Unikátní Zubačka je kulturní památkou

29. 05. 2018 00:00

Jen málokterá železnice se může pyšnit tolika nej jako jizerskohorsko-krkonošská železniční trať Tanvald - Harrachov, kterou najdeme v jízdním řádu pod číslem 035. Zajímavá je nejen unikátním stavebním provedením, ale také svojí bohatou historií. Stala se pravidelným cílem cest pro obdivovatele železnice a technických památek z celé Evropy a v roce 1992 byl úsek Tanvald - Kořenov prohlášen Ministerstvem kultury ČR za kulturní památku.

Dnes je v provozu 12 kilometrů trati z Tanvaldu do Harrachova, které se mezi lidmi říká „kořenovská Zubačka“ nebo také „Polubenka“, z původní 59tikilometrové rakousko-pruské spojnice mezi Tanvaldem a Hirschbergem (dnešním polským městem Jelenia Góra). Trať z Tanvaldu do Harrachova se honosí mnoha zajímavými umělými stavbami, mimo jiné pěti tunely, z nichž nejdelší měří 940 metrů, dodnes dochovanou 4,43 km dlouhou dvoupásovou Abtovou ozubnicí v ose koleje na sedmikilometrovém úseku Tanvald - Kořenov, překonávajícím výškový rozdíl 235 metrů maximálním stoupáním až 58 promile, které je největším v České republice. Z památkově chráněného kořenovského nádraží (701 m.n.m.) železnice pokračuje táhlým obloukem ve tvaru podkovy přes 26 metrů vysoký most nad řekou Jizerou, kterým přechází z Jizerských hor do Krkonoš. Dále již osiřelé koleje pokračují z dnešní konečné v harrachovské místní části Mýtiny (740 m.n.m.) přes Novosvětský průsmyk (885 m.n.m.) dalších 15 km do polského lázeňského města a krkonošského střediska Szklarska Poreba. Odkud jezdí elektrické osobní vlaky Polských státních drah dalších 32 km do města Jelenia Góra.

Trať byla postavena v letech 1899-1902 jako důležité spojení průmyslové oblasti Liberecka a Jablonecka se západní oblastí Slezska, jejímž významným střediskem bylo město Hirschberg (Jelenia Góra). 30.června 1902 byl zahájen provoz v trati Tanvald - Kořenov (tehdy Grünthal) jízdou slavnostního vlaku a současně s tímto datem mělo vzniknout spojení až do tehdejšího Hirschbergu. Tomu zabránilo zřícení pilíře viaduktu přes řeku Jizeru těsně před dokončením

stavby. Nové propojení sítě rakouských a pruských drah v celé délce 59 km začalo fungovat až o 4 měsíce později, a to 1.listopadu 1902 osobní dopravou v parní trakci. Nákladní doprava začala být provozována v celé délce trati až v polovině roku 1903 a od té doby se trať stala pro výrazné zkrácení přepravních vzdáleností významnou spojnicí pro vývoz textilních výrobků do Pruska, stejně tak dovoz kvalitního hornoslezského uhlí a surovin pro sklárny. Časně započatou elektrifikaci na pruské straně zdržela první světová válka, a tak první elektrický vlak přijel z Pruska do dnešního Kořenova (tehdy již Polubného), coby společné přechodové stanice s čilým osobním i nákladním provozem, 15.2.1923.

Zatímco dopravu z Kořenova do Slezska zajišťovaly moderní pruské a později říšskoněmecké elektrické lokomotivy spolu s elektrickými motorovými vozy, na naší straně jezdily rakouské parní ozubnicové lokomotivy řady 404.0 z Floridsdorfu. Lokomotiva 404.003 se dochovala do dnešních dní a je deponována jako exponát Národního technického muzea ve Výtopně Jaroměř.

Za druhé světové války Němci začali na ozubnicové části trati do Tanvaldu nasazovat i parní lokomotivy bez použití ozubnice (adhezní provoz) a došlo k celkovému zanedbání údržby. 5. srpna 1945 se stala největší železniční nehoda v historii trati, když se 125 tun vážící německá parní lokomotiva při jízdě z Kořenova do Tanvaldu po průjezdu polubenským tunelem se spádem 53 promile a neúspěšném brzdění převrátila a zřítila z vysokého náspu. Hazardní jízdu zaplatil strojvedoucí životem, topič stačil vyskočit.

Rok 1945 se stal osudným pro celou dnešní jizerskohorsko-krkonošskou železnici a výrazně snížil její význam. V květnu byl ukončen elektrický provoz a téhož roku v listopadu též definitivně uzavřen mezinárodní železniční přechod do Polské republiky. Posledním využitím celého mezinárodního spojení byl odsun Němců, převoz sovětské vojenské techniky a sovětské kořisti z tehdejší Říše. Trolejové vedení bylo na polské straně sneseno do roku 1950, na naší straně v roce 1958. Zajímavostí a důkazem důležitosti, jaká byla trati přisuzována, je rychlík Polubný (Kořenov) - Breslau (dnešní Wroclaw), vedený elektrickou soupravou a zvaný „Rübezahl“ (Krakonoš), který jezdil v době okupace.

V další éře existence zbylé české části bývalého mezinárodního spojení v letech 1958 - 1962 proběhla za vyloučení provozu nutná rekonstrukce trati Tanvald - Kořenov a 26.května 1963 byl zahájen provoz až do nově vybudované zastávky Harrachov, jejíž prostor byl coby bývalá polská zastávka Tkacze (Strickenhaüser) získán v rámci územního vyrovnání s Polskem v roce 1959. Již v roce 1961 byly na naší straně nasazeny rakouské motorové ozubnicové lokomotivy T 426.0 (dnes řada 715), které postupně vystřídaly parní veterány řady 404.0. Od roku 1964 nastoupily do osobní dopravy motorové vozy řady M 240.0 (dnešní řada 820) a motorovým ozubnicovým lokomotivám T 426.0 (715) zůstala do konce 80-tých let vozba nákladních vlaků. Začátkem 80.let byla provedena rekonstrukce úseku z Kořenova do Harrachova. 5.ledna 1987 se pod tíhou obrovské vrstvy sněhu zřítila střecha kořenovské výtopny, která byla jediným zázemím zdejších lokomotiv. V té době probíhaly zkoušky s upravenou adhezní dieselelektrickou lokomotivou T 466.2, která byla rovněž poškozena. Na přelomu let 1987 a 1988 byly pražskou lokomotivkou ČKD dodány lokomotivy T 466.3 (dnešní řada 743), speciálně vyvinuté pro trať Tanvald - Harrachov a její náročné sklonové poměry, a převzaly nejdříve nákladní a od roku 1990 i osobní dopravu.

Výrazný pokus o vzkříšení a prosazení původního kolejového spojení do Polska přišel v letech 1991-92. Po sérii brigád dobrovolníků za účelem obnovení trati projel po 47 letech z české

strany opět vlak do Szklarské Poreby, a to nejdříve pracovní 31.května 1992. Téhož léta se rozjely na polskou stranu víkendové osobní vlaky Kořenov - Szklarska Poreba, 18. a 19.září dokonce v 86 km dlouhé trati Liberec - Jelenia Góra. I přes výrazný zájem se od té doby veřejnost obnovení mezinárodního spojení nedočkala, i když se uskutečnila více než desítka jízd mimořádných neveřejných vlaků a o možnost obnovení mezinárodního spojení neusíná.

V novodobé historii trati Tanvald - Harrachov se stal mezníkem rok 1997. 27.září 1997 tehdejší vedení Českých drah zastavilo osobní dopravu jako vysoce ztrátovou a málo využívanou, avšak bez jakýchkoliv pokusů provoz zhospodárnit. Již těsně před tím se proti tomuto rozhodnutí zvedla vlna odporu veřejnosti. Petici za zachování osobní dopravy na trati Tanvald - Harrachov podepsalo více než 25 000 lidí, ale nešetrnému rozhodnutí nebylo zabráněno. 28.9.1997 začal na trati platit tzv. „nulový jízdní řád“ a osobní vlaky se na dlouhých 238 dní odmlčely. Při vynucené přestávce se „památkově chráněná trať“ stala terčem vandalismu a jeho stopy jsou patrné dodnes. 24.května 1998 byla osobní doprava obnovena pod novým provozovatelem drážní dopravy - společností GJW Praha s.r.o., když byla trať Tanvald - Harrachov spolu s tratěmi Liberec - Tanvald - Železný Brod a Smržovka - Josefův Důl pronajata Zájmovému sdružení obcí Jizerská dráha. Dieselelektrické lokomotivy 743, přezdívané „elektroniky“, byly v osobní dopravě nahrazeny lehkými motorovými vozy řady 810, a rozsah osobní dopravy se oproti minulosti výrazně rozšířil. Od 1.12.1998 provozují zpět původně pronajaté tratě České dráhy.

A jaká je dnešní podoba „perly našich železnic“? Každé roční období přináší na trati, která si našla a vybojovala své místo na stráních Jizerských hor a Krkonoš, překrásné scenérie. Napohled nejhezčí pohádkou je bezesporu zimní období, které však znamená maximální nasazení těch, kteří provoz na horské trati zajišťují. A tak stačí si jen vyhledat spojení a přesvědčit se na vlastní oči...

Zdroj: www.zubacka.cz Petr Prokeš

Nejstrmější železniční trať v České republice si projel hejtman Libereckého kraje a Rada Libereckého kraje v pondělí 28. května 2018 odpoledne historickým motorovým vozem. Za jejich podporu a návštěvu si všichni od kolejových příznivců zaslouží poděkování. Zvláště 20 let po té, kdy byl provoz na trati Tanvald - Harrachov 24.5.1998 obnoven po velmi nepříjemné přestávce a unáhleném rozhodnutí o zastavení osobní dopravy k 27.9.1997.