

NR 4/85 KWIECIEŃ 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

# SILESIA TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



SPACERY PO REGIONIE

## Biała - Mały Wiedeń

>>> str. 6-7

PRZYSTANEK HISTORIA

## Tramwaje w czasie okupacji

>>> str. 8-9

ROZMAITOŚCI

## Wspólny cel i mnóstwo niebieskich balonów

>>> str. 11



# O transporcie publicznym w Górnosilesian Silesian Metropolis

>>> str. 4-5



## Jedźmy razem

Za nami jubileuszowa, dziesiąta już edycja Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA. 24 i 25 kwietnia w Centrum Targowo-Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu gościli przedstawiciele firm przewoźowych i instytucji branżowych z terenu województwa śląskiego. Oczywiście, nie mogło w tym gronie zabraknąć Tramwajów Śląskich. Nasze tegoroczne stoisko mocno nawiązywało do tego, co dla nas w tym roku najważniejsze: 120-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej i realizacji projektu inwestycyjnego. Te dwa tematy zdominowały też rozmowy z gośćmi stoiska Tramwajów Śląskich. Targi były również doskonałą okazją do wymiany poglądów i doświadczeń na wielu polach, co ma tym większe znaczenie, im bliżej jest przejęcia roli organizatora komunikacji publicznej przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Stąd m.in. niezwykle interesujące spotkanie pt. „Organizacja Transportu Publicznego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”. W czasie panelu zaprezentowano i omówiono wizję oraz etapy organizacji transportu publicznego w regionie w nowej strukturze administracyjnej. Przypatrując się najnowszym trendom w rozwoju komunikacji, z sentymentem wspominamy dotychczasowy dorobek w tej dziedzinie. Dlatego polecam lekturę kolejnego odcinka „Przystanku Historia”, opisującego okres II wojny światowej. Dowiemy się, jak funkcjonował wówczas transport tramwajowy na Górnym Śląsku. Z pewnością warto też wybrać się z naszym przewodnikiem na drugą część wycieczki do Bielska-Białej. Przed miesiącem Adam Lapski przedstawił uroki Bielska, tym razem oprowadza nas po Białej, zwanej – nie bez powodu – „małym Wiedniem”. Do chwili refleksji skłania natomiast relacja z tzw. Niebieskiego Marszu, który 13 kwietnia przeszedł ulicami Chorzowa i Świętochłowic. Kolor niebieski jest symbolem solidarności z osobami cierpiącymi na autyzm, a także z ich rodzinami, opiekunami i terapeutami. W codziennym zabieganiu – także kiedy podróżujemy tramwajem czy autobusem – warto rozejrzeć się wokół siebie. Może ktoś potrzebuje naszej pomocy, zrozumienia lub po prostu dobrego słowa.

**Bolesław Knapik**  
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

# Komunikacja w czasie majówki

**Przed nami długi, majowy weekend. W okresie od 1 do 4 maja komunikacja autobusowa i tramwajowa będzie funkcjonować według specjalnych zasad.**

- **1 i 3 maja (wtorek i czwartek)** – Obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w niedziele i święta, z uwzględnieniem następujących wyjątków:
  - **Linie autobusowe:**
    - Zawiesza się funkcjonowanie linii nr 250 i 750.
    - Według rozkładów jazdy ważnych w dni wolne w centrach handlowych będą kursowały linie nr: 39, 52, 59, 109, 146, 155, 194N, 230, 710 i 850.
    - Weekendowe linie nocne nr: 692N, 905N i 906N będą kursowały w nocy z 30.04 na 01.05, z 01.05 na 02.06, z 02.05 na 03.05 i z 03.05 na 04.05.
- **2 i 4 maja (środa i piątek)** – Obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w soboty, z uwzględnieniem następujących wyjątków:
  - **Linie autobusowe:**
    - Według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze będą kursowały linie nr: 2, 80, 120, 130, 135, 178, 202, 288, 636, 735, 840, 860 i 870.
    - Według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze w ferie będą kursowały linie nr 159 i 236.

W związku z organizacją Obchodów Święta Narodowego 3 Maja oraz 97. Rocznicy III Powstania Śląskiego, które odbędą się w czwartek (3 maja), **zostaną wprowadzone trasy objazdowe dla linii autobusowych nr: 12, 51, 110, 154, 600, 672, 674, 900 i 910.**

#### W kierunku os. Paderewskiego:

- po obsłudze przystanku „Katowice Drzymały”, autobusy linii nr 51 i 154 pojadą ulicami: Plac Miarki, Kochanowskiego, Wojewódzką (z obsługą przystanku „Katowice Jagiellońska”, tymczasowo zlokalizowanego w ciągu ul. Wojewódzkiej), Damrota, do włączenia się na swoje rozkładowe trasy;
- po obsłudze przystanku „Katowice Dworzec”, autobusy linii nr: 110, 600, 672, 674, 900 i 910 pojadą ulicami: Kościuszki, Wojewódzką (z obsługą przystanku „Katowice Jagiellońska”, tymczasowo zlokalizowanego w ciągu ul. Wojewódzkiej), Krasińskiego, Damrota i Powstańców, do włączenia się na swoje rozkładowe trasy;
- po obsłudze przystanku „Katowice Dworzec”, autobusy linii nr 12 pojadą ulicami: Kościuszki, Wojewódzką (z obsługą przystanku „Katowice Jagiellońska”, tymczasowo zlokalizowanego w ciągu ul. Wojewódzkiej), do włączenia się na swoją rozkładową trasę.

**W kierunku centrum Katowic**, po obsłudze przystanku „Katowice Francuska”, **autobusy linii nr: 51, 110, 600, 672 i 674** pojadą ulicami: Francuską, Warszawską, Szkolną, Moniuszki, Mickiewicza, Słowackiego, do podziemnego dworca autobusowego, następnie włączą się na swoje rozkładowe trasy. Przystanki autobusowe „Katowice Plac Miarki” (linia nr 672), „Katowice Andrzeja Dworzec” (linia 672) oraz „Katowice Powstańców Przychodnie” (linie nr: 51, 110, 600, 672, 674 i 910) podczas objazdu nie będą obsługiwane.

W godzinach 10:00-15:00 przystanek autobusowy „Katowice Jagiellońska” będzie obsługiwany w tymczasowej lokalizacji w ciągu ul. Wojewódzkiej, w rejonie skrzyżowania z ul. Lompy.

Trasa przemarszu prowadzić będzie ulicami: Powstańców, Wita Stwosza, Placu Miarki, Jagiellońską i plac Sejmu Śląskiego. Na czas obchodów ulice Lompy i Ligonie będą wyłączone z ruchu kołowego.

Szczegóły na stronie [www.kzkgop.com.pl](http://www.kzkgop.com.pl)

**SILESIA**  
**TRAMNEWS**

#### Wydawca:

Agencja Mediów Lokalnych mediaL  
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2, tel. 32 2413 374

**Redaktor naczelny:** Waldemar Kosior  
**Redaktor wydania:** Andrzej Zowada

#### Druk:

POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

# Puchar znów dla PKM Gliwice

Podobnie jak przed rokiem reprezentacja piłkarska PKM Gliwice okazała się bezkonkurencyjna w Turnieju o Puchar Prezesa Tramwajów Śląskich. Dwie drużyny gospodarzy okazały się bardzo gościnne, oddając rywalom całe podium.

Druga edycja turnieju odbyła się w sobotę 14 kwietnia, a – podobnie jak przed rokiem – miejscem rywalizacji była hala Ośrodka Sportowego Kolejarz w Katowicach. Do sportowej rywalizacji przystąpiło 6 drużyn: reprezentacje PKM-ów z Gliwic, Katowic i Sosnowca, zespół Tyskich Linii Trolejbusowych, a także reprezentacja Tramwajów Śląskich oraz gliwickiego Rejonu Spółki.

– Nie ma co ukrywać, że faworytem naszego turnieju jest PKM Gliwice, który już przed rokiem pokazał moc, zwyciężając w pierwszej edycji. Chcemy tu jednak sprawić niespodziankę i pokrzyżować im szyki – mówił przed rozpoczęciem turnieju jego organizator Rafał Imiołek. Szybko jednak okazało się, że gliwiczanie są w wysokiej formie i niezwykle trudno będzie ich zatrzymać. Na „dzień dobry” PKM Gliwice ograł reprezentację gliwickiej zajezdni Tramwajów Śląskich 8:1. Pierwszy mecz nie udał się również reprezentacji Tramwajów Śląskich, która przegrała z tyskimi trolejbusami 1:4. W meczu dwóch PKM-ów katowicki pokonał sosnowiecki 2:1.

W drugiej serii gier znów wysokie zwycięstwo odnieśli zawodnicy PKM Gliwice, którzy wygrali z TLT Tychy 5:1. Zwycięstwo odnieśli tramwajarze, którzy po zaciętym boju zwyciężyli 3:2 z katowickimi PKM-em. Drugiej porażki doznała drużyna Tramwajów Śląskich z Gliwic, która uległa 2:5 zespołowi z Sosnowca. – Po dwóch meczach widać było, że odebrać trofeum gliwic-



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

kiemu PKM-owi będzie bardzo trudno. Reszta stawki walczyła głównie o podium – relacjonuje Rafał Imiołek.

Faktycznie PKM Gliwice nie dał sobie odebrać ani jednego triumfu, zwyciężając we wszystkich trzech pozostałych meczach. W trzeciej kolejce doszło do starcia dwóch tramwajowych drużyn. Podstawowa reprezentacja Spółki ograła swoich kolegów z zajezdni gliwickiej aż 9:1, by w następnych meczach zaliczyć remis i porażkę z liderem z Gliwic. – Sytuacja przed ostatnim meczem turnieju, w którym PKM Sosnowiec rywalizował z tyskimi trolejbusami dawała jeszcze naszej drużynie szanse na zajęcie 3 miejsca. Warunkiem jednak był triumf tyszan – mówi Rafał Imiołek. Było niezwykle blisko. 8 sekund przed końcem meczu sosnowiczanie zdobyli jednak gola na 2:2, pozbawiając drużynę Tramwajów Śląskich miejsca na „pudle”.

Ostatecznie obrońcy tytułu sprzed roku – PKM Gliwice – okazali się triumfatorami II Turnieju o Puchar Prezesa Tramwajów Śląskich, kończąc go z kompletem zwycięstw. Drugie miejsce zajął PKM Sosnowiec, a trzecie (dzięki zwycięstwu w meczu bezpośrednim) TLT Tychy.



1.	<b>PKM GLIWICE</b>	5	15	22-4
2.	<b>PKM KATOWICE</b>	5	9	12-9
3.	<b>TLT TYCHY</b>	5	7	13-11
4.	<b>TRAMWAJE ŚLĄSKIE</b>	5	7	17-10
5.	<b>PKM SOSNOWIEC</b>	5	5	9-11
6.	<b>TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE</b>	5	0	7-33

WYNIKI		
PKM GLIWICE	<b>8:1</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE
TLT TYCHY	<b>4:1</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE
PKM SOSNOWIEC	<b>1:2</b>	PKM KATOWICE
PKM GLIWICE	<b>5:1</b>	TLT TYCHY
TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE	<b>2:5</b>	PKM SOSNOWIEC
TRAMWAJE ŚLĄSKIE	<b>3:2</b>	PKM KATOWICE
PKM GLIWICE	<b>4:0</b>	PKM SOSNOWIEC
TLT TYCHY	<b>1:2</b>	PKM KATOWICE
TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE	<b>1:9</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE
PKM GLIWICE	<b>2:0</b>	PKM KATOWICE
PKM SOSNOWIEC	<b>1:1</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE
TLT TYCHY	<b>5:1</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE
PKM GLIWICE	<b>3:2</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE
PKM KATOWICE	<b>6:2</b>	TRAMWAJE ŚLĄSKIE GLIWICE
PKM SOSNOWIEC	<b>2:2</b>	TLT TYCHY

Najlepszy bramkarz:	<b>Dariusz Kłół</b>	PKM Gliwice
Najlepszy strzelec:	<b>Paweł Obrusik</b>	PKM Sosnowiec



Zdjęcie: Marcin Bilanda

## O przyszłości transportu publicznego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Z początkiem przyszłego roku zmienią się zasady funkcjonowania transportu publicznego w naszym regionie. Organizacją komunikacji w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zajmie się jeden podmiot. O planowanych zmianach, które obejmą także Tramwaje Śląskie S.A., dyskutowano podczas dziesiątej edycji Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA.

24 i 25 kwietnia w Centrum Targowo-Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu spotkali się przedstawiciele najważniejszych firm i instytucji przewozowych z województwa śląskiego. Wśród wystawców były oczywiście Tramwaje Śląskie, które wykorzystywały okazję do zaprezentowania planów inwestycyjnych związanych z realizacją „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. Ekspozycja dumnie nawiązywała także do jubileuszu 120-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej w regionie.

Plany dotyczące transportu publicznego w województwie śląskim przybliżył Marek Kopel, dyrektor Zarządu Transportu Metropolitalnego. - Przyszłość Tramwajów Śląskich związana jest ściśle z działaniami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Dla spółki można rozważać różne scenariusze funkcjonowania, każdy zapewnia jej dobrą przyszłość – mówił Marek Kopel. Najbardziej prawdopodobne jest przejęcie spółki przez Zarząd Transportu Metropolitalnego.

- Po przejęciu wszystkie umowy spółki zachowają ciągłość. Obecnie trwają rozmowy na temat przekazania akcji Tramwajów Śląskich S.A. do GZM. Pozwoli to m.in. na zlecenie przewozów poza przetargami, a tym samym za-

pewni przedsiębiorstwu tramwajowemu dobrą sytuację finansową. Oczywiście, zmiany organizacyjne nie wpłyną w żaden sposób na prowadzone przez Tramwaje Śląskie projekty unijne – podkreślał Marek Kopel.



W uroczystości otwarcia wzięli udział przedstawiciele władz samorządowych oraz instytucji i firm komunikacyjnych z województwa śląskiego

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia działa od początku 2018 roku. Należy do niej 41 członków – miast i gmin, leżących w centralnej części województwa śląskiego. Natomiast Zarząd Transportu Metropolitalnego powołano w listopadzie 2017 roku i ma on stać się jedynym organizatorem komunikacji publicznej. 1 stycznia 2019 roku ma przejąć prawa i obowiązki KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy. Budżet Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na 2018 rok to ponad 360 mln zł. - Z kolei utrzymanie transportu kosztuje rocznie około 700 mln zł. Ogromna część pracy związana jest właśnie z nim – zaznaczył dyrektor Kopel. I przypomniał, że w tym roku GZM wprowadziła bezpłatne przejazdy dla uczniów do 16 lat czy wspólną taryfę biletową i ujednolicone bilety okresowe. Marek Kopel podkreślił, że przejęcie przez GZM zobowiązań od organizatorów transportu publicznego może nastąpić tylko 1 stycznia danego roku. - Metropolia musi też podjąć odpowiednią uchwałę dotyczącą przejęcia tych zadań. Dlatego liczymy, że jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, to nastąpi to właśnie 1 stycznia 2019 roku. Dla operatorów komunalnych będzie to dobre rozwiązanie. A gminy będą z tego tytułu płaciły podobne jak do tej pory składki. W tym przypadku żadnej rewolucji nie będzie.



**W programie targów znalazły się m.in. spotkania tematyczne, konferencje, panele i seminaria**

Podczas spotkania dyrektor przypomniał też o podpisanej przez GZM umowie na zakup 300 elektrycznych autobusów. - Musimy się dobrze, logistycznie do tego przygotować, wszystkie podmioty mają bowiem dziś własne plany inwesty-

cyjne. Marek Kopel nie wykluczył, że przyszłe zmiany mogą napotykać na przeszkody. - Mogą być one związane na przykład z legislacją. Jestem jednak pewny, że poradzimy sobie z nimi.

**Wojciech Zawadzki**



**Stoisko Tramwajów Śląskich S.A. tradycyjnie cieszyło się dużym zainteresowaniem**



W ramach cyklu artykułów, który zatytułowaliśmy „Spacery po regionie”, zachęcamy do wspólnych wędrówek ścieżkami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Są to wyprawy niezwykle - odwiedzimy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznanymi.

# Biała - Mały Wiedeń

Bielsko i Białą połączono w jeden organizm miejski – pod nazwą Bielsko-Biała – w 1951 roku. Bielsko znajdowało się w granicach Śląska, natomiast Biała – w Małopolsce. W poprzednim odcinku „Spacerów po regionie” odwiedziliśmy Bielsko, tym razem wybierzemy się do Białej.



Reksio, bohater popularnych kreskówek, to znak rozpoznawczy Białej

Pierwsza udokumentowana wzmianka o Białej pochodzi z 1564 roku. Nazwa miejscowości zaczerpnięta została od przepływającej przez nią rzeki Biała. W 1613 roku Biała wyodrębniona została jako samodzielna osada wiejska, natomiast w 1723 roku uzyskała prawa miejskie od króla polskiego Augusta III. W 1772 roku, w wyniku pierwszego rozbioru Polski, Biała została włączona w terytorium Austrii (Galicja), stając się jej granicznym miastem. Dopiero w 1918 roku Biała, podobnie jak Bielsko, powróciła do odrodzonej Polski (w 1922 roku Biała pozostała w województwie krakowskim, zaś Bielsko weszło w skład województwa śląskiego).

Nasz spacer rozpoczynamy od budynku dworca kolejowego, wybudowanego z czerwonej cegły w latach 1889-1890. W hali głównej zachowały się piękne, odrestaurowane malowidła ścienna. Na frontonie budynku dostrzec można napis na marmurowych tablicach, informujący, że stacja należała do „c.k. uprzywilejo-

wanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda” (K.K. Privilegirte – Kais. Ferd. Nordbahn). Była to jedna z najstarszych linii kolejowych w tej części Europy, biegnąca z Wiednia do Lwowa, a połączenie to miasto uzyskało już w 1855 roku. Warto wspomnieć, że sprzed budynku dworca, od 1895 do 1971 roku, wyruszał tramwaj elektryczny w stronę tzw. Cygańskiego Lasu. Na jego pamiątkę, przed wejściem głównym dworca zachowano fragmenty tramwajowego torowiska i umieszczono pamiątkowe tablice.

Z dworca udajemy się na ulicę 3 Maja, aby zobaczyć wybudowany w latach 1892-1893 budynek dawnego hotelu „Cesarskiego”, dzisiaj „Prezydent”, z neorenesansową elewacją. Tuż za hotelem znajduje się zejście ulicą 11 Listopada, prowadzące do centrum Białej. Można się tu zatrzymać przy fontannie i rzeźbie warszawskiej Syrenki. Figura wykonana została w 1954 roku przez Ryszarda Sroczyńskiego i jest darem Społecznego Funduszu Odbudowy Stolicy dla mieszkań-

ców miasta w podziękowaniu za wkład w odbudowę Warszawy po zniszczeniach II wojny światowej.

Idąc dalej ulicą 11 Listopada, mijamy ciekawą zabudowę mieszczańską, z kamienicą przy słynnym „białskim deptaku”, wzniesioną w 1893 roku wg projektów Karola Korna dla ówczesnego radcy cesarskiego Wiktora Burdy. Tuż przy moście nad rzekę Białą, naprzeciw kamienicy Burdy, zobaczymy rzeźbę Reksia – popularnego bohatera kreskówek, które powstawały w bielskim Studiu Filmów Rysunkowych. Druga rzeźba z bajkowymi postaciami – Bolka i Lolka – znajduje się na dziedzińcu przed galerią handlową przy ul. Mostowej.

Zabytkowa część Białej, z powodu podobieństwa architektury do stolicy ówczesnego Cesarstwa Austro-Węgierskiego, nazywana bywa „Małym Wiedniem”. Pierwszym obiektem, który zasługuje na naszą uwagę, jest stojący przy placu ratuszowym budynek dawnego gmachu Komunalnej Kasy Oszczędności i Magistratu Białej – obecnie siedziba władz miasta. Ten neorenesansowy budynek, wzniesiony w latach



XIX wieczny dworzec kolejowy w Białej



Sprzed budynku dworca, od 1895 do 1971 roku, wyruszał tramwaj elektryczny w stronę tzw. Cygańskiego Lasu



Słynna secesyjna kamienica „Pod Żabami”. Nad wejściem od ul. Targowej umieszczono rzeźbę żab.



1895-1897 według projektu bielskiego architekta Emanuela Rosta, jest jednym z najokazalszych gmachów użyteczności publicznej miasta.

Nieopodal znajduje się inny zabytkowy budynek – siedziba straży pożarnej, od którego wzięła się ówczesna nazwa placu Straży Pożarnej (Feuerwerplatz). Budowla zwieńczona jest mansardowym dachem i wieżą zegarową o wysokości 52 metrów, z loggią widokową i narożnymi wykuszami. Elewacja budynku jest bogato zdobiona. W środkowym ryzalicie umieszczono rzeźbę bogini Eirene z rogiem obfitości (personifikacja pokoju, przynosząca w darze przychylność i bogactwo) i małym Plutosem, bogiem bogactwa. We wnętrzu na uwagę zasługuje m.in. Sala Rady Miasta, ze sklepieniem zwierciadlanym z lunetami.

Z placu Ratuszowego dochodzimy do ulicy Stojałowskiego. Tam, na narożu z ulicą Ratuszową, podziwiać można secesyjno-modernistyczny budynek z 1923 roku, zaprojektowany przez Leopolda Landaua dla ówczesnego Polskiego Banku Krajowego. Następnie udajemy się na plac Wojska Polskiego, który był jednym z dwóch dawnych rynków miasta. Wytoczony został w 1723 roku, ma około 8 tys. metrów kwadratowych powierzchni i częściowo zabudowany jest zabytkowymi budynkami mieszczańskimi. Jedną z najsłynniejszych budowli jest secesyjna kamienica „Pod Żabami”, wybudowana w 1903 roku dla Rudolfa Nahowskiego, członka rady miejskiej i właściciela znanej winiarni, założonej już w 1795 roku. Nazwa pochodzi od umieszczonych na elewacji budynku, nad wejściem od strony ulicy Targowej, przedstawień żab. Po przeciwnej stronie kamienicy wznosi się klasycystyczny, ewangelicki kościół Marcina Lutera, wybudowany w latach 1782-1788. We wnętrzu zobaczyć możemy drewniany ołtarz z 1835 roku, z rzeźbami czterech ewangelistów, wykonany przez rzeźbiarza Joachima Korneckiego z Krakowa. W części środkowej ołtarza umieszczony jest obraz „Jezusa w Ogrójcu” pochodzący z 1837 roku. Ponadto na uwagę zasługują organy z 1848 roku, ambona z 1833 roku, chrzcielnica z 1817 roku, a także sztuki w nawie głównej z 1832 roku, wykonane w pracowni Jana Friedla z Opawy.

Dalsze kroki warto skierować w stronę ulicy Stojałowskiego, gdzie u jej wylotu znajduje się katolicki kościół pw. Opatrzności Bożej. Ta późnobarokowa świątynia zbudowana została w latach 1760-1769, a w XIX wieku dwukrotnie była przebudowywana i powiększana. W latach 1849-1850 dobudowano do pierwotnej kwadratowej nawy drugą jej część, galerie

boczne i nowe prezbiterium, zaś w latach 1886-1887 podwyższono wieżę, poszerzono chór muzyczny i zmieniono wygląd fasady kościoła, umieszczając między wieżami zegar z 1888 roku. Wyposażenie wnętrza w większości pochodzi z drugiej połowy XVIII wieku. Możemy w nim podziwiać m.in. rokokową ambonę w kształcie łodzi rybackiej, symbolizującą łódź św. Piotra, neobarokowy, drewniany ołtarz główny z obrazem „Cudownego rozmnożenia chleba” z rzeźbami ołtarzowymi świętych (Jana Chrzciciela, Pawła i Piotra oraz Zachariasza), chrzcielnicę, witraże, stacje Drogi Krzyżowej z 1869 roku, organy z 1887 roku oraz cztery ołtarze boczne. Przed kościołem stoi krzyż „Boża Męka”, a na placu przykościelnym barokowa figura św. Jana Nepomucena z 1782 roku.

Ulicą Żywiecką możemy dojść do dawnego Dworu Lipnickiego, czyli dawnej siedziby starostów

lipnickich, wybudowanej przez starostę Piotra Komorowskiego w 1596 roku i przebudowanej w stylu późno klasycystycznym w pierwszej połowie XIX wieku. W 1893 roku dwór przekazany został przez arcyksięcia Albrechta Ferdynanda Habsburga siostrze zakonnej ze zgromadzenia Córek Bożej Miłości z przeznaczeniem na klasztor, szkołę i dom opieki. Dwór otoczony jest urokliwym parkiem.

Wycieczkę po Białej najlepiej zakończyć na placu Ratuszowym. Możemy odpocząć w zabytkowym parku miejskim, zwanym również parkiem ratuszowym. Ciekawostką jest znaleziony tutaj w 1908 roku, w korycie rzeki Niwka na Lipniku, głaz narzutowy z epoki lodowcowej.

**Tekst i zdjęcia: Adam Lapski**  
**Przewodnik turystyczny**



**Neorenesansowy ratusz w Białej**  
wybudowany został  
w latach 1895-1897



Cykl, który zatytułowaliśmy „Przystanek Historia” pozwala na wędrówkę w czasie do lat, gdy komunikacja tramwajowa wyglądała zgoła inaczej niż dziś. Cykl powstaje z okazji przypadającej w 2018 roku 120. rocznicy uruchomienia pierwszej elektrycznej linii tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.

## Tramwaje w czasie okupacji



Fot. ze zbioru P. Szczęsnego

Trzy wagony typu Walker przy chorzowskim rynku na wąskotorowej mijance, ok. 1940 r.

Potencjał gospodarczy regionu oraz stosunkowo niewielkie zniszczenia podczas działań wojennych sprawiły, że Górny Śląsk stał się łakomym kąskiem dla władz okupacyjnych regionu, które w latach 1939-1945 eksploatowały aglomerację do granic możliwości. W tej części naszego cyklu zatrzymujemy się na przystanku „II Wojna Światowa”.

Już drugiego września, w obliczu przegranej bitwy pszczyńskiej i możliwości otoczenia oddziałów, naczelne dowództwo wyraziło zgodę na wycofanie sił polskich ze Śląska, oddając tym samym te tereny agresorom. Po wycofaniu się jednostek polskich cały region znalazł się pod władzą niemiecką. Do tego czasu polską część Śląska przyłączono do prowincji Górny Śląsk, jako rejencję katowicką.

W wyniku starć i bezpośrednich działań wojennych na początku września 1939 roku tramwaje górnośląskie nie odniosły właściwie żadnych szkód. Przerwa w funkcjonowaniu linii trwała tylko dwa dni i była spowodowana niedostarczeniem prądu przez chorzowską elektrownię. Zniszczenia i straty, choć nieliczne, okazały się uciążliwe. Wycofujące się oddziały polskie wysadziły m. in wiadukt w Chebziu, wstrzymując ruch przez ten ważny dla regionu węzeł komu-

nikacyjny, który przez następne dwa lata musiał odbywać się z przesiadką.

Okupant wysoko ocenił tutejszy potencjał gospodarczy, stąd bardzo szybko zaczęto konfiskację polskiego i żydowskiego mienia. Działania te nie ominęły przedsiębiorstw tramwajowych. Po przeprowadzonej pod koniec 1939 roku inwentaryzacji i oszacowaniu majątku spółek: Śląskie Kolejki oraz Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim, dobra zgromadzone przez firmy zostały własnością zarządu komisarycznego.

Nadprezydent prowincji górnośląskiej zainicjował w 1941 roku zintegrowanie komunikacji publicznej na Śląsku. Sam pomysł nie był nowy, bowiem pierwsze próby podjęto już niemal dziesięć lat wcześniej. Jednak dopiero teraz rozpoczęto konkretne negocjacje, które miały doprowadzić do powołania Zweckverbandu, czyli związku celowego, zarządzającego siecią

tramwajową. Chęć przystąpienia zgłosiły Bytom, Zabrze i Sosnowiec, z kolei Katowice wypowiadały się na ten temat bardzo sceptycznie. 9 listopada 1942 roku zawarto umowę o utworzeniu spółki Oberslische Verkehrsgesellschaft m.b.H (OVG) z siedzibą w Katowicach. Stronami umowy były miasta Bytom, Gliwice, Zabrze, Królewska Huta, Sosnowiec i powiat katowicki. Rok później przyjęto jeszcze powiaty będziński, bytomsko-tarnogórski, pszczyński i rybnicki. Choć celem przedsiębiorstwa była obsługa komunikacji lokalnej, a udziałowcy mieli dokonać przewłaszczenia lub dzierżawy miejskich spółek, w praktyce nie prowadziło ono żadnej działalności i w pierwszym roku istnienia wykazało stratę w wysokości 7546,07 marek.

Eksploatacją sieci tramwajowej zajmowały się Śląskie Kolejki we wschodniej części Górnego Śląska i Verkehrsbetriebe na zachodzie. Oby-



dwie spółki powiązane były unią personalną w zarządzie i ściśle ze sobą współpracowały. Ujednolicono numerację taboru, jednak każda ze spółek obsługiwała swoje przedwojenne linie. Poza wymienionymi sieć miejską w Bytomiu obsługiwało przedsiębiorstwo komunalne, które do końca wojny pozostało niezależne od większych partnerów.

Tymczasem przedsiębiorstwa tramwajowe odnotowywały coraz większe zainteresowanie swoimi usługami. W porównaniu z okresem przedwojennym znacznie zwiększyła się liczba przewozów. Powodem popularności tramwajów było rekwirowanie przez Wehrmacht samochodów, regramentacja paliwa oraz zniesienie granicy państwowej. To sprawiło, że komunikacja miejska stała się jedynym środkiem transportu na terenie całego okręgu przemysłowego.

W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na przewozy wzmocniono śląski park taborowy. W trakcie wojny władze okupacyjne sprowadziły łącznie 142 wagony dla ŚK i OVG, 25 wagonów dla transportu miejskiego w Bytomiu oraz co najmniej 15 dla Zagłębia Dąbrowskiego. Kontynuowano też przebudowę taboru wąskotorowego. Jednak, mimo ciągłych zakupów, nigdy nie udało się zgromadzić takiej ilości wagonów, by zaspokoić wciąż rosnące potrzeby pasażerów. Pociągi bywały przepełnione i często się spóźniały. Nie wpływało to jednak na wyniki finansowe spółek.

Warunki wojenne nie sprzyjały prawidłowemu utrzymaniu torów. Im dłużej trwała wojna, tym bardziej dotkliwy stawał się brak materiałów do remontu taboru i infrastruktury. Pociągi jeździły przepełnione, nierządno z dodatkowymi wagonami doczepnymi, co prowadziło do szybszego zużycia taboru i trakcji. Brakowało środków, materiałów. Kolejki Śląskie radziły sobie z tym, zdejmując każdemu z wagonów typu LHB po jednym pantografie, które montowano w wagonach wrocławskich. Z kolei ze względu na brak części zamiennych zdarzało się, że wagony silnikowe kursowały jako wozy doczepne.

Doprowadziło to do wydłużenia czasu przejazdu o kilkanaście minut. Na trasie Myslowice-Bytom tramwaj spędzał prawie 20 minut dłużej niż przed wojną. W związku z tym planowano też zwiększyć odstępy między odjazdami do 40 minut.



Pudło wagonu wąskotorowego Busch (nr 116) na krańcowym przystanku przy katowickim Parku Południowym (obecnie Kościuszki), 1940 r.

Fot. E. Konrad

W obliczu nadzwyczajnej sytuacji ekonomicznej zarząd tramwajów zmuszony był do inwestycji społecznych. Od maja do grudnia 1942 roku powstał w Hajdukach barak dla 70 konduktorek. Powstały też baraki mieszkalne dla robotników z krajów zachodnich. W firmie zatrudniono 165 konduktorek, 91 konduktorów i 65 motorniczych, którym brakowało jednak niezbędnego wykształcenia. Wymuszone wojną sfeminizowanie załogi spowodowało jednak niezadowolenie pasażerów, którzy skarżyli się, że konduktorki flirtują z motorniczymi podczas jazdy. By zapobiegać rzekomym romansom, podczas szkoleń powtarzano chórem: Konduktorka nie ma prawa stać przy motorniczym! Motorniczy nie może tego tolerować!

Czas wojny to okres wprowadzania współpracy taryfowej przewoźników. Obok biletów odrębnych dla poszczególnych przedsiębiorstw, w obiegu pojawiły się też wspólne bilety spółek VBO i Kolejek Śląskich. 1 października 1939 roku na terenie dawnego województwa śląskiego wprowadzono niemiecką taryfę w markach. Ceny biletów wahały się od 10 do 65 fenigów, w zależności od przejechanych stref. Na zniżki mogli liczyć najmłodsi. Za bilet dla dziecka w wieku od 4 do 10 lat płacono maksymalnie 35 fenigów. W niedzielę sprzedawano też bilety wycieczkowe do Zameczku Leśnego

w Gliwicach w cenie 20-55 fenigów dla dorosłych i 10-35 dla dzieci.

Komunikacja tramwajowa towarzyszyła mieszkańcom w życiu codziennym. Była też wykorzystywana przez okupanta jako narzędzie represji. Jedną z form szykanowania Polaków i Żydów było wydzielanie dla niej w Zagłębiu Dąbrowskim osobnych przedziałów i wagonów. Jeńcy wojenni wykorzystywani byli do prac remontowych, między innymi w zajezdni w Chorzowie Batorym, gdzie zatrudniani byli jako lakiernicy i budowlańcy.

Wieści o zbliżającym się wojsku radzieckim wymusiło na władzach obronę obszaru przemysłowego i ewakuację ludności niemieckiej, urzędów oraz wywozu urządzeń fabrycznych. Do ostatniej chwili prowadzono wydobywanie węgla, a wiele urzędów ewakuowano tuż przed wkraczającymi żołnierzami radzieckimi.

Rok 1945 okazał się dla Górnego Śląska przełomowym pod każdym względem. Zupełnie odmieniona mapa regionu, a przede wszystkim zmiana systemu politycznego wywarły bolesne piętno w mentalności Ślązaków, ale też w życiu gospodarczym regionu.

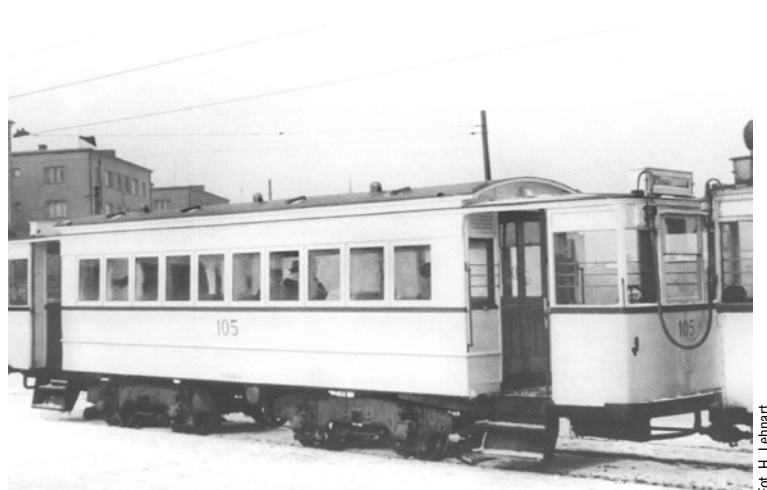
**Patryk Mataniak**  
na podstawie monografii  
„Tramwaje górnośląskie”  
K. Soidy, Z. Danyliuka, P. Nadolskiego



Przebudowany na tor normalny wagon Busch (nr 134) relacji 16 na Eichendorffstrasse (obecnie Kochanowskiego) w Katowicach, ok. 1941 r.

Fot. ze zbioru Z. Danyliuka

Wagon doczepny angielski (nr 105) relacji 23 na krańcowym przystanku Szopienice Dwór, ok. 1940 r.



Fot. H. Lehmann

Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!



widziane  
zza pulpitu

# Trzymaj się!

Wsiedliśmy już do tramwaju, drzwi zamykają się, tramwaj rusza – i w tym momencie, niestety, nieraz zdarzało mi się słyszeć gwałtowne poruszenie. Każdy z nas kiedyś zapewne przeczytał lakoniczny komunikat „W czasie jazdy trzymać się poręczy i uchwytów” – i nie są to słowa rzucane na wiatr.

Prawa fizyki są nieubłagane i działają na każdego z nas – tak na mnie, jak i na Państwa – niezależnie od tego, jak płynnie i delikatnie ruszę z przystanku, odczuje to każdy, podobnie jest też z hamowaniem, zwłaszcza w jego końcowej fazie. Tyle teorii. W praktyce – prawa fizyki potrafią obejść się z Państwem dużo mniej subtelnie, całkowicie wbrew mojej woli. Nie zliczę, ile to razy widziałem pasażerów odbijających kartę ŚKUP jedną ręką, w drugiej zaś trzymających telefon, torebkę czy jakiegokolwiek inny przedmiot. Kto raz próbował w ruszającym tramwaju odbić kartę albo skasować bilet nie trzymając się niczego, gdy niemal całą uwagę skupia na kasowniku – ten wie, że różnie bywa z utrzymaniem równowagi, zwłaszcza, gdy tramwaj wjeżdża w zakręt albo porusza się po nierównym torowisku – a takie, choć mamy ich coraz mniej, nadal się zdarzają. Podobnie sprawy mają się z przechodzeniem z nisko- do wysoko-

podłogowej części np. w „Skarbkach” czy zmodernizowanych „Helmutach” – gdy uwagę koncentrujemy na trzech schodkach do pokonania, zapominając o tym, że wagon już jedzie. W obu tych przypadkach utrzymanie równowagi bez trzymania się jakiegokolwiek poręczy skutecznie uniemożliwiał sam fakt, że tramwaj się porusza – rozpędzając i hamując płynnie i bez szarpnięć czyli tak, jak jesteśmy tego uczeni od pierwszej jazdy kursu motorniczych.

Teraz dołożmy do tego jeszcze warunki panujące na trasie. Pojedynczy wagon rodziny 105N, ten najbardziej powszechny na naszych torach waży – bagatela – niemal 17 ton, a dokładając do tego wagę każdego z pasażerów – można osiągnąć i 22 tony. Zatrzymanie takiej masy wbrew pozorom nie musi być takie łatwe, jak może się wydawać – o drodze hamowania będę chciał Państwu opowiedzieć jeszcze przy innej okazji. Nieprze-

myślane albo gwałtowne zachowania innych uczestników ruchu drogowego – czy to kierowców, czy rowerzystów albo pieszych skutkują koniecznością uniknięcia zdarzenia, a ta zazwyczaj oznacza dla nas hamowania awaryjne wszystkimi dostępnymi rodzajami hamulców. Im nowszy tramwaj, tym skuteczniejsze to hamowanie – ale też bardziej niebezpieczne dla pasażerów nie trzymających się niczego. Zdarzały się już przypadki, że udawało się uniknąć potrącenia pieszego czy zderzenia z samochodem, ale nie obrażeń niefrasobliwego pasażera. Mogą się zdarzyć także sytuacje awaryjne, jak choćby krótkotrwały brak napięcia w sieci trakcyjnej akurat w momencie ruszania tramwaju – czyli najczęściej lekkie, ale odczuwalne szarpnięcia wynikające z przzerwania rozruchu wagonu. Niezależnie od posiadanych przez nas, motorniczych, umiejętności – pewnych rzeczy nie jesteśmy w stanie przeczuć ani też im zapobiec, zostaje nam zdać się na Państwa wyrozumiałość.

Wszystkie te nieprzyjemności są łatwe do uniknięcia. Wystarczy tylko znaleźć najwygodniejszy uchwyt, do jakiego mają Państwo dostęp – także w zależności od wzrostu, poręcz przy suficie, wzdłuż okna, przy drzwiach lub siedzisku – i pewnie, ale nie kurczowo się jej złapać. Gwarantuję Państwu, że choć nieprzyjemnego odczucia związanego na przykład z gwałtownym zatrzymaniem tramwaju – którym motorniczy może ratować czyjeś zdrowie lub życie – nie uda się uniknąć, ale jedynie na krótkim, nieprzyjemnym wrażeniu się całe zdarzenie skończy. Przyjemnej podróży!

**Motorniczy**



# Wspólny cel i mnóstwo niebieskich balonów

13 kwietnia ulicami Chorzowa i Świętochłowic przeszedł Niebieski Marsz. Jego uczestnicy – dzieci, młodzież, samorządowcy oraz przedstawiciele lokalnych fundacji i stowarzyszeń – chcieli w ten sposób zjednoczyć się wokół problemu autyzmu.

Zaburzenia ze spektrum autyzmu, choć coraz częściej diagnozowane, nadal spotykają się z niezrozumieniem. – Chcemy zwrócić uwagę na to, że dzieci z autyzmem, zespołem Aspergera są wśród nas. Chodzą do chorzowskich szkół, przedszkoli i dlatego warto edukować społeczeństwo na temat tych zaburzeń, by nam wszystkim żyło się łatwiej – mówi Adrian Nagły z Fundacji Spectrum Liberi, wspierającej autystyczne dzieci i ich rodziny.

Symboliczny marsz połączył środowiska dwóch miast. Trasa prowadziła od Poczty Głównej w Chorzowie, przez ulicę Wolności aż do centrum Świętochłowic. Razem z dziećmi maszerowali m. in. samorządowcy - z Andrzejem Kotalą, prezydentem Chorzowa i Dawidem Kostempskim, prezydentem Świętochłowic.

– W ten symboliczny sposób chcemy także wesprzeć rodziców, nauczycieli i terapeutów. To prawdziwi aniołowie cierpliwości – podkreśla



Zdjęcia: Facebook/Fundacja Spectrum Liberi

Magdalena Sekuła, pełnomocnik prezydenta Chorzowa ds. polityki zdrowotnej i aktywizacji społecznej.

Przed marszem rozdawane były niebieskie balony i chorągiewki, które ubarwiły korowód, a przy okazji symbolizowały cel organizowanej akcji. – Kolor niebieski to symbol Międzynarodowego Dnia Autyzmu, który tradycyjnie obchodzony jest drugiego kwietnia. A ponieważ wypadł w tym roku w święta wielkanocne, marsz zorganizowaliśmy kilka dni później – tłumaczy Adrian Nagły. Zaburzenia ze spektrum autystycznym należą do grupy zaburzeń rozwojowych mózgu człowieka. Wpływają na zdolność komunikowania się,

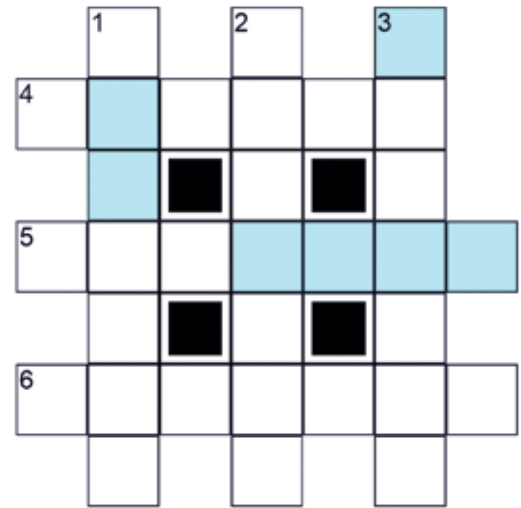
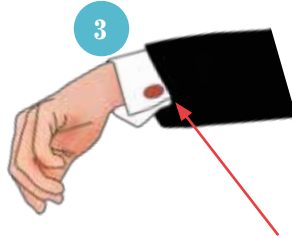
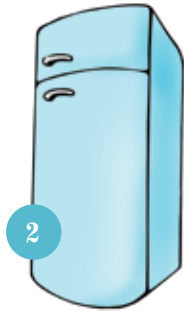
utrzymywania kontaktów społecznych i okazywania emocji. Osoby zaburzone charakteryzują trudności w komunikacji werbalnej i niewerbalnej oraz powtarzające się, schematyczne postępowanie.

– Dzieci z autyzmem są różne. Niektóre objawy są wspólne, ale każde dziecko rozwija się inaczej. Jeśli zauważymy, że nasze dziecko w wieku 2 lat jeszcze nie mówi lub bawi się samo w kącie i nie garnie się do zabawy z rówieśnikami, warto udać się do specjalisty, ponieważ im wcześniej rozpocznie się terapia, tym łatwiej będzie dziecku funkcjonować w społeczeństwie – zauważa Nagły.

pat



# Logogryf dla dzieci



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 maja na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosował Krzysztof Srokosz z Świętochłowic. Gratulujemy!

## Krzyżówka panoramiczna

Tysiąclecie		Kleista łapka na muchy		Statek powietrzny (przest.)		Pracuje w kuźni		Przy butach taternika		Wygodnicki	
Wygnanie				Czule o ojcu				Rulonik ze śledzia			
Okręt ze skazańcami				Jedenastka na boisku							
				Ze zrenicą						Ma skrajne poglądy	
Krewny, pupil VIP-a				Domek jedno-rodzinny							
J. Ahonen				Kuzyn bizona							
		Rządził Genuą						Fr. burmistrz			
		Auto ze Słowenii						Bramka			
Centrum finansowe Londynu											
Hiszp. Jan				Rena, polska piosenkarka i aktorka							
Gr. litera						Przełożony mnichów					

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 maja na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. W tym miesiącu nagrodę w postaci Power banku wygrał Marcin Piotrowski z Siemianowic Śląskich. Gratulujemy!

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów. Rozwiązania można przysłać pocztą tradycyjną, pocztą elektroniczną (na adres: [biuro@agencjamedial.pl](mailto:biuro@agencjamedial.pl)) lub dostarczać je osobiście. Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.

Po odbiór nagród zapraszamy do siedziby redakcji – od poniedziałku do piątku, od 8:00 do 16:00