

Dlouhé porodní bolesti Jizerskohorské železnice

MF DNES přináší text experta na železnici Jindřicha Berounského, který se věnuje víkendovému zprovoznění **pravidelné vlakové dopravy** mezi Harrachovem a Sklářskou Porebou.

Sobota se stala skutečným dnem zahájení pravidelného provozu mezinárodních osobních vlaků Kořenov – Szklarska Poreba Górna a svátkem pro všechny, kteří se dočkali po dvě desetiletí prosazovaného železničního spojení přes Novosvětský průsmyk s nejvýše položeným místem kolejí v Polsku ve výšce 886 m. n. m.

Zatímco jízda slavnostního vlaku pro pozvané 2. července pravidelný přeshraniční provoz nepřinesla, když polský „úřední šiml“ vyrobil pro mnohé v dnešní době moderních komunikačních technologií stále nepochopitelnou překážku v podobě podmínky traťového telefonního spojení a vlaky přes hranice byly v úseku Harrachov – Jakuszyce dočasně a téměř utajeně nahrazeny autobusy, 28. srpen 2010 se do dějin česko-polské železnice zapíše, i když se jízda opravdového prvního vlaku pro cestující nerodila lehce.

12. 8. bylo podepsáno místní pohraniční ujednání, specifikující mimo jiné tři druhy komunikace mezi výpravčími, respektive dispečery, železničních stanic Tanvald a Szklarska Poreba Górna, a teore-

tický byl provoz možný od 14. 8. V době po povodni však vznikl personální problém na české straně, když mnohé výpravčí, zejména ve Frýdlantském výběžku, zasáhly povodně osobně a museli být nahrazeni díky čerpání nelenacého i náhradního volna.

Opatření rozšiřuje počet výpravčích v žel. stanici Tanvald v denní směně z jednoho na dva, když druhý řídí provoz v celém úseku Tanvald – Szklarska Poreba Górna. Překvapení z polské strany a opětovný nesouhlas s přeshraničním provozem přišly nečekaně ještě ve čtvrtek 26. 8., následně v pátek 27. 8. odpoledne se podařilo českým a polským síťovým inženýrům a technikům po několika hodinách „propíchnout“ VoIP spojení, které představuje v tanvaldské dopravní kanceláři nový „žlutý“ telefonní přístroj a „žlutou“ linku, využívající telefonní internetové komunikace. Povolení k provozu bylo na světě 27. 8. v 16 hodin!

Ještě v pátek 27. 8. a následující noc před zahájením provozu přišly vydatné deště a s nimi další

obavy, aby přívaly vody vydržely všechny propustky a trať zejména na polském úseku mezi Szklarskou Porebou Hutou a Jakuszycem, kde koleje stoupají údolím podél divoké řeky Kamienna z nadmořské výšky 749 m do 886 m. n. m. a četné přítoky z prudkých strání Jizerských hor pod nimi protékají. Sama řeka Kamienna pramení na severních svazích protějších Krkonoš.

Konečně přišla dlouho očekávaná sobota 28. 8., když s desetimínutovým zpožděním – v 9.07 hodin se z lesa od státní hranice s Polskem stále ještě za vydatného deště vynořila polská bíložlutočerná motorová jednotka SA 134-007, představující mezistátní vlak č. 39402, který přijel dokonce přímo z 48 km vzdáleného města Jelení Hora. Voda naštěstí trať nenarušila,

ale způsobila několik omezení rychlosti, se kterými jízdní řád nemohl počítat. Z polsko-českého vlaku dopravců Przewozy Regionalne a Viamont, který zahájil pravidelný provoz, přestoupili první cestující na nástupišti harrachovského nádraží u stejné koleje do motorového vozu 843 018 Českých drah – přímého osobního vlaku 16218 do 39 km vzdáleného Liberce. Na druhou stranu se asi 40 prvních cestujících vydalo pol-

skou motorovou jednotkou a mezistátním vlakem č. 39403 jako prvním z Harrachova do Sklářské Poreby. Krátce po 12. hodině začaly jezdit podle jízdního řádu přímé vlaky i do Kořenova a s lepším se počasím cestujících násobně přibývalo. Například ve 14.30 hodin po příjezdu vlaku z Kořenova a záhy přímého z Poznaně budila Szklarska Poreba Górna dojem jednoho z nejvýznamnějších železničních uzlů Polska. Bez jakékoli slávy začal pravidelný provoz mezinárodních vlaků Kořenov (Harrachov) – Sklářská Poreba, a to pěti párů denně. Teprve teď je důvod k radosti, i když se jízdní řád bude měnit 1. 9. kvůli výluce na české straně za účelem stavby nové zastávky Desná Riedlova vila a později kvůli mimosezonnímu období. V úseku trati Szklarska Poreba Górna – Kořenov budou jezdit nejdříve čtyři páry, později tři páry vlaků.

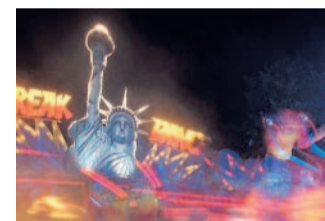
Železnice, která je jednou z nejhezčích a nejobdivuhodnějších staveb na území Polska i České republiky, získala od roku 1902, kdy byla postavena, po 65 letech dlouhého poválečného spánku nový impuls, stejně jako život kolem ní v případě, že budou odstraněny další technické a administrativní překážky, které brání tomu, abychom se bez přestupu svezli celých 87 km z Liberce do polské Jelení Hory.

Jindřich Berounský
železniční odborník



Očima čtenářky MF DNES přináší fotografie čtenářky Lenky Hadrbolecové, které publikovala ve svém fotoalbumu na serveru rajce.idnes.cz. Jde o záběry z hlavičkové pouti.

Foto: Lenka Hadrbolecová
<http://lenkyfotky.rajce.idnes.cz>



Fórum čtenářů

Vaše názory nás zajímají

Pište, volejte, mailujte vaše názory na redlib@mfidnes.cz, MF DNES, OC Fórum Liberec, Soukenné nám. 2/669, 460 01 Liberec, telefon 488 123 111.

MS provázela žalostná neprofesionalita

Posílám vám svůj názor ke kauze dlouhých 100 milionů korun v souvislosti s MS v lyžování. Na úvod menší paralela týkající se odpovědnosti pořadatele. V roce 2006 pořádalo naše pracoviště Evropský kongres cévní chi-

urgie v Praze, s rozpočtem 1,5 milionu eur. Akce byla připravovaná dva roky v týmu pěti lidí. Museli jsme se postarat o sponzory, spolupracovali jsme s Evropským výborem cévních chirurgů, jednotlivé položky rozpočtu kongresu byly profesionální organizací pečlivě den po dni sledovány. Nebylo myslitelné, abychom připustili změnu osoby, odpovědné za výsledek, v průběhu přípravy kongresu. Jedině chaos v organizaci či nepoctivé chování mohli ohrozit výsledek. Ten byl nakonec nadočekávaný dobrý, s celkovým přebytkem 100 000 eur, kte-



Završením chaosu bylo státem nadirigované dosazení Kateřiny Neumannové. Foto: MF DNES

rý byl připsán na účet Evropské společnosti cévní chirurgie. V přípravě libereckého MS žalostně zkrachovala ekonomická stránka celé akce, kdy na prvním místě byla neprofesionalita zodpovědných lidí a chaotické uzavírání kontraktů s jednotlivými partnery. Předražené nabídky nebyly odmítány a levnější alternativy nákupu služeb a materiálu nebyly ani zvažovány. Výrazný zásah do završení chaosu v cash flow přípravy MS mělo státem nadirigované dosazení Kateřiny Neumannové do čela rozjetého peletonu, kdy ona jako čelní jezdec

tušila jen málo, co se v peletonu za ní děje. Kdo jede jen na sebe, kdo na tým, kdo na čelního jezdce. Po sportovní stránce dopadla celá akce výborně, soudě podle ohlasu zahraničních účastníků i mezinárodní federace. A je velká škoda, že Liberec nedokázal tento sportovní úspěch lépe prodat veřejnosti. Nevím, kde se schovávali všichni ti liberečtí sportáři, kteří pořádání této špičkové sportovní akce prolobovali – poslední půl rok před a v době mistrovství je nebylo vůbec vidět ani slyšet! V tichu domácí obrazovky nevy-

stkovali nos do prostředí, kde již značně, s rostoucím odporem veřejnosti, foukalo. Patrioty na své město, kraj či zemi, myslím, ještě dlouho nedokážeme být. Je to škoda. Požadatelství tak velké mezinárodní akce, jakým MS v klasickém lyžování bylo, by si na jedné straně zasloužilo více pokory ze strany organizátorů, ale zato více nadšení a hrdoosti ze strany liberečtíků.

Jan Marušiak
primář odd. cévní a rekonstrukční chirurgie
Krajská nemocnice Liberec, a.s.

výběr z dopisů, kráceno

Rozbalte to 1. září s námi



iDNES.cz