezwykle unikalnym zabytkiem techniki wojskowej.