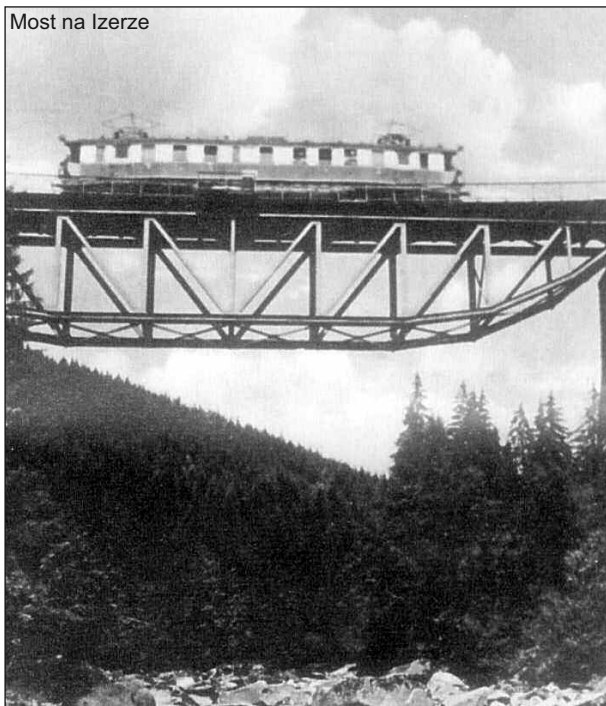


Most na Izerze



czerwonej zniszczyły elektrownie w Ścinawce, która obsługiwała śląską kolej górską. Dzieła zniszczenia dopełnili rodzi- mi szabrownicy. PKP zdecydowały się więc na demontaż reszty urządzeń trakcyjnych. Na trasę powróciły odnalezione w Piechowicach górskie parowozy, tzw. "tendrzaki". Wstrzymano także graniczny ruch pociągów po stronie polskiej. Inaczej też nazywały się dworce kolejowe. Mało kto już dziś pamięta, że Piechowice to były Piotrowice, że za Górzycem (Gorzyckiem), był przystanek - mijanka Zalesie, że jeździło się do miejscowości Pisarzewiec (Szklarska Poręba) a na dworzec Huta mówiono Józwin od nazwy huty Józefina i wreszcie, że za stacją w Jakuszycach były przystanki Nowy Świat-mijanka i Tkacze. Tylko przez jakiś czas utrzymywano połączenie z Jeleniej Góry do stacji Tkacze ale niebawem i tam pociągi przestały dojeżdżać. Do roku 1957 pociągi pasażerskie dojeżdżały do stacji Huta po czym i ten odcinek zamknięto. W 1959 na podstawie polsko-czeskiego porozumienia nastąpiły graniczne przesunięcia. Tkacze znalazły się po stronie czeskiej a przystanek został przemianowany na Harrachov.

Po stronie czeskiej ruch pasażerski był utrzymywany na trasie do Korenowa. Do połowy lat 60-tych odcinek kolei zębatej obsługiwały stare austriackie lokomotywy T423. Po rekonstrukcji trasy w 1963 pociągi zaczęły dojeżdżać na stację Harrachov. W 1992 kolej zębata została wpisana do rejestru zabytków. W roku 1997 linie zamknięto. Ruch wstrzymany był na 238 dni, po czym min. w wyniku petycji z 25 tys. podpisów ruch wznowiły prywatne Jizerske Drahy, wprowadzając lekkie szynobusy M152. Obecnie trasę

ponownie obsługują czeskie koleje państwowe, ale już o zamykaniu linii nikt nawet nie myśli.

Podobnej determinacji i współdziałania zabrakło po stronie polskiej. Jeszcze w 1988 ponownie zelektryfikowano odcinek Jelenia Góra - Szklarska Poręba, ale od tamtego czasu PKP staczają się po równi pochyłej. Stan torowiska pogarsza się z roku na rok, pociągi jeżdżą wolniej, wydłuża się czas przejazdu, spada rentowność. Jeszcze w latach 2000 - 2002, ówczesny zarząd miasta Szklarska Poręba, współuczestniczył w opracowaniu projektu Regio-

Tram - kolejowo tramwajowych połączeń w rejonie Liberca, Zittau i Jeleniej Góry. Latem w 2002 doszło do promocyjnych przejazdów na trasie Korenow - Szklarska Poręba, Zainteresowanie przejazdami przeszło oczekiwania organizatorów, trzeba było na przedzie doczepiać wagoniki a i tak wielu chętnych pozostało na peronach. Przejazdy były niezbitym dowodem, że po tych torach można jeździć, pod pewnymi ograniczeniami technicznymi. Był to dowód, że przedsięwzięcie może być opłacalne, przynajmniej w okresie sezonu turystycznego. Uruchomienie regularnych połączeń wydawało się kwestią chwili, na czeskich stacjach pojawiły się

rozkłady jazdy uwzględniające połączenie do Szklarskiej Poręby z adnotacją "pociąg kursuje po ogłoszeniu". Do ogłoszenia jednak nigdy nie doszło. Wszystko urwało się po wyborach w 2002, przestało istnieć "Porozumienie Miast", w próżni zawisły działania, nagle osamotnionego Towarzystwa Kolei Izerskiej. Wygasało zainteresowanie powiatu i sejmiku dolnośląskiego a i w radzie miasta pojawiły się głosy, że kolej Izerska jest niepotrzebna bo nam wywiezie narciarzy do Harrachowa. Zaczęto piętrzyć trudności, karmiąc nas informacjami o złym stanie technicznym torowiska, kosztach remontu, zachwiało się stanowisko zadłużonych PKP w sprawie przekazania terenów. A to wszystko gdy po czeskiej

stronie czekał gotowy do inwestycji, strategiczny, zbiorowy inwestor, nie mogący się doczekać finału wcześniejszych uzgodnień. Wobec takiej bierności przepadła ogromna szansa stworzenia bezkolizyjnego systemu komunikacji. Samym mieszkańcom Szklarskiej Poręby jak i całej kotliny jeleniogórskiej, być może wystarcza istniejący system komunikacji autobusowej oraz stopień nasycenia prywatnymi pojazdami, ale Izerska linia kolejowa mogłaby być ogromną atrakcją turystyczną i w wydatny sposób ulepszyłaby obsługę ruchu turystycznego. Do tego potrzebna jest zdecydowana wola samorządu, której po prostu brak. Stąd biorą się min. kuriozalne pomysły w stylu "torowisko na rowery", oraz wystąpienie już w tym roku, Szklarskiej Poręby ze stowarzyszenia "Gminy na rzecz kolei lokalnych".

Od 19 marca br. w wyniku ograniczeń podjętych przez samorząd województwa, w finansowaniu połączeń lokalnych, pod Szrenicę dociera już tylko jeden pociąg dziennie, a i to dzięki "uprzejmości" RegioPlus, które zdecydowało się na utrzymanie pociągu z Poznania w rozkładzie jazdy. Reakcji samorządu brak. Tymczasem wójt gminy Marciszów, zainicjował powstanie związku gmin w rejonie Rudaw i stara się wyegzekwować od PKP, przekazanie linii do Jerzmanowic, Wojcieszowa i Kamiennej Góry. Oczywiście

Połowa drogi między hutą a Jakuszycami



nie za darmo. Ceną jest poparcie jakie gminy mają udzielić PKP w staraniach o zwiększenie przez sejmik dolnośląski dofinansowania połączeń. Linia turystycznie zdecydowanie mniej atrakcyjna od naszej a jednak ktoś uznał, że warto o nią walczyć. Tymczasem u nas zawaliła się właśnie stacja w Jakuszycach, położona najwyżej w Polsce, ale chyba nie tylko klimat to spowodował. Zaasfaltowany został przejazd kolejowy za stacją narciarstwa biegowego I jeszcze tylko stojące w okolicach Jakuszyce i dawnego Józfina, ostatnie stare słupy trakcyjne, stawiane niegdyś przez pracowników Siemens, są niemymi świadkami dawnej świetności śląskich kolei górskich.

Robert Kotecki