

# Z dziejów Kolei Izerskiej

25 czerwca 2010 r. minelo 108 lat od chwili, w której na Iśniący wówczas świeżą farbą dworzec kolejowy w Szklarskiej Porębie Górnej, po raz pierwszy wjechał pociąg. Kolorowe wagony, z mozołem ciągnięte przez buchającą parą lokomotywę, przyszły oglądać prawdziwe tłumy.

Ludzie wdrapywali się dach stacji, wspinali na pobliskie skałki, wypełnili perony aby zobaczyć i usłyszeć jak pod Szrenicę wtacza się kolorowy skład, jak rozpoczyna się nowa era w historii Schreiberhau. Budowa odcinka z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i dalej do granicy z Austrią, trwała 14 lat.

Najwięcej wysiłku kosztował budowniczych odcinek od Piechowic w górę, gdzie musiano usypać kilka kilometrów sztucznych nasypów, przebijając wąwozy i tunele w skalnych ścianach, spinać mostami brzegi górskich potoków. Było to potężne dzieło budowlane: 30 przejazdów drogowych, 60 przepustów i małych mostów. W Jakuszycach trzeba było przekopać torfowiska, przemieszczono ponad 1 mln m<sup>3</sup> ziemi, zanim tory można było ułożyć na twardym gruncie. Prace były prowadzone równocześnie z dwóch kierunków, jednak na odcinku austriackim spowolnił je wypadek, kiedy z mostu na Izerze runęła 89 tonowa mostownica. Połączenie Jeleniej Góry ze Szklarską Porębą i dalej z granicą z Austrią (Czechy odzyskały niepodległość w 1918) było na początku XX wieku, ostatnią inwestycją Królewskich Kolei Żelaznych w Kotlinie Jeleniogórskiej.

Wcześniej pociągi zaczęły jeździć do Kowar, Karpacza i Kamiennej Góry. Droga żelazna w zasadniczy sposób przyczyniła się do rozwoju ruchu turystycznego w Karkonoszach, mimo, że linia do Szklarskiej Poręby nie powstała jedynie z myślą o turystach. Ważniejszymi

klientami ówczesnych przewoźników były tartaki i huty szkła.

Składy pociągów zwykle były mieszane, zawierały wagony osobowe i towarowe. Po kilku tygodniach linię przedłużono do Czech. Umożliwiło to połączenie kolejowe przemysłowych rejonów Liberca i Jablonca nad Nysą z Jelenią Górą. Od tej chwili częstym towarem był wysokiej jakości węgiel ze Śląska, przywożony dla potrzeb przedsiębiorców. Na linii z Kořenowa do Tanwaldu wybudowano 4 tunele o łącznej długości 1413 metrów, oraz założono odcinek kolei zębatej, ponieważ nachylenie stoku dochodzi tam do 58%. Co ciekawe, nie było jednak wówczas dużego zainteresowania wycieczkami na czeską stronę. Pociągi osobowe w większości kończyły swój bieg na stacji Szklarska Poręba Huta. Tylko niektóre z nich jechały ku przejściu granicznemu z Czechami w Polaun.

Na przełomie 1913/1914 roku rozpoczęto próby elektryfikowania linii. W Jakuszycach na próbę podłączono do trakcji kilkaset metrów bocznego toru i prowadzono badania pod kątem wpływu warunków atmosferycznych (izerska zima) na trakcję. Dalsze prace przerwał wybuch I wojny światowej. W 1923 trasa między Jelenią Górą, a Kořenowem została zelektryfikowana. Od 1927 jeździły na niej ekonomiczne, samodzielne elektryczne jednostki silnikowe ET89 firmy LHV z Wrocławia, oraz WUMAG z Görlitz, z silnikami Siemens-Schuckert, szybko ochrzczone mianem „Rübezahł”.

Jednostki te w ilości 11 sztuk były wyprodukowane na specjalne zamówienie śląskich kolei górskich i jeździły wyłącznie na tej trasie. W eksploatacji było 7 jednostek. Czas podróży z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby skrócił się z grubo ponad godziny do 55 minut.

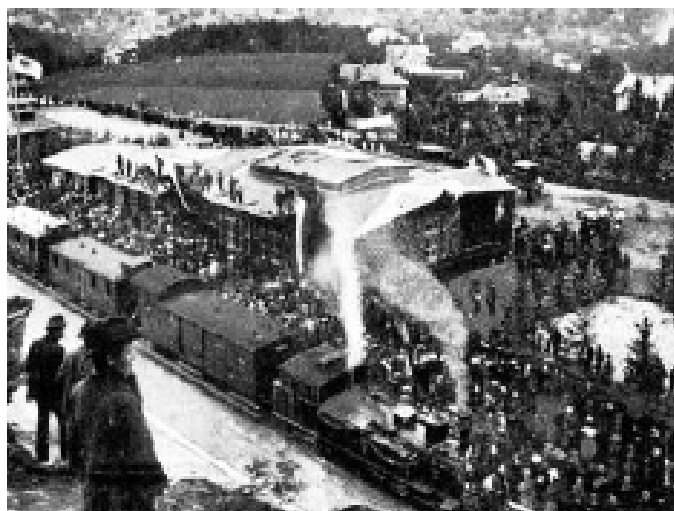
Skład takiego pociągu wyglądał następująco: na przedzie ET 89 dalej 6-8 wagonów i z tyłu jeszcze jeden ET 89. W dni świąteczne doczepiano jeszcze jednego Rübezahla i cztery wagony. Tak zestawiony pociąg dojeżdżał do stacji Josephinehute gdzie odczepiano czołowego Rübezahla, który samotnie wyruszał w stronę Jakuszyca i dalej do Grunthal (Kořenowa), skąd po krótkim postoju wracał na dworzec Huta i tam doczepiony na koniec składu wracał do Jeleniej Góry.

Małowniczo położona linia miała kilka dodatkowych atrakcji. Otóż na szczycie wąwozu koło Szklarskiej Poręby Dolnej stał najwyższy w Niemczech kolejowy semafor, najwyższą położoną stacją w Prusach był przystanek w Jakuszycach (Jakobstal), 885 m n.p.m., (ponad 30 m wyżej od dworca w Zakopanem), gdzie linia kolejowa przecina przełęcz między Karkonoszami i Górą Izerską.

Za przystankiem w Harrachowie (dawnej ostatniej stacji Szklarskiej Poręby – Strickerhauser, po wojnie Tkacze) stoi prawdziwe arcydzieło kolejowej sztuki budowlanej, most na Izerze, wys. 28 m dł. 110m. Wielkie wrażenie budzi do dziś tunel wykuty w twardej granitowej skale o długości 923 m. Dodatkową ciekawostką był fakt, że Szklarska Poręba leżała dokładnie w połowie kolejowego połączenia Wrocławia z Pragą. Ruch pasażerski był już wtedy ogromny.

Pociąg z Wrocławia do Kořenowa dojeżdżał w 3,5 godziny. Z Jeleniej Góry regularnie odjeżdżały pociągi min. do Berlina i Drezna.

W latach 30-tych pojawiły się w Karkonoszach na wskroś nowoczesne jednostki elektryczne ET 21, ET 31 i ET 51, które przejęły obsługę ruchu pasażerskiego



na liniach śląskiej kolei górskiej, w tym także do Szklarskiej Poręby. Jednak na trudnej trasie Izerskiej do 1945 dalej jeździły Rubezahle.

Zabójcze dla tej przepięknie położonej linii okazały się grabieże władzy radzieckiej. W porozumieniu zawartym 8 lipca 1945 w Moskwie, między PKWN, a rządem sowieckim, w ramach reparacji wojennych wycięto całą sieć trakcyjną na liniach wychodzących z Jeleniej Góry, z wyjątkiem wyżej położonych odcinków na trasie do Kořenowa, a elektryczne wozy Rubezahl wraz z całym pozostałym na stacjach elektrycznym taborem, wywieziono najpierw do Lubania a potem gdzieś za Ural. Z wyjątkiem jednego ET 89, który przed zakończeniem wojny uległ wypadkowi. Niestety do czasów dzisiejszych nie zachował się żaden egzemplarz ET 89.

Reelektryfikacja odcinka okazała się niemożliwa, ponieważ radzieccy „wyzwoliciele” wywieźli lub zniszczyli niemal wszystkie urządzenia potrzebne do jej funkcjonowania. Zsowietyzowane zostały nawet spalinowe drezyny. Wycofujące się oddziały armii czerwonej zniszczyły elektrownie w Ścinawce, która obsługiwała śląską kolej górską. Dzieła zniszczenia dopełnili rodzimi szabrownicy. PKP zdecydowały się więc na demontaż reszty urządzeń trakcyjnych.

Na trasę powróciły odnalezione w Piechowicach górskie parowozy, tzw. „tendraki” Wstrzymano także graniczny ruch pociągów po stronie polskiej. Inaczej też nazywały się dworce kolejowe.

Mało kto dziś pamięta, że Piechowice to były Piotrowice, że za Górzycem (Gorzyckiem), był przystanek – mijanka Zalesie, że jeździło się do miejscowości Piszewiec (Szklarska Poręba) a na dwo-

rzec Huta mówiono Józwin od nazwy huty Józefina i wreszcie, że za stacją w Jakuszcach były przystanki Nowy Świat – mijanka i Tkacze.

Tylko przez jakiś czas utrzymywano połączenie z Jeleniej Góry do stacji Tkacze, ale niebawem i tam pociągi przestały dojeżdżać. Do roku 1957 pociągi pasażerskie dojeżdżały do stacji Huta, po czym i ten odcinek zamknięto. W 1959 na podstawie polsko– czeskiego porozumienia nastąpiły graniczne przesunięcia. Tkacze znalazły się po stronie czeskiej, a przystanek został przemianowany na Harrachov. Po stronie czeskiej ruch pasażerski był utrzymywany na trasie do Kořenowa.

Do połowy lat 60-tych odcinek kolei zębatej obsługiwały stare austriackie lokomotywy T423. Po rekonstrukcji trasy w 1963 pociągi zaczęły dojeżdżać na stację Harrachov. W 1992 kolej zębata została wpisana do rejestru zabytków. W roku 1997 linię zamknięto. Ruch wstrzymany był na 238 dni, po czym między innymi w wyniku petycji z 25 tys. podpisów ruch znowiły prywatne Jizerske Drahy, wprowadzając lekkie szynobusy M152. Obecnie trasę ponownie obsługują czeskie koleje państwowe, ale już o zamknięciu linii nikt nawet nie myśli.

Podobnej determinacji i współdziałania brakowało po stronie polskiej. Jeszcze w 1988 ponownie zelektryfikowano odcinek Jelenia Góra – Szklarska Poręba, ale od tamtego czasu PKP staczą się po równi pochyłej. Stan torowiska pogarszał się z roku na rok, pociągi jeździły wolniej, wydłużył się czas przejazdu.

5523	5525	km	Dyr. Wroclawska	5522	5524
---	---	0	JELEŃIA GÓRA 145, 155,163	---	---
---	7.59	15.59	5 o. Jelenia Góra Zach.	---	6.47 14.47
---	8.10	16.10	9 o. Cleplice	---	6.40 14.40
---	8.20	16.20	13 o. Jerzmanice	---	6.31 14.31
---	8.29	16.29	15 o. Piechowice Dolne (p.o.)	---	6.25 14.25
---	8.42	16.42	17 o. Piechowice	---	6.20 14.20
---	8.55	16.55	21 o. Gorzyck (p.o.)	---	6.06 14.06
---	9.12	17.12	27 o. Piszewiec Dolny	---	5.57 13.57
---	9.23	17.23	30 o. Piszewiec Średni	---	5.50 13.50
---	9.37	17.37	32 o. Piszewiec Górny	---	5.44 13.44
---	9.50	17.50	35 o. Józwin	---	5.34 13.34
---	10.05	18.05	41 o. Jakuszc	---	5.20 13.20
---	10.16	18.16	48 p. TKACZE	---	5.00 13.00

Festung

Ważny od 22.07.1946 r.



Jeszcze w latach 2000-2002, ówczesny zarząd miasta Szklarska Poręba, współuczestniczył w opracowaniu projektu Regio-Tram kolejowo tramwajowych połączeń w rejonie Liberca, Zittau i Jeleniej Góry. Latem w 2002 doszło do promocyjnych przejazdów na trasie Kořenow – Szklarska Poręba, z okazji setnej rocznicy wybudowania tej linii.

Zainteresowanie przejazdami przeszło oczekiwania organizatorów, trzeba było na prędko doczepiać wagoniki, a i tak wielu chętnych pozostało na peronach. Przejazdy były niezbitym dowodem, że po tych torach można jeździć, pod pewnymi ograniczeniami technicznymi. Był to dowód, że przedsięwzięcie może być opłacalne, przynajmniej w okresie sezonu turystycznego.

Robert Kotecki

## Z dějin Jizerské dráhy

25. června 2010 uplynulo 108 let od okamžiku, ve kterém poprvé přijel vlak na novotou zářící nádraží ve Szklarské Porřebě Górné. Barevné vagóny s námahou tažené supějící lokomotivou si přišly prohlédnout skutečné davy. Lidé se sáпали na střechu stanice, šplhali na nedaleké skály a zaplnili nástupiště, jen aby uslyšeli, jak k úpatí Szenice přijíždí barevná souprava a jak začíná nová éra v dějinách Schreiberhau.

Výstavba úseku z Jelení Góry do Szklarské Porřeby a dále na státní hranici s Rakouskem-Uherskem trvala 14 let. Nejvíce úsilí stavitele stál úsek z Pie-

chowic směrem do hor, na kterém museli vystavit umělé násypy o délce několika kilometrů, vyhloubit ve skále zářezy a tunely a spojit mosty břehy horských potoků. Bylo to mohutné stavební dílo: 30 přejezdů, 60 propustků a malých mostů. V Jakuszcích bylo nutné odtěžit rašeliniště, přičemž bylo přemístěno více jak 1 mil. kubických metrů zeminy, než se podařilo položit železniční koleje na pevné podloží. Práce byly vedeny ze dvou směrů současně, nicméně na rakouském úseku byly zpomaleny nehodou, během které spadl 89 t važíci mostník Jizerského mostu do koryta řeky Jizery.

Výstavba spojení Jelení Góry se Szklarskou Porřebou a Rakouskem (Československo se stalo nezávislým státem v roce 1918) byla na počátku 20. století poslední investicí společnosti Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung v Jeleniogórné kotlině.

Již dříve začaly jezdit vlaky do Kowar, Karpacze a Kamienné Góry. Železná dráha zásadním způsobem ovlivnila rozvoj turistického ruchu v Krkonoších, a to i přes skutečnost, že železniční trať do Szklarské Porřeby nevznikla pouze za turistickým účelem. Důležitějšími zákazníky tehdejších dopravců byly pily

a sklářské hutě. Soupravy vlaků byly zpravidla smíšené, sestávaly tak současně z osobních i nákladních vagónů. Po několika týdnech byla železniční trať prodloužena do Čech. Tím došlo k umožnění železničního spojení průmyslových oblastí Liberecka a Jablonecka s Jelení Górou. Od tohoto okamžiku bylo často převážným zbožím slezské uhlí vysoké jakosti určené místním podnikatelům. Na železniční trati z Kořenova do Tanvaldu byly proraženy 4 tunely o celkové délce 1413 m a rovněž byla instalována ozubnice, neboť klesání na tomto úseku dosahovalo hodnoty 58 ‰. Jistou zajímavostí bylo, že zájem o výlety na českou stranu byl zpočátku provozu nízký. Osobní vlaky končily svou jízdu převážně ve stanici Szklarska Poręba Huta. Pouze některé z nich jely až k hraničnímu přechodu v Kořenově.

Na přelomu let 1913 a 1914 byly zahájeny technické zkoušky související s budoucí elektrifikací dráhy. V Jakuszcích byla zkušebně zatrolejováno několik set metrů vedlejší koleje a byl veden výzkum za účelem zjištění dopadů atmosférických vlivů (ostrá zima v Jizerských horách) na trolejové vedení. Další práce přerušilo vypuknutí první světové války. V roce 1923 byla železniční trať mezi Jelení Górou a Kořenovem elektrifikována v celé délce. Od roku 1927 na této trati jezdily úsporné elektrické motorové vozy řady ET89 vyrobené společnostmi LHV Breslau, WUMAG Görlitz, vybavené trakčními motory Siemens-Schuckert. Tyto elektrické motorové vozy si brzy vysloužily přezdívku „Rübezahli“ (Krakonoš). Celá výrobní partie těchto vozů v počtu 11 kusů byla určena pro provoz na této dráze spadající do systému Slezských horských drah. Provozní potřeba činila 7 elektrických motorových vozů. Díky nim došlo ke zkrácení jízdních dob mezi Jelení Górou a Szklarskou Porębou z více než jedné hodiny na 55 minut. Souprava vlaku vypadala zpravidla následovně - vepředu jeden vůz řady ET89, následně 6-8 vložených vozů a vzadu ještě jeden vůz řady ET89. Ve svátky byla souprava posilována dalším Rübezahlem a čtyřmi vloženými vozy. Od takto složeného vlaku po jeho dojetí do stanice Szklarska Poręba Huta byl odpojen přední Rübezahl, jenž jel samostatně dále do Jakuszc a Kořenova. Po krátkém pobytu v této pohraniční stanici se vracel zpět do stanice Szklarska Poręba Huta, kde byl přivěšen opět na konec soupravy vracející se zpět do Jelení Góry. Železniční trať nacházející se v malebném prostředí měla další zajímavosti.

Na vrcholku zářezu u Szklarské Poręby Dolné stálo nejvyšší železniční návštěvní

v Německu, nejvýše položenou stanicí v Prusku byla zastávka Jakuszyce (Jakobsthal) - 886 m n. m. (tj. o více jak 30 m výše než nádraží v Zakopaném) - kde železniční trať přetíná průsmyk mezi Krkonošemi a Jizerskými horami, dále za zastávkou v Harrachově (dříve poslední stanici Szklarské Poręby - Strickerhauer, po válce Tkacze) bylo vybudováno skutečné veledílo stavitelského umění - most na Jizeře výšky 28 m a délky 110 m. Dodnes vzbuzuje velký dojem tunel délky 940 m vyražený v tvrdé žule. Další zajímavostí je skutečnost, že Szklarska Poręba ležela přesně v polovině železničního spojení Wrocław s Prahou. Osobní doprava byla již v této době velmi silná. Vlak z Wrocławu do Kořenova jel 3,5 h. Z Jelení Góry jezdily pravidelné vlaky mj. do Berlína a Drážďan.

Ve třicátých letech se v Krkonoších objevily moderní elektrické jednotky řad ET21, ET31 a ET51, jež obsluhovaly osobní dopravu na tratích Slezských horských drah, tj. i vlaky do Szklarské Poręby. Na náročné Jizerské dráze však dále jezdily Rübezahly. Likvidační následky mělo pro tuto překrásně trasovanou železnici kořistnické řádění sovětské armády. Na základě dohody uzavřené dne 8. července 1845 v Moskvě mezi PKWN a sovětskou vládou bylo v rámci válečných reparací demontováno trakční vedení na železničních tratích vycházejících z Jelení Góry (vyjma výše položeného úseku do Kořenova) a elektrické vozy Rübezahli včetně dalších elektrických vozidel byly odvezeny nejprve do Lubaně, a poté kamsi za Ural (výjimkou byl jeden vůz řady ET89, který byl před koncem války poškozen při nehodě).

Bohužel do dnešních dní se nezachoval jediný exemplář vozu řady ET89. Reelektrizace dotčených železničních tratí se projevila jakožto nemožná, a to z toho důvodu, že sovětský „osvoboditel“ odvezl nebo poškodil téměř veškerá zařízení nutná k fungování elektrické traktce. Sovětizace se dotkla dokonce i dieselových drezín. Stahující se vojska Rudé armády zničila rovněž elektrárnu ve Ścinawce, jež dodávala elektrickou energii síti Slezských horských drah. Dílo zkázy dokončili místní bandité. I proto Polské státní dráhy započaly s demontáží zbývajících zařízení elektrizace.

Na trať se vrátily horské parní lokomotivy - tendrovky - jež byly nalezeny v Piechowicích. V pohraničních oblastech Polska byla zastavena železniční doprava. Nádraží dostala nové názvy. Málokdo si dnes pamatuje, že Piechowice se dříve nazývaly Piotrowicemi a za Górzycem (Gorzyckem) se nalézala zastávka - výhybna Zalesie, vlaky jezdily do sídla Pi-

sarzewiec (Szklarska Poręba), nádraží ve Szklarské Porębě Hutě bylo pojmenováno Józwin (od hutě skla Józefina) a konečně, že za stanicí v Jakuszcích se nacházely zastávky Nowy Świat (výhybna) a Tkacze. Pravidelná doprava mezi Jelení Górou a Tkaczemi fungovala pouze krátce a již pár let po válce byla zastavena. Do roku 1957 jezdily osobní vlaky na polské straně do stanice Szklarska Poręba Huta, přičemž po tomto roce byl i tento úsek uzavřen.

V roce 1959 došlo na základě dohod uzavřených mezi Československem a Polskem k posunům státních hranic. Tkacze se v jejich výsledku našly na území Československa a zastávka tak byla přejmenována na Harrachov. Na české straně byla železniční trať provozována do Kořenova. Do poloviny šedesátých let byla trať obsluhována parními lokomotivami rakouské provenience řady 404.0. Po rekonstrukci této tratě v roce 1963 začaly vlaky zajíždět až do stanice Harrachov. Ozubnicová trať byla v roce 1992 prohlášena za kulturní památku. V roce 1997 byl na této dráze zastaven pravidelný provoz. Doprava byla zastavena po dobu 238 dnů, po kterých (a to i díky petici s 25 tis. podpisy) byla obnovena soukromou tzv. Jizerskou dráhou, jež zavedla provoz lehkých motorových vozů řady 810. V současné době je trať obsluhována v osobní dopravě opět společností ČD, a.s., přičemž možnost jejího uzavření dnes nenapadne asi nikoho.

Podobná determinace a součinnost chyběla na polské straně. Ještě v roce 1988 byl opětovně elektrifikován úsek Jelenia Góra - Szklarska Poręba, ale od tohoto okamžiku kondice Polských státních dráh (a jejich následovníků) klesá. Stav železniční tratě se rok od roku zhoršoval, vlaky jezdily stále pomaleji a došlo k prodloužení jízdních dob. Ještě v letech 2000-2002 tehdejší členové rady města Szklarska Poręba se podíleli na zpracování projektu Regiotram - spojení železniční a tramvajové dopravy v oblasti Liberce, Zittau a Jelení Góry. V létě roku 2002 proběhly slavnostní jízdy pro veřejnost na úseku Kořenov - Szklarska Poręba. Zájem o tyto jízdy přerostl veškerá očekávání organizátorů, bylo nutno operativně posilovat soupravy, přičemž i tak mnozí zájemci o svezení zůstali stát na nástupištích, protože se do souprav jednoduše nevešli. Tyto jízdy byly nevyvratitelným důkazem toho, že po původních kolejkách je možno stále jezdit, byť za cenu jistých technických omezení. Byly důkazem i toho, že provozování této dráhy se může vyplatit, a to přinejmenším v období turistické sezóny.

Robert Kotecki

překlad Petr Špetlak.