

NR 5/86 MAJ 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 10 000 egz.

WSPOMNIENIE

Przed rokiem odszedł Zbigniew Wodecki

»» str. 5

SPACERY PO REGIONIE

Ślawków – perła na mapie

»» str. 6-7

PRZYSTANEK HISTORIA

Śląskie tramwaje w PRL

»» str. 8-9



Dni Otwarte Funduszy Europejskich

»» str. 3



Jedźmy razem

Tegoroczna wiosna bardzo pozytywnie zaskoczyła aurą, która momentami bardziej przypomina lato. Pozwala to prowadzić prace remontowe i modernizacyjne, których w naszych tegorocznych planach jest wiele. Obecnie, w ramach „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”, prace modernizacyjne toczą się na dwóch zadaniach w Sosnowcu, w Świętochłowicach, w Bytomiu i na pograniczu Bytomia z Zabrzem. Tam też intensywnie pracują specjaliści z naszego Zakładu Torów i Sieci, którzy własnymi siłami modernizują spory fragment torowiska w kierunku Biskupic.

Również w Zabrzu, tyle że w dzielnicy Zaborze, wyremontowany został fragment torowiska przy elektrocieplowni; w Katowicach przebrukowana została nawierzchnia torowiska w ul. Gliwickiej, w Chorzowie nowe tory ułożono za centrum przesiadkowym w kierunku Bytomia, w kilku miejscach posadowione zostały nowe słupy trakcyjne; nową jakość zyskało wiosną również kilka platform przystankowych w różnych miastach. W planach mamy znacznie więcej. W kolejnych miesiącach będziemy przekazywać wykonawcom następne place budowy, będziemy także rozstrzygać kolejne przetargi.

Niestety często zdarza się w trakcie realizacji zadań, że napotykamy na przeróżne problemy, które pojawiają się zwykle po wybraniu pierwszej warstwy ziemi. Stąd w niektórych miejscach – niepokojący część z Państwa – zastój. Zawsze staramy się jak najszybciej rozwiązać kłopoty, z zachowaniem odpowiednich procedur i zapewnieniem jakości realizowanych prac, są jednak sytuacje, w których przestojów nie da się uniknąć. Liczymy, że w ostatecznym rozrachunku wykonawcy, przy naszym wsparciu, poradzą sobie z wszystkimi przeciwnościami i prace będą się kończyć w założonych terminach.

Nie samymi inwestycjami żyje jednak nasza Spółka. Gdy tylko możemy staramy się „zarażać” mieszkańców metropolii sympatią do tramwajów, stąd m.in. udział w Pikniku Komunikacyjnym w Michałkowicach czy otwarcie dla zwiedzających zajezdni w Katowicach w ramach Dni Otwartych Funduszy Europejskich. Relacje z tych wydarzeń, a także wspomnienie nieodżałowanego Zbigniewa Wodeckiego oraz trzy nasze stałe cykle znajdują Państwo na dalszych stronach. Miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Komunikacja miejska 31 maja i 1 czerwca

Przed nami kolejny przedłużony weekend. W czwartek 31 maja (Boże Ciało) i w piątek 1 czerwca komunikacja miejska będzie funkcjonowała według zmienionych zasad.

- **31 maja (czwartek – Boże Ciało)** – 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: 39, 52, 59, 109, 146, 155, 194, 194N, 230, 710 i 850.
- Weekendowe linie nocne nr: 692N, 905N i 906N będą dodatkowo kursowały w nocy z 30 na 31 maja (ze środy na czwartek) i z 31 maja na 1 czerwca (z czwartku na piątek).

- **1 czerwca (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 i wakacje będą kursowały linie nr 159 i 236.

Więcej na stronie: 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

Dni Otwarte Funduszy Europejskich w zajezdni tramwajowej

120 osób podzielonych na 6 grup skorzystało z okazji i zwiedziło zajezdnię tramwajową w Katowicach w ramach Dni Otwartych Funduszy Europejskich. Dla wszystkich była to wielka frajda!

Dni Otwarte Funduszy Europejskich to największe wydarzenie prezentujące projekty zrealizowane dzięki unijnemu dofinansowaniu. W tym roku w ramach akcji, w dniach 11-13 maja, w całej Polsce odbyło się około 600 wydarzeń, w tym 16 w województwie śląskim.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. aktualnie realizuje już drugi projekt inwestycyjny współfinansowany przez Unię Europejską, zaś pierwszy zrealizowany został w latach 2012-2015. – Właśnie efekty realizacji tego pierwszego projektu chcieliśmy pokazać zwiedzającym. Stąd wizyta w nowej myjni tramwajowej, prezentacja wagonów tramwajowych i przejazd specjalny po zmodernizowanym torowisku – wylicza Andrzej Zowada rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. W piątek 11 maja 6 grup zwiedzających, głównie młodzież szkolna, miało możliwość przyjrzeć się z bliska funkcjonowaniu zajezdni tramwajowej – od hali wozowni, przez warsztaty naprawcze, starą i nową myjnię tramwajową po dyspozytornię i plac postojowy. – Wszystko zwieńczył krótki konkurs, którego zwycięzcy na terenie zajezdni mogli „pod okiem” instruktora poprowadzić tramwaj. To oraz mycie tramwajów w nowej myjni wzbudzały szczególną zain-

teresowanie i radość zwiedzających – podkreśla Andrzej Zowada. Wizytę w zajezdni kończył przejazd tramwajem specjalnym po zmodernizowanych katowickich torowiskach.

Kolejna okazja do zwiedzenia tramwajowej zajezdni nadarzy się po wakacjach. W sobotę 22 września odbędzie się Dzień Otwarty Zajezdni Tramwajowej w Bytomiu, na który tramwajarze już dziś serdecznie zapraszają.

[red]



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.



Tramwajem na piknik

Piękna, słoneczna pogoda towarzyszyła uczestnikom II Pikniku Komunikacyjnego, który 19 maja odbył się w siemianowickim Parku Tradycji. Przy zabytkowym szybie „Krystyn” w Michałowicach przygotowano wiele atrakcji, zarówno dla dorosłych, jak i dla dzieci.

Z zaproszenia KZK GOP oraz Siemianowickiego Centrum Kultury skorzystało wiele osób, często całe rodziny. Każdy mógł uczestniczyć w wielkoformatowej grze planszowej dotyczącej transportu publicznego. Były też tematyczne gry i zabawy.



Zdjęcia: Mateusz Włoczorek

Swoje stoisko na pikniku miały m.in. Tramwaje Śląskie. Do Parku Tradycji sprowadzono wóz pogotowia sieciowego, który rzadko można zobaczyć z bliska. Największym zainteresowaniem cieszył się jednak symulator kabiny

tramwajowej, oblegany zwłaszcza przez najmłodszych. Uczestnicy mogli też zapoznać się z najnowszymi modelami autobusów.

mw



Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM  **NEWS**

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Fot. www.wodecki.pl



Samochodem jeździł szybko, w tramwaju... koncertował

22 maja minęła pierwsza rocznica śmierci Zbigniewa Wodeckiego. Choć jego ukochanym miastem był Kraków, wybitny muzyk nie krył sentymentu do Górnego Śląska, skąd pochodziła jego rodzina.

Korzenie autora takich przebojów jak „Zacznij od Bacha” czy „Lubię wracać tam, gdzie byłem” sięgają Łazisk, gdzie mieszkał Józef Wodecki, ojciec Zbigniewa. Jak podkreślał w wywiadach multiinstrumentalista, mimo że urodził się i wychował w Krakowie, czuł w sobie śląską część. – Jestem po śląsku zorganizowany, lubię „ordnung” – mówił.

Zamiłowanie do porządku, perfekcjonizm w połączeniu z talentem sprawiły, że Wodecki stał się jednym z najpopularniejszych męskich głosów w kraju.

– To nie był przypadkowy człowiek na scenie. Niesamowicie wykształcony, a do tego starannie przygotowujący się do każdego występu. A jak się ma taki warsztat, to można uprawiać wycieczki we wszystkie muzyczne strony – komentuje Bartek Gruchlik dziennikarz Polskiego Radia Katowice. A tych podróży gatunkowych odbył Wodecki wiele. Od pastiszowego „Chałupy Welcome to!”, przez ballady śpiewane choćby ze Zdzisławą Sośnicką, czy zabawę z artystami o alternatywnych korzeniach, aż do „Pszczółki Mai”, która przyłgnęła do niego, trochę przyemiewając pozostały artystyczny dorobek.



Fot. Mariusz Banduch



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Zbigniew Wodecki w listopadzie 2012 roku podróżował zabytkowym tramwajem typu "N"

Podczas swej bogatej kariery niejednokrotnie koncertował na Śląsku. Wystąpił m. in. pięć lat temu na OFF Festivalu, kiedy wraz z zespołem MITch&MITch porwał publiczność odświeżoną wersją swego debiutanckiego albumu. Jeden z najciekawszych koncertów Wodecki zagrał jednak nie przed wielką publicznością, lecz w... tramwaju.

Z okazji 85-lecia Radia Katowice muzyk wraz z Big Silesian Bandem wyruszyli w kurs zabytkowym wagonem typu „N”. Dyrygent BSB i pomysłodawca koncertu, Joachim Krzyk wspomina, że nie musiał artysty długo namawiać. – Zbyszek zażartował, że to się świetnie składa, bo on chyba już z pięćdziesiąt lat tramwajem nie jeździł, zdarza mu się jedynie zderzyć z jakimś na skrzyżowaniu – mówi Krzyk.

Jazda samochodem była bodaj drugą po muzyce pasją Wodeckiego. Sam artysta nie ukrywał też tego, że podróżując na trasie Warszawa-Kraków był często zatrzymywany przez policyjną drogówkę. Ewa Wąsikowska-Tomczyńska, która wielokrotnie przeprowadzała ze Zbigniewem Wodeckim wywiady, pamięta, że dzwoniąc do niego można było przewidzieć, gdzie odbierze.

– Dziewięćdziesiąt procent rozmów Zbyszek rozpoczynał mówiąc: przepraszam, wjeżdżam w las, ale zaraz oddzwonię. Ale zawsze oddzwaniał i umawialiśmy się na spotkanie – mówi Ewa Wąsikowska-Tomczyńska, dziś szefowa magazynu telewizyjnego Super Expressu i vlogerka.

Nie mogły być to jednak wywiady „byle gdzie” i „byle jak”. Niemal każdy, kto poznał Wodeckiego, doświadczył jego skromności i otwartości na drugiego człowieka. – Nigdy nie oceniał po pozorach, bez względu na to z jakim pytaniem, często niewygodnym się do niego dzwoniło, zawsze starał się pomóc. Jeśli już coś mu wybitnie nie pasowało, to odpowiadał w sposób dowcipny, ale tak, by nikt nie poczuł się niekomfortowo – opowiada dziennikarka.

Joachim Krzyk ma jeszcze jedno wspomnienie, które może wywoływać uśmiech. – Kiedy wsiedliśmy do zabytkowego tramwaju, Zbyszek stwierdził, że to rzadkość jeździć czymś starszym od siebie, a zaczynając koncert rzucił do publiczności: My będziemy udawać, że gramy, a wy poudajecie, że wam się podoba, po czym zagrał tak, że do braw nikogo nie trzeba było namawiać.

Patryk Mataniak

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 nieznane.

Perła na mapie między Śląskiem a Małopolską



Sławków – jedno z najstarszych miast w Polsce – położone jest na granicy województwa śląskiego z województwem małopolskim, w odległości 28 km od Katowic i 56 km od Krakowa. Warto się tu wybrać, aby odnaleźć ślady przeszłości i podziwiać zachowane w mieście zabytki.

Sławków znajdował się na szlaku handlowym z Krakowa do Wrocławia, co przyczyniło się do jego szybkiego i systematycznego rozwoju. Prawa miejskie uzyskał prawdopodobnie pomiędzy 1279 a 1286 rokiem, za rządów bpa Pawła z Przemankowa. Według legendy, założycielem Sławkowa był rycerz Sławko i od jego imienia ma pochodzić nazwa miasta. Znane było z wydobycia cynku i ołowiu, które przetapiano na miejscu i później sprzedawano. Wyczerpanie złóż tych kruszców doprowadziło do stopniowego upadku miasta. Z inicjatywy bpa Jana Muskaty pod koniec XIII wieku Sławków został otoczony murem i przekształcony w małą twierdzę. Natomiast w XIV wieku miasto było ośrodkiem tzw. klucza sławkowskiego, będącego we władaniu biskupów krakowskich do

1790 roku. W okresie zaborów początkowo było pod panowaniem Austrii, w latach 1807–1815 znajdowało się w granicach Księstwa Warszawskiego, a następnie pod zaborem rosyjskim. Sławków dwukrotnie tracił prawa miejskie, pierwszy raz po powstaniu styczniowym, drugi raz w 1977 roku, gdy znalazł się w granicach administracyjnych Dąbrowy Górniczej. Ponownie stał się samodzielnym miastem w 1984 roku.

Nasz spacer rozpoczynamy od sławkowskiego Rynku. Jego charakterystycznym elementem jest średniowieczny układ z zabudową domów podcieniowych, z murałowanymi kolumnami i łamanymi dachami polskimi, pochodzących z XVIII i XIX wieku. Najciekawszym z nich jest budynek nr 9, gdzie znajduje się tzw. sławkowskie muzeum,

czyli Dział Kultury Dawnego Miejskiego Ośrodka Kultury. Ekspozycje prezentujące historię, kulturę i życie codzienne mieszkańców Sławkowa, a także sławkowskie górnictwo, rzemiosło i handel zgromadzone są w zabytkowym budynku z 1870 roku, należącym pierwotnie do kupca Jana Kuca. Oprócz budynku głównego i zabytkowych piwnic, ekspozycja usytuowana jest w części zwanej „Lamusem Zygmunta Glogera”.

Najbardziej charakterystyczny budynek oznaczony jest numerem 2. Znajduje się tam zabytkowa karczma - „Austeria Miejska” z 1781 roku. Przez blisko sto lat był to obiekt miejski, aż do utraty praw miejskich w 1870 roku. Budynek jest klasycznym przykładem drewnianej staropolskiej karczmy, zbudowanej na planie litery „T”, na-

„Austeria Miejska”, czyli zabytkowa karczma z 1781 roku



Drewnia studnia miejska na Rynku



Charakterystyczne zabudowania Sławkowa



Budynek sławkowskiego ratusza wybudowany został na początku XX wieku

krytej dwuspadowym dachem podtrzymywanym w części frontowej przez sześć filarów. Nazwa „Austeria” jest pochodzenia włoskiego i oznacza lokal o najwyższym standardzie, gdzie można dobrze zjeść i przenocować.

Interesujący jest także budynek pod nr 22, wybudowany w 1857 roku. Obiekt ma konstrukcję zrębową, jest otynkowany, nakryty dachem dwuspadowym, wsparty na czterech murowanych kolumnach.

Pośrodku sławkowskiego Rynku usytuowany jest gmach ratusza, który wzniesiony został na początku XX wieku, w miejscu poprzedniego - drewnianego. Naprzeciw ratusza stoi drewniana kapliczka z figurą św. Floriana, chroniącego miasto przed pożarami, których w historii Sławkowa było wiele. Nieopodal kapliczki znajduje się drewniana studnia miejska.

Z Rynku udajemy się ulicą Mały Rynek do kolejnego zabytku Sławkowa, którym są ruiny zamku biskupów krakowskich z drugiej połowy XIII wieku. Pierwsza wzmianka o zamku pochodzi już z 1289 roku. Został zbudowany przez bpa Pawła z Przemankowa. W XIV wieku zamek był w rękach Władysława Łokietka, natomiast w 1327 roku zajęły go wojska czeskie Jana Luksemburczyka, który po interwencji króla węgierskiego Karola Roberta zamek opuścił. Później, na polecenie papieża Jana XXII, w 1328 roku zamek opuściły również wojska węgierskie, a samo miasto wraz z zamkiem wróciło do prawowitych właścicieli – biskupów krakowskich. W 1377 roku zamek był siedzibą bpa Jana Grota, jednak dwa najazdy wojsk husyckich z lat 1433–1434 doprowadziły do jego zniszczenia, a dzieła dewastacji dokończyły w 1455 roku oddziały zaciężne Jerzego Stosza z Olbrachowic (Morawy) oraz Mikołaja Świeborowskiego. W XVI wieku biskupi wybudowali nieopodal zamku nowy dwór, a sam zamek pozostał nieużytkowany. Odsłonięte przez archeologów fragmenty zamku, które możemy dzisiaj oglądać u zbiegu ulic Browarnej i Staropocztowej, świadczą o jego wielkości. Założony został na planie nieregularnego prostokąta o wymiarach 120 na 100 metrów, miał grube mury, wzmocnione basztami, a całość otoczona była fosą i parkanem. Do obecnych czasów zachowały się ruiny wieży mieszkalnej, budynku bramnego oraz pozostałości pierwotnych murów, z wałem ziemnym i fosą. Nieopodal ruin zamku, przy ulicy Biskupiej 10, zobaczyć możemy dawną synagogę żydowską z 1896 roku. Warto podkreślić, że Żydzi byli nieodłącznie związani z historią Sławkowa. Osiedlali się na terenie miasta już pod koniec XVIII i na początku XIX wieku. Niestety, w czasie II wojny światowej

podzielili losy większości swoich współbraci, ginąc z rąk hitlerowców w obozach zagłady.

Następnie udajemy się ulicą Browarną i ulicą Gołębią do ulicy Kościelnej, aby dotrzeć do kościoła pw. Podwyższenia Krzyża Świętego i św. Mikołaja (pierwotnie wg Liber Beneficiorum Jana Długosza pw. Jana Chrzciela). Świątynia ufundowana została w 1203 roku przez biskupa krakowskiego Fulko, zwanego Pełką. Jak wskazują badania archeologiczne, kościół powstał na miejscu XII-wiecznego cmentarza. Wzniesiony został w stylu romańskim, z elementami gotyckimi, a jego najstarszą częścią jest dziś ceglany, dwuprzęsłowy, kwadratowy prezbiterium, z krzyżowo-żebrowym sklepieniem. Uwagę przykuwa gotycka arkada, tworząca tzw. arkę tęczową, a także kamienna nawa główna, z wieżą zwieńczoną barokowym hełmem. Wnętrze kościoła wykazuje cechy stylu barokowego i rokokowego. Szczególnie interesujące są: zespół pięciu barokowych ołtarzy z głównym - skrzyniowym, drewniana figura Ukrzyżowanego Jezusa, polichromowane stalle, ambona oraz kamienna chrzcielnica z pokrywą. W północnej ścianie nawy głównej umieszczony jest późnobarokowy nagrobek żyjącego w latach 1716–1788 biskupa krakowskiego Kajetana Ignacego Sołtyka.

Kościół otoczony jest murem, z bramą wejściową ozdobioną figurami Apostołów św. Piotra i Pawła.

Ponadto w murach ogrodzenia umieszczono kapliczki ze stacjami Drogi Krzyżowej. Wychodząc z kościoła, warto jeszcze zatrzymać się przy zabytkowym budynku przy ul. Kościelnej 11, w którym dawniej mieścił się szpital górniczy. Ten jednopiętrowy obiekt ufundowany został w 1758 roku przez Andrzeja Załuskiego, o czym świadczy tablica fundacyjna umieszczona nad wejściem. Obok tablicy dostrzeżemy dwie piękne polichromie, przedstawiające bł. Śwysława i św. Stanisława z Piotrowinem u jego stóp. Obiekt od 1800 roku wykorzystywany był na potrzeby sławkowskiego szkolnictwa.

Na zakończenie naszej wędrowki po Sławkowie warto jeszcze zajrzeć do zabytkowego kościoła św. Jakuba przy ul. Świętokrzyskiej. Świątynia wzniesiona została z kamienia w 1827 roku. Jest nakryta siodłowym dachem, na którym zamontowano sześcioboczną sygnaturkę, którą - zgodnie z tradycją - dzwoni się w czasie burzy, aby rozpuścić deszczowe chmury. Warto wspomnieć, że kościół św. Jakuba, kościół Podwyższenia Krzyża Świętego oraz Muzeum w Sławkowie znajdują się na pielgrzymim szlaku Via Regia św. Jakub do Santiago de Compostela.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Ruiny zamku biskupów krakowskich z XIII wieku



Cykl, który zatytułowaliśmy „Przystanek Historia” pozwala na wędrowkę 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.

Śląskie tramwaje w PRL



Mijanka krańcowa relacji 8 przy Bazylice NMP w Piekarach Śląskich. Wagon silnikowy Bremen (nr 325) z doczepą sanoczką ND ok. 1968 rok

Fot. K. Jabłoński ze zbioru A. Pali

Wielkie inwestycje i równie duże likwidacje. Tak w skrócie można podsumować losy tramwajów na Śląsku i w Zagłębiu w okresie Polski Ludowej. Tym razem w naszym cyklu przyjrzymy się latom 1945-1989.

Przeciągające się walki na polu II Wojny Światowej powodowały na Śląsku poważne zniszczenia, głównie w południowo-zachodniej części regionu. Górnośląski Okręg Przemysłowy ucierpiał jednak najbardziej nie w czasie bitew, lecz po przejściu frontu. Plądrowane budynki, spalone ratusze, m. in. w Katowicach, czy rozgrabione rezydencje i kamienice mieszkalne to tylko ułamek materialnych strat 1945 roku.

Co oczywiste, ucierpiała także infrastruktura tramwajowa. Niemcy, chcąc utrudnić nadjeżdżającej armii radzieckiej przejazd, zerwali elektryczną sieć trakcyjną w centrum Katowic, wysadzili most między Szopienicami a Sosnowcem, kolejny most w samym Sosnowcu oraz wiadukt na Bobrku. Tym samym przecięte zostało połączenie tramwajów śląskich z zagłębiowskimi.

Jak skarżyły się później władze zarządu katowickich tramwajów w piśmie do Ministerstwa Komunikacji, okupant pozostawił w opłakanym stanie środki, sieć i urządzenia komunikacyjne. Tabor

składał się z 11 typów wozów tramwajowych z różnych stron Europy, zniszczonych i zdewastowanych rabunkową eksploatacją. Przewodów górnej sieci nie wymieniano przez całą wojnę, podstacje były wyeksploatowane do granic technicznej możliwości. Park maszynowy zużyty, brak było narzędzi, maszyn i urządzeń warsztatowych. Sieć torowa zaniedbana i rozregulowana. Brak było personelu jazdy, motorniczych, konduktorów oraz wykwalifikowanych pracowników komunikacji i kadry nadzoru.

Mimo trudności, już 29 stycznia 1945 roku, dwa dni po wyzwoleniu Katowic, w Zagłębiu ruszyły pierwsze tramwaje, a niecały tydzień później pojawiły się także na ulicach Katowic. Nieco dłużej, bo do marca czekać musieli gliwiczanie i bytomianie. Jak, w obliczu opisanych wyżej problemów i zniszczeń udało się prowadzić przewozy i, co więcej, zaliczać rekordową frekwencję, zostaje do dziś zagadką.

Równolegle z odbudową miast, tworzyła się nowa rzeczywistość, skrajnie odmienna od

autonomicznej, międzywojennej przeszłości. 20 marca 1945 roku minister komunikacji ustanowił przymusowy zarząd państwowy nad prywatnymi kolejkami użytku publicznego. Podobnie stało się z tramwajami w Zagłębiu Śląsko-Dąbrowskim. Przedsiębiorstwo zarządzające przyjęło nazwę Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego. W pierwszym okresie powojennym głównym zadaniem było wyremontowanie i przygotowanie zniszczonego taboru, uporządkowanie i uruchomienie sieci torowej oraz podstacji głównej sieci elektrycznej. Przebudowywano linie wąskotorowe na normalnotorowe. Pod koniec 1945 roku kursowały już 172 tramwaje, które w tym roku przejechały blisko 9 mln km i przewiozły ponad 65 mln pasażerów. W listopadzie 1948 roku przełomową decyzją dokonano fuzji dwóch samodzielnych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. 15 listopada 1948 roku przeprowadzono fuzję obydwu firm komunikacyjnych: „Koleje Elektryczne Za-

głębia Śląsko-Dąbrowskiego” i „Śląskie Linie Autobusowe” w jedno, które otrzymało nazwę „Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne”. Co warto podkreślić, firmie nie udało się przejąć majątku spółek tramwajowych.

Udało się to dopiero w niecałe 3 lata później, kiedy to uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach przekształcono ŚDLK w „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne”, które pieczę nad tramwajami sprawowało aż do lat dziewięćdziesiątych.

Czas od pierwszych lat po wojnie, aż do 1970 roku, to okres intensywnej rozbudowy sieci i zaplecza technicznego. Pierwsze prace modernizacyjne polegały na przebudowie pozostałych odcinków wąskotorowych na tor normalny. Ostatni odcinek wzdłuż ul. Metalowców w Chorzowie do Węzłowca zlikwidowano w 1952 roku.

Głównym problemem okazał się tabor tramwajowy. Wagony sprowadzone w 1898 roku z Niemiec, typu „Schuckert” i „Walker”, pierwsze normalnotorowe typu „Nurnberg” i wagony typu „Dusseldorf”, następnie typ „Bremen”, „Zgorzelec”, „Herbrand” aż po pierwsze wagony typu „Chorzów” i „Chorzów-Bremen”, z których najmłodsze miały już 40 lat, były zmartwieniem pracowników technicznych, ale i pasażerów.

Systematyczna wymiana zdezelowanych wagonów i ograniczanie mnogości typów doprowadziły w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych do ujednolicenia taboru. Pojawiły się wagony przegubowe oraz kolejne tramwaje rodzimej produkcji.

Odbudowa kraju ze zniszczeń wojennych ograniczyła jednak dotacje państwa na fundusz inwestycyjny. Przyznane środki nie zapewniały podjęcia niezbędnych inwestycji w zaplecze techniczne, modernizacji układów komunikacyjnych, budowy drugich torów czy wzrostu mocy trakcyjnej. Nie przeszkodziło to jednak w budowie nowych odcinków linii. Do 1970 roku otwarto między innymi połączenia Parku Kościuszki z Brynowem, Sosnowca z Milowicami, Śródmieścia Bytomia z KWK Bytom, czy KWK Guido z Makoszowami.

W 1962 roku otwarto zajezdnię w Katowicach-Zawodziu. Jej powstanie było niezbędne, po-



Fot. T. Hermatczyk ze zbioru A. Palli

Wybudowana w 1949 roku dla relacji 5 uliczna pętla torowa przed zabrzańskim dworcem PKP, w latach 1959-1962 służyła także relacji 3, podzielonej wskutek zawalenia się wiaduktu; widoczne wagony silnikowe Bremen i autobusy Ikarus-60, około 1960 roku

nieważ wcześniej zamknięto zajezdnię w Rożdżeniu. Podobnie, w Bytomiu - likwidacja zajezdni przy ul. Piekarskiej również powodowała konieczność budowy nowego zakładu. Zdecydowano się na lokalizację nowej zajezdni wraz z budową trasy do nowych osiedli w Stroszku. Zajezdnię, zlokalizowaną na końcu linii, otwarto wraz z nią w czerwcu 1968 roku. W tym samym roku zlikwidowano zajezdnię w Rozbarku, skąd przeniesiono tabor oraz urządzenia do nowego zakładu. W 1972 roku na granicy Zabrze i Gliwic wybudowano nową zajezdnię, a w Będzinie zajezdnię na 150 wagonów otwarto po czterech latach budowy w 1978 roku. W tym samym roku zamknięto starą zajezdnię w Będzinie.

W drugiej połowie lat 70. rozpoczęła się pierwsza większa fala likwidacji, której przyczyną należy się dopatrywać w złym stanie technicznym tramwajów, przez co pasażerowie przesiadali się do autobusów. Znacznie skromniejsze niż dotychczas środki zaczęto zamiast na inwestycje przeznaczać na likwidację nierentownych linii.

Mimo zmniejszenia liczby obsługiwanych odcinków, a także ciągłych podwyżek cen biletów w latach 80. WPK zanotowały rekordowe liczby przewiezionych pasażerów. W samym tylko 1983 roku z usług tramwajów na Śląsku i w Zagłębiu skorzystało prawie 355 milionów osób.

To właśnie w tamtym okresie powstał zwyczaj kupowania biletów: „na zapas”, wynikający z braku zaopatrzenia i wykupowania dostępnych bloków. Okres PRL dla tramwajów w miastach aglomeracji skończył się nieco później niż w kraju. Zmiany społeczno - gospodarcze wyznaczyły kres wielu przedsiębiorstw państwowym, także WPK, które najpierw rozbito na kilkanaście niezależnych firm, by następnie postawić je w stan likwidacji. Jak zawsze w takich przypadkach nie obyło się bez niespodzianek, co spowodowało, że proces likwidacyjny trwał aż 14 lat, ale o tym opowiemy zatrzymując się na następnym „Przystanku Historia”.

Patryk Mataniak
na podstawie monografii
„Tramwaje górnośląskie”

K. Soidy, Z. Danyłuka, P. Nadolskiego



Fot. R. Burzyński ze zbioru K. Soidy

Wagon „Bremen” (nr 311) relacji 5 na przystanku przy Kopalni „Pstrowski” dawniej „Jadwiga” w Zabrzu Biskupicach, ok. 1954 rok



Wzory biletów używanych w czasie inflacji złotego 1983-1991.

Fot. ze zbioru Z. Danyłuka

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**

Wysiadamy

To, że w tytule mamy wysiadanie, nie znaczy w żadnym wypadku, że to moje ostatnie z Państwem spotkanie „na papierze”. Do omówienia zostało przecież jeszcze немало wątków związanych z naszymi codziennymi, wspólnymi podróżami. Zanim jednak przejdę do bardziej szczególnych sytuacji – a będą to sprawy istotne chociażby dla rodziców z dziećmi, miłośników czworonogów czy drażliwy niekiedy temat przystanków „na żądanie” – chciałbym zamknąć wątek najbardziej ogólny, czyli „wsiąść – pojechać – wysiąść”.

Moment wysiadania z tramwaju oznacza koniec naszej wspólnej podróży, nie może jednak wyłączać naszej czujności. Szanując czas nasz i pozostałych pasażerów – pamiętajmy, żeby nie zwlekać z przemieszczaniem się w stronę drzwi do momentu, kiedy tramwaj już się zatrzyma i je otworzy. Drzwi, oczywiście, nie muszą otwierać się same – sygnalizowałem to już przy pierwszym spotkaniu z Państwem – dlatego dobrze jest już wcześniej zlokalizować przycisk do ich otwierania przy użyciu tzw. programowania, albo – jak nazywane jest to w innych miastach – „ciepłego guzika”. Część starszych „stopiątek”, choć jest

ich coraz mniej, ma owe przyciski umieszczone w obudowach nad drzwiami, z kolei w niektórych wagonach przyciski nie „zapamiętują” naciśnięć przed momentem załączenia ich przez motorniczego po zatrzymaniu – i o tym też warto pamiętać tak, aby nacisnąć je zaraz, gdy wagon się zatrzyma. Mogę z całą pewnością zapewnić Państwa, że powstająca wtedy zwłoka nie jest ani moją, ani moich Koleżanek i Kolegów złośliwością, po prostu – „ten typ tak ma”. Wysiadając – kierujemy się od razu dalej od drzwi wagonu, robiąc miejsce dla kolejnych osób wychodzących za nami, bądź też chcących później do tramwaju

wsiąść – pamiętajmy: „sztuczny tłok” to wymarzone miejsce pracy złodziei kieszonkowych. Część naszych przystanków położona jest na jezdni – stąd też bardzo proszę, by wychodząc, szczególnie jako jedna z pierwszych osób – zawsze patrzeć, co dzieje się za drzwiami. Nikt z nas nie ryzykuje otwierania drzwi przed nadjeżdżającym samochodem, niestety – nie brak wciąż kierowców, dla których przystanek tramwajowy nie ma absolutnie żadnego znaczenia (a powinien – o czym mówi wyraźnie Prawo o Ruchu Drogowym). Wysiadając na jezdnię – proszę również pamiętać o tym, by energicznie przejść na chodnik albo przejście dla pieszych i w miarę możliwości jak najszybciej tę jezdnię opuszczać, nie pozostawiając jednak bez opieki osób starszych albo inwalidów – nawet jeśli są dla nas kompletnie obcy – mogą potrzebować naszej pomocy w przedostaniu się w bezpieczne miejsce. Na koniec prośba właśnie do tych osób – naszych seniorów oraz mających kłopoty z poruszaniem się: wysiadając z wagonu z wysoką podłogą na niski peron albo na jezdnię starajcie się wychodzić drzwiami wyposażonymi w dodatkowe poręcze i nie bójcie się wysiadać z dolnego stopnia... tyłem, schodząc jak z drabiny. W przypadku potknięcia się zawsze możecie Państwo wspomagać się rękoma, co już zapobiegło niejednemu groźnemu upadkowi. Widok pasażera wychodzącego w ten sposób z wagonu jest także dla mnie jasnym sygnałem, że może mieć problemy z poruszaniem się i trzeba zwrócić na niego szczególną uwagę. Szczęśliwie dotarliśmy do dzisiejszego przystanku docelowego – życzę Państwu kolejnych przyjemnych podróży i – do następnego spotkania!

Motorniczy



Fot. Mariusz Banduch

Już po raz 14 studenci otworzyli swoje sale, aule, gabinety badawcze i laboratoria aby pochwalić się swoimi osiągnięciami podczas Śląskiego Studenckiego Festiwalu Nauki. Jak co roku wyszli też poza mury uczelni i wsiedli do „Muzycznego tramwaju”.

Festiwal Nauki to największa kulturalno-naukowa impreza na Śląsku, której głównym celem jest rozwijanie pasji i poszerzanie naukowych horyzontów oraz integracja środowiska naukowego mająca na celu promocję nauki, techniki i sztuki. Tegoroczna edycja odbyła się w dniach 24-26 kwietnia, a głównymi odbiorcami tych wydarzeń miała być i była młodzież ucząca się – uczniowie szkół podstawowych, średnich oraz wyższych, a także mieszkańcy metropolii.

Jednym z głównych wydarzeń Festiwalu był Jarmark Wiedzy, na którym przedstawiciele organizacji studenckich i kół naukowych z Uniwersytetu Śląskiego oraz Śląskiego Uniwersytetu Medycznego prezentowali swoje dokonania naukowe, przeprowadzali eksperymenty oraz pokazywali mieszkańcom Katowic, że nauka jest ciekawa i potrafi być fascynująca! Podczas Festiwalu studenci nie skupiali się tylko na nauce, ale również na aspekcie kulturalnym, dlatego po raz kolejny, dzięki wsparciu ze strony Tramwajów Śląskich odbyło się również wydarzenie pt. „Muzyczne Tramwaje”. W tym roku podróżnym tramwaju linii nr 0, czas umi-

„Muzyczne tramwaje” tym razem na ludowo



Zdjęcia: Grzegorz Adamak/Silesianfoto.com

lał Studencki Zespół Pieśni i Tańca Katowice, który w wyjątkowych strojach wykonywał utwory śląskie i ludowe oraz zachęcał do udziału w pozostałych wydarzeniach organizowanych w ramach Festiwalu. „Muzyczne Tramwaje” to inicjatywa, która zawsze spotyka się z bardzo pozytywnym odbiorem zarówno ze strony mieszkańców miasta, jak i ze strony studentów – za co niezmiernie dziękujemy.

Katarzyna Topolska
Przewodnicząca Samorządu Studenckiego
Uniwersytet Śląski w Katowicach



5 dekad Uniwersytetu Śląskiego

Uniwersytet Śląski w Katowicach świętuje pięćdziesięciolecie istnienia. Z tej wyjątkowej okazji, na katowickim Rynku odbędzie się koncert plenerowy będący punktem kulminacyjnym jubileuszowych obchodów. Początek imprezy 8 czerwca o godzinie 19.30.



Ideą koncertu jest przedstawienie 5 muzycznych dekad z pomocą gwiazd polskiej estrady. Do współpracy zostali zaproszeni artyści związani z regionem i Uniwersytetem Śląskim. Swoją udział potwierdzili: Renata Przemyk, Stanisław Soyka, Maciej Lipina, Pokahontaz, Banana Boat i Voo Voo. Aranżacje muzyczne zostaną przygotowane przez dr. Karola Pykę – kompozytora, aranżera i dyrygenta związanego z Wydziałem Artystycznym Uniwersytetu Śląskiego. Poprowadzi on także orkiestrę symfoniczną oraz Reprezentacyjny Chór Uniwersytetu Śląskiego „Harmonia”.

Na scenie pojawią się również wykonawcy związani z uczelnią, będący na co dzień jej studentami. Artyści, poza wykonaniem wybranego utworu z wybranej dekady, zaśpiewają

także swój utwór zaaranżowany na orkiestrę. Ostatnią częścią koncertu ma być wspólny występ wszystkich artystów, do których dołączy główna gwiazda wieczoru – zespół Voo Voo. Koncert poprowadzi Piotr Baron – absolwent Uniwersytetu Śląskiego, dziennikarz muzyczny Programu 3 Polskiego Radia. Na Rynku poza sceną główną znajdzie się Strefa Pokazów Naukowych, w której specjaliści Instytutu Fizyki oraz Uniwersytetu Śląskiego Dzieci zaprezentują najciekawsze eksperymenty, Strefa Dziecka z atrakcjami dla dzieci, które będą dostępne dla odwiedzających od godz. 16.00; a także wystawa plenerowa „50 lat Uniwersytetu Śląskiego”.

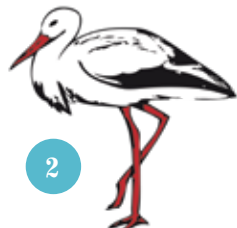
Więcej informacji na stronie www.50.us.edu.pl

(źródło: 50.us.edu.pl)

Logogryf dla dzieci



1



2



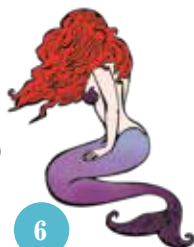
3



4



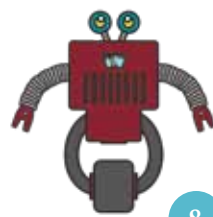
5



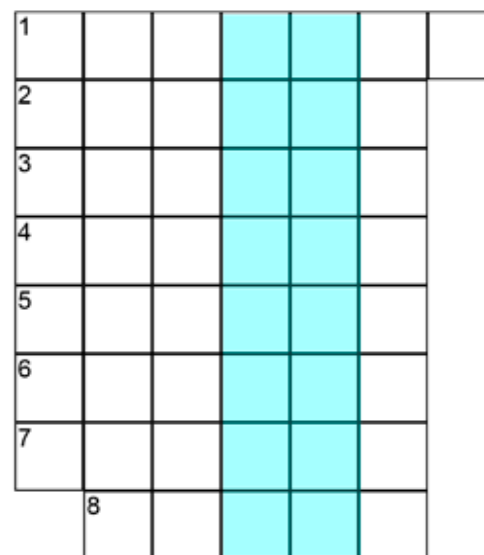
6



7



8

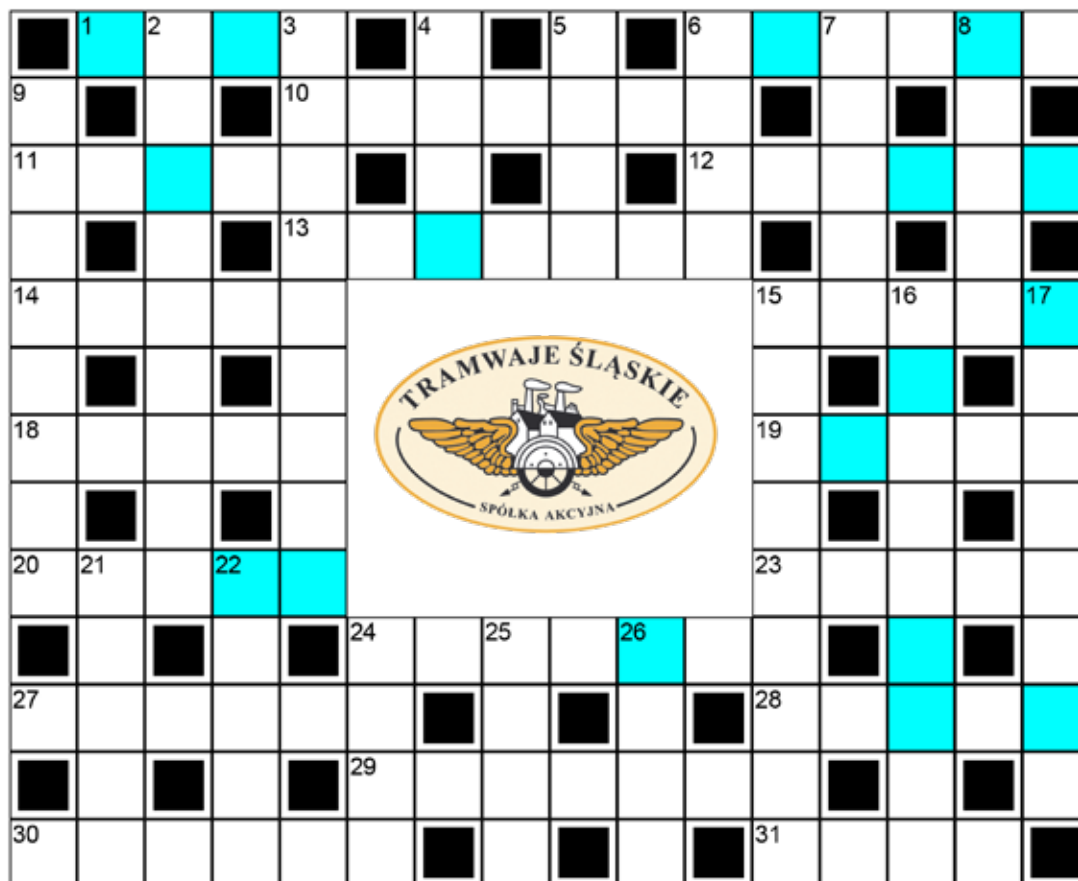


Litery w kolorowych polach,
czytane rzędami, utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 czerwca na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Krzyżówka



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 czerwca na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

POZIOMO:

- 1) bazar, jarmark.
- 6) pakunek.
- 10) opary.
- 11) narząd chwytny ośmiornicy.
- 12) banda.
- 13) ocalenie.
- 14) miejska droga.
- 15) obóz Cyganów.
- 18) stan silnego wzburzenia.
- 19) zmierzch.
- 20) klika.
- 23) gra w karty.
- 24) narciarka na stoku.
- 27) podgrzewacz wody.
- 28) honorowy ... krwi.
- 29) o złym lekarzu.
- 30) święto żydowskie.
- 31) tam woda na pustyni.

PIONOWO:

- 2) projektuje domy.
- 3) poręczycielka.
- 4) dyskiem lub młotem.
- 5) reklama świetlna.
- 6) gęba małpy.
- 7) kryta strzechą.
- 8) napój na mleku.
- 9) sanitarka.
- 15) uchwyt, rączka (pot.).
- 16) drewniak na kołach.
- 17) urząd szefa uczelni.
- 21) obraz z cerkwi.
- 22) maszyna drogowców.
- 24) ... Noego.
- 25) młodziak z czubem na głowie.
- 26) nie sen.

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.
Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.