

Parní vlak jel s náměstkem hejtmana z Liberce do Žitavy



07. 12. 2009 12:58

Poprvé od roku 1945 zastavil vlak v polském Porajowě – jízda jubilejních vlaků tak symbolicky napomůže procesu znovuoobnovení této železniční stanice.

Tři páry parních vlaků tažených lokomotivami se předvedly v sobotu na trati mezi Libercem a Zittau, aby tak připomněly 150 let železniční trati Liberec – Hrádek nad Nisou – Žitava. Nejen protokolární vlak, kde jel také náměstek hejtmana pro dopravu Martin Sepp se zástupci měst a obcí na trati, ale především vlak s Mikulášskou družinou vzbudil velký zájem obyvatel a především dětí.

„Každou akci, která propaguje cestování obyvatel po železnici, Liberecký kraj podporuje,“ řekl náměstek hejtmana.

Tento den by výjimečný i pro obyvatele polské hraniční obce Porajow, protože zde vlak zastavil symbolicky poprvé od doby, kdy byla tato zastávka zrušena mezistátní smlouvou mezi Polskou lidovou republikou a Československou socialistickou republikou o průjezdu českých vlaků přes výsostné území Polské lidové republiky na železniční trati mezi zastávkou Hrádek nad Nisou a Zittau, která byla podepsána v Praze 16. listopadu 1962.

Znovuoobnovení této zastávky, o které usilují starostové Svazku měst Malý trojúhelník, přinese užitek pro více jak 60 000 obyvatel Svazku měst. Díky této vlakové stanici a navazující autobusové dopravě do Bogatyni bude možná vzájemná návštěva měst obyvatelům Hrádku nad Nisou, Zittau i Bogatyni i pro ty, kteří nemají auto. A umožní jim tak i cesty veřejnou dopravou

například za kulturou do Liberce, Drážďan a dále.

Náměstek hejtmána Martin Sepp, starosta Hrádku Martin Půta a primátor Zittau Arndt jeli protokolárním vlakem z Hrádku n. N. Na zastávce v Pokrajově je přivítal starosta Bogatyni Andrzej Grzmielewicz a hornická kapela KWB Turow a společně odjeli do Zizavy a poté stejnou trasou zpět do svých měst.

Historie dráhy Liberce - Žitava

Vlaky tažené parními lokomotivami vrátily hlavní nádraží v Liberci o 150 let zpátky, do doby, kdy byla dokončena železniční trať do saské Žitavy. Železnice měla zajistit rychlou cestu z Německa přes Česko na Vídeň. O její vybudování se velkou měrou zasloužil liberecký průmyslník Johann Liebieg. Jeho rozmáhajícímu se textilnímu impériu už doprava formany nestačila.

Až do konce druhé světové války vedla trať jen českým a německým územím, po roce 1945 se ale malý úsek na východ od Lužické Nisy stal majetkem Polska. Právě tento úsek dnes brání rychlé dopravě mezi Českem a Německem. "Trať je ve velmi špatném stavu a vlaky tam musí jezdit sotva čtyřicítkou, jinde přitom jezdí i devadesátikilometrovou rychlostí, navíc vlak na polském území vůbec nestaví," řekl starosta příhraničního Hrádku nad Nisou Martin Půta. Připravuje se ale rekonstrukce celé trati, která umožní rychlé spojení moderními vlaky, dodal.

Starostové všech tří zemí také už několik let usilují o obnovení zastávky v polském Porajowě, která byla po válce zrušena. Od té doby české i německé vlaky Polskem jenom projíždějí. Obnovení zastávky by přineslo užitek 60.000 obyvatel Trojzemí, otevřelo by další možnosti vzájemné spolupráce a pro Poláky by se zjednodušila třeba cesta za kulturou do Drážďan nebo Liberce.

"Čeká nás ještě mnoho administrativních i provozních problémů, ale zvládli jsme společně i jiné překážky a našim obyvatelům chceme zjednodušit cestu k sobě," poznamenal Půta.

Železniční trať ze Žitavy do Liberce je jednokolejná a vede údolím Lužické Nisy, což si vyžádalo výstavbu několika mostů. Viadukt přes Nisu mezi Žitavou a polským Porajowem se svou délkou 741 metrů dodnes patří mezi nejdelší saské železniční mosty. Trať byla slavnostně otevřena v prosinci 1859 a navázala na již dokončenou železnici od Pardubic, která byla dokončena o půl

roku dříve. Jiho-severoněmecká spojovací dráha měla zajistit rychlou cestu z Německa na jih do Vídně.

"První úvahy o spojení mezi Libercem a Žitavou se objevily už počátkem 40. let 19. století, Rakouské císařství však nebylo návrhům saských investorů příliš nakloněno," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. V roce 1853 byla podepsána smlouva na výstavbu trati a o šest let později po ní projel první vlak.

"Provoz ale nenaplnil původní očekávání, důvodem bylo i složité trasování z Liberce přes Turnov na Vídeň a také další spojení z Berlína přes Frýdlant dokončené po roce 1875," dodal.

Trať byla postavena jako jednokolejná, plány na její rozšíření o druhou kolej se nikdy nerealizovaly. (s využitím čtk)