

TRAMVAJ v Kokoníně

V roce 1895 továrník Gustav Hoffmann získal, předběžnou koncesi pro provoz tramvaje v Jablonci n. N.. V roce 1899 vznikla společnost *Gablonzer Strassenbahn und Elektrizitäts Gesellschaft*. První tramvaje (elektrické dráhy) vyjely v Jablonci 7. února 1900 na trati spojující dnešní *Mírové náměstí* s Rychnovem u Jablonce n. N.

Skončila provoz 31. března 1965.

Tramvaj měla počátek v Rychnově u železničního nádraží Rychnov (dnes ČD); na železniční trati Pardubice – Liberec. Zde se z vlaku, který přijel z vnitrozemí do tzv. Sudet, přestoupilo na jabloneckou tramvaj. Nemuselo se tedy jezdit vlakem až do Liberce a odtud zpět do Jablonce n. N.

Konečná v Rychnově byla vybavena výhybkami a odstavnou kolejí za nádražím k překládání nejen nákladů ale i pošty z vlaku na nákladní tramvaj. Na tramvajovém kolejišti nejezdili jen tramvaje pro osobní dopravu, ale i pro dopravu nákladní. Z rychnovského nádraží se např. vozilo uhlí do kokonínské plynárny.

Jednokolejná trať končící v Rychnově byla součástí silnice před nádražní budovou. Mírně vpravo, při pohledu na vlakové nádraží, směrem na Jablonec stávala výhybna a zděná čekárna. Naproti stávala **restaurace**.



Po zbourání této restaurace v roce 1959 byla vybudována kolejová smyčka (otáčka) pro obracení tramvajových souprav. Dnes tento prostor je využíván MHD, jako točna autobusů.











Překladiště v Rychnově u Jbc. za nádražní budovou směrem Hodkovic

Za nádražní budovou byly sklady a rozsáhlé tramvajové překladiště - vlečka. Pro překládání zboží mezi nákladními tramvaji a vlaky zde bylo několik úzkých kolejí, které se křížily s železniční kolejí. Několik ramp, váha pro vážení tramvají s nákladem a dvukolejná malá vozovna pro poštovní tramvaj, sněhový pluh či tramvajovou lokomotivu. Na ploše překladiště do dneška zbylo jen několik základů sloupů trolejového vedení a opěrná zeď váhy.

Tramvaj převážně projížděla souběžně s tělesem krajské/státní silnice Jablonec n. N. – Praha, (přes Hodkovic – Turnov).

Z Rychnova, jednokolejnou tratí, pokračovala do Pulečného, kde před prudkým levým obloukem (s odbočkou silnice do Pulečného) hlavní silnice a trati tramvaje byla **výhybna** a spediční stanice s odstavnou kolejí - vlečkou.

Sem se sváželo z okolních mačkáren/driket (i z driket pod Kopaninou) mačkané sklo které zde počalo svou cestu do světa.

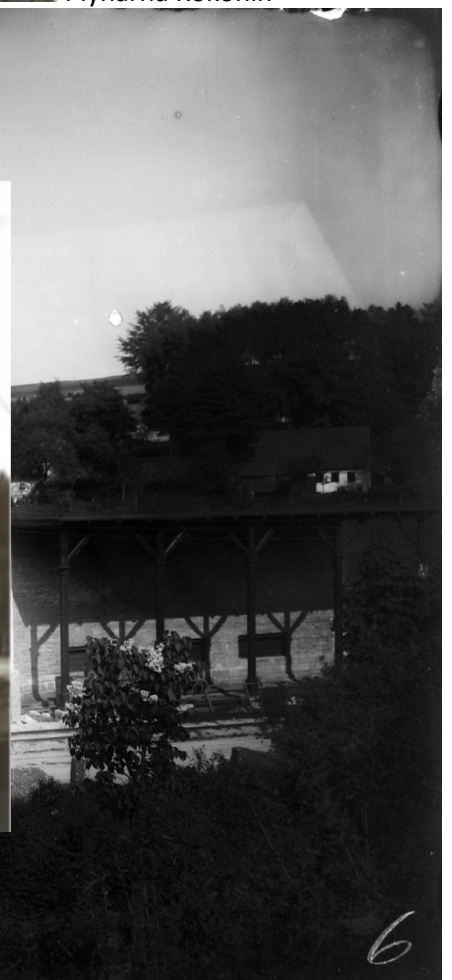
Pokračovala lesem po levé straně silnice směrem na Kokonín; (mezi lesem po pravé straně a Mohelkou po levé straně). **Uprostřed lesa byla výhybka**, dodnes patrná rozšířením silnice směrem k Mohelce.

*

Po opuštění lesa na hranici Kokonína a Rychnova, vlevo, byla plynárna (postavena v roce 1902) u které bylo kolejové překladiště (kolejová odbočka - vlečka), částečně zakryté střechou.



Plynárna Kokonín





Projíždějící tramvaj na Rychnov v Dolním Kokoníně před hostincem „Zahradní besídka“ posléze rodinný dům Hladíkových; v pozadí vilka kde bydleli Holanovi a nyní bydlí Zemánkovi, hned za IMP



Kokonínem projížděla Rychnovskou (dříve Pražskou) silnicí. Další **výhybka** a přecladiště i s hrážděnou budovou a elektrickou výměňíkovou stanicí byla v Dolním Kokoníně. Situována byla, v prostoru dnešního hřiště u Sokolovny, podélně takřka naproti hospodě „Koruna“ (vedle je roubený domek Najmanových – zbouraný a dnes nahrazen novým „Bejbinova“) a částečně do prostoru hřiště směrem k Mohelce.



Kolem roku 1927 však byla nejprve křižovatka takřka před dolní základní školou.





Odtud, se začala šplhat do esovité zatáčky u tzv. náměstí (s kašnou mezi čtyřmi kaštany) u dolní školy – za německého osídlení „tržiště“. Pokračovala do **nejprudší zatáčky na celé trati do tzv. kokonínské „podkovy“** kterou objížděla rodinný dům (po válce osídlený rodinou p. Hanzlíka); též se jí říkalo Hanzlíkova podkova. Zde průjezdem tramvaje její kola svým třením vyluzovala protivný „kvíkot“. Po návratu z podkovy najela znova na Rychnovskou silnici, ale již vlevo.



Náměstíčko v Kokoníně





Na fotografii je patrný půlkruhový „holí“ pruh v přírodním terénu, kolejiště = kokonínská podkova



Tramvaj pokračovala, kolem **hotelu Veterán**, který stával vpravo na pozemku mezi Rychnovskou a Maršovickou silnicí (nyní již z 50 let zbouraný), kde byla **zastávka**. Pokračovala přes křižovatku silnic Rychnovská (Pražská) – Maršovická (Železnobrodská) – Letní (Letenská) do levotočivé zatáčky u horní školy.

uprostřed = horní škola,



vlevo Potraviny Hynek, vpravo nájemní dům, nyní o patro vyšší.



Původní výhybka byla před restaurací „U výhybky“, časem byla přemístěna do míst dále zmíněných. Projela kolem restaurace U výhybky (kde chlapům přibrzdňovala, aby mohli za jízdy vyskočit a naskočit když šli do hospody nebo z ní; toto se praktikovalo, když tramvaje měli volné nástupiště u řidiče) a dojela na **výhybku (kde nyní je zastávka MHD Horní Kokonín – směrem na Rychnov).**





Prostor pro výhybku je dodnes patrný rozšířenou vozovkou směrem do prudkého terénního svahu k jihu. Od restaurace U Výhybky až po tzv. Pyramidu je celkem rovinka až před ostrou pravotočivou zatáčkou směrem na Vrkoslavice.



Kokonín – památník Pyramida (směr do Jablonce n. N., před pravotočivou ostrou zatáčkou, stoupákem na Vrkoslavice)

V „Pyramidě“ (podle umístění pomníku z Rakousko-Uherské války) se však silnice a tím i kolejiště začne zvedat do kopce ostrou pravotočivou zatáčkou směrem do Vrkoslavic.

V této točce jsou i hranice Kokonína a Vrkoslavic. Před touto zatáčkou směrem na Kokonín od Vrkoslavic byla tzv. **bezpečnostní zastávka**, to z důvodu, že právě v tomto směru zde tramvaj v r. 1955 vykolejila do ulice Na svahu a přívěsný vůz se ukroutil ze závěsu a spadl až pod prudkou stráž (cca rozdíl 4m, v místě dnes je postaven rodinný dvojdoměk p. Roháčka a Lopraise). Řidiči údajně selhaly brzdy.

Nehoda u pomníku "Pyramida" se stala 12.10.1955. na bramborové brigádě školy U Balvanu (8. třída), jízdou do Rychnova. Žáci, např. Marcela Beranová (asi dlejších 30 žáků a 4 učitelé – p. Rambousek, Zdenek Šmíd, Lehotová + 1) a pedagogové nasedli do vlečného vozu tramvaje .

Havárie měla i smrtelné následky. Pod tramvají zemřel žák Rudolf Kvarda (13 let) a mnoho dalších utrpělo těžká zranění - paní učitelka Lehotová, pan učitel Rambousek, žák Verner Petrovský, jedna dívka, Vlasta Náprstková přišla o zrak.

[V úseku Pyramida – Veterán a zmíněná „podkova“, jsme jako malí kluci si v kolejovém žlábkou pouštěli sirky, jako lodičky a soutěžili kdo bude v jistém úseku (místě) první. Starý typ tramvajové koleje měl v tzv. hlavě krom pojezdové plochy též vodící žlábek. Samozřejmě se tato hra provozovala při dešti, nebo těsně po něm. Když jsme povyrostli (1953 – 1960), tak jsme na koleje kladli nalezené různé patrony (nábojnice) kterých jsme velké množství nacházeli v okolních lesích a na půdách opuštěných baráků a kůlnách. Měli jsme ohromnou radost z jejich bouchání. Někdy řidič tramvaje zastavil, a když nás někoho chytil, dal nám „lepáka“ a řekl, že to nahlásí do školy. Dnes samozřejmě si uvědomuji, že se nám mohl přihodit i ošklivý úraz. Zaplať Bůh, že se tak nestalo!]

Za zatáčkou tramvaj začala stoupat do Vrkoslavice, kde u restaurace „Dělnický dům“ **na rozvodí Baltu a Severního moře byl nejvyšší bod celé tramvajové sítě v Jablonci n. N. a druhý nejvyšší bod tramvajových tratí v ČR – 598,95 m nad Jadránem.**



Za tímto vrcholem počala tramvaj sjíždět „pivovarským kopcem“ dolů do města Jablonce n. N. Za vrcholem, za silniční odbočkou na Malé Vrkoslavice v terénním výklenku (který je zde dodnes zakončen obnaženou skálou) byly po válce Uhelné sklady, které vedl pan Prášek, bydlící vedle nich směrem k Jablonci. Sem byla zavedena **odstavná kolej (vlečka)** překladiště. Nížeji nad hospodou „U kulaté báby – U Divošky“ (dnes rodinný dům) byla **výhybka**, na protě hrázi mezi koupalištěm a druhým rybníkem. Dnes je zde vjezd k benzinové pumpě.



fotografie též zachycuje dobu, kdy se Rychnovská – Pražská dláždila, jak patrně ze složených kostek na hromadách





V úrovni pivovaru Vrkoslavice, byla po levé straně **výhybka s odstavnou kolejí (vlečka)** pro sklad Pivovaru se třemi vjezdy, jak patrně z třech oken nad nyní dvěma vraty.



Bylo zde stání pro (tři) nákladní tramvajové vozy, ze kterých se vývěvou odsávalo uhlí nebo ječmen po ocelové lávce (která je vidět dodnes) přes silnici do skladů v Pivovaru.

Pod pivovarem byla **zastávka Na hranici** (je zde dodnes zastávka MHD – dnes „pod pivovarem“).

Další popis Jablonecké Tramvaje je možný, ale už tolik nesouvisí s Kokonínem.

Roku 1900 byla vybudována prakticky celá síť. V dubnu byla zprovozněna trať od divadla přes *Mírové náměstí* na *náměstí Boženy Němcové*, v květnu z *Mírového náměstí* do Rýnovic k poště a od divadla do *Brandlu*. V září byl zahájen provoz na úsecích *Rýnovice, pošta – Janov nad Nisou* a z *Brandlu* do Rýnovic. Celá tramvajová síť měřila přibližně 21 km a vedla hodně členitým terénem.

Pod stadionem jela starou Pražskou do tzv. remize (Pražská), do ul. 5. Května, u Mléčného baru (zbouraný v r. 2013) ostře vlevo najela do Lidické a stoupákem kolem Radnice na Horní nám. do Mšena a Rýnovic. U Ostrého Rohu do Janova.

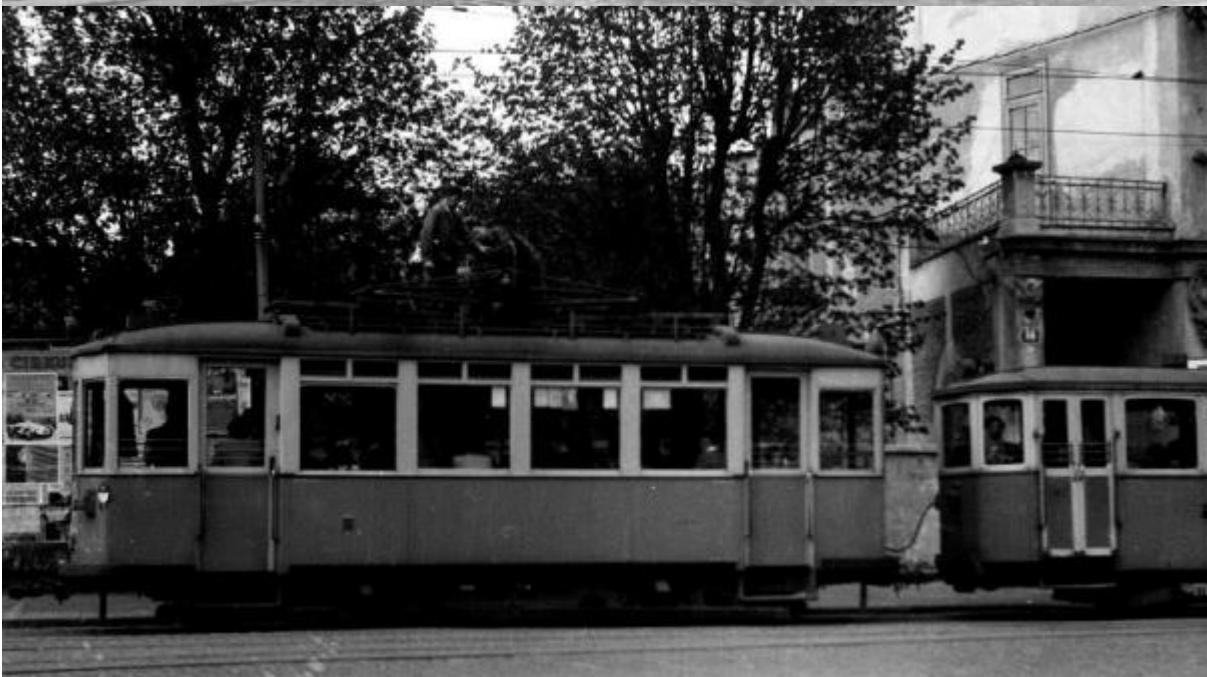




Řada jabloneckých podniků a továren po celé trase byla napojená na tramvaj vlastními vlečkami.

Další tratě byli z remize k nádraží Jablonec hl. ČD a do Pasek a Brandlu.







U „remíze“ ul. Pražská



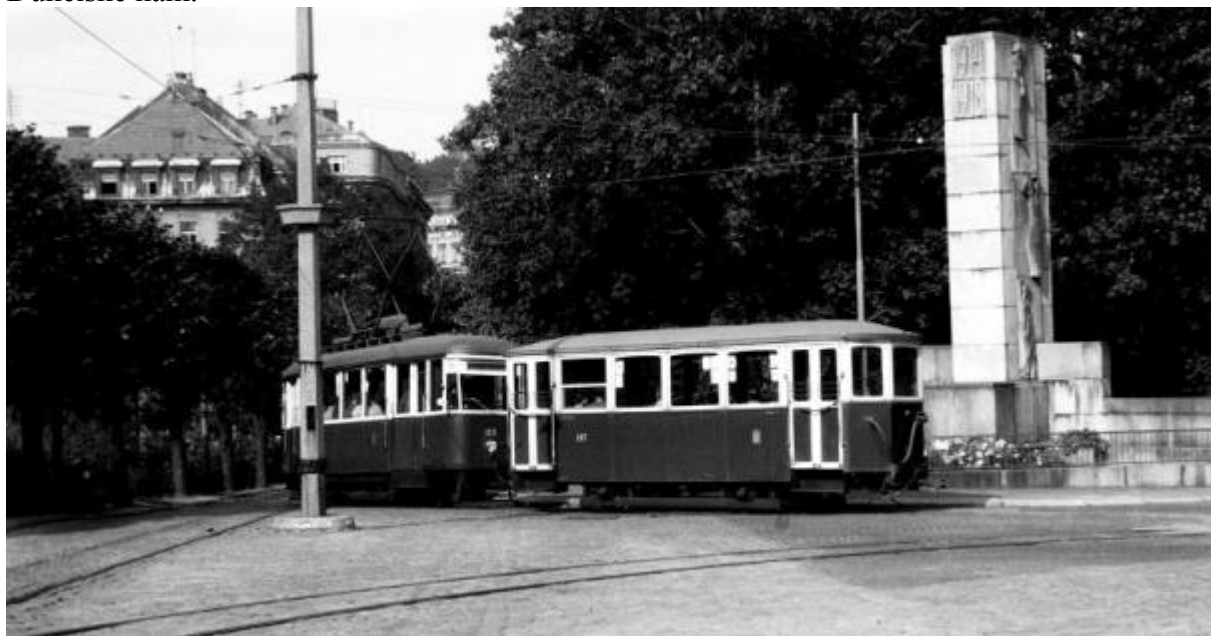
Mírové nám.



Poštovní ul.



Dukelské nám.



Sadová – Poštovní – k nádraží ČD





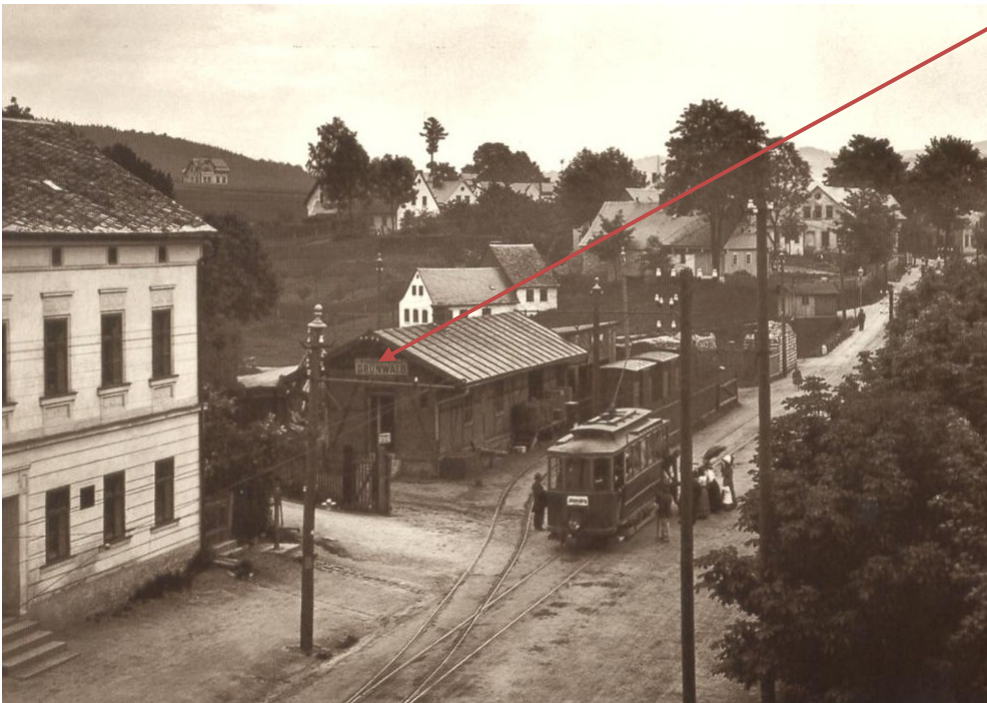


Obchodní akademie + umělecká škola střední a vyšší



Horní nám.

Grünwald = Zelený les



Pražská x Revoluční (kulatý roh domu = bývalá Zelenina;
vlevo první dům = hospoda U Hrubého, dnes U Jabloně



opravárenský vůz



profil tramvajové koleje

2015 Josef Šikola