

# **JELEŃ GÓRA–TANVALD**

## **KOLEJ ŻELAZNA W SUDETACH**

---

Sudety zarówno po polskiej jak i czeskiej stronie granicy charakteryzuje bardzo gęsta sieć linii kolejowych. Praktycznie wszystkie większe miasta oraz liczące się ośrodki sportowe i kurorty uzyskały jeszcze w ubiegłym stuleciu połączenia kolejowe, zaspokajające nie tylko ambicje miejscowych notabli, ale przede wszystkim przyczyniające się do rozwoju lokalnego przemysłu oraz ułatwiające dostęp do gór dla coraz liczniejszego grona turystów i krajoznawców. Wobec braku innych, alternatywnych środków transportu masowego, ekspansja kolei była niezagrożona. Po początkowym okresie budowy połączeń głównych mających prócz gospodarczego, także znaczenie strategiczne, przystąpiono do uzupełniania sieci linii kolejowych połączeniami o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Po przełamaniu oporów kół wojskowych przystąpiono też do budowy połączeń międzynarodowych<sup>1</sup>. Jednym z nich jest szlak żelazny łączący Jelenią Górę z Tanvaldem w Czechach – jest to bez wątpienia jedno z najciekawszych połączeń kolejowych pomiędzy Polską i Czechami.

### **Budowa**

W roku 1888 po pruskiej stronie granicy przystąpiono do budowy kolei z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby<sup>2</sup>. Ze względu na poważne trudności techniczne linię budowano i oddawano do użytku w kilku etapach. Łatwy pięciokilometrowy odcinek do Cieplic Zdroju uruchomiono już 01.08.1891 r., nie wzniesiono na nim żadnych skomplikowanych obiektów inżynierskich. Co prawda pociągi zmierzające do Cieplic musiały przekroczyć dwukrotnie rzekę Bóbr, jednak wykorzystywały do tego wybudowane wcześniej mosty linii do Lubania Śląskiego. Początkowo do Cieplic docierały tylko pociągi pasażerskie wiozące coraz liczniejszych turystów i kuracjuszy, ruch towarowy uruchomiono dopiero 1 listopada. Prace budowlane trwały jednak dalej, starano się oddać kolejny odcinek linii jeszcze przed nastaniem zimy. Tuż przed świętami, 20 grudnia 1891 r. pierwszy pociąg pasażerski dotarł do oddalonych o 8 kilome-

---

<sup>1</sup> Pierwsze kolejowe przejście graniczne na terenie Sudetów powstało na uruchomionej 29.12.1869 r. linii Lubawka–Královec.

<sup>2</sup> Kolej dotarła do Jeleniej Góry 20.08.1866 r.

trów Piechowic. Osiem dni później piechowicki przemysł doczekał się otwarcia ruchu towarowego. Liczne huty szkła, witrolejnie, tartaki uzyskały doskonały, szybki środek transportu zapewniający łatwy dowóz niezbędnych do produkcji surowców. Zdecydowanie szybciej też można było wywieźć wyprodukowane towary.

W Piechowicach linia traci swój łagodny, podgórski charakter, znikają łuki o dużych promieniach, długie proste oraz minimalne nachylenia. Tuż za Piechowicami istniejący do dzisiaj szlak ma już wybitnie górką charakterystykę, pojawiają się ostre łuki i znaczące, sięgające 26‰ nachylenia. Zanim jednak lokomotywy zaczęły mozolnie pięć się ku Szklarskiej Porębie, musiano precyzyjnie wytyczyć przebieg drogi żelaznej w terenie. I tu pojawiły się liczne problemy związane z koncepcją dalszego przebiegu linii. Konflikt interesów społeczności lokalnych, upatrujących w uzyskaniu bezpośredniego dostępu do kolei szans rozwoju, sprzyjał powstawaniu niejednokrotnie bardzo śmiałych projektów. Gdyby niektóre z nich zostały zrealizowane, stacjami węzłowymi mogły się stać: Cieplice, Piechowice i Sobieszów, a także Szklarska Poręba i Jakuszyce [2]. Ostatecznie zdecydowano się na poprowadzenie linii trawersami grzbietów Kamienickiego i Wysokiego. Górski charakter szlaku podkreślają nie tylko łuki o promieniu 190 metrów oraz duże nachylenia, ale przede wszystkim konieczność wydrążenia tunelu pomiędzy Górzyniec a Szklarską Porębą Dolną. Liczący 15,1 km szlak z Piechowic do Szklarskiej Poręby Górnej uruchomiono 25.06.1902 roku<sup>3</sup>. Podczas gdy po stronie pruskiej nitka torów z Jeleniej Góry zbliżała się nieuchronnie do Szklarskiej Poręby, tworząc bardzo efektowne odgałężenie tzw. Śląskiej Kolei Górskiej<sup>4</sup>, trwały również intensywne prace po południowej stronie granicy. Połączenie Żelezný Brod–Tanvald okazało się niewystarczające, pojawiły się więc plany bezpośredniego połączenia Tanvaldu z Libercem przez Jablonec nad Nisou. Na planach nie poprzestano i 28.11.1888 r. oddano do ruchu pierwszy odcinek nowego szlaku z Liberca do Jablonca, Tanvald uzyskał bezpośrednie połączenie z Libercem pięć lat później. Trudny górski teren wymusił wydrążenie aż pięciu tuneli o łącznej długości 770 metrów oraz wzniesienie licznych mostów i wiaduktów. Drogę żelazną z Jablonca do Lučan uruchomiono 12.06.1894 r., a 11 października hucznie witano pociąg z Liberca w Tanvaldzie<sup>5</sup>. Budowniczości i licznie zgromadzeni mieszkańcy świętowali nie tylko oddawanie do użytku linii kolejowych bądź ich fragmentów, radowano się także po zakończeniu budowy trudniejszych obiektów inżynierskich. I tak 8 stycznia 1894 r., na długo przed

---

<sup>3</sup> W linii prostej z Piechowic do Szklarskiej Poręby jest zaledwie około 5 kilometrów.

<sup>4</sup> Śląska Kolej Górská – magistrala kolejowa ze Zgorzelca i Węglinca do Lubania i dalej przez Jelenią Górę, Wałbrzych do Kłodzka, wybudowana w latach 1865-1880 [3].

<sup>5</sup> Odgałężenie Smržovka–Josefov Důl uruchomiono 15.10.1894 r.

otwarcie regularnego ruchu świętowano zakończenie budowy najdłuższego z tuneli. Stosownie przyozdobiony pociąg specjalny pełen zaproszonych gości dokonał inauguracyjnej jazdy. Ku ucieście podróżnych wewnątrz tunelu oświetlono pochodniami [5].

W roku 1899 przystąpiono do prac mających na celu połączenie Tanvaldu z Kořenovem i dalej budowaną właśnie linią do Szklarskiej Poręby. Budowę tego międzynarodowego połączenia byli zainteresowani zarówno przemysłowcy czescy, jak i pruscy. Jedni, jak i drudzy po wybudowaniu nowego połączenia spodziewali się pozyskania nowych rynków zbytu. Przeprowadzenie szlaku tuż obok hut szkła w Desnej i Dolni Polubny umożliwiło wybudowanie krótkich bocznic towarowych i połączenie zakładów „ze światem”. Budowa linii Tanvald–Kořenov okazała się jednak arcytrudnym przedsięwzięciem. Ten blisko siedmiokilometrowy odcinek wymagał wydrążenia czterech tuneli o łącznej długości aż 1404 metrów! Mimo tego, że 20% szlaku przebiega w tunelach, nie udało się poprowadzić linii tak, by mogły poruszać się po niej bez problemów ówczesne pociągi. Tor ułożono na pochyleniach sięgających 58‰ co nie zapewniało bezpieczeństwa ruchu tradycyjnej kolei adhezyjnej. W celu wyeliminowania poślizgów kół lokomotyw podczas jazdy pod górę oraz w trakcie hamowania pomiędzy tradycyjnymi szynami zamontowano dodatkową trzecią szynę tym razem zaopatrzoną w zęby. Zastosowano 2-częściową listwę zębatą systemu Abta współpracującą z kołem zębatym zamontowanym w lokomotywie. Takie rozwiązanie stosowane na dużą skalę na liniach alpejskich zapewniało należyte bezpieczeństwo i niewrażliwość na czynniki atmosferyczne<sup>6</sup>.



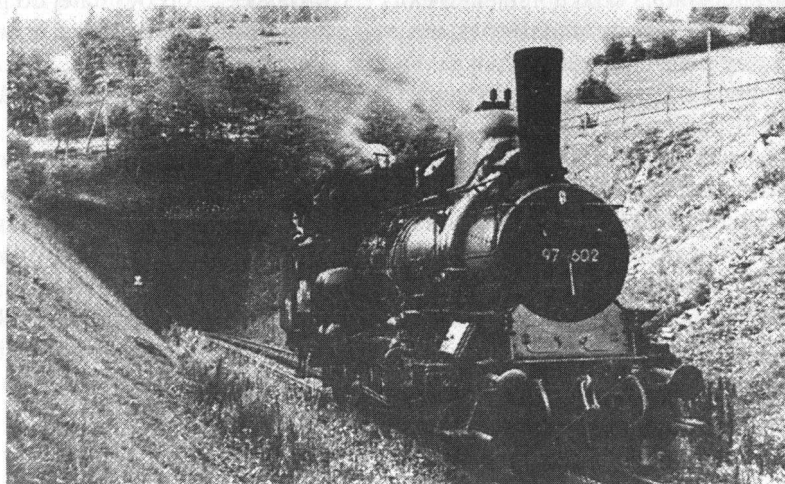
Fot. 1. Tor z listwą zębatą przed przystankiem Kořenov zastavka. Foto: J. Kućmin.

Po pokonaniu wszelkich przeciwności, 30 czerwca 1902 r., kolej żelazna stała się stałym elementem krajobrazu Kořenova będącego wówczas końcową stacją po stronie czeskiej. Zaledwie pięć dni wcześniej Śląska Kolej Górską dotarła do Szklarskiej Poręby. W tym samym roku, 1.10. 1902 r., uruchomiono

<sup>6</sup> Identyczne rozwiązanie zastosowano na nieistniejącej już linii Srebrna Góra – Wolibórz.

18-kilometrowy odcinek ze Szklarskiej Poręby do Kořenova, uzyskując tym samym bezpośrednie połączenie kolejowe Jeleniej Góry przez Tanvald z Libercem. Po stronie pruskiej na szlaku zlokalizowano trzy stacje, były to: Szklarska Poręba Huta, Jakuszyce i Tkacze (dzisiejszy Harrachov). Najwyższym punktem szlaku stała się stacja Jakuszyce, będąca obecnie najwyższą położoną stacją PKP (886 m n.p.m.). Pomiędzy Tkaczami i Kořenovem wydrążono ostatni już, 280 metrowy tunel oraz wybudowano stalowy most na granicznej Izerze. Rolę stacji granicznej z odpowiednią infrastrukturą dla służb celnych oraz kolejarzy pełnił Kořenov.

Pociągi pomiędzy Tanvaldem i Kořenovem prowadzone były przez specjalne lokomotywy parowe austriackiej serii G, wyposażone w dodatkowe koła zębate przeznaczone do współpracy z ułożoną między szynami zębatką. Do obsługi szlaku wystarczały trzy lokomotywy obsługujące zarówno pociągi pasażerskie jak i towarowe. Zgodnie z ówczesną tradycją, każda z lokomotyw otrzymała oprócz numeru inwentarzowego własną nazwę. Podróż zębatą koleją można więc było odbyć w pociągu z lokomotywą: Dessendorf (Desna), Ignatz Ginzkey lub Polaun (Kořenov) [4]. Ze względu na nachylenia szlaku pociągi zawsze zestawiano tak, by lokomotywa znajdowała się od strony spadku. Pociągi z Tanvaldu do Kořenova zawsze były więc pchane przez lokomotywę usytuowaną na końcu składu wagonów, tradycyjnie na czele pociągu znajdował się parowóz podczas jazdy powrotnej. Dzięki takiemu zestawianiu pociągów nie było groźne przypadkowe odłączenie się wagonów podczas jazdy i ich niekontrolowane zbieganie w kierunku stacji Tanvald. Do dzisiaj



Fot. 2. Lokomotywa parowa na szlaku Tanvald–Kořenov (1942 r.) (wg [4]).

pociągi jadące w stronę Kořenova poruszają się „tyłem” z lokomotywą na końcu. Tego typu problemów nie mieli kolejarze pruscy, szlak z Kořenova do Jeleniej Góry nie był aż tak stromy, można więc było stosować lokomotywy parowe (tzw. tendraki) serii T 15 i T 16 tradycyjnie połączone ze składem wagonów [3].

### Elektryfikacja

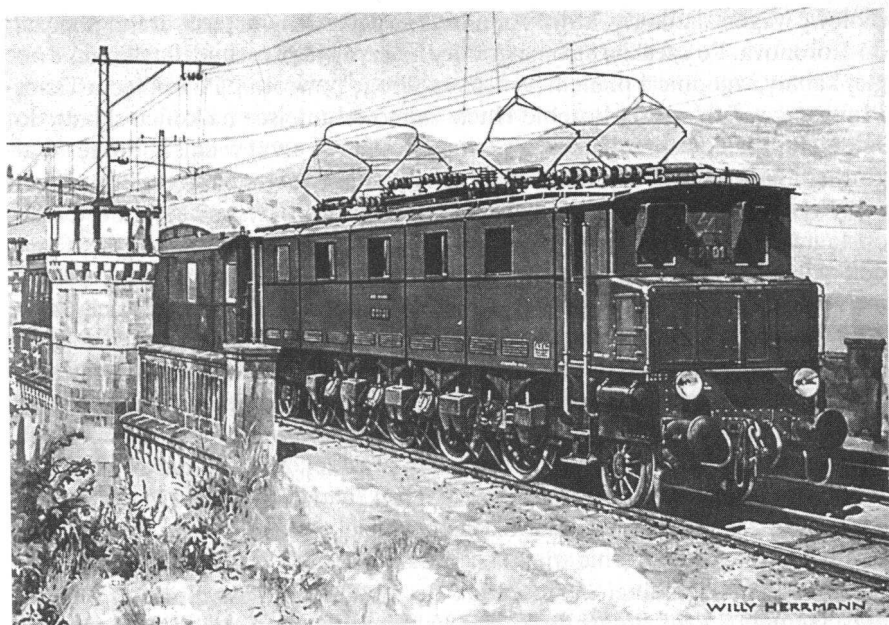
Na szlaku z Jeleniej Góry do Tanvaldu szybko rosły przewozy, możliwość łatwego dojazdu zachęcała turystów do wyjazdów w Karkonosze czy Góry Izerskie. Rosły też przewozy towarów, na tej typowo górskiej linii nie można było eksploatować ciężkich lokomotyw towarowych, zaś stosowane parowozy nie były w stanie ciągnąć coraz cięższych pociągów. Zaczęto więc zastanawiać się nad zastosowaniem trakcji elektrycznej. Już 30 czerwca 1911 r. sejm pruski przyznał kredyty na elektryfikację Śląskiej Kolei Górskiej, w skład której wchodziła też linia Jelenia Góra–Tkacze–Kořenov [3]. Z uwagi na bardzo trudne warunki klimatyczne to właśnie na tej linii w okolicach Jakuszyca już w 1911 r. zawieszono pierwszy na Śląsku 1,5 kilometrowy odcinek trakcji elektrycznej [3]<sup>7</sup>. Badano zachowanie się sieci trakcyjnej w ekstremalnych warunkach atmosferycznych. Dopiero 15 stycznia 1923 r. zelektryfikowano szlak z Jeleniej Góry do Kořenova<sup>8</sup>. Zgodnie z przyjętym przez koleje pruskie standardem na linii zawieszono napowietrzną sieć trakcyjną zasilaną prądem przemianym o obniżonej częstotliwości  $16\frac{2}{3}$  Hz i napięciu 15 kV. Na nieco ponad dwadzieścia lat na szlaku z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby i dalej do granicy przestały królować parowozy, ustępując miejsca bardzo nowoczesnym na owe czasy pojazdom elektrycznym.

Początkowo wszystkie pociągi z i do Jeleniej Góry ciągnęły ciężkie elektryczne lokomotywy sześciokołowe. Pociągi pasażerskie docierały do stacji Szklarska Poręba Huta, tam też część z nich kończyła bieg, pozostałe kontynuowały jazdę do Kořenova. Ze względu na niską frekwencję pasażerów w Szklarskiej Porębie Hucie odczepiano większość wagonów i w dalszą podróż, do Kořenova, wyruszała lokomotywa z zaledwie dwoma wagonami. W drodze powrotnej do składu z Kořenova doczepiano w Szklarskiej Porębie Hucie pozostałe wagony i już kompletny wielowagonowy pociąg wjeżdżał do Szklarskiej Poręby Górnej. Taka organizacja ruchu była bardzo uciążliwa, gdyż z jednej strony wymuszała prace manewrowe na kilku stacjach wydłużając niepotrzeb-

---

<sup>7</sup> Pierwszą na Śląsku zelektryfikowaną linią był oddany 1.06.1914 r. szlak ze Szczawienka do Meziměstí.

<sup>8</sup> Wg niektórych czeskich źródeł jeszcze w 1927 r. odcinek czeski nie był zelektryfikowany.



Fot. 3. Lokomotywa elektryczna E21 01 na wiadukcie nad Bobrem w Jeleniej Górze (1928 r.).

nie czas podróży, z drugiej zaś strony wykorzystywanie ciężkich lokomotyw do prowadzenia lekkich pociągów pasażerskich było bardzo nieekonomiczne. Sytuacja zmieniła się radykalnie, gdy na tej najtrudniejszej technicznie linii kolejowej na Śląsku pojawił się nowy tabor. W roku 1927 wprowadzono do eksploatacji nową, zbudowaną specjalnie dla tej Śląskiej Kolei Górskiej serię pojazdów, były to tzw. elektryczne wagony silnikowe typu ET 89 (oznaczenie początkowe 511-521)[9]<sup>9</sup>. Nowe wagony silnikowe mogły ciągnąć cztery zwykłe wagony pasażerskie. Składy z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby Huty zestawiane były z dwóch wagonów silnikowych ET 89, pomiędzy którymi doczepiano do ośmiu wagonów pasażerskich. W okresie wakacyjnego i świątecznego nasilenia ruchu składy pociągów wydłużano o dodatkowy wagon silnikowy wraz z czterema wagonami pasażerskimi. Zastosowanie nowych pojazdów trakcyjnych znacznie uprościło pracę pruskich kolejarzy, teraz w Szklarskiej Porębie Hucie odczepiano od wielowagonowego składu z Jeleniej Góry

<sup>9</sup> Wagon silnikowy to pojazd posiadający własny napęd, a jednocześnie, w przeciwieństwie do lokomotywy, przystosowany do przewozu pasażerów. ET 89 posiadały też nieoficjalną nazwę Rûbezah! (Karkonosz).

czołowy wagon silnikowy, który samodzielnie z wieloma pasażerami podążał do Kořenova. Po czeskiej stronie granicy maszynista przechodził tylko do drugiej kabiny i zgodnie z planem wyruszał w drogę powrotną. Po minięciu Tkacz i Jakuszyce w Szklarskiej Porębie Hucie zajmował miejsce na końcu składu do Jeleniej Góry i po sprzęgnięciu z resztą pociągu wyruszał w dalszą drogę. Wagony silnikowe ET 89 wyeliminowały praktycznie z ruchu pasażerskiego lokomotywy, jedynie pociągi towarowe wiozące np. wałbrzyski węgiel do Czech obsługiwały ciężkie lokomotywy elektryczne, a czas przejazdu z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby Górnej był bardzo zbliżony do czasów osiąganych obecnie i wynosił około jednej godziny. Po kolejnych czterdziestu minutach pasażerowie wysiadali w Kořenovie, mogli tam się przesiąść na lokalny pociąg do Tanvaldu z lokomotywą parową na przedzie lub udać się na górską wycieczkę. Stacja Kořenov nie była tylko stacją przesiadkową i końcową dla pociągów pasażerskich z północy i południa, tutaj też dokonywano podziału ciężkich składów towarowych przybyłych ze strony pruskiej. Jako że parowozy kolei zębatej mogły prowadzić tylko lekkie pociągi (w dół o masie 250 ton, a pod górę 180), zaś pruskie, ciężkie lokomotywy elektryczne, mogły przyciągnąć składy o masie wielokrotnie większej, musiano dzielić składy ciężkie na mniejsze o masie maksymalnej 250 ton. I tak np. żeby 1000 tonowy pociąg z węglem przyciągnięty z Prus dotarł do Tanvaldu, lokomotywki kolei zębatej musiały wykonać aż cztery kursy, a sformowanie 1000 tonowego pociągu z Czech wymagało sześciu kursów. Pociągi elektryczne eksploatowane były na szlaku Jelenia Góra–Kořenov do 1945 r.<sup>10</sup>

### Powrót pary

W wyniku działań wojennych wycofujące się wojska niemieckie wysadziły kamienny most na Bobrze: wspólny dla linii do Lubania Śląskiego i przez Szklarską Porębę do Kořenova. Były to jedyne poważne zniszczenia na górskim odgałęzieniu Śląskiej Kolei Górskiej. Bardzo szybko niemieckie służby techniczne pod nadzorem delegatów PKP uruchomiły trakcję elektryczną, umożliwiając tym samym kursowanie pociągów elektrycznych do Szklarskiej Poręby [3]. Z uwagi na zniszczenie mostu pociągi kończyły bieg na stacji Jelenia Góra Zachodnia.

Niestety prace nad wznowieniem ruchu pociągów elektrycznych okazały się daremne. Niesławnej pamięci porozumienie pomiędzy rządami polskim i radzieckim podpisane 8 lipca 1945 r. w Moskwie przesądziło o praktycznej likwidacji trakcji elektrycznej na Śląsku. W ciągu zaledwie trzech tygodni wywieziono do ZSRR wszystkie elektryczne pojazdy trakcyjne (przy okazji zabrano

<sup>10</sup> W roku 1940 powstał nigdy niezrealizowany plan elektryfikacji odcinka do Tanvaldu.

też drezyny spalinowe), zdemontowano i wywieziono urządzenia elektrotrakcyjne, wyposażenie warsztatów, drut jezdny, a nawet drugie tory na liniach dwutorowych. Pośpiech przy demontażu był tak wielki, że wiele często bardzo cennych urządzeń zniszczono i pozostawiono na miejscu, gdyż utraciły jakiegokolwiek walory użytkowe. Totalny demontaż trakcji elektrycznej ominiął w początkowym okresie szlak Jelenia Góra Zachodnia–Tkacze, trudne warunki terenowe, a może chwila nieuwagi dowódców radzieckich wojsk kolejowych zaowocowały pozostawieniem sprawnej trakcji elektrycznej na tym szlaku. Jedynym mankamentem był brak taboru i zasilania drutów jezdnych, gdyż skutecznie zdewastowano elektrownię kolejową w Ścinawce Średniej. W takiej sytuacji wobec braku szans na szybką odbudowę infrastruktury oraz braku odpowiedniego taboru trakcyjnego polskie władze podjęły decyzję o demontażu pozostałych urządzeń, nadających się do zastosowania podczas odbudowy zelektryfikowanych linii PKP [3]. Pomiędzy Jelenią Górą i Tkaczami zdemontowano drut jezdny, pozostawiając w dużej części konstrukcje wsporcze. W miejsce wywiezionych pojazdów elektrycznych wprowadzono ponownie parowozy.

Na skutek praktycznej likwidacji ruchu międzynarodowego, zarówno pasażerskiego jak i towarowego, jeszcze w roku 1945 wstrzymano komunikację kolejową na odcinku Tkacze–Kořenov. Minimalny ruch turystyczny oraz obstrżenia graniczne spowodowały zawieszenie ruchu pasażerskiego na odcinku ze Szklarskiej Poręby Górnej do Tkacz. W następstwie powojennych regulacji granicznych w roku 1958 dawna stacja Tkacze wraz z przyległym terenem została przekazana Czechosłowacji i otrzymała nazwę Harrachov [7]. W roku 1963 po długotrwałym remoncie wznowiono ruch na odcinku z Kořenova do Harrachova. Po raz pierwszy w historii na tym odcinku ruch planowy prowadziły koleje czeskie. Wcześniej w roku 1962 zdemontowano pozostałości pruskiej trakcji elektrycznej na stacji Kořenov.

### **Zmierzch epoki pary**

Bardzo różnie toczyła się historia obu części szlaku z Jeleniej Góry do Tanvaldu. Początki były praktycznie identyczne, co prawda budowniczowie po stronie południowej musieli pokonać zdecydowanie więcej problemów technicznych, za to ci z północy mieli do wybudowania znacznie dłuższy szlak. Po obu stronach granicy z braku innych sprawdzonych rozwiązań technicznych zdecydowano się na trakcję parową. Koleje pruskie użytkowały tradycyjne parowozy tendraki serii T15 i T16, wyparte całkowicie już po 21 latach przez lokomotywy elektryczne i wagony silnikowe E 89. Po zawierusze wojennej PKP reaktywowały trakcję parową, ale już tylko na odcinku do Szklarskiej Poręby Górnej. Dopiero 30 września 1987 r. po reelektryfikacji linii pojawiły się na

powrót lokomotywy elektryczne i tzw. elektryczne zespoły trakcyjne (EN 57 i EN 71)<sup>11</sup>. Do prac manewrowych i obsługi bocznicy kopalnianej stosuje się lokomotywy spalinowe.

Na odcinku czeskim aż tak wielu zmian nie było. Wprowadzone do ruchu w 1902 r. trzy „zębate” parowozy serii G, przemianowanej później na 404.0, eksploatowane były niezmiennie przez blisko 60 lat. Ostatnia z trójki 404.003 przestała pełnić planową służbę dopiero w roku 1965 po... 63 latach. Cztery lata wcześniej na zębatej linii pojawiły się nowocześniejsze lokomotywy spalinowe, były one wykorzystywane je głównie do prowadzenia pociągów towarowych<sup>12</sup>. W latach 1964 i 1965 badano możliwość wprowadzenia na szlak Tanvald–Kořenov–Harrachov pojazdów adhezyjnych, pozbawionych dodatkowych kół zębatych. Wynikiem prób była zgoda na użytkowanie w ruchu pasażerskim wagonów silnikowych serii M 240, powszechnie stosowanych na innych liniach kolei czeskich. W roku 1988 po 86 latach nieprzerwanej eksploatacji zaprzestano wykorzystywać listwy zębate jako nieodzowny element drogi żelaznej. Wycofano bowiem z ruchu towarowego lokomotywy T 426, wprowadzając na ich miejsce nowocześniejsze T 466.3 (743). Zębata ułożona na przeważającej części szlaku stała się tym samym wyłącznie atrakcją turystyczną, przestała w planowym ruchu pełnić funkcje użytkowe. Mimo użytkowania nowoczesnych lokomotyw adhezyjnych wciąż zachowano tradycyjny, stosowany od początku funkcjonowania linii układ pociągu. Lokomotywa wciąż doczepiana jest od strony spadku i pociąg z Tanvaldu w kierunku do Kořenova jedzie „tyłem”. Na odcinku Kořenov–Harrachov jeżdżą wyłącznie wagony silnikowe oznaczone symbolem 810. Okazało się bowiem, że nowoczesne adhezyjne lokomotywy, zaprojektowane specjalnie do pracy na liniach o nachyleniach do 58‰ przyczyniły się do przyspieszonej destrukcji toru ułożonego na stalowym moście nad Izerą. Uszkodzenia były tak poważne, że w roku 1997 musiano zawiesić ruch pociągów na odcinku do Harrachova.

### Szlak Tanvald – Jelenia Góra dzisiaj

Dzięki reelektryfikacji odcinka z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby Górnej, Polskie Koleje Państwowe utrzymały kursowanie pociągów pasażerskich na tym szlaku. Mimo bardzo złej sytuacji finansowej PKP, wciąż 12 par pociągów dowozi podróżnych do Cieplic, Szklarskiej Poręby i okolicznych miejscowości [6]. Na szczęście kolej nie planuje zamknięcia tej linii, niestety

---

<sup>11</sup> PKP stosuje odmienny od niemieckiego system zasilania: prąd stały o napięciu 3000 Volt.

<sup>12</sup> Podobnie jak lokomotywy parowe, pojazdy te posiadały dodatkowe koła zębate przeznaczone do współpracy z dwulistwową zębatką Abta (oznaczenie serii T 426.0)

nie planuje też wznowienia ruchu pasażerskiego na odcinku przez granicę do Harrachova.

O wznowienie ruchu międzynarodowego zabiegają od wielu już lat samorządy lokalne zarówno czeskie, jak i polskie. W przeciwieństwie do polskiego odcinka linii Jelenia Góra–Tanvald (ograniczonego do Szklarskiej Poręby Górnej) los czeskiego szlaku do Harrachova był bardzo zagrożony. Za ledwie pięć lat po uroczystościach związanych z dziewięćdziesiątą rocznicą uruchomienia linii, 26.02.1997 r., Česke Drahy wstrzymały ruch na linii<sup>13</sup>. Jako przyczynę podano bardzo zły stan techniczny szlaku, w tym między innymi mostu na Izerze. Przerwa w ruchu trwała ponad rok, dopiero 24 maja 1998 r. pierwszy pociąg z Tanvaldu dotarł do Harrachova. Nie był to już pociąg państwowych kolei czeskich, ale prywatnego operatora: ruch kolejowy przejęła spółka Jizerská Draha. Dnia 18.09.1998 r. zorganizowano kolejne jazdy promocyjne na trasie Tanvald–Szklarska Poręba Górna, a organizatorzy spodziewali się, że już wkrótce ruszy regularna komunikacja. W czeskim rozkładzie jazdy po wielu latach przerwy pojawiła się Szklarska Poręba, tabele z godzinami odjazdów pociągów pozostały jednak puste. Do wznowienia regularnego połączenia kolejowego biegnącego przez Przełęcz Jakuszycką jak dotąd nie doszło, zaś 1 grudnia 1998 r. Jizerská Draha zakończyła działalność i na szlak powróciły jazdy w barwach państwowych kolei czeskich<sup>14</sup>.

### **Tanvald–Harrachov – jedyna w Europie czynna normalnotorowa kolej zębata**

Kolejka z Tanvaldu do Harrachova jest nie tylko wciąż popularnym środkiem transportu, ale jako jedyna czynna normalnotorowa kolej zębata w Europie stała się magnesem przyciągającym wielu miłośników dróg żelaznych<sup>15</sup>. Często wśród podróźnych spotkać można osoby wyposażone w aparaty fotograficzne i kamery, obsługi pociągów nie dziwią pasażerowie wyskakujący na każdym przystanku z wagonika i robiący pamiątkowe zdjęcia.

### **Przejażdżka „Izerską zębatką”**

Na stacji w Tanvaldzie wsiadamy do składu jadącego do Harrachova, bądź „tylko” Kořenova. Niestety w normalnym ruchu nie są już wykorzystywane lokomotywy z dodatkowym kołem współpracującym z listwą zębatą, jedy-

---

<sup>13</sup> W ramach obchodów 90-lecia po blisko 50 latach przerwy, 25.06.1992 r. przejechał pociąg pasażerski z Harrachova do Szklarskiej Poręby.

<sup>14</sup> Mimo ponownej zmiany operatora rozkład jazdy nie uległ zmianie, do Harrachova dociera 8 par pociągów.

<sup>15</sup> Normalny rozstaw szyn to 1435 milimetrów.



nie pociągi specjalne pchane są do Kořenova przez lokomotywę „zębatą” oznaczoną symbolem T 426.0. Na co dzień w ruchu planowym jeździ lokomotywa serii 743 ze składami do Kořenova lub wagon silnikowy 810 jadący do Harrachova. Po sygnale odjazdu pociąg wyrusza w stronę gór. Tuż za stalowym mostem nad Desną gwałtownie wzrasta nachylenie toru. Pociąg rozpoczyna wspinaczkę po torze o nachyleniu 55,1‰, tu też ma swój początek pierwszy odcinek ułożonej pomiędzy szynami listwy zębatej. Jakby atrakcji było mało – kilkadziesiąt metrów dalej droga żelazna niknie w 67-metrowym tunelu. W czasach, gdy wszystkie lokomotywy na tym szlaku wyposażone były w dodatkowe koła zębate, przed wjechaniem na „zębata” odcinek pociąg zwalniał do 5 km/h umożliwiając tym samym łagodne zazębienie się koła parowozu z zębatką Abta<sup>16</sup>. Obecnie tylko wyteżona praca silników spalinowych sygnalizuje wjazd na stromy odcinek. Po przejechaniu zaledwie 1,5 kilometra pociąg zatrzymuje się na pierwszej stacji w miasteczku Desna. Wcześniej, jeszcze przed stacją, zębata się kończy, zaś pociąg swobodnie wtacza się przed opuszczony budynek dworcowy. Po krótkim postoju wyruszamy w dalszą podróż, przekraczamy rzekę Bílá Desná i szosę do Desnej i wjeżdżamy do kolejnego tunelu. Desneński tunel jest znacznie dłuższy od tanvaldskiego i ma 242 metry długości. Za tunelem uważny obserwator dostrzec może, jak ważnym dla ówczesnego przemysłu było uzyskanie połączenia kolejowego. W głębokim przekopie, w lewo od poprowadzonej również przekopem linii głównej, odchodzi nieczynna już bocznica fabryczna. Kilkadziesiąt metrów dalej, przed wjazdem na monumentalny wiadukt nad Černą Desną i drogą E 65 do Harrachova rozpoczyna się drugi odcinek zębátky. Na tym kolejnym „zębatym” fragmencie szlaku maksymalne nachylenie osiąga wartość 57,45‰. Przed wjazdem na stację Dolní Polubný pociąg pokonuje trzeci już, tym razem 163-metrowy tunel. Tuż przed stacją listwa zębata kończy się i podobnie jak w Desnej, na stacji ułożony jest tradycyjny tor. W Dolnich Polubných układ torów umożliwia mijanie się pociągów, stąd też odchodzi w lewo towarowa bocznica. Za stacją Dolní Polubný listwa zębata ponownie zaczyna się, do roku 1996 „zębata” przebiegała przez stację bez przerwy, atrakcją były tu skomplikowane zwrotnice systemu Abta, umożliwiające jazdę lokomotyw z kołem zębatym. Niestety w 1996 roku zdemontowano listwy zębate w obrębie stacji, zaś zwrotnice ku oburzeniu miłośników kolei oddano na złom. Za stacją specjalny znak informuje maszynistów o początku trzeciego i ostatniego już odcinka wyposażonego w listwę zębatą. Jest to najtrudniejszy fragment szlaku, gdyż nachylenie maksymalne osiąga tu wartość 58‰. Następny postój to przystanek Kořenov zastavka. Odcinek pomiędzy Dolnimi Polubnými, a przystankiem

---

<sup>16</sup> Pod górę prędkość maksymalna parowozów wynosiła 15 km/h zaś z góry aż 25.

Kořenov jest na swój sposób wyjątkowy: nie ma na nim żadnego tunelu, z kolei Kořenov zastawka jest jedynym przystankiem wyposażonym w „zębatkę”. Za przystankiem pociąg wjeżdża do 940 metrowego tunelu, za którym kończy się odcinek zębaty i pociąg dociera do stacji Kořenov<sup>17</sup>. Na przystanku wyraźnie widoczne są ślady dawnej świetności. Na rozległym dworcu wzniesiono odrębne budynki dla kolei czeskich i pruskich, oprócz pomieszczeń służących obsłudze pasażerów przewidziano też miejsce dla kolejarzy oraz służb celnych obu krajów. Dzisiejszy budynek dworca służył kolejom czeskim. Dawny dworzec pruski można zobaczyć wyjeżdżając w stronę Harrachova. Rozbudowany układ torów umożliwiał prace manewrowe, dla obsługi lokomotyw wzniesiono niewielką lokomotywnię, której ruiny są widoczne do dzisiaj<sup>18</sup>.

Stacja Kořenov, podobnie jak pozostałe na szlaku z Tanvaldu do Harrachova, jest mocno zdewastowana: nie działa tu już sygnalizacja, nie ma zaawidowcy, budynki są w złym stanie technicznym, a na bocznicach stoją porzucone, wycofane z eksploatacji wagony. Opuszczając Kořenov wjeżdżamy na końcowy odcinek szlaku – przejeżdżamy obok dawnego dworca pruskiego, mijamy ślepe, nieczynne semaforey wjazdowe, i udajemy się w stronę Harrachova. Linia kolejowa początkowo trawersuje południowe zbocza Doliny Nadziei, imponującym, stalowym mostem przerzuconym nad nurtem rzeki Iżery przekracza dolinę i wiedzie jakby z powrotem tym razem trawersem północnym. Tuż za mostem wydrążono ostatni już na szlaku 282-metrowy tunel. Bez wątplenia jest to najbardziej malowniczy fragment linii. Z okien wagoników możemy oglądać przeciwległe zbocza wraz z torem, po którym za chwilę będziemy jechać. Południowy trawers Doliny Nadziei jest szczególnie atrakcyjny zimą, bardzo często woda marznąca na zboczach przekopu, w którym poprowadzono tory, zamarza, tworząc po obu stronach toru fantastyczne lodospady. Ten odcinek toru wykorzystywany jest też zimą przez narciarzy do skracania sobie drogi na żółtym szlaku do Kořenova. A że przekop nie jest zbyt szeroki, to nikogo tu nie dziwią czmychający przed pociągiem narciarze. Ten bardzo niebezpieczny proceder jest na tyle powszechny, że maszyniści już nawet nie używają sygnałów dźwiękowych do odstraszenia nierozważnych turystów, zwalniają tylko nieco by dać im szansę na ucieczkę. Po wrażeniach związanych z obserwacją lodowej krainy oraz kibicowaniem narciarzom, rozentuzjasmowany pasażer uspokaja się nieco widokiem z „Izerskiego mostu” w głąb Doliny Nadziei, zaś zupełnie dojść może do siebie podczas jazdy w tunelu. Za tunelem czekają kolejne wrażenia, bowiem tor poprowadzony trawersując zbocza Tkac-

---

<sup>17</sup> Tunel pomiędzy przystankiem i stacją Kořenov liczył początkowo 932 m., uzyskał jednak dodatkowych 8 metrów w trakcie przebudowy szosy E 65.

<sup>18</sup> Dach lokomotywni zawalił się pod naporem śniegu podczas zimy 1986/1987. Dwadzieścia lat wcześniej śnieg zawalił dach lokomotywni w Tanvaldzie.



Fot. 4. Wagon motorowy na stacji Harrachov.

Foto: J. Kućmin.

kiej Góry po powojennych regulacjach granic przebiega zaledwie kilka metrów od granicy, co kilkaset metrów oczom pasażera ukazują się tablice z napisem „Pozor statni hranice”. Odcinek ten do 1958 roku należał do Polski, zaś stacja Harrachov, do której za chwilę dotrzemy – to niedawne Tkacze. W Harrachovie pociąg kończy bieg, pozostały tu jeszcze tory po dawnej mijance, dzisiaj już niewykorzystywane. Po kilkuminutowym postoju pociąg udaje się w drogę powrotną. Na odcinku Kořenov – Harrachov prowadzony jest wyłącznie ruch pasażerski, pociągi towarowe już tu nie docierają. Mimo że wysiadamy na stacji Harrachov, to do miasteczka są jeszcze około 3 kilometry, my zaś znajdujemy się w Mytinach należących obecnie do Harrachova. Tor z Harrachova w stronę granicy jest użytkowany bardzo rzadko, po powojennym zawieszeniu ruchu dopiero w 1992 r. odbyła się pierwsza jazda promocyjna przez granicę. Grupa miłośników kolei z Czech i Polski doprowadziła własnymi siłami tor do stanu używalności, ich społeczna praca umożliwiła przejazd specjalnego pociągu z Harrachova do Szklarskiej Poręby Górnej. Pierwszą stacją po polskiej stronie granicy są Jakuszyce, będące najwyżej położoną stacją kolejową PKP. Szlak Harrachov–Jakuszyce nie obfituje w atrakcje, zachowały się tylko przy nim resztki słupów trakcyjnych: niemi świadkowie czasów świetności kolei. Na stacji w Jakuszycach układ torów również umożliwiał mijanie się pociągów, można tu było też prowadzić załadunek wagonów towarowych. W drodze z Jakuszyce do Szklarskiej Poręby Górnej zlokalizowano jeszcze jedną stację: Szklarska Poręba Huta była stacją końcową większości pociągów z Jeleniej Góry. Do dzisiaj na tej stacji zachowały się konstrukcje wsporcze trakcji elektrycznej. Przed Hutą od głównej linii odchodzi bocznicą do kopalni kwarcu „Stanisław”. Odcinek Szklarska Poręba Górna – kopalnia „Stanisław” jest wykorzystywany wyłącznie jako bocznicą towarowa obsługiwana lokomoty-

wami spaliniowymi. Końcową stacją linii z Jeleniej Góry jest Szklarska Poręba Górna.

### Literatura

- [1] JERCZYŃSKI M.: *Koleje zębate*, Świat Kolei 1/97, 2/97, Łódź 1997.
- [2] JERCZYŃSKI M.: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach*, Świat Kolei 4/97, Łódź 1997.
- [3] JERCZYŃSKI M., KOZIARSKI S.: *150 lat kolei na Śląsku*. Instytut Śląski w Opolu, Opole, Wrocław 1992.
- [4] FRIML R., *Lokomotivy řady 404.0*, Praha 1992.
- [5] PROCHÁZSKOVÁ H.: *100 let trati Jablonec n. Nisou–Tanvald, Smržovka–Josefův Důl*, Krkonoše 10/94, Vrchlabí 1994.
- [6] Rejonowy Rozkład Jazdy Pociągów Wrocław, ważny od 24.05.98r. do 29.05.99r, Warszawa 1998.
- [7] STAFFA M. [red.]: *Słownik Geografii Turystycznej Sudetów, T.1, Góry Izerskie*, Warszawa–Kraków 1989.
- [8] USBECK W.: *Das elektrische Reichsbahnnetz in Schlesien*.
- [9] USBECK W.: *Triebwagenbetrieb auf den schlesischen Gebirgsbahnen, Elektrische Bahnen*, Zentralblatt für den elektrischen Zugbetrieb.