

Eksplatacja Kolei Izerskiej

Roman Witulski

Opracowanie zawiera informacje na temat ilości i rodzaju pociągów, które uruchamiane były od momentu uruchomienia linii kolejowej nr 311 do roku 1914, w okresie pierwszej wojny światowej, lat międzywojennych, okresu drugiej wojny światowej, aż do lat współczesnych.



mgr
Roman Witulski
PKP PLK SA
dyrektor Zakładu Linii
Kolejowych w Wałbrzychu
witulskiroman@gmail.com

Wstęp

Eksplatacja linii kolejowej zależna jest przede wszystkim od jej możliwości technicznych tj. położenia w planie i profilu (łuki i proste oraz spadki i wzniesienia), rodzaju zastosowanej nawierzchni oraz od rodzaju taboru i sposobu zasilania pojazdów trakcyjnych.

Współcześnie podstawowymi miernikami pracy eksploatacyjnej (przewozowej) są:

Pociągo-kilometr [1] – jednostka miary pracy eksploatacyjnej linii kolejowej, odpowiadająca przemieszczeniu się jednego pociągu na dystansie jednego kilometra;

Pasażerokilometr [2] (stosowana w transporcie pasażerskim zazwyczaj publicznym i regularnym - jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie, np. doby, miesiąca, roku, wybranego kursu itp.)
Tonokilometr [2] (stosowana w transporcie towarowym jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środek transportu towarowego, określająca przewiezienie jednej tony towarów na odległość jednego kilometra).

Z punktu widzenia klienta - kolei najważniejszym miernikiem jest czas przejazdu. Zależy on również od obciążenia przewozami – ilości pociągów (niezbędny czas oczekiwania mijanki na linii jednotorowej) i ich masy (ciężaru).

Operowanie miernikami: pasażerokilometr i tonokilometr w odniesieniu do Kolei Izerskiej, zwłaszcza do początku jej istnienia – wydaje się nieuprawnione – ponieważ niektóre dane można ustalić tylko orientacyjnie. Bardziej przydatny jest tu pociągo-kilometr. Znamy ilość pociągów w dobie w poszczególnych rozkładach jazdy i długość linii.

Przewozy pasażerskie

W początkowym okresie [3] odcinki Jelenia Góra (Hirschberg) – Piechowice (Peters-

dorf) i Piechowice – Szklarska Poręba (Schreiberhau) były obsługiwane oddzielnie.

W 1904 roku średni czas przejazdu pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą wynosił 92 minuty. W kierunku odwrotnym – 80 minut. W ciągu następnych 10 lat po wprowadzeniu lepszych lokomotyw czas przejazdu w obu kierunkach zrównał się i wynosił poniżej 80 minut.

Po wybuchu I wojny światowej [3] liczbę par pociągów zmniejszono z, 14 do 4 – co pozwoliło na skrócenie czasu przejazdu do 45 minut.

W pierwszych latach można wyróżnić dwa rodzaje pociągów – lokalne Jelenia Góra – Szklarska Poręba Huta (Josephinehütte) oraz Jelenia Góra – Korenov (Grünthal), skomunikowane z pociągami do Reichenbach. Pociągi do Korenova składały się z 3 do 5 wagonów pasażerskich i jednego bagażowego. Pozostałe wagony odczepiano w Szklarskiej Porębie Hucie. Dzięki elektryfikacji linii czas przejazdu skrócił się do 77 minut.

Od wprowadzenia wagonów elektrycznych serii e1T 1011 – 1021n (późniejsze ET 89 w roku 1927) – ze Szklarskiej Poręby Huta do Korenova (Polaun) jazdę kontynuował pojedynczy wagon. Również wtedy pojawiło się przyspieszone połączenie z Wrocławia i pospieszne z Berlina (z czasem jazdy z Jeleniej Góry 48 minut)

Okres powojenny nie sprzyjał turystyce i dopiero w roku 1930 ilość pociągów powróciła do stanu z roku 1914 r. [3]

Szklarska Poręba zyskuje też więcej połączeń bezpośrednich z Berlinem i Wrocławiem. W roku 1934 uruchomiono szybkie pociągi w relacji Wrocław – Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna / Karpacz (Krummhübel). Pociągi te obsługiwały nowe zespoły trakcyjne, dla których podniesiono prędkość, a czas jazdy dla nich pomiędzy Jelenią Górą a Szklarską Porębą Górną - wynosił 35 minut.

W latach trzydziestych z Szklarskiej Poręby można było wygodnie dostać się do Pragi z przesiadką w Korenowie.

Po aneksji Czechosłowacji i w latach II wojny światowej dwie trzecie pociągów z Jeleniej Góry docierało do Korenova a trzy jechały bezpośrednio do Reichenbachu. Większość podróźnych wysiadła wówczas w Szklarskiej Porębie (Górnej i Hucie) a pociągi były skracane (odczepiano część wagonów lub jeden wagon silnikowy).

Po zakończeniu wojny [3] ruch pociągów był realizowany przez kadrę niemiecką pod nadzorem wojskowym przy wykorzystaniu przejętego taboru. Po przejściu zarządu przez PKP – przy braku taboru elektrycznego i demontażu sieci - ruch pociągów kontynuowano trakcją a parową.

W okresie październik 1945 – październik 1946, przez Szklarską Porębę (Pisarzewiec) kursowały nie regularnie (okresowe braki węgla do parowozów) dwie pary pociągów. Przy czym czas jazdy znacznie się wydłużył w porównaniu do okresu przedwojennego.

Do 4 października 1954 r., kiedy odbudowano most na Bobrze w Jeleniej Górze – ilość pociągów z Jeleniej Góry Zachodniej wahała się od 3 do 5 par w relacjach do Józwinia (Szklarska Poręba Huta) lub Tkacz zależnie od pory roku (wyręb lasu). Pasażerowie byli legitymowani na stacji Jakuszyce (Jakuszec).

Dla obsługi parowozów w Piechowicach urządzono pomocniczą parowozownię.

Po wznowieniu ruchu [3] z dworcą głównego w Jeleniej Górze zwiększyła się liczba pociągów, ale tylko część z nich dociera do Szklarskiej Poręby Huty. W tym czasie dochodzi bezpośrednie połączenie z Warszawy z wagonem sypialnym.

Od stycznia 1957 roku wszystkie pociągi kończą bieg w Szklarskiej Porębie Górnej. Czas jazdy wynosił 77 minut w drodze powrotnej do Jeleniej Góry 62 minuty.

Ciekawym epizodem było kursowanie w okresie czerwiec październik 1961 dwóch par pociągów (w tym jeden z Warszawy) do Jakuszyce.

Od roku 1964 pociąg z Warszawy zostaje przekwalifikowany na pospieszny z czasem jazdy 62 minuty – powrót 45 minut. W roku 1974 pojawia się pociąg z Gdyni. W tym samym roku do Szklarskiej Poręby dociera grupa wagonów z Drezna – z pociągów Kraków – Frankfurt/M – Paryż.

W drugiej połowie lat 70 czas jazdy skrócił się do 70 minut a w drodze powrotnej o 5 min krócej w wyniku wprowadzenia trójki spalinowej. [3]

Po ponownej elektryfikacji w roku 1987 liczba pociągów na linii 311 wzrosła do 16 par. Pociągi z Gdyni i Warszawy zatrzymywały się praktycznie na wszystkich stacjach. Czas jazdy wynosił nieco ponad 50 minut.

Było to wynikiem częściowej modernizacji nawierzchni i zastosowania elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN 71.

W kolejnych latach liczba pociągów zmniejszała się, aż do 11 w roku 1992. W roku 1992 zainaugurowano weekendowy pociąg „Szrenica” z Wrocławia, który w roku 1996 pokonywał całą trasę w 2 godziny 47 minut. [3]

Od połowy lat dziewięćdziesiątych następuje stopniowe wydłużanie czasu jazdy aż do 90 minut - z powodu pogarszającego się stanu nawierzchni. Stąd następuje spadek ilości pociągów. Tragiczną w skutkach decyzją było zamknięcie w roku 2000 stacji (mijanki) Szklarska Poręba Dolna, co uniemożliwiło krzyżowanie pociągów na powstałym w ten sposób siedemnastokilometrowym szlaku Piechowice – Szklarska Poręba Górna i znakomicie ograniczyło przepustowość linii.

W kolejnych latach następują dalsze ograniczenia prędkości i spadek przewozów – mimo drastycznych prób ratowania sytuacji – polegających na rozszerzeniu oferty, np. pociągi w relacji z Bydgoszczy, Poznania czy Szczecina. Podejmowano też próby ratowania połączeń poprzez zastosowanie lokomotyw EM 10, przystosowanych do pokonywania długich wzniesień z małą prędkością.

Po ponownym uruchomieniu pociągów pomiędzy Szklarską Porębą Górną i Jakuszycami i dalej do Korenova w dniu 2 lipca 2010 roku – czas jazdy na niemodernizowanym odcinku nie zmienił się.

Oferta przewozowa została uzupełniona o relacje do Czech.

W roku 2012/13 zmodernizowano (wymieniono nawierzchnię) na najbardziej zdegradowanych odcinku pomiędzy Piechowicami i Szklarska Porębą Górną. Czas jazdy wynosi średnio 50 minut.

Przewozy towarowe

Po otwarciu linii przewozy towarowe stanowiła jedynie drobnica i zwierzęta. Podstawą „towarowej” eksploatacji w okresie międzywojennym był węgiel przewożony z zagłębia wałbrzyskiego do Czechosłowacji. W roku 1929 nawet do 1400 ton dziennie [3]. W tym czasie dla odbiorców w Szklarskiej porębie dowożono przede wszystkim węgiel, żywność i drobnica. W kierunku odwrotnym – drewno. Żywność i drobnicę wożono również w wagonach bagażowych lub towarowych doczepianych do pociągów pasażerskich.

Po wojnie dominowały przesyłki masowe. Ze Szklarskiej Poręby wywożono głównie kamień kwarcowy nadawany w Jakuszycach oraz bloki kamienne a później mączki dolomitowe z bocznic (ładowni) „Czerwony Potok”. W żargonie kolejowym pociągi te nazywane były „kamykami”. Z reguły był to bezpośredni „próżny” pociąg z Jeleniej Góry. Wracał w stanie ładownym z brudem średnio 700 ton. Do ładowni docierał też czasem pociąg zbiorowy pracujący na większości stacji pośrednich. Pociąg ten ze Szklarskiej Poręby zabierał wyrobny szklane (z Huty a później ze Szklarskiej Poręby Górnej) i dłużycę.

Średnia ilość w dobie to dwie pary pociągów - ze znacznym ograniczeniem w zimie, kiedy urobku w kamieniołomach w zasadzie nie pozyskiwano.

Ostatnie wagony na Czerwonym potoku załadowano 10 września 1999 roku. Natomiast w Jakuszycach 2 grudnia 1998 roku [3].

Stacje pośrednie i Szklarską Porębę w okresie powojennym zaopatrywano głównie w węgiel do lokalnych kotłowni i zakładów, aż do roku 2000.

Z Piechowic wywożono maszyny i papier. Z Cieplic maszyny papiernicze.

Osobnym rozdziałem od lat sześćdziesiątych aż do połowy lat dziewięćdziesiątych była komunikacja towarowa pomiędzy Jelenią Górą a Jelenią Górą Zachodnią. W obrębie tej ostatniej umiejscowiono wiele branżowych hurtowni przystosowanych do przyjmowania towarów koleją i dalszej dystrybucji samochodami. Przy stacji umiejscowiona była też „Celwiskoza” z kilkunastokilometrową bocznicą i ciepłownią ogrzewającą sporą część miasta. Stąd do Jeleniej Góry Zachodniej ciężły całopociągowe przesyłki miały węglowego a w drodze powrotnej - żużla.

Na stacji tej w tym okresie umiejscowiona była całodobowo drużyna manewrowa z własną lokomotywą obsługującą tory ogólne i bocznicie stacyjne oraz wahadłowo pociągi zdawcze Jeleniej Góry. Średnio 3 pary w dobie a w niektórych okresach dodatkowo jeszcze do 3 pary. W niektórych rozkładach jazdy, głównie w latach osiemdziesiątych i na początku dziewięćdziesiątych drużyna ta obsługiwała na zasadzie pociągu zdawczego - stacje i bocznicę aż do Piechowic. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, § 2 Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274.
- [2] Europejska Komisja Gospodarcza, Eurostat, Międzynarodowe Forum Transportu: Ilustrowany słownik statystyk transportu.
- [3] Dominik Kara Kolej w Szklarskiej Porębie, Libra 2010 str. 50 – 61.

Zapraszamy Czytelników do podzielenia się opiniami na temat planów transportowych (w tym przesyłanie komentarzy i uwag do artykułów opublikowanych w numerze 4/2014). Postaramy się opublikować każdy głos.

Krótsze wystąpienia (w formie listów) prosimy kierować na skrzynkę: redakcja-PK@sitk.org

Dłuższe analizy (w formie artykułów) należy przysyłać na: artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

Redakcja PK