

Matthias Altmann, Igor Chovanec, Ivan Lejčar, Ryszard Rusak, Marcel Štancl

Komunikacja kolejowa na pograniczu polsko-niemiecko-czeskim

15.12.2002 r. na pograniczu polsko-niemieckim przejechał po raz pierwszy pociąg prywatnego przewoźnika. Zrobiony został pierwszy krok do usprawnienia komunikacji, a także do ożywienia gospodarki. Region ten ma bardzo bogaty potencjał turystyczny, który przy odpowiednim i umiejętnym zagospodarowaniu mógłby przynieść dość spory dochód, dając jednocześnie zatrudnienie tysiącom osób. Nie jest to jednak możliwe bez zapewnienia sprawnej komunikacji kolejowej.

Koleje na Śląsku

Narodziny Kolei Górnośląskiej, łączącej Wrocław z Otawą, datowane są od 1.05.1842 r. (jazda próbna). Stopniowo sieć zaczyna się rozszerzać również w kierunku Sudetów. 29.10.1843 r. uroczyście otwarto linię Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzińskiej (Breslau – Schweidnitz – Freiburger Eisenbahngesellschaft, BFE), która połączyła Wrocław ze Świebodzićcami. Dalsze inwestycje w latach 1842–1878 utworzyły szkielet sieci kolejowej, która do dziś z niewielkimi zmianami (nie licząc zamkniętych linii), stanowi podstawę komunikacji w tym regionie. Linie kolejowe połączyły wówczas największe ośrodki przemysłowe Niemiec (Prus), umożliwiając ich intensywny rozwój gospodarczy i jednocześnie ekspansję na rynki zagraniczne.

Wiele z tych linii było budowane i eksploatowane przez prywatne spółki i towarzystwa. W 1876 r. w całych Prusach znajdowały się 63 odrębne sieci kolejowe, zarządzane przez 50 towarzystw. Nie było to jednak dobre do prowadzenia konkurencji w przewozach z powodu stosowania różnych taryf i uprzywilejowania niektórych spółek. Coraz częściej mówiło się o konieczności ich upaństwowienia. Najważniejsze koleje na Śląsku upaństwowione zostały w 1885 r. i przeszły pod zarząd K.P.E.V.

Następne 30 lat to burzliwy rozwój sieci kolei lokalnych. To właśnie w tym czasie linie kolejowe zaczynają docierać do ośrodków turystycznych, uzdrowiskowych i wypoczynkowych położonych w Kotlinie Kłodzkiej, Karkonoszach, Górach Białskich i Górach Sowich. Wybudowano między innymi prywatną kolej zębatą Liberec – Jablonec – Tanvald, wspaniałą pomnik techniki, istniejącą do dzisiaj, ale niestety niewykorzystaną dalej w kierunku do Polski przez Szklarską Porębę do Jeleniej Góry.

Najważniejsza linia K.P.E.V., biegnąca z Wrocławia przez Jelenią Górę do Görlitz, została zelektryfikowana prądem przemianowym o napięciu 15 kV i częstotliwości 16 ²/₃ Hz, wraz z niektórymi liniami lokalnymi osiągając w 1939 r. łącznie 391,8 km długości (285,6 km linii głównych). Po szlakach kursowały pionierskie konstrukcje lokomotyw elektrycznych, jak np. trójczłonowe lokomotywy towarowe E91 o napędzie wiązardowym, czy elektrowozy pospieszne E17 i E18 o prędkości konstrukcyjnej 170 km/h. Na odcinku Wrocław – Jaworzyna osiągały one prędkości handlowe do 107 km/h. To właśnie tu pojawiły się pierwsze elektryczne zespoły trakcyjne ET87 zbudowane przez zakłady

Linke – Hofman we Wrocławiu (powojenny Pafawag, obecnie należący do Bombardiera).

Po zakończeniu II wojny światowej cały tabor, sieć trakcyjną wraz z zapleczem technicznym w Lubaniu zostały rozebrane i wywiezione do ZSRR jako odszkodowanie wojenne. W latach powojennych dokonano ponownie elektryfikacji szlaku Wrocław – Jelenia Góra, ale już systemem prądu stałego 3 kV (1966 r.), kontynuowanej później przez Lubań do Węglińca.

Lata 80. i 90. XX w. to zamykanie nierentownych linii kolejowych. Nie można już pociągiem dojechać do takich znanych miejscowości wypoczynkowo-uzdrowiskowych, jak Świeradów Zdrój czy Karpacz. Do tej ostatniej miejscowości w latach 70. kursował nawet pociąg sezonowy z Drezna. Prawdziwy powód zamykania linii tkwił bardziej w braku odpowiedniego taboru do ich obsługi i polityki transportowej państwa poprzez systematyczne likwidację subwencji i nieinwestowanie w infrastrukturę kolejową.

Po wycofaniu parowozów na szlakach pojawiały się ciężkie lokomotywy spalinowe liniowe z 1–2 wagonami. Dzisiaj jedynym ratunkiem, również dla pozostałych jeszcze w eksploatacji linii w tym regionie, jest zakup lekkich autobusów szynowych. Znając polskie realia (przetargi, sposób finansowania) może to nastąpić dopiero za jakieś 4–5 lat. Nie wiadomo tylko czy będzie wówczas jeszcze sens coś zamawiać i czy na szlakach będą jeszcze leżały szyny. Sytuację może poprawić dopuszczenie przewoźników prywatnych, dysponujących już dzisiaj odpowiednim taborom oraz wprowadzenie odpowiedniego atrakcyjnego rozkładu jazdy.

Zarys historyczny rozwoju linii w dolinie Nysy Łużyckiej

W 1862 r. starostwie miast Görlitz i Zittau rozpoczynają negocjacje mające na celu budowę linii kolejowej łączącej oba miasta. Jednak dopiero 09.10.1871 r. spółka kolejowa „Berlin Görlitzer Eisenbahn” (BGE) uzyskuje koncesję na budowę linii Görlitz – Nikrisch (dzisiaj Hagenwerder) – Seidenberg (dzisiaj Zawidów) i Nikrisch – Zittau. 15.09.1872 r. rozpoczęto prace budowlane odcinka Görlitz – Görlitz Vorbahnhof (dzisiaj Weinhübel) długości 600 m. Prace polegały na niwelacji terenu i przygotowania go do położenia linii dwutorowej. Początkowo linię wybudowano jako jednotorową. 1.06.1875 r. nastąpiło urzędowe otwarcie odcinka Görlitz – Nikrisch – Seidenberg. Brakowało połączenia na południe z linią Süd-Norddeutschebahn: Reichenberg (dzisiaj Liberec) – Seidenberg. Budowa linii między Nikrisch i Zittau narażała dość poważne problemy, ponieważ budowniczowie musieli prowadzić ją doliną Nysy Łużyckiej, wijącej się w stosunkowo górzystym terenie. W tym prześliznym krajobrazowym terenie musiano wybudować liczne obiekty inżynierskie umożliwiające kilkakrotne przekroczenie rzeki i to dość wysoko nad lustrem wody. W niektórych przypadkach musiano również nieznacznie korygować także koryto rzeki.

15.10.1875 r. między Nikrisch a Zittau przejechał pierwszy pociąg z udziałem wiwatujących mieszkańców na stacji w Ostritz

i Hirschfelde. Jazdę pociągu zakończono w Zittau na oddzielnym peronie BGE, ponieważ brakowało połączenia z kolejami Königlich Sächsischen Staatseisenbahn (K.S.St.b), czyli Królewskiej Kolei Saksońskiej. Odcinek między Nikrisch i Zittau ma długość 23,4 km i początkowo był wybudowany jako linia jednotorowa (Nebenbahn) z szerokim podtorzem umożliwiającym późniejsze położenie drugiego toru. Również wszystkie budowle inżynierskie, jak przyczółki mostów i przepusty były przygotowane jako dwutorowe.

W pierwszym roku eksploatacji na szlaku Nikrisch – Zittau w Ostritz i Hirschfelde urządzono jedynie przystanki osobowe, natomiast na szlaku Nikrisch – Görlitz wybudowano wkrótce dodatkowo przystanek z nastawnią blokową (Blockstelle) Deutsch Ossig, która umożliwiała zwiększenie przepustowości linii do 5 par pociągów kursujących z prędkością 30 km/h. Ruch pociągów prowadzony jest pod nadzorem kolei BGE. Po siedmiu latach, w 1882 r., zostaje upaństwowiona i przechodzi pod zarządek kolei K.P.E.V. Również w tym roku wybudowane zostają przystanki Rusdorf i Rohnau. Dla ułatwienia ruchu turystycznego w dolinie Nysy Łużyckiej od 1888 r. zatrzymują się tu wszystkie pociągi. Dziennie między Görlitz i Zittau kursuje już 7 par pociągów.

W 1895 r. Saksonia kupuje odcinek linii od Nikrisch do Zittau i wyposaża go w saksońskie sygnały kolejowe. Obawy o kłopoty z przesiadaniem się do pociągów różnych przewoźników w Nikrisch nie sprawdzają się, ponieważ pociągi K.Sächs.Sts.E.B. docierają aż do Görlitz. W 1908 r. szlak Görlitz – Nikrisch został ostatecznie rozbudowany jako dwutorowy – zgodnie z wcześniejszymi planami. Stacja Görlitz Vorbahnhof zostaje przemianowana na Posottendorf-Leschwitz. Do Seidenberg kursuje w tym czasie 6 par pociągów i 7 par do Zittau. W tym czasie mieszkańcy Görlitz żądają bezpośredniego pociągu pospiesznego przez Reichenberg do Wiednia. Niestety dyrekcja kolei odpowiada negatywnie na te postulaty.

Rok 1936 przynosi zmiany w nazwie niektórych miejscowości, i tak Posottendorf-Leschwitz nazywa się teraz Weinhübel, a Nikrisch staje się Hagenwerder. Nazwa wioski Rusdorf pozostaje bez zmian, natomiast położona tu stacja kolejowa nazwana zostaje Marienthal. W latach 1938–1945 kursuje 10 par pociągów do Zittau i 7 do Seidenberg. Zwiększyła się również prędkość pociągów i do Hagenwerder wynosi 80 km/h, a dalej do Zittau 60 km/h. Wraz z aneksją Sudetów w 1938 r. kończy się przesiadanie w Seidenbergu na kierunek Reichenberg. Po raz pierwszy kursują bezpośrednie pociągi Görlitz – Reichenberg. Nareszcie spełniło się marzenie mieszkańców okolic z lat 30. i uruchomiono bezpośredni pociąg D293 Berlin – Görlitz – Reichenberg – Iglau – Wiedeń przez Zittau, z pominięciem Seidenbergu. Do końca wojny między Görlitz a Reichenberg kursuje 5 par pociągów i również 5 par pociągów między Zittau i Görlitz. Ze względu na działania wojenne czasami tą trasą jadą pociągi pospieszne z Wiednia, oraz pociąg z Eger przewożące żołnierzy frontowych Wehrmachtu na urlop. Obsługę trakcyjną wszystkich pociągów lokalnych zapewniają lokomotywy serii 64, a pod koniec wojny pojawiają się spalinowe zespoły trakcyjne. W pierwszych dniach maja 1945 r. zniszczony zostaje most na Nysie. Zostaje jednak szybko odbudowany i już 9.09.1945 r. przywrócono ruch między Görlitz i Zittau, ale tylko z jedną parą pociągów osobowych. Dalej 4 pary pociągów kursują między Zittau i Hirschfelde.

Po zakończeniu II wojny światowej diametralnie zmienia się sytuacja polityczna w tym regionie. Dawne terytorium Niemiec



Fot. 1. SP42-191 z pociągiem relacji Bogatynia-Lubań Śl. Bogatynia (27.03.2000 r.)
Fot. M. Jalowski

zostaje podzielone pomiędzy trzy nowe państwa: Polską Rzeczpospolitą Ludową, Czechosłowację i Niemiecką Republikę Demokratyczną. Odcinek linii z Görlitz do Zittau, od km 8.4 do km 21.0, terytorialnie należy do Polskich Kolei Państwowych. Ma to również i złe konsekwencje, ponieważ od 1946 r. zostaje on całkowicie zamknięty dla ruchu osobowego. Ze względów strategicznych, a właściwie interesów wojsk radzieckich, dopuszczono jedynie ruch pociągów towarowych. Niewielki ruch wahałowy prowadzony jest między Zittau a Hirschfelde oraz między Görlitz a Hagenwerder. Nie podjęto ruchu na linii Hagenwerder – Seidenberg, ponieważ bardzo szybko rozebrano tory od Hagenwerder do mostu na Nysie – obecnie rzeki granicznej. Również drugi tor na szlaku Görlitz – Hagenwerder został rozebrany jako odszkodowanie wojenne (Reparationsleistungen). Rozebrano obrotnicę i parowozownię w Hagenwerder, ale nie był to odosobniony przypadek. Zwycięzcy zabierali wszystko co można było załadować na wagony.

Sprawy przejmowania linii i akty legislacyjne trwały dość długo i dopiero w 1948 r. urzędowo przekazano PKP linię biegnącą po terytorium Polski. Jednocześnie z kolejami DR zostaje podpisana umowa o „Uprzywilejowanym ruchu tranzytowym”, która obowiązuje do dzisiaj. Od 24.12.1948 r. przywrócono ruch pociągów pasażerskich między Görlitz i Zittau. Nie obyło się oczywiście bez specjalnych środków ostrożności. Wszystkie drzwi w wagonach musiały być zamknięte od zewnątrz, aby uniemożliwić wysiadanie, lub wyskoczenie z pociągu, podczas jazdy przez obszar Polski. Dodatkowo okna musiały być zastonięte zastonami, aby nie można było czegoś dojrzeć po drugiej stronie lub zrobić zdjęcia. W pociągu i na lokomotywie znajdowali się funkcjonariusze Straży Granicznej.

Dopiero po podpisaniu w 1950 r. umowy o *Przyjaźni i Współpracy* te zapobiegawcze środki stopniowo eliminowano. Stacja kolejowa Ostritz nazywa się teraz Krzewina Zogorzelecka. Pociągi zatrzymują się w Rohnau i Mariathal. Dodatkowo w 1950 r. między Zittau a Hirschfelde zostaje otwarty nowy przystanek Drausendorf. W 1957 r., ze względu na występujące tu bardzo bogate złoża węgla brunatnego, Polska postanawia rozpocząć budowę wielkiej elektrowni Turoszów (Türchau). W związku z tym przystępuje się do budowy nowych dwóch odcinków linii kolejowych, które miały usprawnić dowóz paliwa. Pierwszy odcinek odgałęzia się za wcześniejszym przystankiem Rohnau, niedaleko przed Hir-

schfelde, i prowadzi przez Turoszów do Bogatyni (wcześniej Reichenau). Tu powstaje nowe odgałęzienie do stacji Trzciniec Zgorzelecki. Drugie odgałęzienie przebiega od Zawidowa do posterunku odgałęźnego Wilka, wzdłuż starego odcinka do Hagenwerder, lecz w niewielkiej odległości od koryta rzeki skracającej w prawo w dolinę Nysy Łużyckiej. Tu zostaje wybudowany posterunek odgałęźny Rzecznyn (wcześniej Radmeritz) między Hagenwerder a Krzewiną Zgorzelecką. Dzięki temu możliwe jest teraz połączenie między Bogatynią i Lubaniem oraz Bogatynią a Zawidowem.

Od 1958 r. ruch na polskim odcinku znacznie wzrasta. Linia ma charakter strategiczny, przede wszystkim ze względu na Elektrownię Turoszów oraz znajdujące się tam kopalnie węgla brunatnego. W związku z tym między Marienthal a Rohnau PKP budują dwa posterunki odgałęźne, umożliwiające zwiększenie przepustowości szlaku. Zwiększa się również ruch pasażerski. Pociągi zatrzymują się na dworcu kolejowym Marienthal, który nazywa się teraz Bratków Zgorzelecki.

W 1975 r. mija setna rocznica uruchomienia linii Zittau – Görlitz. Jedyny akcent jubileuszu to pociąg specjalny prowadzony lokomotywą parową 86 1155. Na początku lat 80. między Zittau i Görlitz kursuje 7 par pociągów osobowych. Kryzys paliwowy tego okresu wymusza reaktywację parowozów. Ponownie na czolach pociągów pojawiają się nieśmiertelne lokomotywy parowe wojennej serii 52. Jednocześnie częściowo odstawiono do zapasu lokomotywy spalinowe serii 110, właśnie ze względu na kłopoty z dostawami paliwa. Na polskim odcinku kolej ma się bardzo dobrze. Z Turoszowa kursuje 5 pociągów, z Bogatyni 7 pociągów (niektóre prowadzą wagony bezpośrednio do Lubania, Wrocławia i Warszawy). Kursuje również pociąg pospieszny Bogatynia – Warszawa, który cieszy się sporą frekwencją. Po stronie polskiej wzrasta ruch towarowy, przede wszystkim przewozy węgla brunatnego.

Gorące lato 1980 r. (strajki) ma również i tu swój oddźwięk. Pogarszają się znacznie stosunki pomiędzy NRD a PRL. Leżąca tuż za „miedzą”, ale już w NRD, elektrownia Hirschfelde jest zaopatrywana w węgiel brunatny z polskiej kopalni odkrywkowej w Turoszowie za pomocą urządzeń taśmowych przechodzących ponad rzeką. Elektrownia ta była przystawowym „oczkiem w głowie” strony niemieckiej i jednocześnie kością niezgody pomiędzy rządem NRD a PRL. Strona niemiecka domagała się ciągłej i bezproblemowej dostawy węgla. Postanowiono więc o budowie stacji kolejowej w Hirschfelde z bocznicą do elektrowni wraz z urządzeniami do rozładunku wagonów typu Fal. Wybudowano również hale do rozmrażania zmarzniętych wagonów. Pociągi z węglem brunatnym zaczęły tu docierać z kopalń okręgu Niederlausitzer Braunkohlenrevier w wagonach typu Fcs. Mimo tego dostawy kolejną nie pokrywają całkowitego zapotrzebowania elektrowni na to paliwo. Wraz z powiększeniem obszarów eksploatacyjnych kopalni węgla brunatnego w 1983 r. zaczęto przygotowywać do przełożenia torowiska na szlaku między Hagenwerder a Görlitz – Weinhübel. Na nowe miejsce przeniesiono również przystanek Deutsch-Ossig.

Z czasem miejscowość zaczyna się wyludniać i ostatecznie (około 1988 r.) przystanek zostaje zlikwidowany. W 1985 r. zamknięto kompletnie obudowany dworzec i stację kolejową w Hirschfelde. 28.02.1985 r. uruchomiono nową elektromechaniczną nastawnię Befehlsstellwerk B1 (posterunek odgałęźny), z możliwością skierowania pociągów z węglem bezpośrednio do elek-

trowni Hirschfelde. Dziennie kursowało do 6 par pociągów do elektrowni. Miały one masę do 2100 t i prowadziły je zawsze w trakcji podwójnej lokomotywy spalinowe serii 218 lub parowozu serii 52. W Hagenwerder lub Görlitz następowała zamiana na lokomotywy serii 130/132, które ze względu na nacisk osi na tor nie mogły prowadzić pociągów do Hirschfelde. Latem 1987 r. zakończono modernizację szlaku i zakończono eksploatację parowozów. Pociągi towarowe do Hagenwerder prowadziły teraz pojedynczo „Ludmity” BR132 lub w trakcji podwójnej BR118. Pociągi osobowe prowadziły przede wszystkim lokomotywy serii 110.

Ze względu na roboty torowe na alternatywnym szlaku Zittau – Löbau – Görlitz znacznie zwiększył się tranzytowy ruch towarowy przez Polskę. PKP – licząc na dobry interes – zażądała opłat tranzytowych po swoim terytorium w walucie amerykańskiej. Chronicznie słabe dewizowo NRD nie mogło pozwolić sobie na taki wydatek i jako cel postawiono jak najszybszą budowę drugiego toru na trasie przez Löbau. Na pobliskich szlakach zapanował całkowity nieład. 23.11.1992 r. zakończono całkowicie wytwarzanie energii w elektrowni Hirschfelde. Ostatni pociąg z węglem brunatnym wjechał na bocznicę w październiku 1992 r. Stacja kolejowa Hirschfelde straciła na swoim znaczeniu, rozebrano trzy tory dodatkowe. Po kolejnych pięciu latach następuje unieruchomienie elektrowni Hagenwerder (28.12.1997 r.), a tory bocznicowe zostają rozebrane. Pociągi z węglem brunatnym należą już do historii. 3.04.2000 r. całkowicie zamiera ruch pasażerski po stronie polskiej – zostaje zawieszona kursowanie jedynej dwóch par pociągów między Bogatynią a Mikułową (złożonych z SP42 z dwoma wagonami).

Kolejka wąskotorowa

W rejonie Żytawy do dziś istnieje i kursuje na trasie Zittau – Oybin – Jonsdorf kolejka wąskotorowa o szerokości toru 750 mm, zwana krótko ZOJE. Została wybudowana głównie z myślą o obsłudze ruchu turystycznego. Pod koniec XIX w. turystyka w tym rejonie nie była zbyt rozwinięta, a to z powodu braku sprawnego środka lokomocji. Podróżni udający się w góry na wypoczynek skorzystać mogli jedynie z pocztowej dorożki kursującej dwa razy dziennie na trasie z Zittau do wioski Oybin.

W 1873 r. Christian Theodor Sorge w memorandum przestany do Rządu Saksonii zaproponował budowę kolei wąskotorowej na tej trasie. We wrześniu 1884 r. opracowano założenia koncesyjne, a w marcu 1886 r. uzyskano zezwolenie na prace budowlane. 25.11.1890 r. oficjalnie otwarto kolej ZOJE. W 1905 r. kolejką tą podróżował król Saksonii – Fryderyk August III, dla którego przygotowano królewski pociąg. Planowano również przedłużyć linię z Jonsdorf do Zwickau i Großschönau i wykorzystać ją przede wszystkim do przewozu towarów.

Przedstawione argumenty nie zdołały przekonać w zadowalającym stopniu Parlamentu Saksonii i nie zezwolono na dalszą rozbudowę kolei ZOJE. Pociągi nie rozwijały oształmiających prędkości, więc od skrótu ZOJE zaczęto ją nazywać szyderczo Zug Ohne Jegliche Eile (pociąg bez wyraźnego pośpiechu).

1.07.1906 r. kolej ZOJE przeszła na własność Królestwa Saksonii. Wraz z liniami kolejowymi przejęto 5 lokomotyw typu I K, 19 czteroosiowych wagonów osobowych, 3 wagony bagażowe, 22 wagony towarowe i 2 transportery. Wszystkie wagony wyposażone były w hamulec Heberleina. Już w pierwszym roku po przejęciu tej kolei przez państwo zaczęła ona przynosić zyski.

Kolej ZOJE nie była w tym czasie jedyną koleją wąskotorową pod zarządem państwowym. 11 listopada uruchomiono również 750-milimetrową kolejkę na trasie Zittau – Markesdorf (Markocice), do obsługi której używano również taboru pochodzącego z kolei ZOJE.

Po kapitulacji Niemiec zmienia się sytuacja polityczna w tym rejonie. Rzeką Nysa Łużycka stała się rzeką graniczną między Polską a ówczesną radziecką strefą okupacyjną. Podzieliła ona również dawne koleje saksońskie, które znalazły się na terytorium trzech państw. 21.05.1945 r. wznowiono ruch pociągów, a na początku sierpnia Armia Czerwona, w ramach odszkodowań wojennych, zabrała prawie wszystkie lokomotywy. Pozostawiono jedynie dwa parowozy, z których tylko jeden był sprawny. Sytuację ratowano przerzucając tabor z innych kolejek wąskotorowych. W 1946 r. uruchomiono 6 par pociągów w dni świąteczne i 3 pary w dni robocze.

Od 1959 r. przewozy drobnicowe przejął transport samochodowy i kolejka zaczęła tracić swoje znaczenie. Od 1969 r. zaczęto eliminować ruch pociągów towarowych, początkowo na odcinku Bertsdorf – Kurort Oybin – Kurort Jonsdorf, a od 1970 r. na odcinku Olbersdorf – Oberdorf – Bertsdorf. Ograniczano również ruch pociągów osobowych.

W maju 1989 r. rozważano możliwość zamknięcia całej linii, jednakże wydarzenia polityczne na jesieni 1990 r., kiedy to runął mur berliński, diametralnie zmieniły sytuację polityczno-gospodarczą w byłej NRD. Rozpoczęła się walka o ocalenie kolejki. Wiele wysiłku wnieśli pracownicy, mieszkańcy Zittau i okolicznych miasteczek, a także miłośnicy kolei zrzeszeni w klubach modelarskich Deutsche Modelleisenbahn Verband (DMV). 28.01.1992 r. odbyło się spotkanie zainteresowanych stron w Ministerstwie Kultury Saksonii, na którym stwierdzono, że kolejka ZOJE ma ogromną wartość dla rozwoju kulturalno-historycznego tego regionu. Instytut Berliński stwierdził również, że sens istnienia i utrzymania ruchu turystycznego ma szansę wówczas, gdy zostanie utrzymana trakcja parowa, która jest szczególną atrakcją i będzie magnesem przyciągającym nie tylko turystów. Powinna ona przejść również w ręce prywatne, gdyż gmina Zittau nie bę-

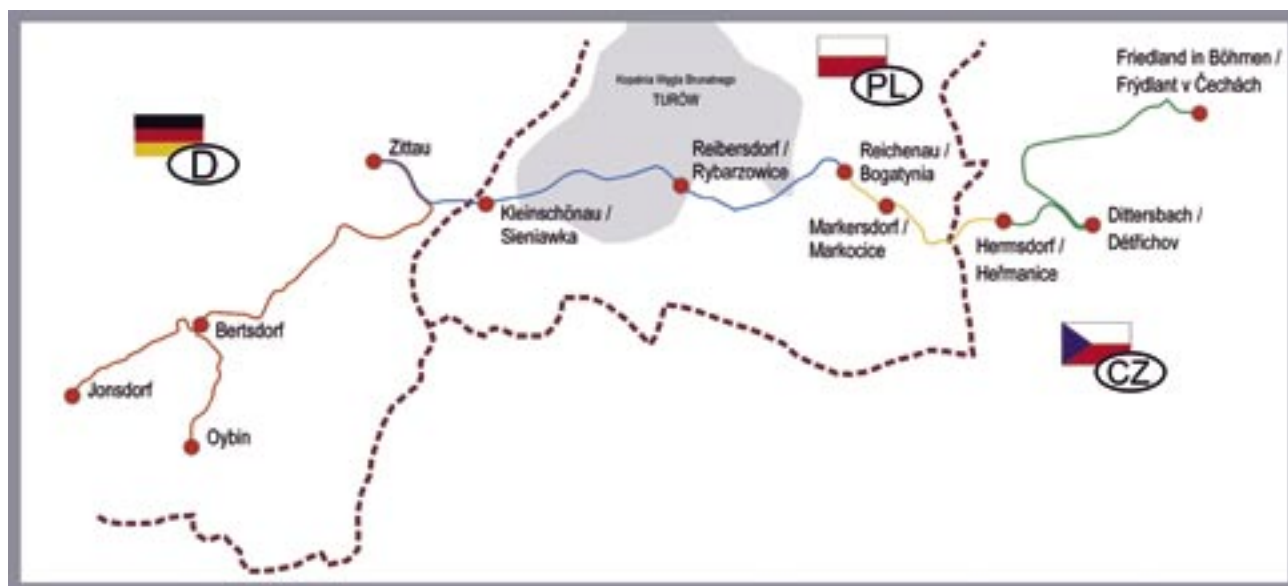
dzie w stanie jej utrzymać. Należałoby również wprowadzić ograniczenia w ruchu samochodowym, aby promować kolejkę.

28.07.1994 r. powołano do życia Sächsisch – Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) z kapitałem 100 tys. DM, który 1.12.1996 r. przejął całą infrastrukturę kolejki. Do założycieli tej nowej spółki weszły powiaty Löbau i Zittau, które jednocześnie zobowiązały się do jej dofinansowania. Rozpoczęto również jej modernizację, mającą na celu przywrócenie jej dawnego blasku. W dalszym ciągu trwa gorąca dyskusja wokół kolejki i jej problemów, ale jedno jest pewne: zostanie zachowana, a trakcja parowa cieszyć będzie nie tylko miłośników kolei, lecz również coraz liczniej przybywających tu turystów nie tylko z Niemiec, ale również z Polski i Czech. Działalność ta powinna być wzorem do naśladowania przez lokalne polskie środowiska gminne i powiatowe, na których znajdują się upadające kolejki wąskotorowe. Jest ona przykładem właściwego podejścia do zachowania tak wspólnego pomnika techniki.

Niestety linie tej kolejki, biegnące dalej po terytorium Polski i Czechosłowacji, nie miały tyle szczęścia. 15.02.1899 r. wydano koncesję na budowę linii Frydlant – Heřmanice. W połowie kwietnia 1899 r. rozpoczęto budowę torowiska. Jednocześnie rozpoczęto prace na szlaku Raspenava – Bily Potok pod Smrkem (otwarcie 3.05.1900 r.). W kwietniu 1899 r. również koleje saksońskie rozpoczęły budowę linii długości 2,2 km z Markersdorf do Heřmanic. 24.08.1900 r. odbyła się jazda próbna i odbiór policyjny, a następnego dnia rozpoczęto przewozy regularne.

Po aneksji Sudetów od 23.09.1938 r. do 4.10.1938 r. pociągi do Heřmanic nie kursowały. Od 21.06.1945 r., już po podziale granic, przewozy na czechosłowackich szlakach przejęły ČSD. Kolejka kursowała do 13.01.1976 r., kiedy definitywnie została zlikwidowana. Od 30.05.1976 r. przewozy przejęły autobusy ČSAD, a w latach 1984–1985 rozebrano ostatnie torowiska.

Na polskim odcinku pociągi kursowały do 22.06.1945 r., kiedy ze względu na nieuregulowany przebieg granic przewozy zawieszono. Wznowiono je dopiero 20.05.1951 r. po wybudowaniu odgałęzienia do Turossowa. Od sierpnia 1938 r. na trasie Zittau – Reichenau (Bogatynia) wprowadzono do eksploatacji spalinowe wagony motorowe. Po II wojnie światowej trzy z nich pozostały na



Rys. 1. Przebieg linii wąskotorowych (750 mm) w regionie Nysy Łużyckiej w latach jej największego rozwoju (do 1950 r.); obecnie czynna jest tylko kolejka na trasie Zittau – Oybin – Jonsdorf

Rys. M. Altmann

PKP i kursowały tu do końca jej istnienia, następnie przeniesiono je na Kolejkę Trzebnicką, a po jej likwidacji zostały skasowane, zasilając wsady pieców hutniczych!

Niestety żywot kolejki po stronie polskiej był bardzo krótki i już 1.07.1961 r. całkowicie zawieszono przewozy pasażerskie, a w 1964 r. linię rozebrano. Dawny dworzec kolejki w Bogatyni zamieniono na dworzec PKS. Patrząc na stan dzisiejszy i obszar eksploatacyjny kopalni węgla brunatnego warto by się zastanowić, czy w przyszłości nie będzie potrzeby jej reaktywowania. Prawdopodobnie na miejscu dzisiejszego wyrobiska powstanie ogromny sztuczny zbiornik wodny. Kolejka mogłaby wówczas odegrać dość istotną rolę w ruchu turystycznym i rozwoju tego regionu leżącego już w całości w Unii Europejskiej.

Dlaczego zawieszono kursowanie pociągów między Bogatynią a Zgorzelcem?

Podstawowym problemem połączenia kolejowego między Bogatynią a Zgorzelcem jest brak przystanków koło Ręczyna, Radomierzyc i Trzcińca. Jeżeli przykładowo pociąg osobowy jechał 12 km bez zatrzymywania się z Krzewiny Zgorzeleckiej do Zawidowa, to mieszkańcom Ręczyna i Radomierzyc to nic nie dawało. Chcąc jechać w kierunku Sulikowa przez Zawidów, należy liczyć się z koniecznością zmiany kierunku jazdy pociągu na tej stacji, co wiąże się ze zmianą miejsca lokomotywy w składzie pociągu i wydłuża czas postoju pociągu. Inną możliwością jest zrezygnowanie z przejazdu pociągu przez Zawidów (z Krzewiny Zgorzeleckiej prosto do Sulikowa – 15 km). Problem tkwi w tym, że posterunki odgałęźne na linii mają nazwy wiosek Trzciniec i Ręczyn, lecz przy tych odgałęzieniach nigdy nie było przystanków.

Koło Trzcińca znajdują się po polskiej stronie 3–4 domy mieszkalne, jakieś 500 m na północ znajdował się do 1945 r. przystanek Rohnau z małym mostkiem przez Nysę do miejscowości Rosenthal (dzisiaj część miasta Hirschfelde). Linia biegnie dalej na północ przez 2 mosty i przez 300 m po terytorium Niemiec. Tutaj, na tym krótkim odcinku między dwoma mostami, znajdował się do 1945 r. następny przystanek – Rosenthal z małą restauracją. Idąc dalej doliną Nysy natrafiamy na mijankę PKP (bez peronów) – to czasy dawnych przygotowań do II wojny światowej, kiedy ochrona granic państwa była ważniejsza niż potrzeby mieszkańców. Zobaczmy sytuację na dzień dzisiejszy.



Fot. 2. Stacja Zgorzelec; na pierwszym planie pociąg do Węgłińca (SU45-214), obok SP42-065 z pociągiem Zgorzelec – Lubań sl. (4.04.1999 r.)

Fot. M. Jalowski

Otwarcie przejścia granicznego Kunratice/Bogatynia między Czechami a Polską – w ostatnim okresie kursowania pociągów – umożliwiło dostęp do stacji Bogatynia od strony czeskich wiosek Kunratice, Heřmanice i oddalonego o 6 km Frýdlantu w Czechach. Pociąg z Bogatyni zatrzymywał się w Turoszowie, lecz na wspólnym odcinku eksploatowanym przez DB i PKP (od odgałęzienia w Trzcińcu po Ręczyn) nie zatrzymywał się, z wyjątkiem stacji Krzewina Zgorzelecka i przystanku Bratków. Przed 1933 r. miejsce to było znane pod nazwą Russdorf, później nazwę zmieniono na Marienthal (od nazwy Klasztoru). Tutaj znajdowała się około 1945 r. mijanka. Posterunek odgałęźny Ręczyn znajduje się daleko od terenów zamieszkałych. Powstał on po 1945 r. Do tego też roku istniało połączenie ze stacji Hagenwerder do Zawidowa. Dzisiaj już nie ma mostów przez Nysę, lecz nasyp jest jeszcze widoczny. Nieopodal Ręczyna zbudowano nowy graniczny most drogowy przez Nysę do Niemiec. Po polskiej stronie wszystkie prace zostały już zakończone, w Niemczech brakuje niewielkiego odcinka drogi nr B99. Przejście graniczne zostanie otwarte na pewno jeszcze w tym roku. W przypadku wznowienia ruchu na ponad 7 km odcinku linii kolejowej z Bogatyni (miasto z 20 tys. mieszkańców) do odgałęzienia w Trzcińcu powstałaby możliwość przesiadki do pociągów Connexu w kierunku do Zittau, jak i Görlitz, przy założeniu, że zbudowany zostałby tam przystanek wraz z mijanką. Bez zrealizowania tego wymogu, przesiadki do pociągów Connexu byłyby możliwe w oddalonej o 8 km Krzewinie Zgorzeleckiej.

Zarówno niemieckie, jak i polskie pociągi zawsze przejeżdżały bez zatrzymania odgałęzienie Ręczyn, mijając nie tylko wioskę, lecz także niedaleko leżące jezioro rekreacyjne Witka (po niemiecku Wittig, po czesku Smědá). Następna mijana wioska to Radomierzyc, której przystanek istnieje, lecz nigdy nie podano jego nazwy w rozkładzie jazdy pociągów. Kontynuujemy jazdę do Zawidowa. Pociąg tutaj musi zmieniać kierunek jazdy, dlatego że linia kolejowa prowadzi do Czech, co powoduje niepotrzebne wydłużenie czasu jazdy pociągów. Do Zawidowa przyjeżdża autobus szynowy kolei czeskich typu 810. Przywozi on tylko celników i kolejarzy do Zawidowa. Polskie pociągi z Bogatyni mogłyby omijać Zawidów, jadąc prosto do Sulikowa, a czeski pociąg mógłby kursować na trasie Černousy – Sulików. Opisane niedogodności spowodowały małe zainteresowanie ze strony podróżnych i w konsekwencji tego likwidację ruchu na tej trasie.

Już dzisiaj niezbędne jest przeprowadzanie kontroli celnej i paszportowej w pociągach podczas jazdy na tym obszarze (sposób, który się sprawdził w systemie Egronet). Każdemu przecież wiadomo, że znajduje się w paśmie granicznym i musi posiadać paszport, z wyjątkiem obywateli stale tam mieszkających, dla których mogłyby obowiązywać inne dokumenty, np. dowody osobiste. Ta sytuacja ważna by była do chwili wstąpienia Polski i Czech do Unii Europejskiej. Jednym słowem wznowienie ruchu na linii kolejowej Bogatynia – Zgorzelec umożliwi połączenie kolejowe Niemiec, Polski i Czech

Nowy operator – firma Connex

15.12.2002 r. zostały położone fundamenty pod prywatną międzynarodową komunikację kolejową na pograniczu czesko-niemiecko-polskim. W rejonie tym działają dwie firmy transportowe: Connex (LausitzBahn), operujące na trasie Berlin – Görlitz – Żytawa (Zittau), oraz Saksońsko-Czeskie Towarzystwo Kolejowe (Sächsisch-Böhmische-Eisenbahngesellschaft GmbH). Trasa ob-

slużowana przez firmę Connex prowadzi wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. Już za 13 euro możemy podróżować na trasie Berlin – Zittau. Pomimo tego, że pociągi zatrzymują się na polskiej stacji w Krzewinie Zgorzeleckiej, jedynymi użytkownikami linii są niemal wyłącznie Niemcy, ponieważ nie ma odpowiednich połączeń kolejowych po polskiej stronie granicy.

Sieć linii kolejowych spółki Connex prowadzi przez terytorium Niemiec aż do Stralsundu nad morzem. Firma, mająca swoje przedstawicielstwo w Czechach (linia Sumperek – Kouty nad Desnou) oraz w Polsce, znana jest z eksploatacji bardzo nowoczesnego taboru opartego na wagonach motorowych serii 642 Desiro, czy serii 643 Talent oraz z regularnego charakteru swych połączeń – takt godzinny w okresie szczytu, takt dwugodzinny w okresach mniejszego ruchu pasażerskiego.

Newralgicznym punktem komunikacji regionalnej na tym obszarze jest niewątpliwie Żytawa (Zittau). Już w minionym okresie, tj. przed 1989 r., jeździły przez nią pociągi zarówno czeskie, jak i niemieckie. Aczkolwiek Żytawa leży na terytorium Niemiec, prowadzi przez nie linia kolejowa Deczyn – Liberec. Już od lat 60. na peronie znajduje się punkt kontroli celnej, a pasażerowie muszą przy wejściu czy wyjściu z pociągu wylegitymować się ważnym paszportem, zgodnie z polityką czeskich kolei państwowych. Niestety, marzenie mieszkańców o swobodnym ruchu pasażerskim w rejonie pogranicza nie doczekało się jeszcze realizacji. Niemieckie koleje (DB) nie tylko, że nie przystąpiły do jego realizacji, lecz również zlikwidowały sieć połączeń lokalnych.

Jedyną działającą na tym obszarze firmą kolejową jest prywatne Towarzystwo Kolejowe Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft GmbH (SBE – Saksońsko-Czeskie Towarzystwo Kolejowe). Pociągi SBE w dniu uruchomienia swojej działalności zatrzymywały się nie tylko w Żytawie, ale również i w Varnsdorf, tworząc z pociągami firmy Connex czesko-niemiecko-polski most kolejowy. Podwoiła się w ten sposób liczba połączeń kolejowych. Niestety, zezwolenie na zatrzymywanie miało charakter doraźny i obecnie pociągi SBE mijają stacje w rejonie pogranicznym bez zatrzymywania. SBE mogłaby rozszerzyć swoją działalność na trasie Żytawa – Liberec, problematyczny jest jednak 3-kilometrowy odcinek trasy przechodzący przez terytorium Polski (stacja Porajów), niestety ze strony polskiej brak jest jakiegokolwiek zainteresowania.

Właścicielowi spółki SBE udało się pokazać jak użyteczna dla całego regionu może być sprawnie zorganizowana sieć lokalnych połączeń kolejowych, oferująca cogodzinne połączenia między trzema sąsiednimi krajami. Znając właściciela spółki SBE możemy być pewni, że uczyni wszystko, aby stało się to częścią naszej codziennej praktyki kolejowej. Plany SBE są dalekosiężne i oparte przede wszystkim na zdrowym rozsądku (zrealizowany projekt Zittau – Berlin i planowane nowe połączenia Zittau – Praga i Bogatynia – Warszawa), o czym zapewne wkrótce będziemy mogli się przekonać, wszak Unia Europejska ze swoją liberalną polityką transportową zbliża się już milowymi krokami.

Projekt Regiotram Nysa

W ramach integracji publicznego transportu kolejowego w aglomeracji Liberec – Jablonec przygotowywane jest długodystansowe połączenie sieci kolejowej kolei czeskich (ČD) i sieci tramwajowej ZKM miasta Liberec. Specjalne pojazdy szynowe będą mogły korzystać z infrastruktury kolejowej i zaoferować klientom mieszkającym w regionie połączenie centrum Liberca i Jablonca



Fot. 3. VT642 DESIRO na stacji Krzewina Zgorzelecka (15.12.2002 r.)

Fot. M. Jalowski



Fot. 4. Na stacji Großschönau spotykają się pociągi DB Regio i ČD; do 14.12.2002 r. koleje DB Regio docierały do Großschönau; obecnie obsługę przejęły firmy prywatne (12.12.2002 r.)

Fot. U. Mirtschischk



Fot. 5. TALENT na stacji Krzewina Zgorzelecka (15.12.2002 r.)

Fot. M. Jalowski

nad Nysą bez przesiadki. Ta rewolucyjna technologia znana jest pod nazwą *tram-train*. Prekursorem tej technologii jest miasto niemieckie Karlsruhe, które z transportu regionalnego w tym systemie korzysta już kilka lat (model Karlsruhe). Następne miasto korzystające z tego systemu, to aglomeracja Saarbrücken sięga-



Fot. 6. Spotkanie taboru czeskiego (810) z taborom polskim (EU07-487) na stacji w Szklarskiej Porębie Górnej (5.07.2002 r.) Fot. M. Jalowski

jąca terytorialnie nawet do Francji, trzecim to Kassel (częściowo) – tylko po liniach kolejowych.

W aglomeracji Liberec – Jablonec wspólna eksploatacja systemu tramwajowo-kolejowego zakładana jest najpierw na linii kolejowej Liberec – Jablonec nad Nysą – Tanvald, następnie poszerzona zostanie w kierunku osi kolejowej Euroregionu Nisa Zittau – Jelenia Góra wraz z odgałęziami Josefův Důl, Železný Brod, Frýdlant. Są także zamiary połączenia centrum Harrachova z siecią kolejową.

Czynności koordynacyjne przeprowadza grupa robocza składająca się z przedstawicieli kolei czeskich, ZKM Liberec, miasta Liberec i Jablonec nad Nysą, zainteresowanych miejscowości położonych wzdłuż trasy Regiotram, samorządów i władz państwowych okręgu Liberec, miejscowych przewoźników i projektantów. Okręg Liberec sukcesywnie staje się głównym koordynatorem prac. Głównym zadaniem tej grupy jest nawiązanie współpracy z przewoźnikami po niemieckiej i polskiej stronie.

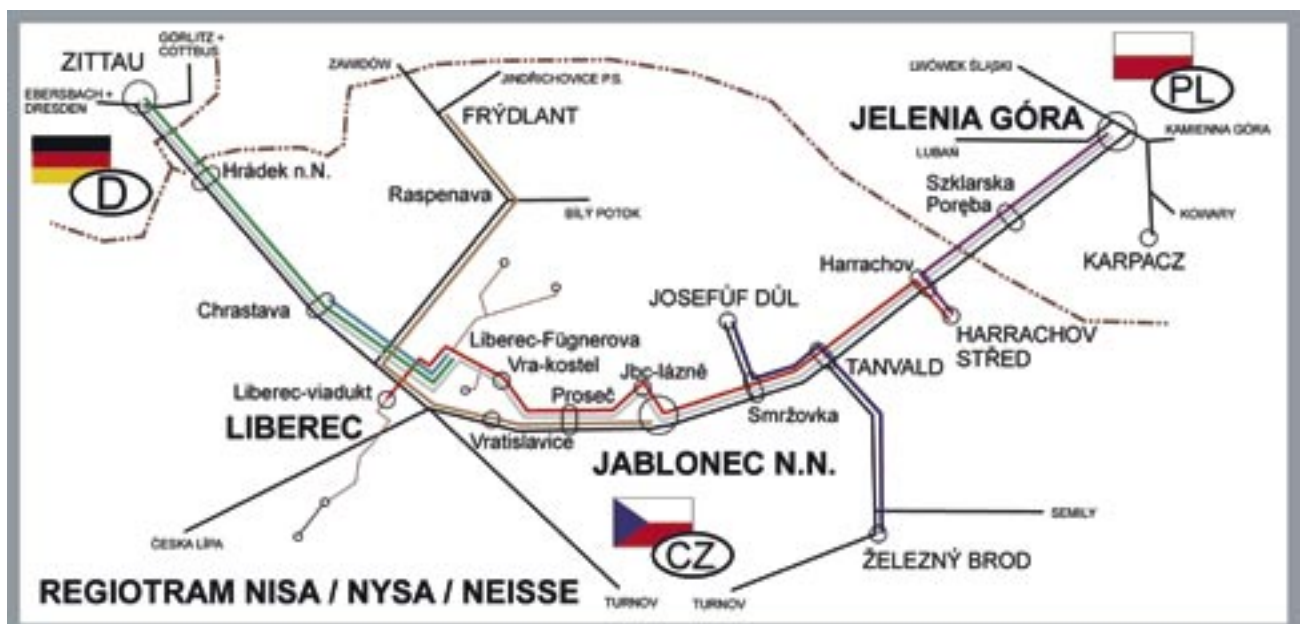
Podstawowe zasady systemu *Regiotram Nysa* były opracowane w kilku projektach urbanistyczno-transportowych i omawiane na odpowiednich poziomach (samorządy, zainteresowane organi-

zacje i przewoźnicy wraz z kolejami czeskimi). Wyniki konsultacji potwierdzone są już następującymi dokumentami.

- Memorandum o współpracy w zakresie rozwiązania sytuacji transportowej w aglomeracji Liberec – Jablonec nad Nysą pomiędzy dyrektorem generalnym Kolei Czeskich (ČD) i przedstawicielami regionu (2000).
- Plany rozwoju miast Jablonec nad Nysą (1998) i Liberec (2000).
- Program rozwoju okręgu.
- Projekt budowy *Regiotram Nysa* na trasie Zittau – Liberec – Jelenia Góra (2001–2002).

Jesienią 2001 r. opracowano projekt linii *Regiotram Nysa* na odcinku Liberec – Tanvald (z szerszym ujęciem odcinka Zittau – Jelenia Góra), w zakresie pozyskania funduszy CBC PHARE pod auspicjami Agencji Rozwoju Regionu (ARR). W Libercu konsultacje nad projektem prowadziło stowarzyszenie firm VALBEK spółka z.o.o i Dornier System Consulting Friedrichshafen (RFN). Wiosną 2002 r. opracowano podobny projekt odcinka Tanvald – Harrachov (Jelenia Góra) pod auspicjami ARR Rychnov nad Kněžnou. *Regiotram Nysa* to nowoczesny sposób tzw. optymalnego transportu, który zaoferuje obywatelom usługi transportowe nie spotykanej dotychczas jakości i zdolny konkurować z transportem drogowym. *Regiotram Nysa* można uważać za przyszły fenomen urbanizacyjny regionu, który odegra dużą rolę w jego zasiedlaniu i rozwoju ruchu turystycznego.

Linie kolejowe prowadzą tu w gęsto zaludnionym i turystycznie atrakcyjnym terenie, pokonują duże różnice wzniesień z dużym spadem (25%, wyjątkowo do 58% na kolejowej linii zębatej do Kořenova) oraz małych łukach o promieniu 150 m. Z tego też powodu powinien po nich kursować specjalnie zaprojektowany do intensywnego ruchu lekki tabor o bardzo dobrych własnościach trakcyjnych, najlepiej o trakcji elektrycznej. Jego połączenie z liniami tramwajowymi miasta Liberec i Jablonec nad Nysą może dodatkowo zaoferować bezpośrednie komfortowe połączenie regionu do centrum każdego z miast. *Regiotram Nysa* budowany będzie głównie z myślą o codziennym przemieszczaniu się obywateli regionu do i z pracy, do urzędów, szkół i ośrodków



Rys. 2. Planowany przebieg linii kolejowych *Regiotram Nysa*; między głównymi ośrodkami regionu kursować będą zarówno pociągi pospieszne, jak i osobowe; całość uzupełnią linie tramwajowe Liberca

Rys. M. Altmann

opieki zdrowotnej. Również duże znaczenie będzie miał zwłaszcza w rekreacyjnym transporcie regionalnym (imprezy sportowe i inne). Przyczyni się do intensyfikacji ruchu turystycznego na obszarze trzech państw, określonym jako *Euroregion Nysa* (ERN). Pod względem ekonomicznym należy jednak zdecydować o eksploatacji tramwaju lub kolei między Libercem i Jabluncem nad Nysą, autobusów regionalnych i kolei między Jabluncem nad Nysą i Tanvaldem. Planowany przebieg linii pokazano na rysunku 2.

EgroNet – nowy system komunikacji, nowy sposób myślenia

Z dniem 28.05.2000 r. zainicjowany został nowy system komunikacji w strefie przygranicznej pod nazwą EgroNet, nieznanym dotąd w kraju system masowej komunikacji. Zasadę jego działania najlepiej zilustrowałby slogan – *Dwa kraje, 54 środki transportu, jeden rozkład jazdy, jedna cena, jeden bilet*. Jak wskazuje nazwa proponowanego projektu, odnosi się on do obszaru Europy (Egrentis). Obejmuje on trzy regiony Republiki Federalnej; tj. Saksonię, Turyngię i Bawarię oraz obszar Czech. Znaczenie tego konceptu potwierdza fakt wytworzenia zewnętrznego (a tym samym największego) komunikacyjnego systemu w obszarze światowej wystawy Hanower Expo 2000. Początki projektu sięgają 1998 r., kiedy to władze saskiego regionu Vogtland zwróciły się do trzech zachodnioczeskich regionów (Cheb, Sokołów i Karlowe Vary) z propozycją wytworzenia wzorcowego systemu kolejowego, uwzględniającego również połączenia autobusowe. Propozycja rozważała również możliwość rozszerzenia usług na dalsze aspekty ruchu turystycznego. W 1998 r., w wyniku zmian opcji politycznych, do projektu zaangażowały się władze Republiki Czeskiej, jak również władze Wolnej Saksoni (Freistaat Sachsen), a zwłaszcza Ministerstwo Komunikacji i Rozwoju Miejskiego, a z nimi przedsiębiorstwa transportowe i firmy doradcze. Intensyfikacja prac nad projektem objęła następujące aspekty: technologię, ekonomię, system prawny, reklamę, itp. Niezbędne było rozwiązanie pewnych węzłowych problemów (ze względu na charakter niniejszego tekstu ograniczymy się do problemów kolejniczych), i tak:

- eksploatacja nowych, a lokalnie nieznanymi środków transportu;
- doprowadzenie linii kolejowych do stanu odpowiadającego wymogom nowego taboru;
- wytworzenie komunikacyjnego systemu obejmującego system prawny, celny i kolejowy;
- przepływ środków płatniczych między firmami;
- reklama projektu;
- zapewnienie finansowego zaplecza projektu.

System, jak już wspomniano, obejmuje 54 firmy transportowe, w tym sieci czterech kolei. Są to dwie sieci kolei państwowych (DB i ČD) i dwie linie prywatne (Vogtlandbahn, Viamont). Początkowo w projekcie uwzględniano tylko koleje czeskie i firmę Vogtlandbahn, następnie do projektu przyłączyła się firma Viamont po wykonaniu ekspertyzy lokalnej firmy doradczej.

Na drodze do realizacji projektu powstało kilka biurokratycznych i technologicznych trudności, które dałoby się następująco podsumować:

- różnice systemów organizacyjnych władz lokalnych i centralnych w Czechach i w Niemczech;
- różnice w systemach komunikacji kolejowej w Republice Czeskiej i Niemczech, różnice w polityce transportowej obydwu krajów;



Fot. 7. Pociąg relacji Cottbus – Zittau przejeżdża po terytorium Polski na podg. Trzciniec (1.01.2003 r.)
Fot. M. Altmann



Fot. 8. Linia Karlove Vary – Johangeorgestadt w pobliżu przystanku Pernink
Fot. I. Chovanec

- różnice w przygotowaniu finansowym w obu krajach do realizacji projektu;
- różnice (nie tylko początkowe) w gotowości realizacji projektu w Niemczech i Republice Czeskiej.

Łatwo się domyślić, jaką pozycję zajmowała każda ze stron biorących udział w projekcie. Pierwotna wizja funkcjonowania systemu opierała się na jasnej zależności między każdym wykonawcą usług transportowych (np. ČD – Vogtlandbahn, ČD – DB, czy też Viamont – Vogtlandbahn). Relacja ta po wyborach w 1998 r., zwłaszcza po zmianie kierownictwa na kolejach czeskich, była niezbyt chętnie widziana przez stronę czeską, która widziała to jako wprowadzenie dodatkowego, konkurencyjnego faktora. Dlatego też w styczniu 2000 r. zastosowano tak krytykowany model, oparty na zmianie własności środków transportu. Pociąg jednej firmy staje się pociągiem drugiej firmy z chwilą przekroczenia granicy, ze wszystkimi trudnościami wynikającymi z faktu, że jedna ze stron nie jest członkiem EU oraz nieznanymi dotąd problemami celnymi. Dla wyjaśnienia warto by cały system bliżej opisać.

Obszar działania *EgroNetu* mógłby obejmować połączenia między następującymi miastami: Marktredwitz – Cheb – Mariańskie Łąnie – Karlowe Vary – Zwickau – Plauen – Gera – Hof –

Marktredwitz. Na terytorium Republiki Czeskiej prowadzony byłby taborem różnych firm w następujący sposób:

- linia Marktredwitz – Cheb – Plauen – Zwickau – wagony VT 642 firmy Vogtlandbahn,
- linia Sokolov – Klingenthal – Zwickau – wagony VT 40 firmy Vogtlandbahn,
- linia Karlowe Vary – Aue – Zwickau – wagony VT 642 firmy Deutsche Bahn.

Poza tym na trasach Marktredwitz – Cheb – Franciszkowe Łaźnie i Karlowe Vary – Johannegeorgestadt jeździłyby również pociągi złożone z wagonów ČD (a tym samym i na innych trasach objętych tym systemem), na trasie Sokolów – Kraslice jeździłyby pociągi firmy Viamont złożone z wagonów wynajętych różnych firm, głównie od kolei czeskich. Na trasie Marktredwitz – Cheb – Plauen – Zwickau mogłyby kursować pociągi co dwie godziny, na trasie Sokolów – Klingenthal – Zwickau co godzinę; na linii Karlowe Vary – Aue – Zwickau ruch pociągów będzie nieregularny, a jego skład będzie zestawiony z wagonów Deutsche Bahn, kursującego na odcinku Johannesgeorgestadt tylko 3 razy dziennie w obydwu kierunkach, w innym przypadku nastąpi w Johannesgeorgestadt przesiadka do wagonów kolei czeskich (podobnie zresztą jak na trasie Sokolów – Kraslice – Zwickau, na której tylko trzy pierwsze pociągi są bezpośrednie, podczas gdy pozostałe mają przesiadkę w Kraslicach do wagonów wynajętych przez firmę Viamont na odcinku Kraslice – Sokolów).

W pociągach systemu *EgroNet*, przekraczających granice Euroregionu, zastosowano przystępne ceny biletów, tzw. Egroticket, które przeliczane są po bardziej korzystnych kursach wymiany walut niż kurs proponowany przez banki centralne, biorąc pod uwagę mniejszą siłę nabywczą ludności lokalnej. Niższe ceny biletów wszakże ważne są wyłącznie dla obywateli Republiki Czeskiej, którzy swoją tożsamość mogą wykazać przy kontroli biletów w pociągach czy autobusach należących do sieci *EgroNet*. Bilety *EgroNet* gwarantują również niższe ceny w całej gamie dalszych usług turystycznych, są one uznawane w 26 hotelach, 55 instytucjach kulturalnych, i tak dalej. Celem tego systemu jest uzyskanie dodatkowych klientów wśród indywidualnych użytkowników komunikacji miejskiej, bez wzajemnego „autokanibalizmu” (publiczna komunikacja autobusowa pozerająca komunikację kolejową, lub na odwrót). To jest najistotniejszy aspekt *EgroNetu*: podróżny po wyjściu z pociągu nie traci czasu na poszukiwanie dworca autobusowego po to, aby się przekonać, że autobus właśnie odjechał, lecz znajduje autobus podstawiony u wyjścia z budynku – nieomal na peronie – tak, że podróżny z jednym biletem może kontynuować swoją podróż tym autobusem. Rozgraniczenia resortowe zostają tym samym zniesione (za odstraszczeniem przykład może posłużyć połączenie Praga – Deczyn, pociągiem, – Hrensko, autobusem, przy czym przejście z jednego środka komunikacji do drugiego wymaga przejścia całego Deczyna).

Niezbędne jest przypomnienie o pewnych pracach budowlanych, które będą musiały być wykonane przy uruchomieniu systemu *EgroNet* (głównie na terenie Republiki Czeskiej), zwłaszcza jeśli chodzi o drogi dojazdowe (wśród przytoczonych poniżej przykładów są również takie, które z programem *EgroNet* nie mają nic wspólnego):

- dokończenie budowy dworca kolejowo-autobusowego w Karlowych Varach (dolnych);
- wymiana systemu informacyjnego na stacji Cheb;

- rekonstrukcja sieci kolejowej na trasie Cheb – Pomezni nad Ohri;
- rekonstrukcja sieci kolejowej na trasie Sokolów – Hranicna;
- budowa linii kolejowej Hranicna – Klingenthal, zwłaszcza mostu dla miejskiej komunikacji w Klingenthal;
- budowa peronów na stacjach kolejowych w Ołowi i Kraslice (z prostym dojściem na perony);
- likwidacja ograniczeń prędkości na trasie Karlowe Vary – Cheb (np. mosty na stacji i przed stacją Karlowe Vary).

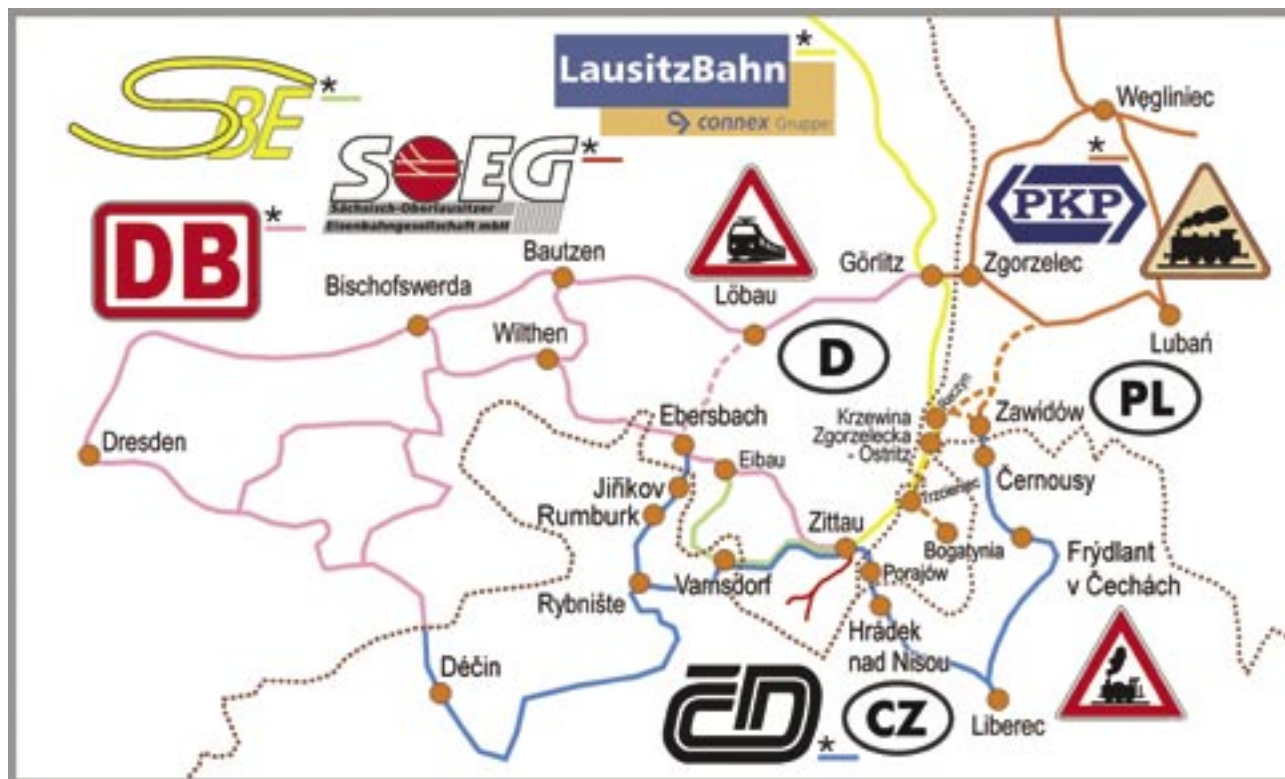
Zatrzymajmy się na moment przy trasie Sokolów – Klingenthal – Zwickau, w związku z jej wyjątkowym charakterem.

Do 1998 r. koleje czeskie były użytkownikiem jedynie na odcinku Sokolów – Kraslice, z wyjątkiem krótkiego okresu, gdy również używały odcinka Kraslice – Hranicna, a utrzymanie infrastruktury kolejowej pokrywał budżet miasta Kraslice, linia zaś była własnością Republiki Czeskiej, która odcinek ten wydzierżawiła na czas nieokreślony firmie Viamont, z półrocznym okresem wymówienia kontraktu (ta sytuacja trwa do dzisiejszego dnia, pomimo sprzeciwu związków zawodowych i administracji kolejowej). Pomimo tych trudności (obciążenia) firma Viamont zaczęła pospiesznie wprowadzać komunikację na prawie całym czeskim odcinku trasy (Sokolów – Hranicna). Nie był to jednak proces prosty; część odcinków wymagała kosztownych napraw, inne zaś trzeba było od nowa zbudować (wszystko pod groźbą wypowiedzenia umowy przez kolej czeską, jeżeli sieć lokalna nie będzie doprowadzona w ciągu 6 miesięcy do poziomu innych magistrali kolejowych, np. na trasie Blansko – Brno).

Naturalną konsekwencją włączenia tej linii do sieci *EgroNet* było ponowne połączenie jej z trasą Klingenthal – Zwickau. To z kolei spowodowało wysokie nakłady na prace budowlane, zwłaszcza po stronie niemieckiej, gdzie musiał być między innymi zbudowany ponownie most dla komunikacji drogowej i kolejowej, odpowiadający wysokim parametrom tej tak uczęszczanej trasy. Stary most, kolidujący z potrzebami ruchu, został zburzony w 1976 r. Nowy, łukowy stalowy most o długości prawie 50 m, umożliwił – po bez mała 50 latach – wznowienie komunikacji kolejowej na trasie Sokolów – Kraslice – Klingenthal – Zwickau, oczywiście po wypełnieniu dokumentów kontroli celnej i paszportowej (ze względu na to, że Republika Czeska nie należy do Unii Europejskiej).

Z dniem 28.05.2000 r. skończyły się przymusowe piesze marsze przez przejścia turystyczne ze stacji Hranicna do miasteczka Klingenthal, a sama stacja stała się zbyteczna i mogła być zburzona. Według władz Saksonii istnieją plany stworzenia nowych przygranicznych regionów komunikacyjnych, np. Euroregion Elbe/Labe (Usti nad Labem – Drezno) oraz Euroregion Neisse/Nisa/Nysa (Zittau – Liberec – Bogatynia).

Działalność *EgroNetu* można ocenić pozytywnie. Liczba podróżnych korzystających z jego usług przekroczyła prognozy sceptyków (zarówno wśród firm państwowych, jak i prywatnych), a otworzone na nowo przejście graniczne w Kraslicach – Klingenthal ze 130 tys. podróżnych w ciągu 135 dni trwania wystawy EXPO 2000 zdobyło pierwsze miejsce wśród czterech przejść granicznych, objętych systemem (w tym również korytarza Cheb – Schirding). Należy zaznaczyć, że nie wszystkie zamierzenia zostały zrealizowane w przewidywanym terminie, bądź też według planów. Miejmy jednak nadzieję, że te śmiałe projekty wejdą do realizacji wkrótce po wejściu nowych członków do Unii Europejskiej.



Rys. 3. Przebieg linii kolejowych w dolinie Nysy Łużyckiej

Rys. M. Altmann

Możliwości połączenia magistrali kolejowej Wrocław – Drezno z magistralą Deczyn – Praga i ich wykorzystanie do celów komunikacji regionalnej

Modernizacja kolejowej magistrali Berlin – Deczyn – Praga – Wiedeń jest już na ukończeniu, z wyjątkiem kilku węzłów komunikacyjnych prace budowlane mają być zakończone z końcem 2002 r. W trakcie modernizacji jest kolejna europejska magistrala kolejowa Kraków – Katowice – Wrocław – Zgorzelec – Görlitz – Drezno, której zakończenie jest planowane na lata 2004/2005. Parametry obydwu magistrali pozwolą na jazdę z prędkością 160 km/h, co umożliwi pokonanie odległości między Deczynem a Pragą (130 km) w ciągu 1 godz. 15 min. Wydawać by się mogło więc, że wszystko jest jak w najlepszym porządku. Można przedstawić przykłady szybkich i bezpośrednich połączeń kolejowych między Deczynem a Budapesztem, Wiedniem, Bratysławą, Berlinem, czy nawet Norymbergą (połączenie pośrednie). Nie ma tylko na obszarze „przyłądka” Szluknowskiego czy Frydlańskiego połączenia z Polską. Chodzi o linie lokalne z ograniczonym, ze względów politycznych, wykorzystaniem.

Przykładowo pociąg z Deczyna do Liberca przejeżdża częściowo przez terytorium Polski, a częściowo przez terytorium Niemiec, z tą jednak różnicą, że na terytorium Niemiec, w Zittau, pociąg przyjeżdża na specjalny peron, na którym ci z podróżnych, którzy na terytorium Niemiec chcą się zatrzymać mają możliwość przejść kontrolę straży granicznej bezpośrednio na peronie. Podobne rozwiązanie mogłoby być zastosowane również i na terytorium polskim – wydzielenie peronu, na którym byłaby możliwość odbycia kontroli granicznej, paszportowej, czy też celnej. Niestety nie udało się tego nigdy przeprowadzić, a to z powodu wewnętrznego regulaminu polskiej straży granicznej, wiążącego miejsce kontroli granicznej z istnieniem stałego posterunku.

Przyjazd pociągów na stację zależy od rozkładu jazdy, znajomość godziny przyjazdu umożliwia okresowe przesunięcia pracowników z przejść granicznych na przejście kolejowe, umknęło to jak widać uwadze decydentów. To, co jest możliwe po niemieckiej stronie granicy, okazało się być nie do zrealizowania po polskiej stronie.

Idźmy dalej, pasażerowie jadący czeskim pociągiem w kierunku Polski, po wyjściu z pociągu w niemieckim Zittau, mogą kontynuować podróż najnowocześniejszymi pociągami DB typu 642, przesiadając się do pociągu jadącego do Görlitz (odległość 34 km) przez Krzewinę Zgorzelecką. Do 14.12.2002 r. była możliwość jazdy do Görlitz z Ebersbach przez Löbau. Z dniem 15.12.2002 r. komunikacja kolejowa na odcinku Ebersbach – Löbau uległa zawieszeniu. W obydwu przypadkach ceny biletów w ciągu tygodnia nie są wysokie, a w czasie weekendu ceny te są jeszcze niższe. Tylko odcinek Görlitz – Zgorzelec będzie cenowo niedostępny, ponieważ 5 euro za przejazd pociągiem odcinka 2 km nie zapłaci nawet największy przyjaciel kolei.

Przesiadka w Krzewinie Zgorzeleckiej jest możliwa tylko dla podróżnych jadących do niemieckiego Ostritz, dokąd dotrą przekraczając most graniczny, znajdujący się u wyjścia z dworca. Pasażerowie, kończący swoją podróż w Polsce, muszą w celu odbycia kontroli granicznej przekroczyć most do Ostritz, po to, aby móc do Polski z powrotem wrócić, co jest oczywiście możliwe, ale tylko w godzinach pracy; latem 8.00–20.00, a zimą 8.00–18.00. Obejrzenie najnowocześniejszego niemieckiego pociągu osobowego typu 642 przed zdewastowanym polskim dworcem kolejowym można potraktować bez wątpienia jako przeżycie estetyczne.

Mankamentem jest to, że na trasie jeżdżą wyłącznie polskie pociągi towarowe, podczas gdy komunikacja pasażerska została na tym odcinku zlikwidowana ze względów oszczędnościowych. W tym świetle niesłychanie interesująco wygląda, położona tylko

parę kilometrów dalej, inna polska stacja kolejowa – Zawidów, gdzie można zobaczyć – niedostępne użytkownikom transportu publicznego – czeskie motorowe pociągi osobowe zwożące z powrotem do Republiki Czeskiej, czeską straż graniczną i kolejarzy.

Inną możliwością przejazdu z Dieczyna do Görlitz byłaby droga przez dolinę Łaby; do niemieckiego Bad Schandau, po to, aby między Sebnitz a Dolni Poustevna raz jeszcze przekroczyć granicę państwową Republiki Czeskiej. Przejazd pociągiem z Deczyna do Sebnitz jest możliwy z przesiadką w Bad Schandau, z tym, że na odcinku między Sebnitz a Dolni Poustevna brakuje około 1 km toru. Ci z podróżnych, którzy drogę z dworca kolejowego w Sebnitz do dworca kolejowego w Dolni Poustevna przejdą pieszo, będą mieli do pokonania odcinek dłuższy jeszcze o 3 km, ponieważ będą zmuszeni skorzystać z drogowego przejścia granicznego. Istnieje również połączenie kolejowe z Dolni Poustevna przez Rumburk do niemieckiego Ebersbach, jednak na odcinku Rumburk – Ebersbach kursują tylko 3 pociągi w obu kierunkach i to tylko w czasie weekendu. Po drugiej stronie granicy, w Czechach, na odcinku Rumburk – Jiřikov, kursuje od poniedziałku do piątku 9 pociągów w każdą stronę, a w czasie weekendu 8 pociągów. Odległość między Jiřikovem a Ebersbach jest mniejsza niż 1 km. W Jiřikovie jest również przejście graniczne dla pieszych i cyklistów otwarte zimą między 8.00 a 16.00, a w lecie między 8.00 a 22.00. Czas jazdy między Pragą, z milionem mieszkańców, a Wrocławiem, którego liczba mieszkańców sięga 750 tys., trwa obecnie aż 6–7 godzin. Gdyby jednak trasa prowadziła przez Deczyn, czas podróży uległby skróceniu o 1/3, czyli wyniósłby tylko 4 godz., a trasa wiodłaby przez gęsto zaludnione miasta: Usti nad Labem – 100 tys. mieszkańców (miasto okręgowe), Zgorzelec – 37 tys. mieszkańców, Bolesławiec – 50 tys. mieszkańców, Legnica – 100 tys. mieszkańców.

Okazało się jednak, że ustalenie właściwej hierarchii potrzeb na obszarze między Dieczynen – Görlitz a Zgorzelcem przekracza możliwości kolei państwowych. Od 15.12.2002 r. pasażerska komunikacja kolejowa na trasach między Eibau – Varnsdorf – Zittau i Zittau – Krzewina Zgorzelecka – Görlitz – Cottbus będzie prowadzona przez firmy prywatne, które wygrały publiczny przetarg na usługi komunikacyjne. Na odcinku między Zittau a Cottbus będzie to międzynarodowa firma Connex. Odcinek między Eibau, Varnsdorf a Zittau będzie obsługiwany przez konsorcjum składające się z Czeskich Północnych Kolei s.o.o i dwóch niemieckich firm.

Przedstawiciel handlowy Czeskich Północnych Kolei s.o.o., właściciel firmy Connex jest już od kilku lat zaangażowany w sprawy przygranicznej komunikacji kolejowej w Euroregionach Nysa i Łaba. Chciałby nadal oferować swoje usługi na odcinku Löbau – Ebersbach, jak również zapewnić bezpośrednie połączenie między Löbau a Rumburkiem, na co jednak ma zbyt małe polityczne poparcie. Ze względów technicznych odcinek kolejowy między Eibau a Varnsdorf jest obecnie zamknięty. Według Niemieckiego Federalnego Urzędu Kolejowego (EBA), niemiecka firma DB Netz, odpowiedzialna za utrzymanie infrastruktury kolejowej, nie spełniła obowiązku utrzymania – od 01.12.2002 r. – przejezdności odcinka z prędkością 50 km/h.

Mamy nadzieję, że prywatny operator zapewni nie tylko możliwość zatrzymywania się niemieckich pociągów w czeskim Varnsdorfie (a co za tym idzie możliwość odprawy celno-pasportowej), lecz również umożliwi całodzienny dostęp do niemieckich pociągów z polskiego terytorium w Krzewinie Zgorzelekiej.

Niestety istnieje realne niebezpieczeństwo, że w chwili, gdy funkcję operatora linii kolejowej przejmie firma prywatna, nie będzie ona już mogła korzystać przy przejeździe przez terytorium Polski z takich udogodnień, z jakich korzystają czeskie koleje państwowe, a tym samym zostanie zagrożony transport czesko-polsko-niemiecki. Firma prywatna, która swą działalność zaczęła od odbudowy zlikwidowanej linii kolejowej, a później wybudowała przy niej prywatne muzeum kolejnictwa, nie może się angażować w zbyt ryzykowne przedsięwzięcia. Prywatne firmy wyposażone w lekki park taborowy mogłyby być właściwym rozwiązaniem problemu. Niestety głównym problemem jest stan techniczny linii kolejowych. Nawet więc w przypadku gdyby tory kolejowe pokryto złotem, a prędkość dozwoloną zwiększono do 80 km/h, czy nawet więcej, to i tak przejazd przez niezabezpieczone przejazdy kolejowe spowodowałby zmniejszanie prędkości. Stara, niedostateczna sygnalizacja świetlna, zwrotnice wyposażone tylko w zamki są przyczyną ograniczania prędkości jazdy. Zwrotnice na stacjach ograniczają prędkość jazdy do 40 km/h, aczkolwiek są zwrotnice umożliwiające przejazd z prędkością 60–80 km/h, które zamiast oddawać na złom wystarczyłoby, po zregenerowaniu, wbudować w rozjazdy na bocznych liniach.

Niestety wszystkie opisane trasy nie mają połączeń bezpośrednich i dlatego czas jazdy jest zbyt długi, a to można i należy zmienić.

Literatura

- [1] Jerczyński M., Koziarski S.: *150 lat kolei na Śląsku*. Wydawnictwo Instytutu Śląskiego. Opole 1992.
- [2] Bufe S.: *Eisenbahn in Schlesien*. Bufe-Fachbuch-Verlag. Egglham 2001.
- [3] Rusak R.: *Kolej Zittau – Oybin – Jonsdorf*. Świat Kolei 2/2002.
- [4] Rettig W.: *Eisenbahnknoten Görlitz*. Bufe-Fachbuch-Verlag. Egglham 1994.
- [5] Preuß R.: *Die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn*. Transpress Verlag. Stuttgart 1999.
- [6] von Polenz H.: *Die Eisenbahn von der Spree nach Böhmen – Grenzgeschichte zwischen Kottmar und Jedlová (Tannenberg)*. Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. Löbau (Sachsen) 2002.
- [7] Bauer H.: *Von Zittau über die Neiße durch Polen nach Nordböhmen*. Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. 2000.
- [8] Bauer H.: *Über den Grenzfluss – Ein zeitgeschichtlicher Rückblick – Der Zittauer Eisenbahngrenzverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg*. Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. 2001.

Tłumaczenie tekstów z języka niemieckiego: Ryszard Rusak
Tłumaczenie tekstów z języka czeskiego: inż. Karol Roik – České Dráhy, Lokomotywnia (DKV) Ostrava

Autorzy

Matthias Altmann – Republika Federalna Niemiec
 grafik komputerowy, członek Zittauer-Modell-Eisenbahn-Club e.V (ZIMEC)

Igor Chovanec – Czeska Firma Konsultingowa
 doradztwo i consulting m.in. dla Connexu

Ivan Lejčar – Republika Czeska
 architekt, autor projektu Regiotram Nysa

Ryszard Rusak – Polska
 redaktor działu zagranicznego miesięcznika Świat Kolei

Marcel Štancl – Republika Czeska
 Instytut Rozwoju Systemów Transportowych, Deczyn