EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

BIULETYN JELENIOGÓRSKI

ZIMA 2025

ISSN 1898-8059 grudzień 2025

Od Redakcji

Szanowni Państwo

Czytelnicy „Biuletynu Jeleniogórskiego" otrzymują dziś jego kolejne wydanie i chcielibyśmy, żeby każdy znalazł w nim coś szczególnie dla siebie interesującego. Obszerny materiał traktuje o tym, co – dzięki inwestycjom i modernizacjom – zmieniło się lub zmienia się w Jeleniej Górze. Albo – co i jak będzie się zmieniać, zgodnie z zapisami budżetu Miasta na 2026 rok. Zainteresowani tym, jak funkcjonuje Jeleniogórski Budżet Obywatelski (zasadnie zwany także „budżetem partycypacyjnym") będą mogli zweryfikować oczekiwania osiedlowych społeczności z realizacjami. Na marginesie tej sprawy warto zauważyć, że budżety obywatelskie, które przyjęły się w Jeleniej Górze i stanowią wyjątkowo wyrazisty dowód zintegrowania woli mieszkańców i kierunków rozwoju miasta nie w każdym samorządzie znalazły swoich zwolenników. Ku naszemu zdziwieniu zniknęły one z obszaru współdziałania władzy samorządowej i mieszkańców wielu miejscowości. W Jeleniej Górze natomiast są instrumentem, który wielu zaangażowanych społeczników chętnie wykorzystuje do przekonania głosujących o tym, że ich propozycja warta jest głosu.

Zachęcamy szczególnie do lektury tekstu o komunikacji miejskiej w Jeleniej Górze, bowiem właśnie w tym roku mija bardzo okrągły jubileusz jej istnienia – idea zorganizowanej komunikacji miejskiej w Jeleniej Górze jest rówieśnicą komunikacji w… Krakowie ! W obu tych miastach bowiem rozpoczęła się ona w 1875 roku i rok mijający był jubileuszem 150. rocznicy istnienia. Możemy się porównywać w tym zakresie z dawną stolicą Polski. Nawet dużo większe aglomeracje aż tak długiej historii w tej branży nie mają.

Znajdziemy też w tej gazecie odpowiedzi na pytania – dlaczego hotel „Europa" nazywał się swego czasu „Drei Berge" (Trzy Góry) i o jakie góry chodziło ówczesnym właścicielom. Uprzedzamy, że spośród tych trzech nie jest to ani Śnieżka, ani Szrenica, chociaż takie mogłoby być pierwsze skojarzenie. Zapoznamy się też z fragmentami życiorysu jednego z ludzi kierujących miastem już po wojnie. Tacy jak On nadawali wizerunek Jeleniej Górze.

Schyłek roku 2025, kiedy to pojawia się nasza gazeta jest nie tylko dla Jeleniej Góry czasem szczególnym, a dla wszystkich miejscowości, które po 1945 roku znalazły się w granicach Polski. Wiele instytucji obchodziło w tym roku 80. lecie swego istnienia i to był dobry czas na podsumowania. Wiele też jubileuszy nas czeka, bo przecież rok 1946 był czasem zaistnienia kolejnych szkół, placówek kultury, stowarzyszeń, i in.

Zapraszamy tekstem „Tu zaszła zmiana…" do wzięcia udziału w konkursie. Jego efekty mogą być bardzo ekscytujące, uprzejmie prosimy o zapoznanie się ze szczegółami.

I w ogóle – nasze łamy są otwarte dla spraw zgłaszanych przez Mieszkańców i Turystów, bo każda uwaga, która może przyczynić się do tego, że rok 2026 uznamy za lepszy, niż mijający jest dla nas cenna.

Redakcja

Mieszkańcom i naszym Gościom, tym, którzy odkryli Jelenią Górę niedawno, i tym, dla których nasze miasto jest ważnym punktem na mapie dobrych emocji – wszystkim życzę szczęścia, spokoju i harmonii, spełnienia marzeń i realizacji wszelkich planów, mając nadzieję, że rok 2026 będzie dobrym ku temu czasem.

Życzę nam wszystkim, by był to dla nas Rok Dobrych Wiadomości.

Jerzy Łużniak
Prezydent Jeleniej Góry

JELENIA GÓRA – jaka jest, jaka będzie, jaka być może

Rozmowa z Prezydentem Miasta,, Jerzym Łużniakiem

– Bardzo trudna jest odpowiedź na pytanie: które z przedsięwzięć w Jeleniej Górze w roku 2025 było najważniejsze? Albo które będzie najważniejsze w przyszłym? – mówi Jerzy Łużniak, Prezydent Jeleniej Gry. – To trudne przynajmniej z kilku powodów. Po pierwsze – ważne są te wielomilionowe inwestycje, które strategicznie otwierają jakiś kierunek rozwoju, ale dla wielu ważny jest choćby niewielki plac zabaw, bo tego brakowało dzieciom z jakiegoś kwartału miasta. Ważna jest przebudowa dróg, która kosztuje wiel-

Jelenia Góra jak Kraków

150 lat komunikacji miejskiej

Mijający rok był jubileuszowy dla komunikacji miejskiej Jeleniej Góry i Krakowa. W obu tych miastach regularne linie zaczęły kursować w 1875 roku.

Od gazu do elektryczności...

Dalszy ciąg na str. 6

JELENIA GÓRA – jaka jest, jaka będzie, jaka być może

Rozmowa z Prezydentem Miasta,, Jerzym Łużniakiem

kie pieniądze i mnóstwo nerwów, wynikających z bieżących kłopotów z przejazdem, albo uzupełnienie oświetlenia miejsca, które zawsze „tonęło w ciemnościach", a teraz wygląda świetnie. W minionym roku mieliśmy ogromnie wiele udanych przedsięwzięć, rozwiązujących sporo narastających potrzeb. Opowiem o niektórych, a Czytelnicy będą mogli zdecydować, które dla nich samych są najważniejsze. Tak będzie chyba najlepiej.

Z mojego punktu widzenia jedną z najważniejszych spraw, których nie udało się rozwiązać przez dekady, a właśnie zaczynamy jej realizację, jest kwestia wyłonienia wykonawcy na odwiert wód termalnych. Kilkakrotnie nasze wnioski o dofinansowanie do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska nie były przyjmowane, ale determinacja i profesjonalizm urzędników, którzy uparcie (i skutecznie) argumentowali dały pozytywny efekt. Odwiert, a w perspektywie – wykorzystanie ogromnego majątku, jakim są wody termalne w granicach Jeleniej Góry otwiera kolejne perspektywy inwestycyjne. I dla Miasta, i dla prywatnych przedsiębiorców, i dla lecznictwa, i rekreacji, ale niewykluczone, że także dla poprawy czystości powietrza. Otwiera się właśnie teraz szansa, której przez dekady nie mieliśmy. Drążenie otworu do głębokości ok. 2.500 m, co powinno dać gwarancję dobrej wydajności źródła (ok. 50 – 100 m sześc.) i temperaturze wypływu sięgającej 100 st. C. ma kosztować niespełna 20 mln zł. Dużo, ale… prawie 18,8 mln zł – to wartość dofinansowania. I to miara naszego sukcesu.

Drugim ważnym obszarem jest komunikacja, a szczególnie – sieć dróg, w tym tych zdewastowanych przez ubiegłoroczną powódź. W innym miejscu tego wydania gazety będzie o tym precyzyjnie. Mogę tylko powiedzieć, że do całego pakietu remontów i modernizacji ulic w Jeleniej Górze, które są prowadzone na drogach niezależnie od remontów „popowodziowych" przybędzie sporo ulic i odcinków ulic, które będą wkrótce wyglądać – albo już wyglądają – o niebo lepiej, niż w sierpniu 2024 roku, przed powodzią. Do sfery szeroko pojętej komunikacji trzeba dodać sukcesywne uzupełniania taboru nowoczesnymi, w pełni ekologicznymi autobusami.

Trzecim obszarem spraw jest budownictwo domów komunalnych. Od ćwierćwiecza nic nowego w Jeleniej Górze nie powstawało z rozmaitych przyczyn, głównie finansowych, ale też organizacyjno-technicznych. Udało się nam przełamać impas i inercję w tej sprawie. Wrócę do pierwszego pytania, bo ten przykład świetnie ilustruje kłopot ze wskazaniem spraw najważniejszych. Dla trzydziestu rodzin, które będą mogły zamieszkać w tych domach nie ma chyba sprawy najważniejszej i żadna inwestycja nie jest dla nowych lokatorów ważniejsza, niż przysłowiowe „cztery ściany" dla nich. Domy powstaną przy ul. Junaków. Kilka razy więcej mieszkańców skorzysta z efektów remontu mieszkań w zasobach Miasta.

Trawestując hasło „robimy, nie gadamy" mogę w sytuacji Jeleniej Góry wypowiedzieć je nieco inaczej – „inwestujemy – nie przejadamy". Zarówno budżet Miasta w mijającym roku, jak i kolejny na rok 2026 jest budżetem proinwestycyjnym. Przeznaczamy na nie w przyszłym roku ponad 200 mln złotych. Zarówno ze środków własnych, jak i z pożyczek (udaje się zaciągnąć nieoprocentowane z opcją zwrotu co najmniej 5% kwoty pożyczonej), będziemy zmienić wizerunek Miasta, choćby w zakresie oświetlenia. Rozpoczęliśmy program wymiany lamp, który będzie kontynuowany w kolejnym roku. Wymienimy je niemal w komplecie na wszystkich prawie ulicach w tych miejscach, gdzie funkcjonuje miejskie oświetlenie (bo jest jeszcze sieć będąca własnością TAURON-u). To pochłonie kwotę ok. 40 mln złotych, ale w dającym się przewidzieć okresie oszczędności wynikające z nowego, ledowego oświetlenia pozwolą wyrównać ten wydatek.

Ponad pół miliona złotych za stół!? Tak, bo jest to stół operacyjno-chirurgiczny dla Wojewdzkiego Centrum Szpitalnego Kotliny Jeleniogórskiej

Oświetlenie – to element budowy poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i przyjezdnych. O bezpieczeństwie jednak myślimy kompleksowo, co w dzisiejszej sytuacji musi oznaczać m.in. przygotowanie miejsc schronienia i schronów. To także znajduje swoje miejsce w budżecie 2026.

Ze środków Unii Europejskiej zostało wymienione oświetlenie Placu Ratuszowego i dziś on wygląda już zupełnie inaczej, z podświetlonymi podcieniami, z podświetleniem dwóch świątyń – kościoła pw. św. Erazma i Pankracego oraz kaplicy św. Anny, z inaczej oświetloną Basztą Grodzką, czy wieżą Bramy Zamkowej. Nowe oświetlenie zyskają ulice Szkolna i Solna, ale przede wszystkim Mroczna i Druciana, gdzie do tej pory latarń nie było. Stosujemy w każdym nowym przypadku oświetlenie ledowe, bo przy ponad 11.000 lamp oświetlenia drogowego w Jeleniej Górze każda złotówka oszczędności przemnaża się w konsekwencji w tysiące złotych.

Nie opowiem w rozmowie o wszystkich kierunkach inwestowania. Czytelnicy zainteresowani konkretnymi działaniami, kwotami i miejscami mogą w opublikowanym na stronach internetowych budżecie Miasta znaleźć dokładne wyliczenia. Zwracam tylko uwagę na szczególne cele, by pokazać, jak szerokie spectrum obejmujemy działaniami inwestycyjnymi.

Jesteśmy w finale budowy kompleksu domów seniora przy ul. Łazienkowskiej w Sobieszowie. Ta budowa trwa już pewien czas – wkrótce obiekt będzie oddany do użytku. Osób w wieku senioralnym przybywa, żyjemy coraz dłużej i potrzeba opieki stale rośnie, więc kolejny DPS, a właściwie – kolejny budynek dla seniorów przybędzie też przy ul. Leśnej, nieopodal miejsca, w którym już dłuższy czas funkcjonuje DPS „Pogodna Jesień".

Z drugiej strony – widzimy potrzeby najmłodszych i wiemy, że działania inwestycyjne Miasta w tym zakresie mogą powodować, że młode rodziny będą chciały mieć dzieci. Jasne, że czynników sprzyjających podejmowaniu decyzji o posiadaniu dziecka musi być więcej, ale chcemy, by wyraźny gest z naszej strony też mógł stanowić jeden z przyczynków do jej podjęcia. Przykładem mogą być – niezależnie od opieki żłobkowej czy przedszkolnej – różne atrakcje dla najmłodszych, m.in. dwa place zabaw. Jeden przy ul. Powstańców Śląskich, drugi – to odbudowa, a właściwie głęboka modernizacja Placu Kościuszki (przy ul. Wojska Polskiego, nieopodal starej siedziby Pogotowia Ratunkowego). W tym ostatnim miejscu wróciła fontanna, którą do niedawna mogliśmy oglądać wyłącznie na starych pocztówkach. Ale poza nią – bogato wyposażony, nieporównanie lepiej, niż dawniej plac zabaw dla dzieci.

Kiedy mówimy o modernizacji obiektów zabytkowych, mamy na myśli nie tylko teatry, kamienice secesyjne, czy podobne obiekty, ale też… basen kąpielowy. Zespół kąpielisk przy ul. Sudeckiej powstał przecież jako miejsce treningowe przed Olimpiadą w Berlinie (1936), jedyną do tej pory, jaka odbyła się w niemieckiej stolicy. Wyłoniono już firmę odpowiedzialną za świadczenie kompleksowych usług doradczych, technicznych, finansowo-ekonomicznych i przygotowane są warunki ogłoszenia dla potencjalnego wykonawcy. Zakończono opracowanie wstępnej koncepcji przebudowy kąpieliska, liczącego niemal wiek.

Z innych obszarów inwestycyjnych aktywności warto wymienić choćby planowaną na 2026 roku przebudowę mostu nad Bobrem w rejonie ulic Lwówecka/Anieli Krzywoń. Jelenia Góra – z czego na co dzień nie dajemy sobie sprawy – ma blisko sto mostów, kładek, estakad, wiaduktów i przepraw. Muszą gwarantować bezpieczny i płynny przejazd, czy przejście i wymagają konsekwentnych remontów. Ostatnio przebudowywane (m.in. przy ul. Mostowej w centrum, i przy ul. Cieplickiej w Sobieszowie, czy przy Parku Norweskim nad Wrzosówką) odpowiadają najwyższym standardom. Aktualnie prowadzone są prace na estakadzie w ciągu ul. Jana Pawła II. Ciekawostką jest most najstarszy, istniejący od… 1700 roku nad Wrzosówką przy ul. Młyńskiej! Ma teraz status kładki dla pieszych, ale trzyma się w dobrej kondycji, choć przez 300 lat nie przechodził jakiegoś grubszego remontu.

Rozmawiając o Mieście w 2025 roku myślimy o faktycznych dokonaniach i ambitnych planach na dalszą i bliższą przyszłość, ale ten rok w Jeleniej Górze na zawsze będzie naznaczony tragiczną śmiercią piątoklasistki z SP 10. Ten niewiarygodny dramat, zdarzenie, które nie ma swojego odpowiednika w całej historii kryminalistyki w powojennej Polsce nie powinien się zdarzyć. I nie można znaleźć właściwych słów, by wyrazić współczucie dla bliskich zmarłej. Możemy tylko szerzej mówić o różnych projektach w oświacie jeleniogórskiej, które – kierowane do różnych grup młodzieży szkolnej – mają stać się alternatywą dla skłonności do nagannych zachowań. Przeznaczamy na to naprawdę znaczące kwoty, wciąż mając nadzieję, że te pomysły zainteresują młodzież na tyle, że będzie mogła realizować swoje emocje ku pożytkowi swojemu i społecznemu.

Od ub. roku aż do 2026 będziemy prowadzić projekt „Wspieramy jeleniogórskich zawodowców". To działanie o wartości ponad 9,2 mln zł, z efektów którego skorzysta ogromna grupa uczniów szkół średnich. „Akademia Przedszkolaka", to prawie 5,2 mln zł, również w analogicznym okresie, kierowana do najmłodszych, a :Jeleniogórskie szkoły przyszłości", to projekt dwuletni, 2025-26 o wartości ponad 12,5 mln zł. Zapobiegając wykluczeniu wdrożyliśmy projekt oświatowy „Sprawny uczeń", którego wartości sięga ponad 6,7 mln zł i jest ogólno dolnośląskim programem pomocy uczniom z niepełno sprawnościami różnego rodzaju. Większość tych zadań ma ogromne dofinansowanie, sięgające 2/3 , albo i więcej wspomnianych kwot. W „elektroniku" i „handlówce" realizowane są od lat z planowanym finałem w 2027 projekty na skalę europejską o charakterze branżowym, w ramach „Erasmus +" w „mechaniku" i Zespole Szkół Rzemiosł Artystycznych podejmowane są także działania o charakterze międzynarodowym, co może być wyjątkową szansą dla uczniów tych szkół, którzy szukają atrakcyjnego miejsca dla samorealizacji. Ufamy, że ta działalność na tyle skupi uwagę zainteresowanych i uruchomi ambicję i wyobraźnię, że stworzy dobrą energię.

Oczywiście – możemy tu dodawać informacje dotyczące aktywności społecznej w ramach Jeleniogórskiego Budżetu Obywatelskiego, ale o tym można przeczytać dokładniej na stronach internetowych Miasta. O niektórych – także w dalszych częściach tej gazety. W zakresie „budżetu obywatelskiego" mamy wartościowe osiągnięcia i bardzo jest dla nas ważna integracja dużych grup mieszkańców wokół najbliższych im spraw. A poza tym = cała sfera sportu, turystyki i kultury pełna jest projektów wyjątkowo zróżnicowanych, skierowanych do różnych grup, począwszy od amatorów, skończywszy na dążących do profesjonalizmu. Od filmu, muzyki, plastyki, itp., skończywszy na sporcie. Kluby sportowe są otwarte dla wszystkich, Miasto służy wciąż udoskonalaną bazą. .

Bardziej szczegółowe informacje prezentujemy na dalszych stronach tej gazety, Czytelnicy zainteresowani konkretnymi sprawami mogą tam uzyskać głębszą wiedzę.

Kiedy rozmawiam z osobami odwiedzającymi Jelenią Górę, często słyszę słowa wielce komplementujące. Rozumiem, że niektóre określenia dyktowane są uprzejmością, ale z reguły przybysze zastrzegają, że niezależnie od niej, są pozytywnie zaskakiwani Jelenią Górą, jako miastem, które z jednej strony dba o zabytki z gorliwą pieczołowitością, a z drugiej bez trudu nadąża za sprawami nowymi. W dodatku udaje się nam obie te sfery rozwijać w pełnej harmonii.

Uważam, że to przede wszystkim zasługa mieszkańców, którzy chcą i potrafią zadbać o miasto i są jego najlepszymi ambasadorami. Za to u progu 2026 roku bardzo wszystkim dziękuję.

W mieście, jak w każdym domu

Wszystko (prawie) co nowe bierze się z… budżetu

W pewnym uproszczeniu finanse miasta i sposób gospodarowania nimi niczym się nie różnią od domowego budżetu każdej rodziny. A precyzyjnie – prawie niczym, poza skalą. Ale i w jednym i w drugim przypadku kiedy chce się zacząć jakiś remont, to najczęściej potrzebny jest kredyt, lub pożyczka, a z całą pewnością zakup nowych mebli i równoległy remont kuchni i łazienki nie wchodzi w grę,, bo kosztuje krocie.

Powódź roku 2024 i jej skala ujawniła też potrzebę posiadania dużych powierzchni magazynowych, niezbędnych do składowania sprzętu służącego ochronie. Jeden z budynków przy ul. K. Miarki został wykorzystany – po przebudowie i adaptacji – na ten cel. Oznacza to nie tylko zwiększenie możliwości wygodnego magazynowania, pełną dostępność (ze względu na usytuowanie terenu) magazynu, nawet w okresach wysokich stanów wód, itp.

Różnic między miastem, a rodziną jest – mówiąc ściśle – nieco więcej. W naszym mieszkaniu sami jesteśmy właścicielami wszystkiego, w mieście część dróg jest własnością Państwa, podobnie jak część rzek. Państwo zarządza nimi i organizuje tam remonty poprzez powołane instytucje, z którymi nie zawsze można się łatwo dogadywać. Są własności wojska, spółek kolejowych, itp., więc problemów z porozumiewaniem się co do potrzeb i harmonogramu remontów jest więcej. My co najwyżej zapowiemy sąsiadom, że będą hałasy i pyły i zaczynamy remonty. Ale podobieństw też jest sporo, więc można przyjąć, że analogie istnieją.

Każda zmiana, która dla miasta i mieszkańców jest naprawdę ważna, nie przebiega w krótkim czasie. Najczęściej proces taki trwa wiele miesięcy, niekiedy – kilka lat. Ale to wówczas przybywa trwała wartość, służąca zdecydowanie licznej grupie. Stąd opisując niektóre z inwestycji zaznaczamy, iż środki, jakie zostały na kolejne przedsięwzięcia wyasygnowane, pochodzą nie z jednego, a z kilku budżetów rocznych. Dobrym przykładem jest między innymi (choć nie jedynie) sprawa elektrycznych autobusów i budowa infrastruktury służącej ich ładowaniu.

W marcu 2025 r. zakupiono 5 fabrycznie nowych, niskopodłogowych, jednoczłonowych autobusów elektrycznych YUTONG. Zakup został uzupełniony o ładowarki, zainstalowane na pętlach przy ul. Kiepury, 1 Maja i Podgórzyńskiej. Biorąc pod uwagę wcześniej dokonane, w poprzednich okresach zakupy, to jeleniogórskie MZK ma w dyspozycji już 25 takich nowych pojazdów. Gdyby liczyć łączną kwotę to wartość zakupów w latach 2023-2025 przekracza 77 mln zł.

Po ok. 25 latach od zakończenia budowy ostatniego z komunalnych domów mieszkalnych, w Jeleniej Górze powstaną dwa takie nowe obiekty, oba staną przy ul. Junaków. W nich znajdzie się 30 mieszkań, a przed nimi – parking na 32 miejsca postojowe dla samochodów oraz nieopodal plac zabaw dla dzieci. Wartość inwestycji przekracza 13,3 mln zł, z czego dofinansowanie sięga ponad 10,2 mln zł. Wprawdzie oferta developerów, którzy budują w mieście wiele nowych domów (a najczęściej całych osiedli) jest szeroka, ale nie zawsze dostępna dla osób o przeciętnych dochodach. Budownictwo komunalne wypełnia tę lukę. Przewiduje się, że inwestor uzyska pozwolenie na użytkowanie w połowie roku 2027.

Budowę nowych domów poprzedziła równoległa przebudowa i modernizacja istniejących lokali mieszkalnych m.in. przy ul. Wyczółkowskiego. Głębokiej modernizacji podlegało tam 19 lokali mieszkalnych, łącznie z wyburzeniami ścianek, zmianą podłóg, wymianą okien i drzwi, itp. W grudniu br. zakończono ten proces/ przebudowa i modernizacja lokali mieszkalnych następuje też sukcesywnie w innych częściach miasta, m.in. w domach przy ulicach: Drzymały, 1 Maja Cieplickiej, Jagiellońskiej, Lwóweckiej, Okopowej, P. Skargi, Warszawskiej, Sudeckiej, Weigla i Wolności. Prace w mieszkaniach pochłoną prawie 1,3 mln zł

Jedną z najważniejszych, o ile nie najważniejszą strategicznie inwestycją dla Jeleniej Góry będzie z pewnością rozpoczęcie procesu wykonywania otworu badawczego (w żargonie wiertników – „C-3"). Ma to na celu rozpoznanie i udokumentowanie zasobów wód termalnych. Dwa i pół kilometra planowanej głębokości otworu, daje nadzieję na efektywność pozyskiwania wody o bardzo szerokim przeznaczeniu, zarówno w zdrowotnej opiece sanatoryjnej, jak i w rekreacji, czy w gospodarce komunalnej. Na ogólną kwotę ok. 20 mln zł, Miasto pozyskało z zewnętrznych funduszy 18,794 tys. zł. To było kolejne podejście po te środki. Z rozmaitych powodów poprzednie próby okazały się nieskuteczne. Teraz droga po gorącą wodę jest już otwarta, zakończenie procesu wiercenia przewiduje się w lipcu 2027 roku.

Sytuacja międzynarodowa, stale komplikująca się i niejasna, a także incydenty świadczące o próbach destabilizacji spokoju w granicach kraju spowodowały, że samorząd został zmuszony nie tylko do analizy stanu posiadania środków ochrony, ale też inwestowania w rozbudowę (bądź budowę) bazy, która może służyć schronieniu dużych grup ludzi, albo też rozwoju infrastruktury elektronicznej, wspierającej cyberbezpieczeństwo. Szeroko pojmowana sfera poczucia bezpieczeństwa ludzi obejmuje też sprawę zasilania w urządzenia służb, pracujących w tej branży, w tym Straż Pożarną i Policję, budowę bądź adaptację pomieszczeń służących magazynowaniu sprzętu na wypadek kataklizmów, itp. Zakupiono sprzęt wspierający działalność Wojewódzkiego Centrum Szpitalnego Kotliny Jeleniogórskiej, m.in. stoły chirurgiczne o wartości przekraczającej 600 tys. zł., powstał nowy obiekt garażowy z zapleczem sanitarnym na potrzeby jednostki OSP przy ul. Wiejskiej (koszt – prawie 2,5 mln zł). Dokonano remontu obiektów Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr 1, dokonując m.in. usunięcia szkód powstałych w wyniku powodzi we wrześniu 2024. Środki na ten cel (2,4 mln zł) pozyskano w całości z Budżetu Państwa, finansującego wiele zadań mających na celu usunięcie skutków ubiegłorocznej powodzi.

Schrony w Jeleniej Górze, podobnie jak w całym kraju, nie były do niedawna obiektami uznawanymi za potrzebne. I choć nie straciły swego formalnego statusu, to ich stan nie umożliwia bieżącej eksploatacji. W ostatnich miesiącach poddano przebudowie pomieszczania schronu w centrum miasta, u zbiegu ulic Konopnickiej i 1 Maja. Wymieniono instalację elektryczną, wymieniono i poddano pracom zabezpieczającym stolarkę, wymieniono drzwi, itp. Trwa analiza stanu innych pomieszczeń, które pełniły czy mogą pełnić funkcję ochrony ludności w okresach szczególnych zagrożeń.

W Wydziale Inwestycji i Remontów planowane są prace wynikające z realizacji Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej, m.in. dotyczących opracowania Programów Funkcjonalno-Użytkowych dla inwestycji polegających na budowie parkingów podziemnych z funkcją schronów.

Fotowoltaika na dachu SP 11

Tradycyjnie w bardzo szerokim zakresie zmieniła się rzeczywistość bazy oświatowej. Wprawdzie pojedyncze koszty w pracy wykonywanych w konkretnych instytucjach nie są wielkie, niemniej ich suma znacząco wpływa na całość środków.

– opracowanie dokumentacji modernizacji instalacji elektrycznej w Zespole Szkół Elektronicznych i podobne działania dotyczące m.in. SP 8 i Miejskiego Przedszkola nr 4, a także w Miejskim Integracyjnym Przedszkolu nr 14,

– termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej nr 6,

– przebudowa dachów w Szkole Podstawowej nr 15,

– opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej na modernizację przyziemia z wykonaniem części izolacji zewnętrznej, a także opracowanie dokumentacji na modernizację budynków i pomieszczeń przynależnych do Szkoły Podstawowej nr 13

– w Miejskim Przedszkolu nr 10 nastąpi modernizacja ogrodzenia z bramami wjazdowymi, w Młodzieżowym Ośrodku Socjoterapii przebudowa wyjść ewakuacyjnych z wydzieleniem pożarowym klatki schodowej – na te prace jest już gotowa dokumentacja projektowo-kosztorysowa

Takich prac w oświacie przyjęto co najmniej kilkadziesiąt. Baza edukacyjna Jeleniej Góry sukcesywnie zmienia się, by obiekty dostosować do zmian w przepisach, ale także zwiększyć komfort przebywania i pracy.

Jedną z bardziej efektownych inwestycji w oświacie jest remont dachów wraz z dostawą i montażem mikroinstalacji fotowoltaicznej na budynku szkoły Podstawowej nr 11 (Zabobrze). Nowe dachy już pokryły budynek Sali gimnastycznej i basenu. Prace kosztowały niemal półtora miliona złotych. Moc instalacji to 49,22 kW, energia jest zużywana przez Szkołę, co pozwala wydatnie obniżyć rachunki za prąd.

Z zadań, których wykonanie umyka uwadze mieszkańców, choćby ze względu na ich terytorialne rozproszenie, warto zapisać przynajmniej niektóre:

– rozbudowa sieci dróg rowerowych w granicach Jeleniej Góry – to wartość 8.137 tys. zł, z czego 5.687 tys. zł – to dofinansowanie Unii Europejskiej

Niemal rok trwały prace przy „Utworzeniu wspinaczkowego placu zabaw w parku na Wzgórzu Kościuszki", co wynikało z inicjatywy „Plac zabaw wspinaczkowy w stylu leśnym na Wzgórzu Kościuszki", z Jeleniogórskiego Projektu Obywatelskiego.

Dokonano demontażu instalacji zajmujących tę przestrzeń, wykonano system betonowych fundamentów pod nowe urządzenia infrastruktury parku, wykonano stalowe obrzeża wokół trzech nowoutworzonych stref, a w ramach montaży nowych urządzeń doprowadzono zasilanie elektryczne, montaż huśtawek, budowę ogrodzenia „palisadowego", wokół przewidzianych w planie urządzeń, wykonano też oświetlenie, bezpieczną nawierzchnię z kory w strefie zabawowej „tyrolka", ścieżki z drewnianych kręgów z podbudową, nowe schody terenowe, itp.

To oczywiście tylko kilka z kilkudziesięciu inwestycji i modernizacji dokonanych w Jeleniej Górze w minionym roku. Na stronach internetowych miasta można o nich przeczytać ze szczegółami, można też zobaczyć zdjęcia znakomicie ilustrujące skalę zmian. Zachęcamy Jeleniogórzan do lektury, bo naprawdę mamy się czym pochwalić.

Dwie instytucje kultury w kolejnym, 2026 roku będą prowadziły prace modernizacyjne o różnym zakresie. W Teatrze im. C.K. Norwida koszt planowanych robót sięga prawie 15.890 tys. zł, a termomodernizacja Jeleniogórskiego Centrum Kultury przy ul. 1 Maja – to kwota – 2.803 tys. zł.

Jak będzie wyglądało kąpielisko po modernizacji dowiemy się na początku stycznia 2026 r. Wtedy właśnie zostanie zaprezentowana wizualizacja przebudowy.

***

Z Jeleniogórskiego Budżetu Obywatelskiego na rok 2024 pochodzi też zadanie „Rewitalizacja skweru na Placu Kościuszki (obszar między ulicami Okrzei i Wojska Polskiego)" Oficjalna nazwa to „Zielono; w sercu miasta". W konsekwencji powstało miejsce łączące przeszłość i przyszłość. Z przeszłości wróciła fontanna, widoczna na pocztówkach sprzed 1939 roku, a później zasypana i stanowiąca jeden z klombów, a także historyczny układ ścieżek. Z przyszłości – nowoczesny park zabaw dla dzieci, wyposażony w dawniej nieistniejącą toaletę, nowoczesne instalacje sanitarne i oświetleniowe, bezpieczna nawierzchnia ze żwiru i zestaw przestrzennych zabawek dla dzieci, o których dzieci sprzed stu lat nawet nie mogły pomarzyć. Zresztą to miejsce nie było obszarem dziecięcych zabaw, a raczej miejscem spokojnych spacerów osób dorosłych. Niemal równo rok trwały prace o wartości ponad 2.630 tys. zł, z czego 2.175 tys. zł – to wartość dofinansowania z Funduszy Europejskich dla Dolnego Śląska (FEDS).

Co to logo?

Co to – logo? Z definicji – „unikalny znak graficzny, reprezentujący firmę, markę, produkt bądź organizację," itp. Służy do identyfikacji, a u klientów, czy zainteresowanych przynależnością do organizacji ma wzbudzać pozytywne skojarzenia i emocje.

Czym się różni od logotypu (choć wielu – niesłusznie – uważa, że to są te same pojęcia)? Logotyp to stylizowany napis (jak „Coca Cola)"), a „sygnet" to abstrakcyjny symbol lub ikona, często powiązana z nazwą firmy. Nieporozumienie co do określeń bierze się właśnie stąd, że rzadko występują w czystej postaci, stąd popularnie przyjęło się, że „logo" jest uniwersalnym określeniem na wszystkie tego rodzaju znaki.

W Jeleniej Górze było kilka prób wdrożenia logo, które zastępowałoby herb, by nie nadużywać znaku wymagającego znaczącego szacunku. Z reguły jednak nie utrzymywały się długo i budziły niemałe kontrowersje. Jednym z wzorów logo było kilka kamieniczek z charakterystycznymi rysunkami arkad, ale i ten rysunek nie sprawił, że ludzie polubili ten znak, kojarzący się z nie do końca trzeźwymi domami. Tamto logo było za mało „syntetyczne", odbierano je z reguły jako jeszcze jeden dziwny rysunek.

Dopiero ostatnia próba chyba spełnia wszystkie wymogi, bowiem w sposób wręcz modelowy, ascetyczny, kilkoma kreskami zapisano nazwę miasta, oddając też jego podgórski charakter. Żeby nikt nie miał wątpliwości, w podstawie logo zainstalowano nazwę miasta. Ten ostatni projekt spełnia wszelkie wymagania definicji, a w dodatku – sądząc po reakcji mieszkańców – nie tylko dobrze służy identyfikacji ,ale też wzbudza pozytywne skojarzenia i emocje.

Miasto

Jelenia Góra

Poprzednie logo miasta nie zyskało specjalnej sympatii wśród mieszkańców, a bywało, że zadziwiało przyjezdnych. Prawie od razu ochrzczono je mianem „pijanych kamieniczek", co też nie dodawało splendoru. Nie weszło więc do powszechnej świadomości i w sposób naturalny gasło nie tylko w pamięci tych, którzy je mieli używać, ale w ogóle. Trudno znaleźć jest kogoś, kto żałowałby jego zniknięcia. Nowe, w sposób bardzo lapidarny i zgodny z wymogami współczesnej grafiki, jest powszechnie akceptowane.

Poprzednie logo miasta zaistniało na przełomie XX i XXI wieku.

JELENIA GÓRA
STOLICA KARKONOSZY

Nazwa ulicy – świadkiem historii

Wydawałoby się, że autor nazwy jeleniogórskiej ulicy „Mleczna Droga" był człowiekiem romantycznym i uduchowionym, a może nawet astrologiem, lub kimś, kto interesował się kosmosem i życie trawił na patrzeniu w gwiazdy.

Otóż niekoniecznie. „Mleczna Droga" zyskała swoją nazwę, bowiem tym traktem po prostu pędzono krowy na pastwisko. Potem je trzeba było wydoić, więc widać z tego, że nazwa jest dokumentem czasu i okoliczności, a nie uniesień.

Za to efektowna dziś, a ubłocona w końcu XIX w.. Aleja Wojska Polskiego nazywała się (zanim została obudowana secesyjnymi domami o wymyślnej architekturze i zanim powstała jako reprezentacyjna ulica) – „Weg nad dem Weidengassel", czyli malowniczo – drogą do alei wierzbowej. Znawcy tamtych czasów uznają, że tu romantyków poniosło i właśnie ta aleja była po prostu drogą na pastwisko, którego skraj porastały szpalery wierzb.

Dziś już nie ma takich przykładów, żeby nazwa była rodzajem metafory. Królują bohaterowie wojenni, czasami zasłużeni dla miasta i regionu. Trafi się wprawdzie Jaśminowa, Irysowa, czy nawet Kosmonautów, ale gdzie im wszystkim do poetyki Mlecznej Drogi?

Konkurs dla czytelników

Tu zaszła ZMIANA…

Maria Dąbrowska, polska powieściopisarka i eseistka (1889 – 1965) jest autorką opowiadania pt. „Tu zaszła zmiana w scenach mojego widzenia". Opisuje w nim … po prostu widok ze swojego okna, tyle, że w tym refleksyjnym tekście proces zmian prezentowany jest latami. Banalny z pozoru widok z okna stał się tematem interesującego tekstu.

Każdy z nas może napisać podobny, dla siebie, niekoniecznie o widoku z okna, ale choćby o jakimś ulubionym miejscu, które z różnych powodów podlega metamorfozom, w rozmaity, często niespodziewany sposób.

Chcemy do tego zachęcić, proponujemy więc udział w konkursie pod hasłem „Tu zaszła zmiana…", w którym Autorka/Autor opisywaliby jakieś miejsca w Jeleniej Górze, które po latach wyglądają inaczej (lepiej? gorzej?) i budzą z tego tytułu różne emocje.

Tysiące przykładów takich zmian możemy zaobserwować. Dla nas jedną z najbardziej niesamowitych jest przemiana malutkiego fragmentu ulicy 1 Maja, popularnego znowu, odżywającego traktu śródmiejskiego.

Przez dziesiątki lat w kamienicy przy tej ulicy była „Apteka pod Jeleniem", z porożem tego zwierzęcia na elewacji budynku. Tak było i przed 1945 rokiem, tak było również przeszło pół wielu później. Po drugiej stronie widzów zapraszało kino „Marysieńka", także istniejące tam niemal od samego początku XX w., przez prawie dziesięć dekad. Później kina zaczęły przeżywać turbulencje, więc w części obiektu znalazła swoją siedzibę pizzeria. To stało się tematem spontanicznego dowcipu, autorstwa satyryka, Jerzego Kryszaka, który przed jeleniogórskim występem przechadzał się po mieście. Ze sceny powiedział, że ten spacer był dla niego bardzo odkrywczy, bowiem kiedy zobaczył na frontonie obiektu napis „Kino Marysieńka", a w witrynie inny „Najlepsza pizza w mieście", to nie wiedział, czy to jest tytuł nowego filmu, czy z nim samym jest coś nie tak.

Ale sprawa kina, czy pizzerii to już historia, która pewnie nie wróci. W „Aptece pod Jeleniem" urzędują od kilkunastu miesięcy „Masażystki z Bali", a w kinie „Marysieńka" kilkanaście lat temu zaistniało „Chińskie Centrum LILY", sklep z rozmaitymi drobiazgami. Pomijając tak drastyczną zmianę funkcji tych dwóch lokali oba te fakty mogą budzić też refleksję innego rodzaju. Jelenia Góra, która zarówno przed, jak i po 1945 roku była miastem, w którym trudno było spotkać jakiegokolwiek człowieka o innej karnacji skóry, czy posiłkującego się innym, niż polski, językiem. staje się miejscem innym. Wystarczy przecież kilkuminutowy spacer, by usłyszeć rozmowy mijanych przechodniów przynajmniej w trzech, czy czterech językach, niezależnie od turystów, którzy tu przyjeżdżają z całego świata.

Zaszła bowiem zmiana w scenach naszego widzenia…

Zachęcamy do próbek opowiadań, prosimy o ich przesyłanie na adres: konkursy@jeleniagora.pl. Autorzy najbardziej interesujących prac otrzymają upominki książkowe, a – jeśli się zgodzą – ich utwory opublikujemy w jednym z kolejnych wydań jeleniogórskiej gazety.

A żeby dopełnić obrazu współczesnej Jeleniej Góry i niektórych aspektów, jakie ilustrują skalę zmian, warto zajrzeć do dokumentów. Z nich wynika kilkanaście interesujących wątków. Skupmy się nie niektórych, choćby cudzoziemcach. W końcu roku minionego w Jeleniej Górze byli zameldowani przedstawiciele PIĘĆDZIESIĘCIU TRZECH narodów! Wśród nich tak egzotyczne jak Bangladesz, Indie, Izrael, Kamerun. Najczęściej po jednym, czy dwóch, ale nie zawsze. Zameldowanych zostało m.in. 26 Kolumbijczyków, czy czterech przedstawicieli Nepalu, tyleż – Sri Lanki, a tylko jeden prawdziwy Amerykanin, za to dwoje Kanadyjczyków, czworo Turków, tylu samo gości z Azerbejdżanu i pięcioro Tunezyjczyków. Dziewięciu Włochów, sześciu Wietnamczyków, dwóch Szwedów i Szwajcar dopełniają stawki. Trochę może dziwić, że jest pięcioro Słowaków, a tylko jeden Czech, ale pewnie dałoby się to jakoś wyjaśnić. Najwięcej – co nie powinno dziwić ze względu na sytuację zameldowanych – jest Ukraińców, bo 280. Do tego 53 Białorusinów. To oczywiście nie wszyscy przebywający, bo zdecydowana większość, która nie zamierza poza okresem pracy przebywać w Polsce, nie zgłasza się po meldunek.

Wniosek jest jeden – czasy, w których śniady, czy skośnooki człowiek na jeleniogórskiej ulicy zwracał na siebie uwagę – odeszły bezpowrotnie.

Niestety – to już gorsza wiadomość – bezpowrotnie odeszły czasy,, gdy marzyliśmy o przekroczeniu granicy 100.000 mieszkańców miasta. W roku 2024 nie było nas nawet 70 tys., bo dokładnie 67,697. Ta liczba systematycznie zmienia się z roku, na rok, od 2014 (79.955), przez 2020 (73.354) i 2024 (69.286) ubywa nas w niegasnącym tempie, choć przecież powstaje równolegle sporo nowych domów mieszkalnych. Wnioski możemy wyciągnąć sami.

Symptomatyczne, że mieszkańców miasta w wieku powyżej 60 roku życia jest zdecydowanie więcej, niż tych w przedziale 0 – 18 lat.

Ostatnie konstatacje nie należą do najradośniejszych, ale warto zdawać sobie z tego sprawę.

Jeleniogórska Karta Mieszkańca – żyj pełnią miasta!

Jeleniogórska Karta Mieszkańca to program funkcjonujący od stycznia 2025 r., skierowany do osób mieszkających w Jeleniej Górze. Celem programu jest realne wsparcie mieszkańców oraz wzmacnianie więzi z miastem. To inicjatywa, która łączy korzyści finansowe ze wzmacnianiem lokalnej tożsamości i wspieraniem gospodarki.

Do programu dołączyło już **ponad 90 partnerów**, którzy oferują atrakcyjne zniżki i udogodnienia dla posiadaczy karty.

Wśród nich znajdują się m.in.:
- restauracje i kawiarnie,
- atrakcje turystyczne,
- instytucje kultury,
- obiekty sportowe i rekreacyjne,
- firmy usługowe i handlowe.

Partnerów stale przybywa, dzięki czemu oferta programu jest coraz bogatsza.

Karta zapewnia również **tańsze parkowanie w Miejskiej Strefie Płatnego Parkowania**, co stanowi istotne udogodnienie w codziennym funkcjonowaniu w mieście.

Z Jeleniogórskiej Karty Mieszkańca korzysta już ponad **16 000 mieszkańców**.

Karta dostępna jest:
- w **wersji plastikowej** – dla osób preferujących tradycyjną formę.
- w **wersji elektronicznej** – poprzez aplikację **„Jestem z Jeleniej"**.

Aby korzystać z wersji elektronicznej, wystarczy pobrać aplikację **„Jestem z Jeleniej"** i zarejestrować konto.

Aplikacja to nie tylko karta mieszkańca, ale także praktyczne narzędzie informacyjne. Zapewnia dostęp do:
- wirtualnej wersji Jeleniogórskiej Karty Mieszkańca,
- aktualności z życia miasta,
- kalendarza wydarzeń,
- harmonogramu wywozu odpadów,
- możliwości zgłaszania spraw związanych z funkcjonowaniem miasta,
- a od 2026 r. do nowego panelu kryzysowego.

Aby przystąpić do programu, konieczne jest przedstawienie dokumentu potwierdzającego zamieszkanie w Jeleniej Górze.

Może to być m.in.:
- pierwsza strona PIT-37 lub PIT-36 za 2024 rok (w przypadku wersji elektronicznej – wraz z Urzędowym Potwierdzeniem Odbioru, UPO),
- zaświadczenie z Powiatowego Urzędu Pracy o statusie osoby bezrobotnej,
- skan lub zdjęcie decyzji podatkowej,
- zdjęcie lub skan dwóch stron ważnej legitymacji szkolnej (w przypadku pełnoletnich uczniów),
- zdjęcie lub skan dwóch stron legitymacji studenckiej,
- zaświadczenie wystawione przez MOPS,
- zaświadczenie o pobycie w placówce pomocy społecznej.

Wszystkie wymagane informacje i podpowiedzi wyświetlają się podczas składania wniosku – zarówno w aplikacji **„Jestem z Jeleniej"**, jak i na stronie **jkm.jeleniagora.pl**.

Punkty obsługi **Jeleniogórskiej Karty Mieszkańca**:
Punkt Informacji Turystycznej,ul. **Jasna 11**
Urząd Miasta Jelenia Góra, Plac Ratuszowy 58, **pokój 205**
Kontakt w sprawie programu JKM: Nr tel. 695 385 733 kontakt@jeleniagora.pl
Jeleniogórska Karta Mieszkańca to realne korzyści, wsparcie lokalnej społeczności i wspólne budowanie miasta, w którym dobrze się żyje.

Z końmi, na gazie, dieslu i elektrycznie

Komunikacja miejska Jeleniej Góry

Napędzane energią elektryczną autobusy stały się zwyczajnym obrazkiem w rzeczywistości komunikacyjnej Jeleniej Góry. Komunikacja miejska jest postrzegana jak oddychanie – w zasadzie jest „niewidzialna". Jest, bo przecież to oczywiste, że musi być. Ale przecież nie pojawiła się wraz z powstaniem miasta. Od kiedy należy liczyć jej początek?

Jeleniogórski MZK w tym roku obchodził jubileusz 150-lecia swojego istnienia!

Nawet jeśli uznać, że nieśmiałe próby przewożenia ludzi w mieście sięgają 1814 roku, kiedy to ówczesny dyrektor poczty królewskiej uruchomił incydentalne (choć regularne) kursy karetek pocztowych, przewożących ludzi z Jeleniej Góry do Cieplic nie są początkiem historii komunikacji miejskiej, to jednak już wtedy istniały – stale rosnące! – takie potrzeby. Karetki jeździły tylko latem, zabierały poza pojedynczymi pasażerami także pocztę. Ludzie byli tylko dodatkiem do przesyłek. Ale gdy zbudowano kolej, a w 1866 roku rozpoczął działalność dworzec kolejowy, to sytuacja stała się trudniejsza. Ktoś musiał rozwozić pasażerów z Berlina, Drezna i Wrocławia do podgórskich wczasowisk.

Prywatne dorożki były drogie i mało pojemne, furmanki, którymi też wożono pasażerów raziły prymitywizmem.

Omnibus konny

Najpierw pojawiły się policyjne przepisy dotyczące przewozów i przewoźników, a niemal od razu kilku bogatszych mieszkańców postanowiło na przewozach zrobić interes.

Pojawiły się omnibusy – czterokołowe wozy konne z dachem, ławkami dla pasażerów i rodzajem „bagażnika" na walizy. To był rok 1875. Trzy spółki BORTE, czy H.WAGENKNEHT oraz PRENTZEL podzieliły między siebie „pasażerski tort", wożąc ludzi m.in. do Cieplic, Szklarskiej Poręby oraz… Wlenia. Ta ostatnia miejscowość była wówczas uznanym sanatorium. Policja uporządkowała przepisy pozwalające przewoźnikom działać. Poza formalnymi, jak numer wozu (BORTE miała 20 wozów i 40 koni) były i takie, które z dzisiejszego punktu widzenia są wyjątkowo zabawne.

„Skoro dorożka jest zajęta, obojętnie przez jednego, czy wielu pasażerów musi woźnica ruszać z postoju kłusem. Wbrew woli pasażera woźnica nie może czekać na ewentualne znalezienie innych pasażerów (…) jeśli woźnica jedzie stępa, to oznacza, że dorożka jest wolna". Ówczesna policja znała różne sposoby woźniców, więc zapisano też: „Woźnicom nie wolno żądać żadnego napiwku od pasażerów. Zabrania się również przyjmowania napiwków od oberżystów za przywiezienie gości". Ale przepisy odnosiły się też do pasażerów: „Pasażer musi być czysty, trzeźwy i zdrowy". Może warto zastanowić się nad przywróceniem tego przepisu dziś?

Ustalone były też sztywne ceny za przejazd. Z dworca do Rynku – 10 fenigów, do Cieplic – 50, do Sobieszowa – 60. A do Szklarskiej Poręby i z powrotem – 10 marek.

Szybko jednak okazało się, że omnibusy to za mało. Powstawały więc pierwsze pomysły budowy linii tramwajowych, których idea rodziła się jeszcze w latach 60.tych XIX w. Niemniej ze względu na brak pieniędzy pomysły budowy sieci tramwajowej nie były wdrażane. Miasto było zainteresowane jednak nie konnymi, jak gdzie indziej, a gazowymi tramwajami. W marcu 1859 roku powstała gazownia miejska, na mocy uchwały z 1857 r., kiedy to postanowiono zmienić system oświetlenia miasta z olejowego na gazowe. Tramwaje gazowe widziane więc były jako naturalna konsekwencja tej strategii. W 1895 roku zawiązano spółkę „Koleje Kotliny Jeleniogórskiej" (Hirschberger Thalbahn GmbH,) złożoną z gazowni miejskiej i przedsiębiorstwa omnibusowego, która wyłożyła na tramwaje 750.000 ówczesnych marek.

Zbudowano torowisko o szerokości 1435 mm (normalnotorowe)na trasie od dworca kolejowego, przez Rynek, dzisiejszą ul. Długą, Plac Wyszyńskiego aż do znajdujących się przy ul. Obrońców Pokoju koszar wojskowych. Zajmowały one m.in. obiekty dzisiejszego ZST Mechanik. Tramwaje ruszyły na tej trasie 10 kwietnia 1897 r., krótko potem (od 22.05.) oddano do użytku drugą linią, która w rejonie dzisiejszego Placu Niepodległości skręcała do Malinnika (Herischdorf) jadąc przez ówczesny Cunnersdorf (szeroko pojęte okolice „małej poczty" przy ul. Wolności) i Cieplic.

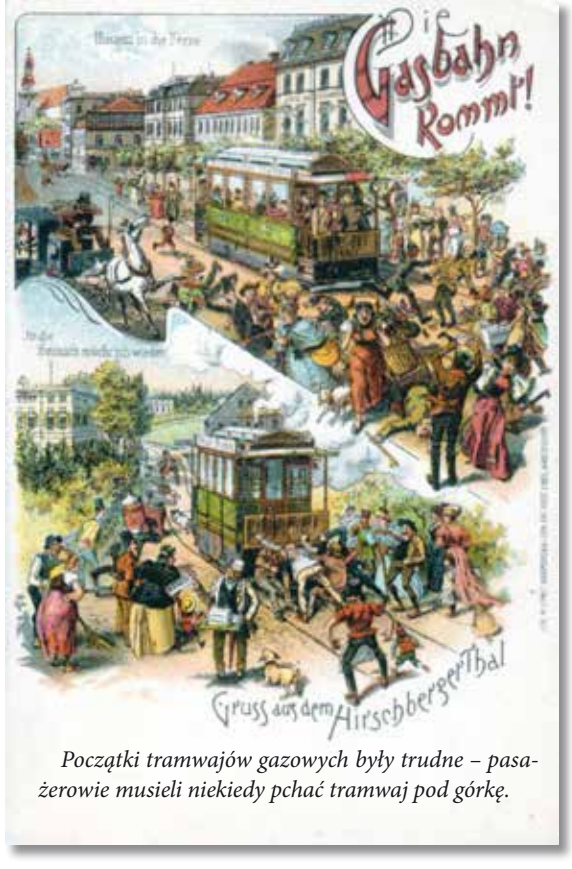
Inauguracja przejazdów zaczęła się źle, bo tramwaj, którym jechała komisja odbierająca inwestycję wykoleił się w Malinniku i komisja wracała na piechotę., Potem też nie było dużo lepiej. Silniki wybuchały (faktem jest, że obywało się bez ofiar), były słabe (dwa o mocy po 7 KM każdy), więc nie radziły sobie z wjazdem pod górkę, na wysokości dzisiejszej zajezdni MZK. Może dlatego powstała tam restauracja „Pod Trzema Dębami", wielce popularna w owym czasie? Pasażerowie gazowych tramwajów musieli wysiadać i pchać je, by wsiąść na szczycie i dalej jechać do Cieplic. Wozy rozwijały prędkość rowerzysty (do 15 km/h) i do chłodzenia zużywały nieprawdopodobnie dużą ilość wody – tak wielką, że 300.litrowy zbiornik na dachu pojazdu nie wystarczał na dojazd do Cieplic i konieczne było tankowanie po drodze.

Niedogodności były oczywiste i trudno się dziwić, że w niedługiej perspektywie zniechęciły inwestorów do kontynuowania działalności „gazowej", ale… Pasażerowie początkowo byli zachwyceni i tramwaje produkcji firmy z Dessau cieszyły się ogromną popularnością. Jakim cudem wozy zabierające nominalnie do 8 pasażerów przewiozły pierwszego dnia ponad 2.000, a kolejnego – dokładnie 2.719 osób? Nie wiadomo. Jednak … Gaz się ulatniał, czuć go było we wnętrzu wagonu, nawet przy minimalnej szybkości zdarzały się kolizje i to wszystko sprawiło, że po niespełna dwóch latach rozpoczęto przymiarki do tramwajów elektrycznych. Ostatni gazowy zjechał do zajezdni 7 listopada 1899 roku.

Tramwaje gazowe „odjechały do lamusa", ale obliczono, iż przewiozły w trakcie swojej niedługiej eksploatacji ponad 346 tysięcy pasażerów.

Wprowadzenie elektrycznych oznaczało przebudowę torowisk na węższe (1.000 mm), o czym myślano już od sierpnia 1898 r., kiedy to spółka Zarządu Omnibusów Konnych i Gazowych otrzymała koncesję na prowadzenie owej działalności.

W wąskich ulicach rozpinano sieć elektryczną za pomocą żeliwnych rozet mocowanych w murach kamienic (wiele z nich można widzieć do dziś zarówno w centrum miasta, jak i w Cieplicach). Poza terenami ciasno zabudowanymi sieć rozpinano na słupach, z których ostał się



Początki tramwajów gazowych były trudne – pasażerowie musieli niekiedy pchać tramwaj pod górkę.

Dlaczego zlikwidowano tramwaje? Przyczyn było co najmniej kilka. Zaczynając od początku – decyzję o likwidacji tramwajów i zastąpieniu ich trolejbusami podjęli Niemcy w początkach lat 40.tych. Wówczas postanowiono uruchomić sieć trolejbusową, bo wtedy dałoby się ją łatwo przedłużyć do Szklarskiej Poręby, popularnego wczasowiska. Powstały już nawet wizualizacje takiego rozwiązania. Ale… w roku 1942, po klęsce armii niemieckiej pod Stalingradem, marzenia o cywilnych inwestycjach legły w gruzach. W dodatku problemy finansowe wynikające z wojny sprawiły, że nie remontowano już sieci i wozów. Polscy tramwajarze po 1945 roku jeździli aż do dekapitalizacji urządzeń, bo na remonty miasta tej wielkości nie otrzymywały centralnych środków. Wszak „Cały Naród buduje swoją Stolicę" – jak głosiło popularne, obowiązujące wtedy hasło. Zrujnowany do szczętu był także Wrocław. Trudno się dziwić, że powiatowe, nieduże miasto i jego potrzeby były mniej ważne. Jednotorowa linia i mijanki oznaczały, że przy awarii choćby jednego wozu w jakimkolwiek miejscu trasy stawały wszystkie tramwaje. A że nie było łączności (radiotelefony otrzymali dopiero kierowcy autobusów w roku 1966) to pasażerowie siedzieli wewnątrz tramwajów nawet w największe upały. Nikt bowiem nie wiedział, kiedy wróci zasilanie sieci i bez uprzedzenia ruszy tramwaj. Porozbijane torowiska sprawiały, że podczas przejazdu ciężkich wozów trzęsły się domy przy ulicach 1 Maja (d. Dworcowej), czy Konopnickiej. Wielka „Celwiskoza" potrzebowała na jedną zmianę co najmniej 1.000 – 1.200 pracowników, a tramwaje mogły dowieźć punktualnie co najwyżej 700 – 900 osób. Alternatywy przewozów nie było. W dodatku – rozpoczęto w końcu lat 50.tych planowanie zabudowy osiedla Zabobrze, które też wymagałoby skomunikowania z centrum miasta. Ale… poprowadzenie tam linii tramwajowej – poza kosztami budowy torowiska i trakcji – oznaczało konieczność przebudowy mostów, bowiem istniejące nie miały odpowiedniej nośności. Rozważano budowę linii trolejbusowej, ale… W tym czasie Polska nie produkowała trolejbusów, jedynymi producentami był Związek Radziecki i Czechosłowacja. Żeby sfinansować taki zakup niezbędne byłby posiadanie „waluty" w rodzaju tzw. rubli transferowych, czyli waluty wirtualnej, koniecznej do rozliczeń w ramach krajów tzw. Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. I znowu – miasto było za małe, by skutecznie zabiegać o przyznanie takich środków. Potrzeby Polski były większe. I w tamtym czasie zupełnie inne. Dlatego dla autobusów nie było wtedy realnej alternatywy.

do dziś tylko jeden, w dodatku będąc teraz tylko ozdobnym masztem z zegarem przy jednym z domów ul. Traugutta.

Wąskie ulice sprawiły, że zdecydowano o położeniu tylko jednego toru i budowie mijanek. Okazało się pół wieku później, że ta właśnie decyzja była zabójcza dla jeleniogórskich tramwajów, bo stała się jedną z przesłanek ich likwidacji, o czym postanowiono w końcu lat 50.tych XX wieku. Sieć tramwajowa okazała się niewydolna.

Pożegnanie tramwajów 29 kwietnia 1069 r.

Ale to wszystko działo się później – wróćmy do 10 lutego 1900 roku, kiedy to po kilkudniowych próbach wyjechał na ulice miasta pierwszy tramwaj elektryczny. Jeszcze atrakcyjniejszy od gazowego, bo obliczono, że pierwszego dnia skorzystało z tej komunikacji ponad 5.6 tys. pasażerów. Początkowo korzystano z energii produkowanej przez elektrownię ówczesnej fabryki celulozy (po wojnie – Celwiskoza, potem Jelchem, dziś nieistniejąca). Późnej spółka tramwajowa wybudowała własną elektrownię. Uzyskano koncesję na 70 lat, co sprawiło, że wygasała ona w roku… 1970! Kaprys historii sprawił, że tramwaje jeleniogórskie zakończyły żywot wprawdzie już w innym państwie, w innych warunkach, ale niemal dokładnie z upływem ważności koncesji, w kwietniu 1969 roku…

Linie tramwajowe ulegały metamorfozom. Do Sobieszowa tramwaje zaczęły jeździć już 8 kwietnia 1900 roku, natomiast 8 sierpnia 1911 roku przedłużono linię do Podgórzyna (Dolnego),. Od 20 stycznia 1914 roku – do Górnego, na granicy z Przesieką. Dalsze plany przewidywały jej kolejne odcinki, niemal do Przełęczy Karkonoskiej, przez Borowice, także do Staniszowa… Te plany nigdy nie zostały zrealizowane, nawet w części. A ze względu na likwidację koszar i spadek liczby pasażerów w tej części centrum Jeleniej Góry zlikwidowano w 1914 r. krótki odcinek torowiska

Od 1902 roku interes tramwajowy prowadziła spółka Hirschberger Thalbahn Aktiongesellschaft in Riesengebirge". Prowadziła z powodzeniem, bowiem z początkowego taboru – 7 wozów silnikowych i 6 doczepnych w 1903 roku – majątek wzrósł w 1914 do 20 silnikowych i 21 doczepnych. Jednocześnie mogło jechać tramwajami ok. 1.700 osób, a w rekordowym dla tej firmy roku 1919 tramwaje przewiozły niemal 3,5 mln pasażerów (dokładnie – 3.440 tys.).

O ile same tramwaje służyły pasażerom, o tyle różne doczepiano do ich instalacje innego przeznaczenie. M.in. wiele wozów miała w okresie zimy zainstalowane mini pługi, odgarniające śnieg zalegający na torowisku, a z tyłu – wózki na narty i sanki, żeby taki sprzęt nie musiał być wożony wewnątrz wozów. W końcu lat 20.tych XX w. zainstalowano w tramwajach wewnętrzne ogrzewanie, co było istotnym krokiem zwiększana komfortu przejazdu w góry. Wozy techniczne miały instalowane platformy do konserwacji i remontu elementów sieci trakcyjnej, itp. Ale obok tramwajów już w 1909 roku zaczęły pojawiać się autobusy, zwiększające mobilność pasażerów.

Tramwaje w Jeleniej Górze kursowały nieprzerwanie aż do 7 maja 1945 r., to znaczy do wkroczenia wojska. Kilka dni później, 22.05. Wojciech Tabaka, Pełnomocnik Rządu powołał firmę „Dyrekcja Tramwajów Elektrycznych – Zarząd Państwowy Jelenia Góra Cieplice". Wcześniej, po krótkiej przerwie, już 18. maja, tramwaje zaczęły jazdę od nowa. Wprawdzie na krótkiej trasie z dworca do zajezdni, jednak to rozwiązywało problem komunikacji w centrum. Prowadzone były przez niemieckie załogi, bo polscy tramwajarze jeszcze do Jeleniej Góry nie dotarli. Zresztą z niemieckiej obsługi firma tramwajowa korzystała jeszcze w roku 1951, kiedy to pracował ostatni niemiecki motorniczy, Alfred Gabriel.

Sytuacja z upływem lat stawała się coraz trudniejsza, bo wozy nie były ani wymieniane na nowe, ani remontowane z braku możliwości. Rozwój był mocno ograniczony – spośród 18 wozów motorowych, co trzeci pochodził z lat 1900 – 1901, a najmłodszy – z roku 1926. To oznaczało, że niemała część taboru miała prawie 50 lat! A tramwaje były eksploatowane na wszelkie sposoby, m.in. musiały rozwozić też węgiel i mleko. Innych dostępnych środków komunikacji po prostu nie było. Nikogo nie dziwiło, że do remontu tramwajów używano czasami elementów z armat, niepotrzebnych już wojsku. Okazało się, że armatnie lufy świetne sprawdzają się jako półfabrykat do wytwarzania kół zębatych, które na rynku części zamiennych były absolutnie nieosiągalne. Nie było też wystarczającej ilości polskiej gotówki, a czymś trzeba było płacić tramwajarzom, by mogli choćby kupić coś do jedzenia. Na wypłaty zbierano więc pieniądze z opłat za bilety (2 zł) i wypłacano 400 – 500 zł dniówki pracownikom, którzy w tej sytuacji mieli kieszenie pełne banknotów o najdrobniejszym nominale. We wspomnieniach pojawiają się notki, że przez niezbyt długi czas płacono za przejazd – równolegle – w trzech walutach, złotówkach, markach i rublach. A że obowiązywały różne ceny za przejazdy w poszczególnych strefach, to można sobie wyobrazić problemy konduktorów z przeliczaniem należności.

Firma tramwajowa przechodziła w pierwszych latach wiele transformacji. Pełną stabilizację osiągnęła dopiero w roku 1951, kiedy zyskała status i nazwę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Jeleniej Górze i pod nią istniała do lat 80. XX w.

Początek końca ery tramwajowej nastąpił w końcu lat 50. Ze względu na remont domów przy Rynku zawieszono przejazdy tramwajów ulicą Konopnickiej i Długą; tramwaje jeździły tylko trasą przez Bankową. Wprawdzie był to też czas nowych inwestycji (powstała pętla przy dworcu PKP, wprowadzono w miejsce starych, niemieckich tramwajów, wiele nowych wozów serii „N", produkcji firmy Konstal Chorzów), jednak nowe cięższe tramwaje wymuszały remont torowisk, a na to nie było pieniędzy. Potrzeba komunikacji zbiorowej w kierunku Mysłakowic, czy Jeżowa Sudeckiego stawała się oczywista. Możliwości takich jednak nie było. Próby zarobkowania poprzez stworzenie wewnątrz firmy zakładu taksówek osobowych i bagażowych okazały się niewypałem. Nadchodził nieuchronny czas autobusów.

Pierwsze z nich przyjechały już w marcu 1961 roku i od kwietnia ruszyły na linię „O". Trasa okólna od ulicy (dziś) Sobieskiego, przez Bankową, Sudecką, Wojska Polskiego, Wolności, Powstańców Wielkopolskich, Karola Miarki do Sobieskiego szybko zyskała pasażerów. Od stycznia 1963 jeździła już „jedynka", potem „dwójka", a od maja – „trójka" (od Sobieskiego do W. Pola i Łomnickiej, po kilku kolejnych miesiącach – do łomnicy i Mysłakowic).

W 1964 roku postanowiono o przeniesieniu zajezdni autobusowej (bazy MPK) o ok. 200 m w stronę Jeleniej Góry, pozostawiając zajezdnię tramwajową w starym miejscu jeszcze na 5 lat. Od 1 stycznia 1965 roku zamknięta została linia tramwajowa do Podgórzyna, od 5 lipca tegoż roku – do Sobieszowa. Tramwaje dojeżdżały już tylko do pętli przy „Aptece Pod Koroną".

Do kresu swego istnienia tramwaje dojechały 29 kwietnia 1969 roku. W tym dniu jedyny wówczas pracujący motorniczy, Stanisław Gabryś, woził Jeleniogórzan za darmo przez cały dzień. Na dachu tramwaju widniał transparent „Społeczeństwo Jeleniej Góry i Cieplic żegna ostatni tramwaj" Na niektórych przystankach motorniczy dostawał kwiaty od pasażerów, na jednym stała przez wiele godzin orkiestra, która uświetniała ten przejazd.

Ale tramwaj pojawił się na ulicach miasta jeszcze raz, dwa dni później. Na krótkim bardzo odcinku, na którym torowisko pokrywało się z trasą pochodu pierwszomajowego. Pochody owe zaczynały się na placu przy ul. Świerczewskiego (dziś – Sudecka), w miejscu, gdzie stanął potem hotel „Mercure" i szły do ulicy 15 Grudnia (dziś – Bankowa), i dalej, przez Plac Bieruta (dziś -Niepodległości) i Plac Bohaterów Stalingradu (dziś – Księdza kardynała Stefana Wyszyńskiego). Tramwaj przejechał w tym dniu ulicą Bankową. Jako uczestnik pochodu "defilował" przed trybuną, z której oklaskiwali go przedstawiciele władz. Skręcił później w ulicę Wolności i zjechał do zajezdni. Na zawsze.

Tekst jest skrótem fragmentu przygotowywanej do druku książki o 150-leciu komunikacji miejskiej w Jeleniej Górze.

Sprzęt do naprawy trakcji

Plac Bieruta (dziś Plac Niepodległości), lata 60. XX w.

Saga o hotelu

Można powiedzieć tak: „zanim Jelenia Góra z całą Polską wróciła do Europy, to „Europa" zadomowiła się w Jeleniej Górze". Chodzi oczywiście o hotel „Europa", najstarszy i przez całe dekady największy hotel w mieście. Dziś zmienił całkowicie swój charakter (do tego wrócimy) ale przez wieki był jedną z najbardziej efektownych wizytówek Jeleniej Góry. Przez wieki, bowiem początki tego obiektu (a precyzyjnie – tego miejsca zagospodarowanego na hotel i gastronomię) sięgają … 1724 roku!

Wówczas na tym fragmencie obszaru przed bramą wjazdową do miasta były rozległe ogrody, przez które wiodła dość kręta droga. Stąd ulica 1 Maja, poprowadzona po jej śladzie jest trochę „powyginana", bo ówczesna droga przeciskała się między ogrodami różnych patrycjuszy miejskich. A potem skraj tego traktu zabudowywali kolejni właściciele nowych kamienic i tak już zostało. Pierwszym znanym z nazwiska właścicielem karczmy był Efraim Jacob Glatten, kolejnym Johann Gottfried Beyer.

Na miejscu ogrodów powstała właśnie wtedy „Karczma Wojanowska" (Schildauer Kretschasm) jako że cały ten obszar nazywany był zwyczajowo Przedmieściem Wojanowskim. Karczma przy ruchliwym trakcie (kilkaset metrów dalej istniał przecież już od 1718 roku przyspieszający rozwój tego fragmentu przedmieść Kościół Łaski) rozbudowywała się modułowo, przejmując istniejące już obiekty lub budując nowe swoje przestrzenie. „Karczma" miała spore wzięcie, bowiem wówczas jeszcze zamykano bramy miejskie na noc. Podróżni, którzy nie zdążyli przez nie przejść, albo ci, którzy nie chcieli płacić znacznie więcej za nocleg w granicach murów – wybierali „Karczmę".

Ciekawostką może być fakt, że za tempem rozwoju przez dłuższy czas stały kobiety. Od 1761 roku Maria Helena Beyer, (przejęła interes po śmierci męża), po niej (od 1779) Joanna Elizabeth Friedrich, następnie, od 1809 roku – Regina Helena Hoffmann. Gdy „Karczma" osiągnęła już niemal docelową wielkość cały kompleks obiektów przyjął – od 1820 roku – nazwę „Drei Berge".

***„Drei Berge", czyli „Trzy Góry". Wydawać by się mogło, że chodziło o Śnieżkę, Śmielec i Szrenicę, trzy najokazalsze wzniesienia w Karkonoszach, ale nie jest to prawdą. Nazwa została przyjęta od wzniesień istniejących w granicach ówczesnego miasta Hirschberg, czyli – zgodnie z dzisiejszymi nazwami – Wzgórza Krzywoustego (375 m n.p.m.), Wzgórza Kościuszki* (ok. 400 m n.p.m. i Wzgórza Partyzantów (412 m n.p.m.).**

Na początku XIX w. rozpoczęto wyburzanie murów obronnych i podmiejska dawniej „Karczma" stała się popularnym miejskim hotelem, zyskującym wciąż na wartości. (w 1900 roku warta była 285 tys. marek i za tyle ją sprzedano). Nic dziwnego, bowiem była i elegancka, i ogromna. Zajmowała z grubsza niemal cały kwartał wyznaczony dziś ulicami 1 Maja, Armii Krajowej, Pocztowej i Piłsudskiego, bez części zajmowanej przez ówczesną pocztę u zbiegu ulic Pocztowej i 1 Maja.

Nieco wcześniej, ok. roku 1872 część parceli zajmował budynek wzniesiony przez kupca, Carka Schmidta, a zajmowany potem przez sklep odzieżowy firmy „G.A. Milke". Po kolejnych przebudowach parter zajmowały sklepy, a piętra – pomieszczenia hotelu. Ten podział utrzymuje się do dziś. Na przełomie XX/XIX w. w paterze funkcjonował lokal restauracji Mc Donalds, póki przeniósł się w inne miejsce, a obecnie funkcjonuje tam lokal jednego z sieciowych banków. Ciekawostką jest fakt, iż projektantem tej części kompleksu był jeden z najbardziej wziętych architektów końca XIX w. w Jeleniej Górze, Eugen de Lalande, projektant m.in. siedziby banku (dziś – Wydział Ksiąg Wieczystych Sądu na skrzyżowaniu ulic Bankowej i Szkolnej). O nim szerzej – w innym wydaniu tej gazety.

Hotel „Drei Berge" na owe czasy był nieprawdopodobnie ekskluzywnym miejscem, w jego wnętrzach przyjmowano koronowane głowy, władców znaczących krajów europejskich, m.in. w 1836 księżnę orleańską, w 1855 – księcia Wilhelma pruskiego, późniejszego cesarza, Wilhelma I, księcia Nantes, i in.

Obiekt wciąż się przebudowywał i udoskonalał. W wyniku kolejnej rozbudowy zyskał m.in. restaurację i kawiarnię na dachu, traktowaną m.in. jako znakomity punkt widokowy na Karkonosze i Góry Kaczawskie. Można tam było podjąć jednocześnie 800 konsumentów, pod parasolami, chroniącymi przed słońcem lub mżawką. Na dachu hotelu istniała też muszla koncertowa, by goście, decydujący się na dłuższy pobyt w tym miejscu nie musieli się nudzić. Zapewne z przyczyn organizacyjno-ekonomicznych (nie bez znaczenia miała była zła sytuacja na froncie wschodnim) miejsce, reklamowane jako „najwspanialszy ogród na dachu w całych Niemczech", zlikwidowano w 1943 roku.

W samym hotelu było kilka restauracji, i bar, i winiarnia. Wszystko razem to ok. 2.500 miejsc konsumpcyjnych, a w części hotelowej 180 pokoi z ponad 200 łóżkami.

W hotelu różne sale stylizowane były na rozmaite sposoby, m.in. w stylu kolonialnym (na wystrój tej sali złożyły się trofea myśliwskie egzotycznych zwierząt), O tym, że na zapleczu działały pralnie, suszarnie i magazyny, a we wnętrzach organizowano dancingi i występy kabaretów – nawet nie warto wspominać. To była oczywistość.

Gdy coraz popularniejsze stawały się samochody, zorganizowano przy hotelu parking na 150 aut i – dodatkowo – 35 zamykanych garaży dla szczególnie wybrednych gości.

Oczywiście była tu też kręgielnia, sala taneczna z obracającym się parkietem i inne hotelowe frykasy. Można było dostać zawrotu głowy nawet nie stając na wspomnianym parkiecie. Tuż przed hotelem utworzono od 1897 roku przystanek tramwajowy, więc licznie przyjeżdżający z Berlina i Wrocławia goście mogli bez trudu i bez większego wysiłku dojechać z dworca wprost pod same drzwi renomowanego hotelu.

Po wojnie sytuacja zmieniła się diametralnie. Okresy dewastacji, wynikające z pobytu w hotelu żołnierzy radzieckich przeplatały się z okresami, kiedy polscy szabrownicy ogałacali obiekt ze wszystkiego, co można było sprzedać. Obiekt zyskał nazwę „Miejski Dom Turystyczny" i właściciela, jakim było Miasto. Okazało się to jednak złym rozwiązaniem, bo urzędnicze zarządzanie tak specyficznym i wielkim majątkiem przerosło możliwości odpowiedzialnych za to ludzi.

Warto wspomnieć, że w maj 1945 roku ten hotel był uznawany za najelegantszy na Śląsku, a może i w całej Polsce – tak przynajmniej o nim pisano w prasie. Z pewnością rozwiązywał nie tylko problemy hotelowe i gastronomiczne. Na jego zapleczu zlokalizowano wówczas pierwszy jeleniogórski dworzec PKS. O tym przybytku rzeczywiście pisano z podziwem, bo był to jeden z nielicznych takich dworców, który w tych czasach dysponował… ogrzewaną poczekalnią. Takich luksusów nie było nawet w największych miastach zrujnowanej wojną Polski.

Znaleziono po usilnych poszukiwaniach prywatnego dzierżawcę, który zdołał doprowadzić hotel do porządku na tyle, na ile było to możliwe w okresie tużpowojennym. A. Więckowski, (zdemobilizowany kapitan Wojska Polskiego, mający rodzinne doświadczenie w hotelarstwie) uchronił na pewien czas hotel – już pod nazwą „Hotel Europejski" – przed dewastacją. Hotel zamknięto na skutek wyeksploatowania i kradzieży latem 1948 roku, otwarto częściowo w styczniu 1949, okrojony do 100 łóżek. Po dekadzie znowu zamknięto i po kolejnym remon-

cd. na str. 9

Saga o hotelu

cd. ze str. 8

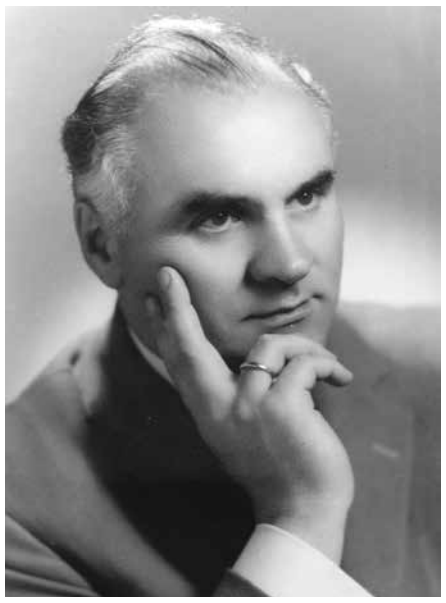
Sale i restauracje hotelowe służyły nie tylko przybywającym tu gościom,, były także miejsce niezwykle efektownych wystaw, prezentujących we wnętrzu nawet… samoloty! W końcu 1930 roku zaprezentowano w Sali zwanej „ogrodem zimowym" model sportowego „Junkersa", w którym rozpiętość skrzydeł sięgała 10 m, długość konstrukcji przekraczała 7 m, a wysokość 2,4 m. Kroniki milczą, jak ten samolot zdołał przecisnąć się do wnętrza kompleksu hotelowego.

cie uruchomiono, by po szybkim remoncie zwiększyć pojemność do 290 miejsc.

Różne okoliczności sprawy się zmieniały, ale od lat 50. do połowy lat 70. był to w zasadzie jedyny hotel w mieście. Później powstały inne, a status i ranga „Europy" już nie budziły tak ogromnego podziwu. Część jego pokoi zyskała funkcję akademika dla studentów różnych szkół wyższych, pojawiających się w Jeleniej Górze, pokoje o niższym standardzie stały się rodzajem hostelu. W częściach parteru, gdzie do niedawna funkcjonowały (pod różnymi nazwami sklepy księgarskie – ostatnio „Hit" i "empik", do końca wojny zajmował odzieżowy dom handlowy. Zmieniło się też bezpośrednie otoczenie hotelu. Z końcem kwietnia 1969 r. zlikwidowano przystanek (a właściwie – mijankę) tramwajowy, od początku XXI w. ograniczano, aż do całkowitej likwidacji (poza zaopatrzeniem sklepów) ruch kołowy na tym odcinku ulicy 1 Maja. Na dachu pozostały niewielkie tylko ślady po muszli koncertowej.

A „Europa" dziś to trzygwiazdkowy hotel dysponujący ok. 50. miejscami w pokojach jedno– i dwuosobowych, oraz pokojach „studio". W tym samym kompleksie hotelowym działają też tzw. pokoje gościnne, przyjmujące najemców na dłuższy pobyt.

Oni tworzyli Jelenią Górę



Tym tekstem inaugurujemy cykl wspomnień o ludziach, którzy mieli wpłw na wizerunek miasta.

Zgodnie z decyzją Prezydenta Jeleniej Góry, Jerzego Łużniaka, wkrótce zawiśnie na ścianie jednego z domów tablica poświęcona pamięci Zbigniewa Daroszewskiego. To jeden z tych Jeleniogórzan, którzy swoją pracą przyczynili się wyjątkowo do budowy nowego wizerunku miasta, choć – w przypadku Z. Daroszewskiego – niewielu już o tym pamięta.

Do Jeleniej Góry Zbigniew Daroszewski przyjechał w czerwcu 1952 roku, jako młody prawnik po studiach w Poznaniu i krótkiej pracy w Szczecinie. Początkowo przez kilka lat był sędzią tutejszego Sądu Powiatowego, a od 1 marca 1958 roku Przewodniczącym Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. W pewnym uproszczeniu można tę funkcję porównać współcześnie do statusu Prezydenta Miasta. Trzykrotnie wybierany była kolejne kadencje, zyskał zaufanie w latach 1961, 1965 oraz 1969. Pewnie zyskiwałby jeszcze później, ale właśnie ze względu na wyjątkowo widoczne efekty jego pracy został awansowany – otrzymał w 1972 roku ofertę objęcia stanowiska Przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu i wyjechał z Jeleniej Góry, żegnany z żalem przez mieszkańców.

Tak za czasów Z. Daroszewskiego wyglądał dworzec PKS, na ówczesnym Placu Obrońców Stalingradu (dziś Księdza Kardynała Stefana Wyszyńskiego)

Lata, w których kierował pracami nad rozwojem Jeleniej Góry były – postrzegając to retrospektywnie – wyjątkowo ważne. Wtedy bowiem rozstrzygały się sprawy fundamentalne dla miasta.

Jak bardzo ważne? Wystarczy przypomnieć, że wówczas decydowała się sprawa m.in. dalszego istnienia kamieniczek w Rynku. Z. Daroszewski zdecydowanie sprzeciwił się projektom ich wyburzenia. Zapewne gdyby nie jego postawa, to jeleniogórski Rynek byłby podobny do lwóweckiego, na którym ostał się wprawdzie Ratusz, ale jest on otoczony blokami z lat 60. XX w.

W okresie jego pracy zaczęły powstawać początki osiedla Zabobrze, co pozwoliło na uzyskanie mieszkań przez dziesiątki rodzin, powstało osiedle „Na Skałkach", zakończyła się praca przy elektryfikacji odcinka linii kolejowej Wałbrzych – Jelenia Góra, na której wcześniej (od lipca 1945 r.) jeździły parowozy.

Był gorącym orędownikiem rozwoju edukacji – w okresie wspomnianych trzech kadencji jego pracy uruchomiono w Jeleniej Górze tzw. punkty konsultacyjne uczelni wyższych, a niektóre z nich w krótkim czasie zyskały status filii akademickich, w tym ówczesna Wyższa Szkoła Ekonomiczna (1970). Na fali tego sukcesu powstała niedługo potem filia Politechniki Wrocławskiej.,

Przewodniczący Z. Daroszewski konsekwentnie wspierał działania społeczne, w każdym ich przejawie. M.in. wówczas (1958 r.) powstały „Nowiny Jeleniogórskie", później (1964) „Rocznik Jeleniogórski", zostały zawiązane stowarzyszenia mające na celu integrację ludzi wokół ważnych dla miasta spraw, m.in. Towarzystwo Klubów Robotniczo-Chłopskich, Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Jeleniogórskiej (dziś – Towarzystwo Przyjaciół Jeleniej Góry).

Z drugiej strony wręcz obsesyjnie dbał o porządek w mieście. Znany był ze zwyczaju, że idąc do pracy w Ratuszu starał się wybierać różne drogi, by osobiście móc ewentualne dopatrzyć ładu choćby przy okazji takiego spaceru. Ówcześni urzędnicy gospodarki komunalnej każdego ranka mogli spodziewać się telefonu z poleceniem uporządkowania jakiegoś skrawka miasta. Sam nie wahał się podnieść śmiecia, by wrzucić go do kosza po drodze, ale też nie znosił śmiecących i zdarzała się nieprzyjemna wymiana zdań, gdy zauważył, że ktoś zachowuje się bez szacunku dla miejsca.

W czasach, gdy trudno było sprawować jakąś ważną politycznie funkcję nie będąc członkiem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej z wszystkimi tego konsekwencjami on pozostawał głęboko wierzący i jego cotygodniowa obecność na nabożeństwie była dla niego oczywistością, podobnie jak ślub kościelny w kwietniu 1951 roku. Wezwany do komitetu partii twardo oświadczył, że swojego stosunku do religii nie zamierza zmieniać. I zostało to zaakceptowane.

Swoje początki w Jeleniej Górze dokładnie pamiętała Ludmiła Daroszewska, żona Przewodniczącego, którego zresztą tutaj poznała. W trakcie rozmowy z dziennikarzem tak je wspominała: – Przyjechałam – jak nastolatka – z Kazachstanu, jako reemigrantka . – Wiem, co to znaczy być biedną, jak mysz kościelna – mówiła na początku XXI w. – Po przyjeździe stamtąd nie mieliśmy nic. Po prostu – NIC. Z mamą zajrzałyśmy kiedyś do piekarni, zwabione zapachem świeżego pieczywa. Stać nas było na kupno jednego rogalika i zjadłyśmy go razem, nie zdążyłyśmy nawet wyjść ze sklepu na ulicę. Pamiętam zdziwienie ekspedientki, która nam go sprzedała. Kiedy pojawiłam się w Jeleniej Górze i otrzymałyśmy informację, że w Cieplicach w PUR (Państwowy Urząd Repatriacyjny) są rozdawane parasolki, to poszłyśmy tam piechotą. Jeździły tramwaje, bilety były niedrogie, ale nawet takich pieniędzy nie miałyśmy. Gdy brat zapadł na gruźlicę, mama zapisała się w rozpaczy do partii, żeby mieć większą szansę na ulokowanie go w szpitalu. Czy partia była do tego potrzebna ? – nie wiem, chyba, nie, ale to było „na wszelki wypadek". Odwiedzałyśmy brata w Kowarach, idąc tam na piechotę, ja bez butów. Nie było na autobus, a butów było szkoda. Zaczęło być lżej, gdy wyszłam za mąż, chociaż Zbigniew nie był zwolennikiem przywilejów dla władzy i mieszkał w zawilgoconej norze, nie starając się o lepsze mieszkanie, choć dostałby je bez chwili zwłoki. Załatwiłam je potem sama, za jego plecami, bo pewnie by się na to nie zgodził. Kiedy zostałam poproszona przez Polską Żeglugę Morską do roli matki chrzestnej m/s „Jelenia Góra" i zaproszona na rejs jednym z ich statków, dostałam od męża 10 dolarów. Pamiętam, że nie wydałam całej kwoty…

Zbigniew Daroszewski zmarł we Wrocławiu 4 marca 2003 roku.

Rozszerzenie działalności?

Reklama (trochę) ryzykowna

Na jeleniogórskiej posesji zauważyliśmy reklamę zwracającą uwagę. Na jednej planszy bowiem zamieszczono anonse dwóch firm, z których pierwsza oferuje noclegi, a druga – grobowce. Gdyby czytać oba te anonse razem, to wychodzi coś w rodzaju „wieczny odpoczynek racz im dać…", ale pewnie nie tak to należy rozumieć.

O słowach – sentymentalnie

Dziś, kiedy wystarczy znajomość 200 – 300 słów, żeby porozmawiać o każdej sprawie, gdy stopniowanie przymiotników nie polega na tym, by mówić: – na przykład – wspaniały, wspanialszy, najwspanialszy, przewspaniały, itp. bo wystarczy super, mega i supermega. Szacunek dla słowa, jako wartości narodowej i – co by tu nie mówić – patriotycznej, zwolna przestaje istnieć.

Szanowany działacz społeczny w telewizji oznajmia, że „na ten temat to on nie ma nic do powiedzenia w tym temacie" i nikt się z takich lapsusów nie śmieje, a działacza palcem się nie wytyka. On sam też wcale nie jest zażenowany swoim występem.

Ale i język się zmienia, i niektóre słowa – z czasem – zmieniają znaczenie. Gdy ktoś nazwie drugiego „urwipołeć", to ma na myśli niesfornego chłopca, który odrobinkę chuligani, ale generalnie jest w porządku. Urwipołeć brzmi wręcz pieszczotliwie. Nietrudno się jednak domyśleć, że to słowo dawniej miało inne znaczenie i określało po prostu złodzieja. Takiego, który urwał połeć słoniny czy mięsa. Tylko… kto dziś używa słowa „połeć"? Kto wie, że to znaczy „spory kawał"? Albo „rzezimieszek". To oczywiście też złodziej, ten specjalizujący się w obcinaniu mieszków, w których dawniej noszono gotówkę. Złodzieje odcinali noszone na pasku mieszki. Dziś „rzezimieszek" kojarzy się raczej z nożownikiem, hulającym po zatłoczonych galeriach handlowych.

Bywają wyrazy zabawne, nie zawsze logicznie ze sobą złączone. „Mordoklejka" na oznaczenie cukierka sklejającego szczękę jest klarowna. Ale „łapiduch" jako określenie lekarza – niekoniecznie. Jest trochę bałamutne (a propos – kto dziś używa słowa „bałamucić" na oznaczenie zwodzenia, oszukiwania? Co jej bardziej naganne moralnie – bałamucenie dziewczyny/chłopaka, czy wyborców przez polityka?} Wracając do „łapiducha". Doktor zajmuje się przecież ciałem, nie duchem, więc logicznie to określenie wprowadza w błąd. Obcokrajowców zadziwia słowo „masztalerz", bo logicznie – przynajmniej fonetycznie – ilustruje gest podawania talerza, a w rzeczywistości określa zawód związany z końmi.

Zadziwiające są nazwy miejscowości., Genezy niektórych nawet nie sposób się domyślić. Stary Bógpomóż – wieś w województwie kujawsko-pomorskim nieopodal Lipna. Nazwa pochodzi stąd, iż w legendach ludzie zwracali się do niebios o wsparcie, klęcząc pod krzyżem i wznosząc modły. Szczaworyż też brzmi niecodziennie, a to wieś w świętokrzyskim. Nazwa jest efektem przezwiska, kierowanego do ludzi, którzy – pewnie z biedy – gustowali w potrawach ze szczawiem. Nieświn to także wieś z tamtego województwa. Jęczydół to wieś w województwie zachodniopomorskim. W tym ostatnim przypadku nazwa ma głębokie historyczne uzasadnienie. Nawiązuje do legendy o przebiegłym mnichu i naiwnym diable, który po przegranym zakładzie z zakonnikiem długo i głośno rozpaczał. Z nazwami starych miejscowości tak zresztą często bywa. W końcu Ścięgny (a nie Ścięgny) pod Karpaczem wzięły swoją nazwę od słowa „Stegna", które dawniej oznaczało ścieżkę, a Ścięgny to wieś wzdłuż długiej drogi, „łańcuchowa".

Trochę szkoda, że odeszło w zapomnienie słowo „absztyfikant" oznaczające dawniej zalotnika. Miało swój wdzięk, którego nie zastąpi określenie, że to ktoś, kto „idzie na kwadrat, żeby wyrwać laskę".

Zapytaliśmy swego czasu jedną z naszych rozmówczyń, niewiele ponad dwudziestoletnią osobę, operującą niezbyt wielkim zasobem słów, dlaczego nie poznaje innych, choćby synonimów? – A po co? odpowiedziała pytaniem na pytanie. – Choćby dlatego, żeby zaimponować w kręgu znajomych – rzuciliśmy niebacznie. – A po co? – powtórzyła. – Im imponują inne sprawy, a jak zacznę wydziwiać i popisywać się, to oni nie zrozumieją, i tylko się ośmieszę, więc to byłaby strata czasu.

Zgodzić się z tym trzeba, zaakceptować – niełatwo.

Święta ma pełne ręce roboty

„ Nie mam czasu – zarobiona jestem" – tak mogłaby powiedzieć święta Jadwiga, gdyby ktoś ją zapytał o zajęcia w roli świętej. Przypomnijmy, że Jadwiga Śląska (to ważne rozróżnienie, bowiem świętych kobiet o tym imieniu jest więcej) uznawana jest za patronkę Polski i – w szczególności – całego historycznego Śląska, który sięgał od linii Kwisy aż po Cieszyn. Ponadto patronuje polsko-niemieckiemu pojednaniu, województwu dolnośląskiemu, z miast nieco dalszych – Krosnu Odrzańskiemu, Dębicy i Trzebnicy. W tym ostatnim przypadku to jest uzasadnione tym m.in., że zmarła w tamtejszym klasztorze w połowie października 1243 roku. Z kolei Krosno pamięta ją, bowiem tutaj schroniła się przed najazdem tatarskim. Krosno „ku pamięci" organizuje kilka imprez, m.in. turniej rycerski o pierścień Księżnej Jadwigi oraz festiwal muzyczny Jadwigensis.

Całkiem niedawno, bo w 2017 Sejmik Województwa Dolnośląskiego nadał świętej tytuł Honorowego Obywatela Dolnego Śląska.

Oczywiście, w Jeleniej Górze święta Jadwiga też zaznaczyła swoją obecność w niejednym miejscu. Zastąpiła Oskara Langego, który dawniej patronował jednej z cieplickich ulic. Teraz nosi ona imię świętej Jadwigi. Jej pomnik stoi też przed (nieczynnym) wejściem do szpitala w Cieplicach, który od lat nie jest już szpitalem, a pozostając w rękach Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego został podzielony na swoiste partycje, służące rozmaitym sprawom.

Z okolicznych miejscowości Jadwiga Śląska patronuje Nowogrodźcowi i Wleniowi, co obie miejscowości podkreślają przedsięwzięciami upamiętniającymi działalność świętej za jej życia. Uchwałą radnych Nowogrodźca św. Jadwiga patronuje miastu i gminie od 2009 roku, radni Wlenia podjęli taką decyzję w roku 2018.

Poza „grubszymi" patronatami opiekuje się też małżeństwami i chrześcijańskimi rodzinami, a że nie wszystkie są spokojne, to tylko z tymi sprawami zapewne roboty ma huk.

Nie dość, że z patronatami ma pewnie urwanie głowy, to w życiu też się natyrała koszmarnie, o czym świadczy m.in. jeden z jej atrybutów – najczęściej trzyma w dłoni makietę kościoła lub domu, będącego przytułkiem. Znawcy wymieniają co najmniej 20 obiektów, które święta ufundowała, bądź wsparła fundacje, dzięki którym powstały. Z tych większych zadań inwestycyjnych jej inicjatywa (i środki) wsparły powstanie klasztoru cystersek w Trzebnicy, szpitala świętego Ducha we Wrocławiu, szpitala dla trędowatych w Środzie Śląskiej klasztoru augustianów w Nowogrodzie Bobrzańskim, i in. W życiu prywatnym też nie miała lekko, w końcu urodziła siedmioro dzieci. Została wydana za mąż jako… dwunastoletnie dziewczę, więc raczej dość wcześnie jak na nasze obecne standardy.

Aż dziw bierze, że wszystkie te honory otrzymała, choć była za życia obywatelką Bawarii, to znaczy dziś niemieckiego landu. W dodatku inny Niemiec (właściwie Prusak), to znaczy Fryderyk II Wielki ufundował katedrę berlińską św. Jadwigi. Według współczesnych standardów logiki w tym nie ma – powszechnie szanowana w całej Polsce święta kobieta i patronka kraju ma w końcu określoną ściśle proweniencję.

Jedna z anegdot z jej życia dotyczy Pogórza Izerskiego. Małżonek św. Jadwigi, książę Henryk Brodaty z lubością łapał jeńców i organizował z ich udziałem przeróżne roboty budowlane, fortyfikując granice księstwa. Jadwiga „podbierała" mu tych zniewolonych robotników do budów kościołów, a że miała naprawdę dobre serce, to podkarmiała ich trochę, żeby nie osłabli. Aby ukryć swoje działanie, kromki chleba nosiła pod szerokim płaszczem. Jednego razu wiatr zawiał i kromki zaczęły się sypać, spadając na ziemię. Ale… w tamtych czasach chleb był rodzajem świętości, nie mógł być zbrukany kurzem. Wtedy – cudem, oczywiście –pajdy chleba, wysypujące się spod płaszcza, zmieniały się w locie w płatki kwiatów i jako płatki spadały na ziemię. Dzięki tej metamorfozie uniknięto obrazy.

Ilustracją tej historii jest figura na ołtarzu głównym malutkiego kościoła w Niwnicach, pod Lwówkiem Śląskim, to jedna ze świątyń, które należy zobaczyć nie tylko ze względu na figurę św. Jadwigi, bo imponujących zabytków sakralnych w skromnej budowli jest tam więcej.

Przestępstwa kreuje Sejm?!

Przewrotnie

Tytuł jest wyjątkowo prowokacyjny, ale zdaniem prawników – uzasadniony. Na logikę bowiem – gdyby nie było przepisów prawa, to nie byłoby przestępstw, tylko – co najwyżej – niemoralne, złe postępowanie. A jeśli jest przepis, który opisuje ten zły czyn i wskazuje karę, którą musi ponieść sprawca, to wtedy jest mowa o przestępstwie.

Nie ma przepisu – nie ma przestępstwa. A kodeksy przyjmuje Sejm RP, więc – znowu na logikę – Nie byłoby ustawy, to i nie byłoby przestępców. Czyli – wracamy do tytułu.

Ale to teoria. W praktyce bowiem zbiór przepisów określających karę za niewłaściwe zachowanie jest bardzo leciwy. Tzw. kodeks Hammurabiego został spisany w Babilonie już w XVIII w. PRZED NASZĄ ERĄ! Jasno z tego wynika, że przestępcy działający wówczas i później nie mogli się wywinąć od odpowiedzialności. Hammurabi, babiloński król, „opublikował" swój kodeks na kamiennej tablicy i trzeba przyznać, że w lapidarny i czytelny sposób ujmował on kwestię zbrodni i kary.

„Oko za oko, ząb za ząb" – to przesłanie przetrwało wiele wieków. Kto wybił komuś oko, sam je tracił. Nie było okoliczności łagodzących, w znaczeniu – „ja nie chciałem", „działałem w porywie chwili", czy tp. Liczyły się fakty i kara była proporcjonalna do wagi przestępstwa… Czy dziś byłoby to możliwe i akceptowalne?

W powodzi różnych kodeksów rozmywa się czasami skala winy, a pojęcie sprawiedliwej kary zaczyna być coraz bardziej abstrakcyjne.

Młode góry – więc wciąż rosną

Karkonosze. Według geomorfologów Karkonosze są młodymi górami, to znaczy powstały niespełna 15 mln lat temu. Ze względu na swój wiek – wciąż rosną. Przyrost wysokości jest niezauważalny z punktu widzenia człowieka.

Dowodem na ten wzrost mogą być m.in. trzęsienia ziemi, zdarzające się także u nas. z punktu widzenia geologii, dość częste, niemniej w praktyce oznacza to m.in., iż odnotowano je w latach: 1799, później – 1872 (wtedy kronikarze zapisali, że obecni w sądzie, słysząc trzeszczącą podłogę, rzucili się do ucieczki), później jeszcze w 1883 r. Ostatnimi laty takich zjawisk nie zauważono, co może oznaczać, że niespokojnym wcześniej Karkonoszom już nie przybywa centymetrów, ale może jest to tylko niedługi okres wyciszenia przed kolejnym etapem wzrostu.

Czy toporne i niemodne betonowe podpory mogą stać się eleganckimi siedziskami, w zabawny sposób nawiązującymi do nazwy miasta? Owszem, to proste dla uczniów i pedagogów Zespołu Szkół Rzemiosł Artystycznych. Na przyszkolnym terenie zielonym wkopali ziemię betonowe podpórki do dawnoi nieużywanych ławek, popracowali wyobraźnią i wyszło fantastycznie., Aż szkoda, że te ławki nie zdobią któregoś skweru w centrum miasta. Idealnie skomponowałyby się z kwietnikami „a'la jelenie" przygotowanymi przez MPGK.