

Dzieje kolei w Szklarskiej Porębie

Budowa linii

Pierwsza linia kolejowa w Prusach (Berlin – Poczdam) została wybudowana niecałe trzy lata po uruchomieniu pierwszej kolei niemieckiej (Norymberga – Fürth, 7 marca 1835). Niedługo potem, 22 maja 1842, nastąpiła inauguracja połączenia Wrocław – Oława – pierwszego odcinka Kolei Górnośląskiej [Oberschlesische Eisenbahn], będącego wkrótce częścią ciągu komunikacyjnego łączącego Berlin z Wiedniem i Krakowem. W 1848 roku w granicach prowincji śląskiej znajdowało się 660 km linii – jedna czwarta całkowitej długości kolei niemieckich⁷. W ciągu kolejnych dwudziestu lat sieć połączeń na Śląsku rozrosła się do około 2700 km, jednak wiele ważnych ośrodków wciąż pozbawionych było tego środka transportu. Cierpiały na tym szczególnie miejscowości na Przedgórzu Sudeckim, z niegdyś rozwiniętym przemysłem wydobywczym i włókienniczym, teraz podupadającym z powodu utrudnionego dostępu do rynków zbytu. Aby przeciwdziałać temu, państwo pruskie przystąpiło do budowy linii ze Zgorzelca [Görlitz] i Węglińca [Kohlfurt] do Kłodzka [Glatz], przekazanej pod zarząd Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej [Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, NME]. Z racji swojego przebiegu przedsięwzięcie to nazwane zostało Schlesische Gebirgsbahn – Śląska Kolej Górna. Przewozy z Węglińca do Jeleniej Góry zainaugurowano 20 sierpnia 1866.

Po zakończeniu budowy tras pomiędzy głównymi miastami regionu, rozpoczął się proces uzupełniania sieci kolejowej liniami drugorzędnymi i lokalnymi. Ponieważ ich obsługa nie prognozowała dużych zysków, zniechęcało to kapitał prywatny. Realizację większości tych inwestycji podejmowało więc państwo, w którego interesie był szeroko rozumiany rozwój gospodarczy. Spore znaczenie odegrały względy militarne, a także potrzeba ujednoczenia wymagań technicznych i przepisów oraz uproszczenia taryf przewozowych. W efekcie rozpoczął się proces upaństwowienia kolei poprzez wykup akcji istniejących towarzystw, zakończony w przeważającej części w 1884 roku. Od roku 1878 instytucją odpowiedzialną za kolej była administracja Królewskich Pruskich Kolei Żelaznych [Königlich Preußische Eisenbahn - Verwaltung, KPEV].

W maju 1888 roku ogłoszono ustawę o budowie kolei Hirschberg – Petersdorf [Jelenia Góra – Piechowice] wraz z przyznaniem 1,05 mln marek na jej realizację. Przygotowania do budowy przedłużały się ze względu na spory dotyczące przebiegu linii, w związku z czym właściwe prace ruszyły dopiero z początkiem 1891 roku. Równinny teren i wykorzystanie istniejących mostów na Bobrze pozwoliły jednak zainaugurować już 1 sierpnia 1891 połączenie do Bad Warmbrunn [Cieplice Śląskie-Zdrój], a 20 grudnia 1891 uruchomiono przewozy na całej długości trasy.

Wtedy wciąż jeszcze nie było decyzji o przedłużeniu linii. W roku 1890 delegacja czeska wystosowała do austro-węgierskiego ministra handlu petycję o budowę linii Gablonz – Tannwald [Jablonec – Tanvald] i dalej do granicy⁸. Odcinek do Tannwaldu oddano do użytku w październiku 1894 roku, prac na dalszej części nie podjęto. Powodem był koszt: zaledwie siedmiokilometrowy odcinek wymagał później zbudowania czterech tuneli (70 m, 250 m, 170 m i głównego długości aż 932 m), zaś nachylenie terenu, sięgające 58‰, wymusiło zastosowanie napędu zębatego (systemu Abta). Bez możliwości połączenia z siecią kolei pruskich przedsięwzięcie takie byłoby nierentowne.

W roku 1893 dużo lepsze niż oczekiwano wyniki z eksploatacji linii do Petersdorfu zostały wykorzystane jako dodatkowy argument dla kontynuacji budowy połączenia Hirschberg – Reichenberg [Liberec], które skróciłoby czas jazdy o połowę w porównaniu do wykorzystywanej dotąd drogi przez Görlitz⁹.

⁷ FREYMARK Hermann: *Die Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes*, Breslau 1942, s. 42.

⁸ KASPER Hans Christian: *Die Zackenbahn*, wyd. 2, Verlag Klaus Christian Kasper 2003, s. 14.

⁹ Tamże, s. 17.

Mimo, że na początku 1895 roku gotowy był już projekt odcinka Tannwald – Grünthal – granica, otwarcie niedługo potem połączenia Lauban – Marklissa [Lubań – Leśna] zrodziło obawy, że to ono zostanie przedłużone do granicy.

Aby otrzymać połączenie kolejowe, Schreiberhau musiałyby wtedy liczyć na realizację jednego z alternatywnych projektów. W wyniku znaczącego rozwoju turystyki powstało bowiem wiele planów poprowadzenia linii kolejowych do znajdujących się u stóp Karkonoszy kurortów, jak i wspinających się na szczyty. Kilka z nich miało prowadzić do lub przez Schreiberhau^{10, 11}:

- odnoga Saalberg – Agnetendorf – Josephinenhütte – Jakobsthal [Zachełmie – Jagniątków – Szklarska Poręba Huta – Jakuszyce] kolei według projektu Urzędu Kameralnego hrabstwa Schaffgotschów z 1897 roku;

- prywatna elektryczna kolej wąskotorowa Petersdorf – Josephinenhütte z 1901 roku;
- przedłużenie z Hermsdorfu [Sobieszów] linii tramwajów Hirschberger Thalbahn [Jeleniogórska Kolej Dolina] po roku 1900;
- przedłużenie z Bad Flinsberg [Świeradów Zdrój] trasy Isergebirgsbahn [Kolej Izerska] po roku 1910.

Żaden z tych projektów nie doczekał się realizacji. Niektóre straciły rację bytu wraz z uruchomieniem linii państwowej, jednak we wszystkich wypadkach czynnikiem powstrzymującym był koszt takich inwestycji. Trudny, górski teren wymagał dużych nakładów na budowę, ich zwrot był wątpliwy w sytuacji czerpania dochodów głównie z ruchu pasażerskiego, obciążonego sezonowością, przy stosunkowo niedużej liczbie i produkcji okolicznych zakładów, co ograniczało transport towarowy. Także w wypadku linii budowanej przez KPEV, poprowadzenie jej przez Schreiberhau do granicy było uzależnione od możliwości połączenia z austro-węgierską siecią kolejową, ponieważ głównym celem był dowóz wałbrzyskiego węgla w uprzemysłowione rejony Liberca i Jablonca. Zamiar wykorzystania tej linii do pasażerskiego ruchu lokalnego i przewozu turystów do najpopularniejszego kurortu karkonoskiego był czynnikiem drugoplanowym.

Z inicjatywą wystąpiła w końcu strona pruska: w czerwcu 1897 roku ogłoszono przyznanie 6,18 mln marek na budowę połączenia Petersdorf – Ober Polaun (Grünthal)¹². W listopadzie 1898 roku podpisano porozumienie ze stroną austro-węgierską w sprawie linii kolejowej Tannwald – Petersdorf.

W tym czasie trwały już przygotowania do budowy i wykup gruntów na trasie do Schreiberhau. W lutym 1899 roku wytrasowano przebieg linii do Josephinenhütte, w listopadzie zakończono tyczenie pozostałego odcinka¹³. Nie było to zadanie łatwe, przy konieczności zachowania stałego nachylenia i minimalnych promieni łuków. Trzeba też pamiętać, że wówczas przy projektowaniu linii kolejowych dodatkowo zwracano dużą uwagę na zbilansowanie ilości materiału wydobytego z przekopów i potrzebnego na nasypy. W początkowym okresie roboty wykonywane były przez oddział budowlany [Bauabtheilung], pracujący także na odcinku Bolkenheim – Merzdorf [Bolków – Marciszów]. W kwietniu 1899 roku wyznaczono oddział odpowiedzialny wyłącznie za linię przez Schreiberhau¹⁴.

Wkrótce pojawiły się problemy opóźniające budowę. Część gruntów potrzebnych pod inwestycję – z powodu braku zgody na wykup – musiano przejąć poprzez wywłaszczenie. Trudniejsze niż przypuszczano okazało się kruszenie skał. Pogoda, szczególnie w wyższych partiach, gdzie śnieg spadał wcześniej i utrzymywał się dłużej, ograniczała czas dostępny na prowadzenie prac budowlanych.

¹⁰ JERCZYŃSKI Michał: *Projektowane kolejki wąskotorowe w Karkonoszach*, ŚWIAT KOLEI 4/1997, s. 28.

¹¹ WIERNICKI Rafał: *Proces kształtowania sieci kolei żelaznych na Dolnym Śląsku i jego wpływ na rozwój turystyki w Sudetach do 1945 roku*, praca magisterska, maszynopis, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Jelenia Góra 2003, s. 94, 101, 111.

¹² Stacja nosiła nazwy: Grünthal do 1924, Polubný (czechosłowacka, do 1938) Polaun (nazwa niemiecka, występująca w rozkładach jazdy a od 1938 roku obowiązująca), Kořenov (po 1945 roku).

¹³ KASPER Hans Christian: *Die Zackenbahn*, s. 21.

¹⁴ Tamże, s. 20.

Poprowadzenie linii w pobliżu Moltkefels, przy projektowanej stacji Nieder Schreiberhau, okazało się niemożliwe bez przebicia tunelu długości 145 m. Prace rozpoczęto z obu stron z końcem 1900 roku, a zakończono we wrześniu 1901 roku. Prawdopodobnie z powodu problemów z jego drażnieniem, po drugiej stronie stacji zdecydowano się na wysadzenie prawie 40-metrowej warstwy skał i utworzenie przekopu zamiast krótkiego tunelu¹⁵.

Na odcinku do Schreiberhau roboty ziemne były praktycznie zakończone w połowie 1901 roku, brakowało jedynie ułożenia torów¹⁶.

Kosztowna budowa wielu wiaduktów i przepustów, wymagała dodatkowo sprowadzenia materiałów niedostępnych w okolicy, na przykład piasku. Do czasu otwarcia tunelu nie można było wykorzystać transportu koleją, co dodatkowo opóźniało i podrażało prace. Konieczne było wprowadzenie oszczędności, w związku z tym wszystkie budynki stacyjne postawiono z drewna jako tymczasowe. Po uruchomieniu linii miały zostać zastąpione przez murowane¹⁷.

W 1902 roku postanowiono przyspieszyć prace, aby zdążyć z otwarciem przed sezonem turystycznym. Na trasie Petersdorf – Schreiberhau ruch zainaugurowano 25 czerwca 1902. Szlak Tannwald – Grünthal funkcjonował od 30 czerwca. Wypadek przy budowie mostu na Izerze opóźnił oddanie ostatniego odcinka, w związku z czym budowę połączenia kolejowego Hirschberg – Reichenbach zakończono 1 października 1902.

Nowo budowane linie kolejowe zwykle otrzymywały nazwy pochodzące od ich położenia geograficznego. Przed upaństwowieniem kolei były one wpisywane w koncesje bądź, po prostu, stanowiły nazwę spółki zarządzającej. Linia przez Schreiberhau zgodnie z realiami terenowymi mogłaby otrzymać nazwę Zackenthalbahn – Kolej Doliny Kamiennej. Przez relacjonującego w prasie budowę tego odcinka Oswalda Baera¹⁸ została jednak spopularyzowana krótsza forma: Zackenbahn [Kolej Kamiennej]. Niestety, podobnie jak w wypadku polskiej nazwy rzeki, pojęcie to jest niejednoznaczne – źródłem problemu jest wyraz „Zacken” (niem. ząbek, ząbkowany), użyty dla nazwania rzeki po germanizacji terenów ze względu na brzmienie podobne do pierwotnej nazwy słowiańskiej: Ciekoń, Ciekun, Cakun¹⁹. W efekcie dosłowne tłumaczenie przybiera formę: Kolej Ząbkowana, co może prowadzić do mylenia tego terminu z koleją zębatą [Zahnradbahn], szczególnie, że taka funkcjonowała w dalszej części trasy Hirschberg – Reichenbach.

Trzeba podkreślić, że w oficjalnych dokumentach nazwa „Zackenbahn” nie była stosowana, nie jest też wiadomo, czy była przed wojną w obiegowym użyciu. Współcześnie zyskała na popularności (także w Polsce), w związku z wykorzystaniem jej w tytule monografii tej linii autorstwa Klausa Christiana Kaspera.

W języku polskim nazwa Kolej Doliny Kamiennej również byłaby dwuznaczna, a po dodaniu koniecznego członu – „rzeki” – powstaje twój długi i niepraktyczny. Krótsza wersja: „Kolej Kamiennej” wciąż nie brzmi zbyt dobrze, podobnie jak inne możliwe formy („Kolej Kamiennańska”, „Nadkamiennianka”). Użycie słowa „kolej” sugeruje ponadto, jakby miała ona odrębny zarząd, tymczasem linia ta dotąd należała do kolei państwowych.

W Polsce nazwy linii kolejowych zwykle określane są przez stacje węzłowe lub końcowe i w praktyce po wojnie funkcjonowało określenie „linia do Szklarskiej”, mimo swojej prozaiczności trafne i poprawne. Wraz z reaktywacją przewozów na odcinku do Harrachova, wystarczyłaby zatem zmiana na „linia przez Szklarską”. Termin ten wydaje się najwłaściwszy także ze względu na fakt, że na terenie gminy Szklarska Poręba znajduje się ponad połowa jej długości.

Bardziej rozpowszechnione jest jednak inne określenie: Kolej Izerska. Nazwę tę spopularyzowały aktywne działania na rzecz przywrócenia przewozów na odcinku Szklarska Poręba Górna – Harrachov, prowadzone przez Towarzystwo Kolej Izerskiej. Dodatkowo została rozpropagowana w doniesieniach medialnych w związku z rewalizacją linii i uruchomieniem przewozów. Nie jest to jednak najlepsza nazwa, gdyż była już w użyciu przed wojną dla znajdującej się niedaleko prywatnej kolei z Mirska do Świeradowa Zdroju – Isergebirgsbahn A.G.

Zaproponowana przez czeskich partnerów, z ich punktu widzenia była poprawna w odniesieniu do fragmentu Kořenov – Harrachov, przejętego po regulacji granicy w 1959 roku. Była stosowna do położenia geograficznego i podkreślała odrębność historyczną od dalszego fragmentu połączenia do Tanvaldu (Zubačka). Ponadto nie była stosowana w Polsce po wojnie, w Czechach nigdy jej nie używano.

¹⁵ KASPER Hans Christian: *Die Zackenbahn*, s. 22-25.

¹⁶ *tamże*, s. 22.

¹⁷ *tamże*, s. 25.

¹⁸ *tamże*, s. 31, 54.

¹⁹ ZYCH Edward: *Nazwy miejscowe Ziemi Jeleniogórskiej*, Rocznik Jeleniogórski T. 4, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1966, s. 81.

Gdyby nie fakt zdublowania nazwy, Kolej Izerska byłaby bardzo dobrym określeniem dla zrewitalizowanego odcinka. Linia Szklarska Poręba Górna – Harrachov została bowiem przejęta przez samorząd, który także organizuje przewozy. Również z geograficznego punktu widzenia, dla tego fragmentu linii określenie to jest lepsze niż Kolej Doliny Kamiennej, gdyż rzeka towarzyszy nowo położonym torom tylko na krótkim odcinku.

Rzadziej przypisywano linii nazwę Kolej Karkonoska, jednak i ta w przeszłości używana była przez inną kolej prywatną: Riesengebirgsbahn Miłków – Karpacz.

Ostatecznie budowa całej linii kosztowała 9,4 mln marek i wymagała przemieszczenia 1,2 mln m³ gruntu. Ogrom prac ziemnych wynikał z wykonania licznych przekopów i nasypów oraz konieczności uregulowania cieków wodnych. Aby zapewnić stabilność toru, w kilku miejscach na terenach bagnistych (szczególnie w okolicy Gebertbaude²⁰) musiano całkowicie wymienić grunt.

Pomimo górskiego charakteru linia nie wymagała wybudowania znaczących obiektów inżynierskich, za wyjątkiem dwóch tuneli (długości 145 m i 280 m) i mostu (cztery przęsła, 150 m długości, 25 m ponad dnem doliny). Musiano za to zbudować wiele mniejszych konstrukcji – aż 60 przepustów i małych mostów oraz 30 wiaduktów. Przy realizacji tej inwestycji pracowało do czterech tysięcy osób, głównie z Chorwacji, Włoch i Małopolski.

Elektryfikacja

Na wystawie techniki w Berlinie w 1879 roku zaprezentowano lokomotywę napędzaną silnikiem elektrycznym. Przemysł elektryczny rozwijał się bardzo prędko i ten rodzaj napędu szybko zyskał popularność. Początkowo wykorzystywano go do poruszania tramwajów, dotychczas ciągniętych przez konie. W 1896 roku tramwaje elektryczne pojawiły się w Breslau, od 1900 w Hirschbergu. W 1903 roku wagon motorowy firmy AEG osiągnął prędkość 210 km/h, ustanawiając nowy rekord dla pojazdu szynowego i demonstrując możliwości trakcji elektrycznej.

Na początku XX wieku powstały pierwsze projekty elektryfikacji kolei w Prusach. W 1908 roku podjęta została decyzja o elektryfikacji między innymi połączenia Lauban – Hirschberg – Waldenburg – Königszelt wraz z odgałęzieniami. W roku 1911 ukazała się stosowna ustawa.

Sieć Schlesische Gebirgsbahn została wybrana nieprzypadkowo: trudny profil linii ograniczał przewozy, szczególnie towarów z wałbrzyskiego zagłębia węglowego, a przy dużym natężeniu ruchu jedyną możliwością było zwiększenie ciężaru pociągów. W terenie górskim trakcja elektryczna najwyraźniej uwidaczniała swoje zalety nad parową. Należały do nich:

- przeciążalność silnika elektrycznego, pozwalająca na okresowe zwiększenie – ponad nominalną – mocy, na przykład przy rozruchu i na podjazdach;
- wyeliminowanie lub zredukowanie pulsacyjnego charakteru przeniesienia mocy, prowadzącego do zrywania przyczepności, szczególnie przy niekorzystnych warunkach pogodowych;
- możliwość wykorzystania gorszych gatunków węgla w elektrowni zamiast najlepszych wymaganych dla parowozów;
- identyczna charakterystyka pracy niezależnie od kierunku jazdy;
- stała masa służbowa/nacisk osiowy;
- zwiększenie mocy maszyny parowej wymagało powiększenia kotła, przy ograniczeniu narzuconym skrajnią taboru oznaczało to wydłużenie parowozu – wynikające z tego zwiększenie liczby osi skutkowało problemami z jazdą po krętych szlakach;
- w lokomotywie elektrycznej obwody można było podzielić i umieścić w oddzielnych członach.

Wykorzystanie tych cech w początkowym okresie było ograniczone przez niedoskonałości konstrukcyjne pierwszych elektrowozów: ze względu na problemy z komutacją i brak odpowiednich przekładni zębatych stosowano jeden duży (o średnicy stojana dochodzącej do ponad 3 m) silnik napędzający wiązane zestawy kołowe.

²⁰ KASPER Hans Christian: *Die Zackenbahn*, s. 42.

Jesienią 1911 roku w rejonie Jakobstahl spółki AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft), SSW (Siemens-Schuckert Werke) oraz BEW (Bergmann Elektrizitäts-Werke) wybudowały próbne odcinki sieci trakcyjnej o łącznej długości około 1,5 km w celu zbadania oddziaływania warunków pogodowych (wiatr, śnieg, oblodzenie). Pozytywne wyniki tych testów poskutkowały elektryfikacją linii Nieder Salzbrunn – Fellhammer – Halbstadt [Szcawienko – Boguszów-Gorce Wschód – Mezimesti] i rozpoczęciem jej próbnej eksploatacji 1 czerwca 1914.

Elektryfikacja trasy Hirschberg – Grünthal była kontynuowana przez BEW. Wiele z zastosowanych rozwiązań miało wciąż charakter eksperymentalny. Na stacji Ober Schreiberhau do podwieszenia przewodów trakcyjnych użyto poprzecznych lin nośnych [Querseilauflängung], na pozostałych stacjach wykorzystano bramki i słupy. Były to konstrukcje stalowe o różnych przekrojach, na szlaku wykorzystywano też słupy żelbetonowe.

Uruchomienie obsługi trakcją elektryczną powstrzymał wybuch I wojny światowej. Prace wstrzymano, nastąpiła mobilizacja personelu do wojska i ograniczenie przewozów, częściowo wskutek przesunięcia taboru kolejowego na tereny przyfrontowe. Wzrost produkcji zbrojeniowej i związane z tym zwiększone zapotrzebowanie na węgiel sprawiły, że elektryfikacja linii magistralnej była kontynuowana. Tam efekty poprawy przepustowości, zmniejszenie wykorzystania parowozów i oszczędność węgla były najbardziej widoczne. W ramach konfiskaty metali kolorowych na potrzeby wojenne na linii Hirschberg – Grünthal zdemontowano sieć trakcyjną, która w 1917 roku wisiała na około 40% jej długości ²¹.

Zakończenie wojny oznaczało nową sytuację polityczną: odtąd linia kolejowa kończyła się w Czechosłowacji. Powojenna niepewność, wprowadzenie wiz i ceł ograniczyło przewozy przez granicę i nie sprzyjało ponownemu podjęciu elektryfikacji. Wskutek wstrzymania realizacji zamówień na wagony i elektrowozy w czasie wojny, brakowało taboru. Spowodowało to, że elektryfikację wznowiono dopiero po zakończeniu prac na głównej linii Schlesische Gebirgsbahn. Obsługę pociągów do Schreiberhau trakcją elektryczną zainaugurowano 15 lutego 1923 roku.

Zmiany geopolityczne po I wojnie światowej doprowadziły także do zmian w strukturze zarządu kolejowego: wraz ze zniesieniem monarchii z nazwy znikł przymiotnik „królewskie”. W 1920 roku istniejące dotąd dyrekcje kolei pruskich oraz koleje innych państw związkowych utworzyły Koleje Rzeszy [Reichseisenbahnen], w których zarząd kolei pruskich przyjął nazwę Preußische Staatseisenbahn Verwaltung [Zarząd Pruskich Kolei Państwowych, PStEV]. W czerwcu 1922 roku powstała Kolej Rzeszy ²² – Deutsche Reichsbahn. W październiku 1924 roku, zgodnie z postanowieniami umów reparacyjnych, została ona przekształcona w spółkę handlową – Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Zmieniła się kolorystyka taboru, odtąd nosił on oznaczenie „Deutsche Reichsbahn”. W 1937 roku DRG upaństwowiono i powrócono do nazwy Deutsche Reichsbahn, przy czym dla odróżnienia od wcześniej używanej, w dokumentach używano skrótu DRB, tabor natomiast zaczęto oznaczać literami DR (jako skrót od Deutsches Reich, a więc bez bezpośredniego odniesienia do kolei). Wkrótce lokomotywy i wagony pasażerskie otrzymały także stylizowany emblemat niemieckiego orła ze swastyką ²³.

Rok 1945

W roku 1945, wraz z postępem ofensywy radzieckiej, na linii kolejowej przebiegającej przez Szklarską Porębę coraz częściej pojawiały się pociągi z wojskiem, rannymi oraz ewakuowaną ludnością. Pociągi rozkładowe stały się nieregularne. Linia służyła także do relokacji taboru w kierunku południowych Niemiec. Zyskała na znaczeniu pod koniec działań wojennych, gdy walki o Lubań i pochód Armii Czerwonej na Berlin wyłączyły z użycia główną magistralę Śląskiej Kolei Górskiej.

8 maja 1945 do Schreiberhau planowo przyjechał jeszcze poranny pociąg osobowy z ambulansiem pocztowym ²⁴. Tego samego dnia oddziały niemieckie wysadziły most na Bobrze w Jeleniej Górze, odcinając szlak od stacji węzłowej.

²¹ SCHARF Hans-Wolfgang: *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Eisenbahn-Kurier 1981, s. 276.

²² Z przyzwyczajenia do liczby mnogiej w nazwie PKP, zwykle tłumaczenie nazw niemieckich zarządów również (choć niepoprawnie) brzmi „koleje”.

²³ BUFE Siegfried: *Eisenbahnen in Schlesien*, wyd. 3, BuFe-Fachbuch-Verlag 2001, s. 29.

²⁴ KASPER Hans Christian: *Die Zackenbahn*, s. 113.

Ponieważ na tej linii nie były prowadzone żadne inne działania wojenne, przewozy – o ile się odbywały – były kontynuowane pod zarządem wojskowym. Ich wznowienie nastąpiło przy wykorzystaniu pozostałego na tym terenie personelu niemieckiego, który uruchomił urządzenia i obsługiwał tabor kolejowy, który nie został ewakuowany w głąb Rzeszy²⁵.

Polskie kadry skierowane zostały na tereny Dolnego Śląska z całego kraju, przede wszystkim z okręgowych dyrekcji kolei na obszarach wyzwolonych najwcześniej, jak Lublin czy Kraków²⁶. Wielu pracowników, posługujących się językiem niemieckim, na tereny Ziem Odzyskanych wysłała dyrekcja poznańska. Placówka PKP w Jeleniej Górze rozpoczęła działalność 28 czerwca z dziesięcioosobową obsadą²⁷.

Zadaniem nowych służb było między innymi ustalenie polskich nazw stacji. Próba przetłumaczenia niemieckiego Schreiberhau [Schreiber – pisarz] poskutkowała wprowadzeniem nazwy Pisarzewiec – odpowiednio Dolny, Średni i Górny. Josephinenhütte przemianowano na Józwin, Jakobsthal na Jakuszec, Strickerhäuser na Tkacze.

W lecie 1945 roku w Moskwie podpisano porozumienia: o przejęciu zarządu kolei przez PKP na całym obszarze Ziem Zachodnich (11 lipca) oraz o rozpoczęciu samodzielnego sprawowania zarządu kolei przez PKP. Faktyczne przekazanie władzy w dyrekcji wrocławskiej nastąpiło dopiero 20 sierpnia²⁸. Przyczyną tego opóźnienia była inna umowa, podpisana 8 lipca, zgodnie z którą cała kolej elektryczna na trasie Wrocław – Zgorzelec, wraz z taborami i urządzeniami technicznymi, miała zostać zdemontowana i wywieziona do ZSRR. W pierwszej kolejności wywieziono cały tabor elektryczny, po czym przystąpiono do demontażu urządzeń zasilających i wyposażenia warsztatowego, na koniec pozostawiono sieć trakcyjną. Dzięki temu ocalała ona na odcinku Jelenia Góra – Tkacze. Oprócz przeszkody w jej wywozie w postaci wysadzonego mostu na Bobrze, oddziałom radzieckim, mającym jedynie trzy tygodnie na wykonanie tego zadania, najwyczej zabrakło czasu. W obliczu braku taboru oraz możliwości szybkiej odbudowy trakcji elektrycznej, istniejący przewód jezdny zdemontowano w celu wykorzystania go przy odtworzeniu zelektryfikowanych linii w Warszawskim Węźle Kolejowym. Bramki na stacjach pozostawiono, słupy trakcyjne częściowo zdemontowano i przekazano między innymi na Górny Śląsk²⁹.

Linie Jelenia Góra Zachodnia – Tkacze ponownie oddano do ruchu 14 września 1945³⁰. Tak długi okres przerwy od zakończenia wojny wymaga komentarza. Nie są znane informacje o jakichkolwiek aktach dywersji uniemożliwiających prowadzenie ruchu kolejowego na trasie od Jeleniej Góry Zachodniej. Wydaje się więc, że powodem mógł być brak taboru: na linii tej pozostawiono w większości pojazdy elektryczne, które wkrótce zostały wywiezione do ZSRR. Wszystkie inne lokomotywy i wagony przetransportowano do Lubania w celu oględzin i remontów. W momencie przejmowania kolei na Dolnym Śląsku przez polskie władze, sprawnych było tylko 95 parowozów, 32 wagony osobowe i 234 towarowe³¹. Do czasu uruchomienia odcinka przez Szklarską Porębę, na Dolnym Śląsku czynna była jedna czwarta przedwojennej sieci kolejowej, przede wszystkim główne linie, na które w pierwszej kolejności kierowano tabor i obsługę. Inną przeszkodą we wcześniejszym przywróceniu funkcjonowania tej trasy mogły być prowadzone na niej prace przy ściąganiu sieci trakcyjnej.

²⁵ JERCZYŃSKI Michał, KOZIARSKI Stanisław: *150 kolei na Śląsku* Instytut Śląski w Opolu 1992, s. 96.

²⁶ ZAMKOWSKA Stanisława: *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944-1949*, WKiŁ, Warszawa 1984, s. 47.

²⁷ MARGAS Czesław (opr.): *Kronika roku 1945*, Rocznik Jeleniogórski T. 1, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1963, s. 134.

²⁸ ZAMKOWSKA Stanisława: *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944-1949*, s. 57.

²⁹ Etmanowicz Andrzej: *Odstaniamy białe plamy*, PAROWOZIK 4/1990, s. 6-7.

³⁰ (red.) *Odrodzenie polskiego kolejnictwa*, Przegląd Komunikacyjny, Warszawa 1947, s. 28.

³¹ STECZKO Hubert: *Odbudowa kolei na Dolnym Śląsku w świetle prasy lokalnej (1945-1947)*, praca licencjacka, maszynopis, Uniwersytet Wrocławski 2007, s. 18.

W Polsce Ludowej

Po zawieszeniu kursów pasażerskich do Tkacz w 1947 roku, a następnie przesunięciu granicy państwa w lutym 1959 roku, 29 stycznia 1966 odcinek linii od Jakuszyca w kierunku CSRS formalnie zlikwidowano³². Nawierzchnię pozostawiono, demontując jedynie jedno prześło torowe, aby uniemożliwić przejazd pociągów, a w razie potrzeby szybko przywrócić funkcjonowanie linii.

Do lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku motoryzacja nie stanowiła dużej konkurencji dla kolei w obsłudze przewozów pasażerskich. W latach sześćdziesiątych w Jeleniej Górze (50 tysięcy mieszkańców) oraz w pozostałych miejscowościach powiatu zarejestrowanych było po około 500 samochodów osobowych, 500 samochodów ciężarowych i dwa tysiące motocykli. Cały region obsługiwało około 140 autobusów³³.

W 1969 roku zlikwidowano tramwaje jeleniogórskie, zastępując je komunikacją autobusową, co znacząco zwiększyło liczbę tych pojazdów. W 1971 roku wybudowano nowy odcinek (Goduszyn – Szklarska Poręba Dolna) drogi krajowej do Jakuszyca i poszerzono pozostałe jej fragmenty³⁴. Odtąd przejazd do Szklarskiej Poręby znacznie się skrócił – dotychczas droga, pełna zakrętów, prowadziła przez centra Cieplic i Piechowic.

Szybko zorientowano się, że wzrost natężenia ruchu samochodowego wpływa negatywnie na czystość powietrza, zwiększa hałas i obniża bezpieczeństwo mieszkańców. Dla borykającego się z podobnymi problemami Zakopanego przygotowano studium kolei, które zaproponowano wykorzystać także w Karkonoszach. System miałby się opierać na opracowanej przez Szwajców automatycznej elektrycznej kolei jednoszynowej (monorail, minirail), biegnącej na podporach kilka metrów nad powierzchnią gruntu. Szklarska Poręba Górna miała zostać w ten sposób połączona z Bierutowicami³⁵.

Ponowna elektryfikacja

Pomimo demontażu sieci trakcyjnej, wraz z odbudową kraju wydawało się oczywiste, że trakcja elektryczna powróci na trasy kolejowe wokół Jeleniej Góry: w latach sześćdziesiątych takie plany odnosiły się do linii prowadzących do Wrocławia i Karpacza. Odcinek do Szklarskiej Poręby, wymagający budowy podstacji w Piechowicach, był raczej przewidziany do obsługi trakcją spalinową³⁶.

Mimo aktywnego przypomnienia postulatów unowocześnienia kolei³⁷, jedynie linia z Jeleniej Góry do Wrocławia została objęta w tym okresie elektryfikacją (inauguracja 17 grudnia 1966 roku). Dalsze plany rozwoju kolei na tym obszarze, pochodzące z lat siedemdziesiątych, zawierały niezrealizowane poprzednio postulaty, w tym elektryfikację podgórskich linii kolejowych³⁸. W praktyce udało się jedynie wprowadzić trakcję spalinową i wymienić park wagonowy.

Na początku lat osiemdziesiątych już tylko 1% przewozów wszystkich przewozów kolei europejskich odbywał się przy użyciu trakcji parowej, z czego dwie trzecie przypadało na PKP (prawie 6% przewozów krajowych). Dodatkowo wzrost cen paliwa, spowodowany kryzysem naftowym, wymusił redukcję wykorzystania trakcji spalinowej. Czynniki te spowodowały przyspieszenie elektryfikacji sieci PKP (dotąd zelektryfikowano 30% szlaków), przede wszyst-

³² JERCZYŃSKI Michał, KOZIARSKI Stanisław: 150 kolei na Śląsku, s. 219.

³³ MARGAS Czesław (opr.): *Kronika roku 1962*, Rocznik Jeleniogórski T. 2, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1964, s. 129.

³⁴ MARGAS Czesław (opr.): *Kronika roku 1971*, Rocznik Jeleniogórski T. 11, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1973, s. 120.

³⁵ SCHNEIGERT Zbigniew: *Problemy komunikacji turystycznej w Karkonoszach*, Rocznik Jeleniogórski T. 12, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1974, s. 47-51.

³⁶ CHELMICKI Jerzy: *Perspektywy rozwoju przestrzennego Jeleniej Góry. Komunikacja zewnętrzna*, Rocznik Jeleniogórski T. 2, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1964, s. 68.

³⁷ LIGOCKI Ernest: *Koleją? Tramwajem? Autobusem? (Studium o komunikacji w Kotlinie Jeleniogórskiej)*, Rocznik Jeleniogórski T. 3, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1965, s. 30.

³⁸ JAKUBIEC Jacek: *Jeleniogórskie refleksje urbanistyczne*, Rocznik Jeleniogórski T. 10, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1972, s. 26.

kim na liniach o znacznym obciążeniu przewozami³⁹. Tempo prac wzrosło do około 500 km rocznie, z docelowym planem zelektryfikowania 50% sieci (zakładał to plan pięcioletni na lata 1985-1990). Działań na liniach lokalnych, jak Jelenia Góra – Szklarska Poręba, nie przewidywano jednak do realizacji wcześniej niż w latach dziewięćdziesiątych.

Zaskakującą informacją było więc obwieszczenie na początku 1987 roku⁴⁰ zamiaru elektryfikacji tej linii, połączone z jej modernizacją i planowanym ponownym uruchomieniem do końca roku. Decyzja taka zapadła w grudniu 1986 roku na szczeblu władz wojewódzkich. Aby to osiągnąć, linia została całkowicie wyłączona z eksploatacji na okres od końca kwietnia do początku lipca (początek wakacji), a w ruchu pasażerskim wykorzystano zastępczą komunikację autobusową, co było wówczas praktykowane bardzo rzadko. Po przebudowie torowiska, stacji (przedłużenie peronów) i obiektów inżynierskich, przystąpiono do elektryfikacji. Wykorzystano sprzęt i brygady wykonujące takie prace na trasach Jelcz-Miłoszyce – Wrocław Brochów oraz Jelenia Góra – Gryfów Śl. Mniejsze prace zgodnie z harmonogramem kontynuowano do końca roku, jednak uroczysta inauguracja zelektryfikowanej linii nastąpiła 30 września 1987.



Pociąg specjalny z okazji zakończenia elektryfikacji w Szklarskiej Porębie Górnej. Archiwum PKP PLK OINTE Wrocław.

³⁹ 50 lat elektryfikacji PKP (praca zbiorowa) WKiŁ Warszawa 1989, s. 173-176.

⁴⁰ Kronika Dolnośląskiej DOKP 1987

Przy okazji modernizacji linii podjęto decyzję o likwidacji odcinka Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce, z planowanym przejęciem go jako bocznicę przez Jeleniogórskie Kopalnie Surowców Mineralnych. Ze względu na stan torowiska spółka nie była jednak zainteresowana tym rozwiązaniem, w efekcie odcinek formalnie przekształcono na bocznicę, jednak pozostała ona nadal pod zarządem PKP⁴¹.

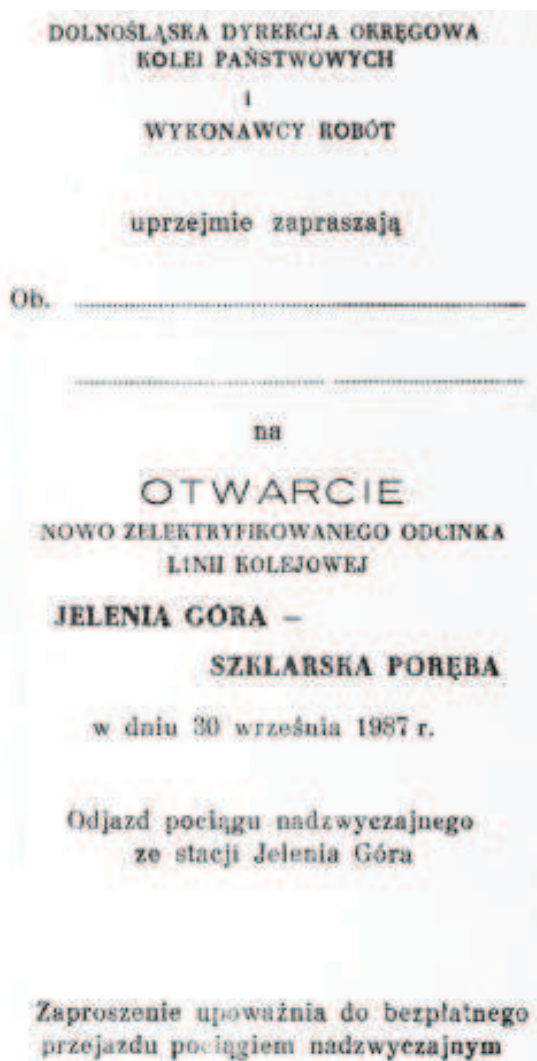
Celem elektryfikacji było skrócenie czasu przejazdu z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby z 70 do 40 minut, poprzez podniesienie prędkości szlakowej z 40 do 55 km/h. Ponownie czyniło to kolej konkurencyjną wobec komunikacji autobusowej, szczególnie w obliczu planowanego zwiększenia liczby pociągów do 16 par (z dotychczasowych ośmiu). Przy tak intensywnym ruchu pasażerskim przewóz towarów miał się odbywać poza jego szczytem i w nocy.

Początkowo napotkano trudności w popularyzowaniu pociągu jako środka transportu, wynikały one z niechętnego nastawienia mieszkańców do zmian. Wkrótce wykorzystanie kolei zwiększyło się jednak na tyle, że pojawiły się nawet postulaty zainstalowania automatów biletowych w celu sprawniejszej obsługi podróży⁴².

Poprzez elektryfikację, modernizację i wprowadzenie do eksploatacji nowego taboru (lokomotywy elektryczne i elektryczne zespoły trakcyjne) spodziewano się także osiągnąć:

- zwiększenie komfortu jazdy, zwłaszcza przy przewozie bagażu czy nart,
- odzysk autobusów PKS i MPK wykorzystywanych do obsługi komunikacji pasażerskiej w pobliżu linii,
- zmniejszenie ruchu samochodowego,
- oszczędność paliw płynnych,
- poprawę stanu środowiska naturalnego.

Ponadplanowa inwestycja zrealizowana w bardzo krótkim czasie była wydarzeniem dość precedensowym w ówczesnych realiach. Wydaje się, że wykorzystano okazję, jaką była obecność brygad elektryfikacyjnych w Jeleniej Górze, w celu przeprowadzenia inwestycji mogącej poprawić stan środowiska naturalnego. Ekologia w Kotlinie Jeleniogórskiej była wtedy istotnym problemem: w latach siedemdziesiątych wskutek opadu kwaśnych deszczów, wywołanych zanieczyszczeniami generowanymi przez położone na zachód elektrownie, rozpoczęło się masowe wymieranie lasów w Karkonoszach. W Jeleniej Górze środowisko zatruwała Celwiskoza (zamknięta w 1989 roku).



*Zaproszenie na przejazd inauguracyjny.
Archiwum PKP PLK OINTE Wrocław.*

⁴¹ RZECZYCKI Tomasz: *Kolej Jakuszycka w Polsce Ludowej (2)*, SUDETY 11/2009, s. 22-23.

⁴² JURCZAK Władysław: *Do Szklarskiej szybciej*, SYGNAŁY 3/1988.



Okładka folderu wydanego z okazji elektryfikacji linii.
Archiwum PKP PLK OINTE Wrocław

Na przełomie wieków

Po zmianach ustrojowych PKP zmagaly się z problemami strukturalnymi i finansowymi, a linie kolejowe stawały się coraz bardziej zaniedbane. Odcinek do Szklarskiej Poręby funkcjonował dość dobrze dzięki gruntownej modernizacji z 1987 roku, jednak pociągi pokonujące ciasne łuki, w tym ciężkie składy towarowe z kamieniem, powodowały szybką degradację torów. Dodatkowo, w rezultacie prowadzonej od końca lat dziewięćdziesiątych polityki „wygaszania popytu”, kolej starała się zrezygnować z obsługi kłopotliwych dla niej linii.

Wywóz kruszywa z ładowni JKSM spadał w ostatnim dziesięcioleciu XX wieku wraz z pogarszaniem się kondycji kontrahentów i zakończył się przed rokiem 2000. Kopalnia Stanisław została w roku 2001 zakupiona przez Kombinat Górnictwo-Hutniczy Miedzi (KGHM). Nowy właściciel planował wznowienie wydobycia. Aby umożliwić transport kruszywa koleją, firma była gotowa wyremontować odcinek od Szklarskiej Poręby Górnej pod warunkiem zwolnienia z opłat za przewozy. Po reorganizacji PKP, w tym czasie za te dziedziny odpowiadały już samodzielne spółki, co uniemożliwiło dojście do porozumienia i realizację tego zamierzenia.

Ze względu na swą popularność przewozy pasażerskie do Szklarskiej Poręby wydawały się niezagrażone. Jednak pod wpływem wspomnianych powyżej czynników rozkład jazdy mający obowiązywać

od 28 maja 2000 zakładał obniżenie prędkości szlakowej do 15 km/h, co wydłużało do 2,5 h czas przejazdu z Jeleniej Góry. Stanowiło to groźbę całkowitego zawieszenia przewozów, gdyż zakład obsługi taboru odmówił używania elektrycznych zespołów trakcyjnych przy tak niskiej prędkości, a sektor przewozów pasażerskich nie wyrażał zgody na jazdę wagonów bez możliwości doładowania akumulatorów (z powodu zbyt małej prędkości obrotowej prądnic)⁴³. Ostatecznie decyzją administracyjną podniesiono szybkość pociągów do 30 km/h, a dzięki wygospodarowaniu środków z budżetu samorządowego przeprowadzono niezbędne remonty. Od tego momentu kwestia finansowania przewozów oraz remontów szlaku stała się cyklicznym problemem, pojawiającym się szczególnie pod koniec okresu obowiązywania każdego kolejnego rozkładu jazdy.

W kwietniu 2006 roku w ramach cięć, jakie dotknęły 131 połączeń w kraju, w tym 42 na Dolnym Śląsku, zlikwidowano cztery pary pociągów lokalnych na linii Jelenia Góra – Szklarska Poręba. Ponieważ kursy dalekobieżne były sezonowe, występowały okresy, gdy dziennie trasę tę przemierzał zaledwie jeden pociąg.

W sierpniu 2008 roku prasa doniosła o planowanym wstrzymaniu ruchu kolejowego do Szklarskiej Poręby ze względu na brak środków na remont linii. Po interwencji samorządu decyzję cofnięto.

⁴³ SOBOLEWSKI Piotr: *Do Szklarskiej Poręby 30 km/h*, ŚWIAT KOLEI 6/2000, s. 5.

Reaktywacja przewozów na odcinku Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Harrachov

Po zniesieniu wymogu posiadania wiz w ruchu granicznym pomiędzy Polską i Czechosłowacją w lipcu 1991 roku, aktywiści ekologiczni naszego południowego sąsiada nawiązali współpracę z lokalnymi działaczami Polskiej Partii Zielonych na rzecz ponownego uruchomienia przewozów kolejowych na nieczynnym odcinku Szklarska Poręba – Harrachov. Jej rezultatem było zawiązanie Towarzystwa Kolei Izerskiej oraz powstanie Porozumienia Miast – polskich i czechosłowackich, leżących wzdłuż trasy Jelenia Góra – Liberec. W dalszych latach projekt ewoluował w ramach polityki transportowej Euroregionu Nysa.

Pierwszym sukcesem było udrożnienie szlaku i zorganizowanie w dniach 27-28 czerwca 1992 przejazdu pociągów specjalnych. Od jesieni tego roku planowane było uruchomienie regularnego połączenia Kořenov – Jelenia Góra. Czechosłowacy zadeklarowali gotowość do naprawy torowiska po stronie polskiej i obsługi przewozów.

Rok wcześniej PKP, uznając odcinek za zbędny, podjęły starania o przekazanie go na rzecz Skarbu Państwa. Ówczesna sytuacja prawa zaowocowała jednak postawieniem przez kolej warunku umorzenia zaległych podatków. W tej sytuacji miasto Szklarska Poręba nie podjęło decyzji o przejęciu, co uniemożliwiło rozpoczęcie planowanych przejazdów w 1992 roku i odsunęło perspektywę reaktywacji linii. W 1996 roku Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej zgodziło się na przekazanie nieużywanego odcinka władzom samorządowym. PKP podtrzymując żądania ulg podatkowych, blokowała jednak realizację tego postanowienia ⁴⁴.

18 września 1998 przyjechał do Szklarskiej Poręby pociąg zorganizowany przez stowarzyszenie czeskich gmin Jizerská dráha, korzystające z przewoźnika GJW Praga. Spółka powstała w odpowiedzi na zawieszenie przewozów przez państwowego przewoźnika (ČSD). Niestety, współpraca została szybko zerwana i sobotnie kursy Tanvald – Szklarska Poręba pozostały jedynie w projekcie rozkładu jazdy.

W związku z tą próbą przywrócenia regularnego ruchu kolejowego, powróciła kwestia własności linii. Stosowny wniosek złożono w listopadzie 1998 roku do jeleniogórskiego Urzędu Wojewódzkiego, jednak z końcem roku w ramach reformy administracyjnej wprowadzono nowy podział województw i do jego rozpatrzenia nie doszło.

W 2000 roku przygotowany został projekt usprawnienia komunikacji w aglomeracji Liberec-Jablonec w oparciu o ideę zintegrowanego systemu transgranicznego Regiotram. Zgodnie z nim w 2003 roku opracowano „Studium wykonalności połączenia Tanvald – Jelenia Góra”. W roku 2006 zostało ono uzupełnione o „Studium wykonalności Regiotram na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba – Jelenia Góra – Karpacz”.

W 2007 roku nowy samorząd Szklarskiej Poręby rozpoczął działania na rzecz udrożnienia trasy do Jakuszyce. Koszt przedsięwzięcia oceniono na około 0,5 mln zł, przy czym gmina zobowiązała się do pokrycia jednej trzeciej wydatków, głównie w formie prac interwencyjnych. Pozostała część, przede wszystkim materiały, miały być zakupione z budżetu województwa dolnośląskiego. W październiku 2007 rozpoczęły się prace przy oczyszczaniu torów.

W tym czasie dojrzewała już idea uruchomienia przewozów przez Urząd Marszałkowski na całym nieużywanym fragmencie linii. Działania miasta miały pokazać aktywne wsparcie dla tego projektu. W wypadku jego niepowodzenia, prace byłyby kontynuowane zgodnie z założeniem przedłużenia kursowania pociągów tylko do Jakuszyce.

⁴⁴ MAGOŃ Katarzyna: „Kolej Izerska” ... odżywa, NOWINY JELENIOGÓRSKIE nr 31, 4 sierpnia 1998.

Rewitalizacja linii

W lipcu 2007 marszałkowie województwa dolnośląskiego i kraju libereckiego porozumieili się w sprawie realizacji opracowanych wcześniej założeń. Mając możliwość wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej, formalności przeprowadzono sprawnie i już 29 stycznia 2008 odcinek linii kolejowej został przez Skarb Państwa przekazany województwu, a 14 marca został złożony wniosek o dofinansowanie projektu „Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov” w ramach „Programu Operacyjnego Europejskiej Współpracy Transgranicznej 2007-2013 Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska”. 27 lutego 2009 roku Dolnośląska Służba Dróg i Kolei rozpisała przetarg na wyłonienie wykonawcy. Partnerem czeskim i wykonawcą rewitalizacji odcinka Mytina – granica państwa był Państwowy Zarząd Infrastruktury Kolejowej (Správa železniční dopravní cesty).

Z powodu opóźnień przy sporządzaniu wniosków część możliwych do wykorzystania środków przepadła, w efekcie projekt musiał zostać okrojony. Zrezygnowano między innymi z utworzenia centrum komunikacyjnego na stacji Szklarska Poręba Górna, połączonego z gruntownym remontem budynku, oraz z ułożenia kabla teletechnicznego, co miało znamienne skutki dla początkowego okresu funkcjonowania linii. Projekt „Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa (km 29,844 – 43,138)” finansowany był w większości ze środków Unii Europejskiej (około 14,5 mln zł) oraz wkładu własnego samorządu województwa dolnośląskiego (około 2,5 mln zł). Prace rozpoczęły się 8 maja 2009.

Zgodnie z warunkami przetargu remont miał się zakończyć do 30 listopada 2009, a rozpoczęcie przewozów wraz z rozkładem jazdy ważnym od 14 grudnia 2009. Tymczasem 20 listopada dopiero zakończono układanie nowego toru. Wkrótce nadeszła wyjątkowo śnieżna zima, co spowodowało, że termin zakończenia prac przesunięto na 30 kwietnia 2010, a potem znowu o kolejny miesiąc. Konieczny okazał się także remont odcinka od styku z rewitalizowaną częścią do dworca Szklarska Poręba Górna.

Uroczyste zakończenie prac, połączone z przejazdem specjalnym, nastąpiło 2 lipca. Brak odpowiedniej łączności pomiędzy stacjami w Szklarska Poręba Górna i Kořenov sprawił jednak, że pociągi docierały tylko do Jakuszyca, skąd do Harrachova jeździła zastępcza komunikacja autobusowa. Regularne kursy na całej długości odnowionego szlaku rozpoczęto 28 sierpnia 2010.



Pierwszy pociąg jadący wyremontowanym odcinkiem do Kořenova, 2 lipca 2010. Fotografia: Zygmunt Trylański.