

ZMIERZCH KOLEI ŻELAZNYCH

25 czerwca 2007, minie 105 lat od chwili, w której na Iłniący wówczas świeżą farbą dworzec kolejowy w Szklarskiej Porębie Górnej, po raz pierwszy wjechał pociąg. Kolorowe wagony, z mozołem ciągnięte przez buchającą parą



lokomotywę, przyszyli 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 Jakuszykach trzeba było przekopać torfowiska, przemieszczono ponad 1 mln m³ 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 Korenowa do Tanwaldu posta-wiono 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 czeska stronę. Pociągi osobowe w większości kończyły swój bieg na stacji Szklarska Poręba Huta. Tylko niektóre z nichjechały ku przejściu granicznemu z Czechami w Polaun.

W 1923 trasa między Jelenią Górą a Korenowem została zelektryfikowana. Od 1927 jeździły na niej na ekonomiczne, samodzielne elektryczne jednostki silnikowe ET89 firmy LHV z Wrocławia, oraz WUMAG z Görlitz, z silnikami Siemens-Schuckert, szybko ochrzczone mianem "Rübezahl". 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 odcepiano czołowego Rübezahla, który samotnie wyruszał w stronę Jakuszy i dalej do Grunthal (Korenowa), skąd po krótkim postoju wracał na dworzec Huta i tam doczepiony na koniec składu wracał do Jeleniej Góry. Malowniczo położona linia miała kilka dodatkowych atrakcji. Otóż na szczycie wąwozu koło Szk-



larskiej Poręby Dolnej stał najwyższy w Niemczech kolejowy semafor, najwyżej położoną stacją w Prusach, był przystanek w Jakuszykach (Jakobstal), 885 m n.p.m., (ponad 30 m wyżej od dworca w Zakopanem), gdzie linia kolejowa przecina przełęcz między Karkonoszami i Górami Izerskimi, za przystankiem w Harrachowie (dawniej 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 Korenowa 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 Rübezahle.

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 Korenowa, a elektryczne wozy Rübezahl 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