

**Ed. Ullrich Junker**

**30 lat tramwaju  
w Jeleniej Górze  
(Hirschberger Thalbahn)**

Walther Dreßler, Hirschberg

Ullrich Junker  
Möriktr. 16  
D 88285 Bodnegg  
czerwiec 2018 r.  
*Tłumaczył Henryk Dąbkiewicz*



## 30 lat kolejki Hirschberg Thalbahn<sup>1</sup>

### Walther Dreßler, Hirschberg

Wiosna 1900 roku wyznaczyła nowy etap w rozwoju Karkonoszy. W tym czasie jeleniogórska kolejka (Hirschberger Thalbahn), która od 1897 r. działała na gaz, została przekształcona w elektryczną linię tramwajową. Za jednym zamachem słowo zbawienia zostało wypowiedziane zarówno dla ruchu lokalnego, jak i turystycznego. Teraz można było zobaczyć na podstawie powstania i rozwoju tramwaju elektrycznego (Hirschberger Thalbahn), jak wielkim błogosławieństwem dla całego regionu jest skuteczne połączenie z głównym systemem transportowym. Środek transportu tworzy ruch! — ale tylko wtedy, gdy naprawdę istnieją podstawy ekonomiczne i finansowe. Oczywiście nie można zbudować elektrycznej linii tramwajowej dla pojedynczej małej wioski.

Nawet poprzednicy Hirschberger Thalbahn: Bortesche Omnibus i Gasbahn, byli znaczącymi ulepszeniami w stosunku do poprzedniego stanu rzeczy. Omnibus był bardziej humorystycznym środkiem transportu, ale zapewniał regularny i tani transport, co było warunkiem, by można było do pewnego stopnia utrzymać. Gdzie indziej ludzie nadal byłiby czasami całkiem zadowoleni z posiadania takiego środka transportu. Linia tramwajowa gazowa, która często powodowała znaczne "irytacje" z powodu słabości swojego dwunastokonnego silnika, była czymś zupełnie innym. Fakt, że przewiozła około 350

<sup>1</sup> Elektryczna linia kolejowa - tramwaj

000 osób w 1897 roku i prawie 450 000 w 1898 roku, dowodzi, jak szybko i sprawnie rozwija się ruch drogowy, jeśli ma takie możliwości.

Jednak elektryczna linia tramwajowa (Thalbahn) przewiozła już 860 000 pasażerów w 1900 roku, przekroczył pierwszy milion w 1901 roku, drugi milion w 1912 roku i trzeci milion w 1919 roku. To pokazuje, jak radośnie i śmiało rozwija się ruch, jeśli tylko mu się pozwole na to. Prawdą jest, że trzeci milion nie powinien nas olśniewać, ponieważ nastąpiło to w wyniku rozwoju ruchu turystycznego.



*Dora Scholz* Plac Ratuszowy w Jeleniej Górze rysunek piórkiem i tuszem

Jeśli jednak w 1926 r. ruch na kolejce wynosił 2 624 112 pasażerów, to jest to normalny rozwój, za którym można podążać z mądrą dalekowzrocznością i zdrowym wyczuciem tego, co celowe i oczywiste. Fakt, że pismo Wędrowiec "der Wanderer" jest przeznaczony głównie dla podróżnych, przyjaciół Karkonoszy, a w znacznie mniejszym stopniu dla miejscowych, może kusić, aby spojrzeć na jeleniogórską linię tramwajową (*Hirschberger Thalbahn*) tylko z punktu widzenia letniego lub zimowego turysty lub wycieczkowicza. Nie jest to jednak dobry pomysł — z tego prostego powodu, że kolejka przewozi cztery razy więcej mieszkańców niż turystów. Sam ten fakt dowodzi konieczności istnienia połączeń tramwajowych (*Thalbahn*), które, nawiasem mówiąc, w żadnym wypadku nie osiągnęły końca swojego potencjału rozwojowego.

Tramwaj zawsze wzorowo zaspokajał potrzeby ogółu społeczeństwa. Wszędzie tam, gdzie to możliwe, stworzył udogodnienia dla swoich pasażerów, a dopiero niedawno wprowadzono do użytku nowe wagony silnikowe i przyczepy: najnowsze z nowych.

Flota składa się obecnie z 19 wagonów silnikowych i 27 wagonów doczepnych. Należy zauważyć, że jeleniogórski tramwaj (*Hirschberger Thalbahn*) ma trudniejszy czas na dostosowanie swoich wagonów do wymagań regionu niż większość innych tego typu firm.

Rzeczywiście, Kotlina Jeleniogórska jest wyjątkowym miejscem, które przyciąga turystów swoimi malowniczymi krajobrazami i bogatą ofertą turystyczną. W upalne dni brak otwartych tramwajów może być nieco frustrujący, zwłaszcza gdy porównamy to z możliwościami, jakie oferuje Wrocław. Jednakże, Kotlina Jeleniogórska oferuje wiele innych atrakcji, które mogą wynagrodzić ten drobny niedostatek tą okolicą.

Wracając wieczorem do Jeleniej Góry (*Hirschbergu*), kiedy temperatura powietrza jest niska z przyjemnością przyjmujemy fakt, że wagonik jest "zamknięty". Kaprysy ducha gór sięgają daleko w dolinę, a jeśli wagony tramwaju (*Thalbahn*) są ogrzewane zimą, to jest to również okoliczność, którą można znaleźć tylko tutaj, a przynajmniej nie w dużym mieście. Transport sprzętu sportowego, bagażu, ochrona przed warunkami atmosferycznymi i wiele innych problemów zostało rozwiązanych w bardzo zadowalający, choć często kosztowny sposób. Ponadto istnieją inne udogodnienia: poczekalnie jako samodzielne budynki, w Przesiece (*Himmelreich*) z uroczą restauracją, zaopatrzoną w światło i energię elektryczną.

Założenie biura turystycznego w Jeleniej Górze na Placu Cieplickim (*Hirschbergu, Warmbrunner Platz*), spowodowało duże zainteresowanie grup: pracowników, uczniów, klubów, wycieczek towarzyskich itp. Dalekowzroczone kierownictwo "Thalbahn", reprezentowane od lat przez dyrektora Georga Daustera, stara się sprostać wszystkim uzasadnionym wymaganiom. Jak silny i oddany jest ten wysiłek, widoczny jest szczególnie w następującym fakcie. Podczas wojny, gdy koleje do Szklarskiej Poręby (*Schreiberhau*) i Karpacza (*Krummhübel*), ta ostatnia również częściowo prywatna, kursowały najwyżej cztery lub pięć razy dziennie, kolej elektryczna (tramwaj) kursowała codziennie pięćdziesiąt jeden razy do Cieplic (*Warmbrunn*), trzydzieści cztery razy do Sobieszowa (*Hermsdorf/Kynast*) i dwadzieścia cztery razy do Podgórzyna (*Giersdorf*). Do tego dochodziły podróże powrotne i fakt, że przez większość czasu używano jednej lub więcej przyczep. W tym miejscu należy podkreślić, że kolej (*Reichsbahn*<sup>2</sup>) była silnym konkurentem *Thalbahn* przed wojną i stała się nim ponownie po jej zakończeniu. Elektryczną linią tramwajową trzeba zatem podróżować taniej niż Koleją Cesarską (*Reichsbahn*) w trzeciej klasie. Wreszcie, nieregularność użytkowania, duży pośpiech w specjalne dni, takie jak Cieplickie Dni Targowe, oraz w go-

---

<sup>2</sup> *Reichsbahn- Kolej cesarska*

dzinach szczytu sprawiają, że funkcjonowanie kolei jest bardzo trudne. W rezultacie kolej przewozi około trzynastacie razy więcej osób w najbardziej ruchliwych godzinach niż w najniższych. Linia tramwajowa ucierpiała najbardziej, podobnie jak my wszyscy, w 1923 roku. W tym czasie, zamiast 2 202 859 pasażerów w 1922 r., tramwaj przewoził tylko 1 142 614 i miał dochód w wysokości zaledwie 14 372 000 000 000 000 marek<sup>3</sup> — dziś wiadomo, co to oznacza. W 1924 r. ruch ponownie wzrósł z przerażająco niskiego poziomu z poprzedniego roku do 2 228 367 osób. Od tego czasu wszystko utrzymywało się w spokojnym trendzie wzrostowym, a Thalbahn mógł skierować swoją uwagę na nowe i większe cele. Przez lata, dzięki zdrowemu podejściu społecznemu kierownictwa, panowały najlepsze relacje między kierownictwem z jednej strony, a pracownikami i robotnikami z drugiej. Duża liczba tych ostatnich pracuje dla firmy od momentu wprowadzenia napędu elektrycznego. Linia tramwajowa Thalbahn kursuje ze stacji głównej PKP do Cieplic (*Warmbrun*) co 22 minuty rano i co 15 minut po południu, co 7 ½ minuty w niedzielne popołudnia w sezonie letnim, do Sobieszowa (*Hermsdorf*) i Górny Podgórzyn (*Ober-Giersdorf*) co 45 minut, co 30 minut w tygodniu po południu latem i co 15 minut w niedzielne popołudnia. Podróż ze stacji głównej PKP w Jeleniej Górze do Cieplic trwa 35 minut, do Sobieszowa - 50 minut, a do Przesieki - 60 minut. Całkowita długość tras wynosi 19,2 km.



*Dr Günther Grundmann* Plac Zamkowy w Cieplicach rysunek

Na początek kilka informacji o poszczególnych liniach. Pierwszym odcinkiem kolei gazowej był odcinek miejski, który został otwarty 10 kwiet-

---

<sup>3</sup> *Hiperinflacja w Republice Weimarskiej – okres hiperinflacji w Niemczech w latach 1919–1923.*

nia 1897 roku. Następnie 22 maja otwarto całą linię do Sobieszowa (*Hermsdorf*).

Otworzyło to jedną z najpiękniejszych części pogórza i jednocześnie centrum gór. Jednak, jak już szczegółowo wykazano, działanie kolei stało się kompletne dopiero po jej zelektryfikowaniu. Choć fakt, że elektryfikacja umożliwiła dotarcie do centrum grzbietu był przyjemny, pokonanie odcinka Sobieszów – Jagniątków pieszo i długie piesze podejście do Piotrowej Budy (*Peterbaude*) doprowadziło do chęci skrócenia odległości do centrum góry jeszcze bardziej. To doprowadziło do tego, że oczywistym wydawało się wybudowanie linii z Cieplic (*Warmbrunn*) do Podgórzyna (*Giersdorfu*), dzięki czemu ta część pogórza mogłaby zostać otwarta, a wraz z nią cała Przełęcz Karkonoska. Wdrożenie pomysłu w życie wymagało jednak sporo wysiłku, ponieważ miejscowi początkowo nie chcieli się do niego przyłączyć, gdyż kosztowało to trochę pieniędzy. Ostatecznie jednak linia została otwarta, najpierw do Dolnego, a wkrótce potem do Górnego Podgórzyna. To ostatnie miało miejsce 20 maja 1914 r. Trzy miesiące później wojna światowa wstrząsnęła niemiecką gospodarką, a wraz z nią firmą Thalbahn.



*Friedrich Jwan*

Stawy w Podgórzynie

*rysunek tuszem*

Linia do Sobieszowa (*Hermsdorfu*) po raz pierwszy połączyła Malinnik (*Herischdorf*), Cieplice Zdrój (*Bad Warmbrunn*), z Jelenią Górą (*Hirschbergiem*), a tym samym z całym światem podróżnym, który do tej pory

poświęcał Karkonoszom bardzo mało uwagi. Właściwie tylko Cieplice miały świetną przeszłość jako uzdrowisko. Jednak reputacja Cieplic została znacznie osłabiona przez niedostateczne połączenia kolejowe. Teraz wszystko zmieniło się za jednym zamachem. Jagniątków (*Agnetendorf*), Michałowice (*Kiesewald*) i Zachełmie (*Saalberg*) również stały się kurortami zimowymi. Te dwie ostatnie miejscowości zostały odkryte dopiero teraz.

Dzięki elektrycznej linii tramwajowej z Jeleniej Góry do Podgórzyna oraz rozbudowanym drogom kołowym, turystyka w rejonie Jagniątkowa znacznie się rozwinęła. To miejsce przyciąga zarówno miłośników górskich wędrówek, jak i tych, którzy chcą poznać historię i kulturę tego malowniczego regionu.

Przez nią zostały połączone: sam Podgórzyn (*Giersdorf*), a wraz z nim ponownie Zachełmie (*Saalberg*), w bardzo dużym stopniu Przesieka (*Hain*), Borowice (*Baberhäuser*), Marczyce (*Märzdorf*), Sosnówka (*Seidorf*), Hotel w Sosnówce „*Hainbergshöh*” i Bronowice (*Bronsdorf*). Wszystkie te perły gór centralnych przyciągały największą uwagę tych podróżników, którzy naprawdę chcieli cieszyć się naturą. Wspomnieliśmy już, że Szpindlerowa Buda i Piotrowa Buda zostały dodane do listy atrakcji turystycznych. Następnie pojawiły się inne grupy, takie jak Karpacz Górny (*Brodbaude*), Schlingelbaude, Strzecha Akademicka (*Hampelbaude*) i Schronisko Księcia Henryka (*Prinz-Heinrich-Baude*), a także Szpindlerowy Młyn z całym otoczeniem. Teraz można było wędrować po górach ze Szklarskiej Poręby (*Schreiberhau*) i Karpacza (*Krummhübel*) w zupełnie inny sposób, wydobywając z nich znacznie więcej piękna w ciągu dnia niż wcześniej. I patrząc wstecz: cały ten górski region był połączony z doliną, z jej dużymi i ważnymi gospodarczo miastami, przede wszystkim z Jelenią Górą (*Hirschbergiem*) i Koleją Cesarską (*Reichsbahn*). Do czasu otwarcia kolejki Thalbahn w górach wciąż mieszkało wiele osób, które nigdy nie były w Jeleniej Górze (*Hirschbergu*), nie mówiąc już o dalszych okolicach. Dopiero teraz obudziło się pragnienie częstszego odwiedzania centrów gospodarczych, a zatem dolina, a zwłaszcza miasto Jelenia Góra (*Hirschberg*), stale zawdzięcza najważniejsze bodźce gospodarcze Thalbahn.

W końcu można powiedzieć, że nie ma prawie żadnej innej firmy transportowej w Górach Śląskich, która miałaby tak duży wpływ na całą gospodarkę regionu, jak Jeleniogórska Elektryczna Linia Tramwajowa (*Hirschberger Thalbahn*). Kierownictwo Thalbahn doskonale zdaje sobie z tego sprawę, ale czuje się również jeszcze bardziej zobowiązane wobec ogółu społeczeństwa, co zostało już udowodnione. Silne wsparcie, jakim cieszy się Thalbahn jako spółka zależna od *Elektrizitäts - Aktien - Gesellschaft vorm. W. Lahmeyer u. Co. w Frankfurcie nad Menem*, a także własny duch przedsiębiorczości z pełną świadomością możliwości ekonomicznych, umożliwiają Thalbahn podejmowanie jeszcze większych projektów. Wysoki cel został już wyznaczony — w żartobliwy sposób, kiedy powiedziano to podczas ceremonii otwarcia 20 maja 1914 r. w Hain: H.T.A.G. w rzeczywistości oznacza: **"W górę Thalbahn do gór!"**. Pomysł od dawna był żywy w umysłach



władz, a dziś jesteśmy blisko realizacji tego ważnego problemu. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, w 1928 roku odwiedzający Karkonosze będą mogli podróżować nie tylko w góry, ale także na Przełęcz Szpindlerową. Plan zakłada kontynuowanie trasy z Podgórzyna (Giersdorf) przez Dolinę Bobrową (*Bächeltal*) do Borowic (*Baberhäusern*), a stamtąd, ostro skręcając, do "Nässe" na początku stromego podejścia z Przesieki (*Hain*) do Przełęczy Karkonoskiej Szpindlerskiej (***Spindlerpaß***). Tutaj, po półgodzinnej jeździe z krańcówki Podgórzyna (*Himmelreich*) do Nässe, kolejka linowa zabierze podróżnych na grzbiet w około 7 minut! Jakie możliwości turystyczne otworzył ten wspaniały transport, miłośnicy gór mogą sobie wyobrazić korzystając z niego. Ważne jest to, że dopiero na szczycie turysta może zdecydować, czy chce iść na wschód czy na zachód, na Małą Kopę (*Koppe*), Śnieżne Kotły (*Schnee gruben*), Karpacza (*Krummhübel*) czy do Szklarskiej Poręby (*Schreiberhau*).

W każdym razie dzięki wspaniałemu transportowi kolejki linowej, w wysokich górach można znacznie więcej zobaczyć niż wcześniej. Zaoszczędzi się od czterech do pięciu godzin podejścia i zejścia, pragnienie pozostania jak najdłużej w czystym powietrzu wyżyn, w uzdrawiającym słońcu grani, nadal będzie decydujące.

Jednak wysokie góry nie są jedynym obszarem, który wciąż czeka na rozwój Thalbahn. Jagniątków (*Aagnetendorf*) czeka na bezpośrednie połączenie z główną siecią transportową, Góry Kaczawskie (*Bober-Katzbach*) są znane ze swoich malowniczych krajobrazów i bogatej historii związanej z górnictwem i hutnictwem. Rozwój infrastruktury transportowej, w tym lotniska „Karkonosze” (*Riesengebirge*), mógłby ułatwić dostęp do tych atrakcji, a także wspierać lokalną gospodarkę poprzez turystykę i inne działalności gospodarcze.

Połączenie lotniska linią tramwajową z miastem powinno być zadaniem dla Thalbahn w niedalekiej przyszłości. Miejscowości w Górach Kaczawskich (*Bober-Katzbach*), takie jak Maciejowa (*Maiwaldau*), Dziwiszów (*Berbisdorf*) i Komarno (*Kammerswaldau*), dostosują się do tego, gdy tylko północno-wschodnia część Hirschbergu zostanie w ten sposób podkreślona. Turyści obcokrajowcy, nie tylko wycieczkowicze z Hirschbergu, odkryją niezwykle atrakcyjne pasma górskie szybciej niż dotychczas.

Na razie nie chcemy posuwać się dalej w naszych rozważaniach na temat przyszłości. Pokazują one jednak — i taki jest cel tych linii — silne wartości ideowe i ekonomiczne, które mogą być tworzone lub zwiększane przez pojedynczą firmę transportową. Podróżowanie staje się coraz bardziej celem samym w sobie. Podróżujmy, a przede wszystkim po naszym pięknym regionie, którego wciąż nie znamy wystarczająco dobrze. Jeleniogórska elektryczna linia tramwajowa daje nam jedną z wielu, a nawet jedną z najpiękniejszych okazji do tego.



*Erich Fuchs*    Stacja końcowa w Podgórzyźnie "Himmelreich"    *rysunek piórem i tuszem*