

Henryk Magoń
TRAMWAJE W PODGÓRZYNIE

Historia linii tramwajowej do Podgórzyna jest nierozzerwalnie związana z losami jeleniogórskich tramwajów. Przy końcu XIX w. w Karkonoszach burzliwie rozwijała się turystyka. Spowodowało to powstanie wielu projektów komunikacyjnych ułatwiających dostęp do gór i znacznie obniżających koszty dojazdu. Tylko niektóre doczekały się realizacji.

Dzieje tramwajów w Jeleniej Górze rozpoczęły się w roku 1897. Był to okres, gdy producenci gazu i energii elektrycznej konkurowali ze sobą i nie było wiadomo jaki rodzaj napędu jest lepszy. Władze miasta wybrały tramwaj gazowy. Wybudowano dwie linie: jedną miejską do koszar na ulicy Obrońców Pokoju i drugą do Sobieszowa przez Cieplice. Szerokość toru była normalna (1435 mm), typowa dla większości krajów Europy. Szybko okazało się, że tramwaje gazowe są słabe, kłopotliwe w utrzymaniu i drogie. Z tego też powodu po dwóch latach zlikwidowano je. Postanowiono zastąpić je tramwajami elektrycznymi. Wtedy też przekuto tory na 1000 mm. Uznawano wtedy, że węższy tor łatwiej poprowadzić w wąskich miejskich ulicach. Tramwaje elektryczne uruchomiono na obydwu liniach w roku 1900.

Teren zajezdni tramwajowej znajdował się przy ulicy Wolności. Teren wraz z rozpoczętą budową elektrowni zakupiono w roku 1900. Do czasu uruchomienia nowej zajezdni była ona prawdopodobnie w tym samym miejscu co wcześniej zajezdnia tramwaju gazowego.

Władze gminy Podgórzyn decyzję o budowie linii tramwajowej podjęły przed rokiem 1906. Porozumiały się więc z przedsiębiorstwem tramwajowym Hirschberger Thalbahn AG. W umowie zawarta była klauzula dotycząca dofinansowania przez gminę kosztów eksploatacji w razie niskiej rentowności, jednak taka sytuacja nigdy nie zaistniała. Tramwaje od początku cieszyły się dużym powodzeniem. Załatwienie wszystkich urzędowych spraw trwało ponad pięć lat. Do budowy przystąpiono na wiosnę 1911 roku.

W Cieplicach na Placu Piastowskim przy zamku Schaffgotschów wybudowano trzytorową mijankę. Za nią ok. 200 m w stronę Sobieszowa wbudowano rozjazd. Prosto linia wiodła do Sobieszowa a w lewo do Podgórzyzna.



Fot.1. Budowa linii tramwajowej do Podgórzyzna. Lato 1911 rok.
Fot. ze zbioru Henryka Magonia.

Do Podgórzyzna tor biegł skrajem parku, lewą stroną ulicy Cervi i przez most na Wrzosówce. Przy parku na wysokości hotelu „Cieplice” (wtedy jeszcze go nie było) był przystanek, a następny, zwany „Tabor”, za mostem przy Parku Norweskim. Dalej linia przebiegała przez Osiedle XX-lecia, gdzie po wojnie nie było przystanku. Za osiedlem kończyły się Cieplice a trochę dalej był przystanek na żądanie „Dąbrówka”. Tor biegł ok. 2,5 km lewą stroną krętej szosy przy Stawach Podgórzyńskich. Po wjeździe do Podgórzyzna szosa odbijała w prawo przy restauracji „Nad Stawami”.

Było tam miejsce gdzie tramwaje się mijaly, czyli tzw. mijanka. Odcinek ten oddano do eksploatacji 8 sierpnia 1911 roku po czterech miesiącach budowy. Pracę prowadzono dalej. Za mijanką tor biegł poza miejscowością i z szyn rowkowych, czyli szyn typowych dla miasta, wbudowanych w jezdnię i nie wystających ponad jej poziom, przechodził w tor typu kolejowego na nasypie. Za przystankiem „Kościół” przecinał szosę do Karpacza i ten fragment był wykonany z szyn rowkowych. Potem linia znów biegła na nasypie. Przed przystankiem „Śnieżka” był ciasny łuk w prawo z odbojnicą. W połowie drogi między „Kościołem” a „Śnieżką” znajdował się odcinek poziomego toru długości dwóch wozów, przerywający monotonię wspinania się pod górę. Nie wiadomo jakiemu celowi miało to służyć. Przypuszczalnie planowano umiejscowienie w tym punkcie przystanku.

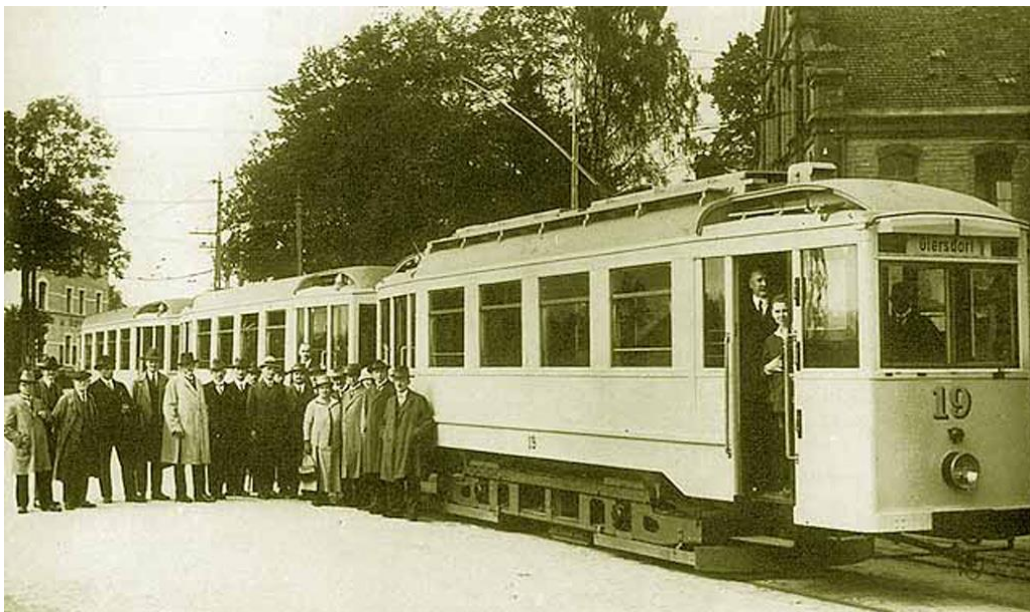
Odcinek do „Śnieżki” uruchomiono 7 stycznia 1914 roku. Linię budowano dalej. Od przystanku „Śnieżka” już do końca były szyny rowkowe. Tor przecinał ulicę i jej prawą stronę biegł przez miejscowość między wzniesieniami a rzeką do końcowego przystanku przy barze „Pod Skałką”. Była tam mijanka końcowa a za nią tor zakończony kozłem oporowym. W Podgórzynie nigdy nie było pętli, tramwaje były dwukierunkowe. Ostatni odcinek linii w Podgórzynie został uruchomiony 20 maja 1914 roku. Budowa całości trwała krócej niż załatwienie spraw papierkowych.

Wszystkie trasy jeleniogórskich tramwajów były jednotorowe z mijankami. W Podgórzynie tor biegł pod górę a różnica wysokości między mijanką w Podgórzynie Dolnym a końcowym przystankiem wynosiła około 70 m. Linia ta, ze względu na bardzo ciekawy krajobrazowo teren, uważana była za jedną z najpiękniejszych linii tramwajowych w Polsce.

Przed wojną planowano wybudować połączenie z Przesieką i Borowicami, ale planów tych nigdy nie zrealizowano. W archiwach nie ma na ten temat żadnych dokumentów i prawdopodobnie były to tylko zamierzenia dalekie od realizacji. Po wojnie były też nieczynne mijanki przy „Dąbrówce” i przy „Śnieżce”. Trasa do Podgórzyńska była dwukrotnie dłuższa niż do Sobieszowa. W Podgórzynie Dolnym następowało krzyżowanie. Przeważnie odczepiana tam była przyczepa. Zabierał ją wóz zjeżdżający z Podgórzyńska Górnego. Do góry jechał już tylko wóz silnikowy.

W okresach większego ruchu tramwaje z przyczepami jeździły do końca trasy. Przed wojną do końca trasy jeździły nawet trójwagony ze specjalnym wagonikiem do przewożenia nart i większego bagażu. Tramwajami przewożono też inne towary, np. węgiel do zakładów w Podgórzynie. W tym celu na stacji w Jeleniej Górze znajdował się tor zeberkowy zbliżający się do toru kolejowego i służący do przeładunku towarów z wagonów kolejowych na tramwajowe. W Podgórzynie „Pod Skalką” była rampa rozładunkowa w miejscu obecnego sklepu.

Rozkład jazdy był tak ułożony, że na placu Piastowskim zawsze mijały się składy tej samej relacji, czyli tramwaje z Podgórza z tramwajami jadącymi do Podgórza a te z Sobieszowa z wozami do Sobieszowa. Tramwaj zjeżdżający przekładał kołami zwrotnicę dla wyjeżdżającego. Czas jazdy od Skalki w Podgórzu do Dworca Kolejowego w Jeleniej Górze wynosił ok. 70 min., ale ludzie mieli wtedy jakby więcej czasu. Tramwaje kursowały co 30 min. Linie nie były oznaczane cyframi, posiadały tylko tablice kierunkowe z nazwą miejscowości docelowej. W roku 1959 cały tabor niemiecki został wymieniony na nowy. Zakupiono 15 wozów silnikowych (o numerach: 2, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 24) i 12 doczepnych (o numerach: 30, 31, 34, 36, 37, 43, 44, 45, 46, 49, 51, 58). Wozu o numerze 13 nie było. Pozostawiono tylko przedwojenny tramwaj 19 jako wóz techniczny.



Fot. 2. Inauguracyjna jazda nowych wozów do Podgórza. Zakupiono jeden wóz silnikowy (19) i trzy doczepne (51 – 53) w zakładach WUMAG Görlitz w 1926 roku. Pokaz możliwości nowego tramwaju i skuteczności hamulców. Przed wyjazdem pamiątkowe zdjęcie a na nim zarząd przedsiębiorstwa, władze miasta, zaproszeni goście i dziennikarze oraz obsługa.

Fot. ze zbioru MZK Jelenia Góra Sp. z o.o.

W eksploatacji było jeszcze 6 wozów silnikowych (3 Sanoki i 3 2N) oraz 3 doczepne Sanoki, ale obsługiwały one tylko kursy do Cieplic. Panująca „moda” na likwidowanie trakcji tramwajowej i trolejbusowej (jako nienowoczesnej) dotarła także do Jeleniej Góry. Tramwaje postanowiono zastąpić autobusami. Dodatkowym zwolennikiem tej koncepcji okazał się ówczesny dyrektor Uzdrowiska Cieplice, któremu tramwaje „źle wpływały na źródła”. O tym, że uzdrowisko trwały zakłady chemiczne „Celwiskoza”, a także elektrownie i kopalnie węgla brunatnego - nie pomyślał. Nie brał też pod uwagę, że po likwidacji tramwajów powietrze będą zanieczyszczać autobusy.

W latach sześćdziesiątych zlikwidowano tramwaje w wielu miastach. W Jeleniej Górze likwidację rozpoczęto od ograniczania zasięgu linii. Do Podgórza tramwaje jeździły do 31 grudnia 1964 roku. Później wprowadzono autobusy, zdjęto sieć i rozebrano tory. 28 kwietnia 1969 roku był ostatnim dniem planowego kursowania tramwajów. W tym dniu woziły pasażerów za darmo. Następnego dnia odbył się kurs pożegnalny. Ostatni tramwaj miał numer 11. Dlatego ten ustawiony przy zajezdni ma numer 11. Nie wiadomo niestety jaki numer miał ostatni tramwaj, który odjechał z Podgórza ani kto go prowadził. Dlatego też oznaczenie tramwaju w Podgórzynie numerem 17 jest przypadkowe.

W Podgórzynie większość słupów została wykorzystana do zawieszenia latarni ulicznych. Na odcinku do mostu na Podgórnej do Skałki pozostały w miejscach, gdzie wcześniej służyły tramwajom. Część z nich przeniesiono w inne miejsca, głównie na ulicę Żołnierską. Wszystkie wyróżniają się stalową, nitowaną konstrukcją. Na bazie nasypu w Podgórzynie została wybudowana obwodnica. Powyżej restauracji „Nad Stawami”, gdzie trasa obwodnicy nie pokrywa się z byłą linią tramwajową, można odnaleźć starotorze i fundamenty słupów trakcyjnych, jednak z biegiem lat miejsce to jest coraz mniej widoczne.



Fot. 3. Starotorze w Podgórzynie, Widoczne ścięte słupy trakcyjne. Rok 1998.
Fot. Henryk Magoń



Fot. 4. Tramwaj 5N Pod Skalką w Podgórzynie ustawiony w 2002 roku.
Fot. Henryk Magoń

Komunikacja autobusowa, wprowadzona po likwidacji tramwajów, okazała się bardzo niedoskonała. Standard podróżowania znacznie się obniżył. Mieszkańcy Jeleniej Góry nazywali pierwsze autobusy „psimi budami”. Wozy tramwajowe z Jeleniej Góry przekazano do innych miast, w których tramwaje miały ten sam rozstaw szyn. Najwięcej trafiło do Torunia, a także do Łodzi, Bydgoszczy, Grudziądza i Elbląga.

Dane techniczne wagonów 5N

Typ	5N
Lata produkcji	1957-1962
Producent	„Konstal” Chorzów
Napięcie zasilania	600 V, prąd stały
Moc	2 x 60 kW
Miejsz siedzących	16
Miejsz stojących	64
Ciężar	12500 kg
Długość	11350 mm
Szerokość	2167 mm
Wysokość	3140 mm
Szerokość toru	1000 mm
Prędkość	55 km/h
Ilość wyprodukowanych wozów na tor 1000 mm	320 szt.

Bibliografia:

Świat kolei nr 4/2010, str.46-49.

Materiały własne autora