

NR 9/90 WRZESIEŃ 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

Nakład: 10 000 egz.

ISSN 2299-2790

SILESIA

TRAM NEWS



AKTUALNOŚCI

Zapuć żurawia

>>> str. 3

WYDARZENIA

Złoty jubileusz zajezdni „Stroszek” w Bytomiu

>>> str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

Wyprawa na Górę św. Anny

>>> str. 6-7

Początki elektrycznych tramwajów na Górnym Śląsku

>>> str. 8-9

Fot./pocztówka ze zbiorów Adama Matysika



Jedźmy razem

Od początku 2018 roku świętujemy 120-lecie elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Górnośląskiej, co znajduje odzwierciedlenie także na łamach naszego miesięcznika. W tym numerze z dumą odnotowujemy, że 1 października 1898 roku, czyli równo 120 lat temu, w trasę między Siemianowicami (ówczesną Hutą Laura) a Katowicami wyruszył pierwszy elektryczny tramwaj w naszym regionie. Godna polecenia jest lektura pierwszej części opracowania historycznego na ten temat autorstwa dra Jakuba Halora.

Do bogatych tradycji górnośląskiej komunikacji tramwajowej nawiązywał także Dzień Otwarty w Zajezdni „Stroszek” w Bytomiu, obchodzącej w tym roku swoje 50-lecie. Z okazji tego pięknego jubileuszu przygotowaliśmy piknik dla bytomian i mieszkańców ościennych miast. Impreza cieszyła się ogromnym zainteresowaniem – była to wyjątkowa okazja do zwiedzenia zajezdni i zajrzenia do jej zakamarków, do zapoznania się z historią i teraźniejszością tramwajów w naszej Metropolii i oczywiście do świetnej zabawy.

Dzień Otwarty to dla nas ostatni element sezonu letniego i cezura czasowa, od której skupiamy się bardziej na nadchodzącej jesieni i zimie. Te dwie pory roku, kiedy wcześniej robi się ciemno, często pada deszcz lub śnieg a ludzie kryją się w szalach i czapkach są okresem, w którym dochodzi do największej liczby kolizji i wypadków drogowych z udziałem pieszych. Dla nas bezpieczeństwo jest jednym z priorytetów, dlatego mocno zaangażowaliśmy się w akcję śląskiej Policji o – nieco zabawnym, ale jakże trafnym – hasle przewodnim „Zapuć żurawia”. Zachęcam wszystkich, by czynić to wciąż i wciąż. O szczegółach mogą Państwo przeczytać na stronie 3.

We wrześniowym wydaniu „Silesia Tram News” gorąco polecam Państwu również artykuł skłaniający do refleksji i zadumy – to tekst o Górze św. Anny, która jest symbolem najważniejszych śląskich wartości. Myślę, że warto się tam wybrać, zwłaszcza jesienią, kiedy ze szczytu podziwiać można piękny krajobraz tego zakątka.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wstrzymanie ruchu tramwajów w Bytomiu

Nie tak wyobrażali sobie przebudowę ulicy Katowickiej w Bytomiu zlecający prace – spółka Tramwaje Śląskie S.A. oraz bytomskie jednostki miejskie. Prace, które powinny właśnie dobiegać końca, bardzo się przedłużają. Od 24 września 2018 roku ruch tramwajów został wstrzymany, a roboty wkroczyły w nową fazę.

Gruntowna modernizacja ulicy Katowickiej w Bytomiu ma odmienić to miejsce. Przebudowa torowiska od pl. Sikorskiego do ul. Siemianowickiej, gdzie linię jednotorową zastąpi linia dwutorowa, przebudowana sieć kanalizacyjno-wodociągowa, nowa jezdnia i chodniki, nowe miejsca parkingowe, ścieżka rowerowa, a także nowe słupy trakcyjno-oświetleniowe i perony przystanków tramwajowych – to zadanie, którego realizacji podjęło się konsorcjum firm NDI i Balzola, wybrane w drodze postępowania przetargowego. Niestety, od samego początku pojawiały się różnego rodzaju problemy, doprowadzając do opóźnień w realizacji zadania.

W efekcie, kiedy obecnie roboty powinny się kończyć, tak naprawdę dopiero się rozkręca. – Dla dobra mieszkańców, żeby doprowadzić te prace do finału zgodziliśmy się na kilkutygodniowe zawieszenie ruchu tramwajów. Jednak wykonawca musi wykorzystać ten czas na pracę znacznie powyżej 100% normy, żeby przed nadejściem zimy zrealizować możliwie największy zakres robót – podkreśla Andrzej Zowada rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W związku z powyższym od poniedziałku 24.09.2018 r. do odwołania zmieniła się organizacja ruchu tramwajów:

- **tramwaje linii nr 6** kursują w relacji: Katowice Brynów pętla – Bytom Łagiewniki zajezdnia, z korektą rozkładu jazdy,
- **tramwaje linii nr 19** kursują w relacji: Katowice pl. Wolności – Bytom Łagiewniki zajezdnia, z korektą rozkładu jazdy,
- **uruchomiona została linia nr 46** kursująca w relacji: Bytom Szkoła Medyczna – Bytom pl. Sikorskiego z częstotliwością co 10 minut w dni robocze i co 15 minut w dni wolne,
- **tramwaje linii nr 49** kursują na swojej stałej trasie, ze zwiększoną częstotliwością – co 10 minut w dni robocze i co 15 minut w dni wolne,
- **dla linii nr 9, 11 i 33** nastąpiła zmiana trasy w kursach wyjazdowych z zajezdni, która poprowadzona została przez Rozbark, razem z korektą rozkładu jazdy,
- tramwaje linii nr 0 kursują tylko w soboty; w pozostałe dni tygodnia linia została zawieszona.

Na odcinku Bytom pl. Sikorskiego – Chorzów Rynek **uruchomiona została autobusowa komunikacja zastępcza T-19**, kursująca z częstotliwością co 15 minut.

PRACUJ Z NAMI



Spółka Tramwaje Śląskie S.A. zatrudni pracowników

Szczegóły na stronie www.tram-silesia.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

Ta akcja dotyczy wszystkich

Ostrożności na drodze nigdy za wiele – bez względu na to czy jesteśmy pieszymi, kierowcami czy pasażerami komunikacji publicznej. Taka idea przyświeca akcji społecznej „Zapuć żurawia. Rozejrzyj się będąc na drodze”, którą zainaugurowano 20 września na katowickim Rynku.

Organizatorami przedsięwzięcia są Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach, Miasto Katowice, KZK GOP oraz Tramwaje Śląskie SA. Ambasadorem akcji jest prof. Jan Miodek, którego definicja „Zapuć żurawia” stała się elementem działań. Do promocji przyłączyli się również bracia Łukasz i Paweł Golec, którzy pojawili się na inauguracji w Katowicach. - Sami wiele podróżujemy zarówno po Polsce, jak i po świecie. Widzimy bardzo różne wypadki. Dlatego też apelujemy o ostrożność. Trzeba się pilnować! Dotyczy to pieszych, kierowców, rowerzystów, motocyklistów... Musimy mieć oczy dookoła głowy, zwłaszcza teraz, kiedy wszystkie szkoły i przedszkola są już otwarte – podkreślali bracia Golcowie.



Do akcji aktywnie włączyła się spółka Tramwaje Śląskie. Specjalnie na inaugurację akcji „Zapuć żurawia” wprowadzono do ruchu wagon, którego całopojazdowa reklama z hasłem promuje to przedsięwzięcie. To jednak nie jedyne działania podjęte przez przewoźnika.

- Chcemy bardzo, aby nasi pasażerowie wysiadając z tramwaju rozglądali się dookoła siebie, „zapuszczając żurawia” na zewnątrz tramwaju. Kilka dni temu mieliśmy wypadek, w którym dziewczynka, opuszczając tramwaj była pochłonięta swoim tabletem i wpadła pod nadjeżdżający samochód. W przypadku takich zdarzeń motorniczy jest bezsilny... – mówi członek Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Henryk Kolender.

Każdy z wagonów tramwajowych kursujących po Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii został wyposażony w naklejki z logo i hasłem akcji. Naklejki te są umieszczone po wewnętrznej stronie drzwi, na wysokości oczu pasażerów szykujących się do wysiadania, po to, aby przestrzec ich przed skalą zagrożeń na drodze.

Tekst i zdjęcia: Mateusz Wiecek



Dzień Otwarty na złoty jubileusz



Zajezdnia tramwajowa „Stroszek” w Bytomiu obchodzi w tym roku swoje 50-lecie. Z tej okazji 22 września zorganizowano Dzień Otwarty. Do zajezdni przybyły tłumy zwiedzających, dla których przygotowano mnóstwo atrakcji.

Punktualnie o 11:30, przy dźwiękach „Orkiestry Dętej Tramwaje Śląskie S.A.”, zostały otwarte drzwi do bytomskiej zajezdni. O tej samej porze z placu Sikorskiego w Bytomiu wyruszyła parada zabytkowych i nowoczesnych tramwajów, które odbyły uroczysty przejazd do zajezdni w dzielnicy Stroszek.



Na gości zajezdni czekało wiele niespodzianek. Można było wziąć udział w przejażdżce tramwajem do nauki jazdy (oczywiście po przeszkoleniu i pod czujnym okiem instruktora), przeżyć przejazd tramwajem przez myjnię, zasiąść w kabinie symulatora tramwajowego, a nawet zobaczyć jak tramwaj wygląda od spodu. Każdy z uczestników mógł zmierzyć się



ze zmianą tramwajowej zwrotnicy. W programie znalazły się też prezentacje służb mundurowych i ratowniczych oraz pokazy pierwszej pomocy. Nie zabrakło atrakcji dla dzieci. Jedną z nich była gra terenowa. Uczestnicy zabawy musieli odnaleźć na terenie zajezdni wskazane punkty, a po skompletowaniu pieczętek otrzymywali nagrody i upominki. Były też dmuchańce, trampoliny, zawody w przeciąganiu liny i wiele innych atrakcji dla dużych i małych.



– Zawsze staramy się tak przygotować Dzień Otwarty, by każdy znalazł tu coś dla siebie. Przede wszystkim jednak pokazujemy, że na sprawne funkcjonowanie komunikacji tramwajowej pracuje wielu ludzi różnych zawodów od elektryków, ślusarzy, spawaczy przez techników i inżynierów po pracowników administracyjnych i oczywiście motorniczych. Liczymy też na to, że wśród odwiedzających znajdą się i tacy, którzy w przyszłości zasilą szeregi pracowników naszej Spółki – zaznacza Andrzej Zowada rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wiele ciekawego działo się na scenie. W przerwach między występami artystycznymi wręczone zostały puchary i nagrody zwycięzcom turnieju piłki nożnej – najlepszą tym razem okazała się drużyna PKM Gliwice, a reprezentacja Tramwajów Śląskich zajęła drugie miejsce. Rozstrzygnięto także konkurs na najlepszego motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz konkurs fotograficzny. Zwycięskie prace zaprezentujemy w następnym numerze miesięcznika.

Punktem kulminacyjnym Dnia Otwartego był występ podhalańskiego zespołu Baciary. Góralska muzyka porwała wszystkich do wspólnej zabawy. Szerszą fotograficzną relację z imprezy znaleźć można na stronie www.tramwajeslaskie.eu.

MW, red

Zdjęcia: Adam Lipok, Mateusz Wiecek, Andrzej Zowada



Organizator



Patronat honorowy



Patronat medialny



Partnerzy



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.

Z tego szczytu widać więcej



Grota Lourdzka na Górze św. Anny

Na Górę św. Anny od stuleci przybywają pielgrzymi. To dla Ślązaków ważne miejsce spotkań, modlitwy i refleksji. Także tej historycznej, wszak to właśnie w tym zakątku rozegrały się walki III Powstania Śląskiego.

Góra św. Anny (407,6 m n.p.m.) nosiła różne nazwy. Nazywano ją Górą św. Jakuba, Górą Chełmską, Górą św. Jerzego (na jej szczycie wybudowano ok. 1420 roku kaplicę tego świętego, która przetrwała do XVII wieku). Obecna nazwa

przyjęła się wraz z rozbudową wcześniej istniejącego kościółka św. Anny. Świątynia wzniesiona została w latach 1480-1485 z fundacji Mikołaja i Krzysztofa Strzałów. Pierwsza udokumentowana wzmianka o kościele na Górze Chełmskiej pochodzi z 1516 roku - już wtedy był on znany jako miejsce licznych pielgrzymek.

W 1655 roku na Górę św. Anny przybyli pierwsi zakonnicy – franciszkanie reformaci z prowincji małopolskiej, którzy rozpoczęli budowę przy kościele drewnianego klasztoru. W latach 1671-1673, za sprawą fundacji hrabiego Melchiora

Ferdynanda Gaszyna z Żyrowa, nastąpiła rozbudowa kościoła, a w 1749 roku powstały muryne zabudowania klasztorne. Kościół otrzymał wówczas barokowy wystrój wnętrza. Jest to jednonawowa świątynia z kolebkowym sklepieniem z lunetami. Wieża kościoła, z zegarem i płaskorzeźbą św. Anny Samotrzeciej, usytuowana na osi wejścia głównego, była kilkakrotnie przebudowywana. Ta obecna pochodzi z XIX wieku.

Najważniejsze miejsce obecnej bazyliki to ołtarz główny z cudowną figurą św. Anny Samotrzeciej. Jest to gotycka rzeźba, mająca ok. 60 centymetrów



Barokowe wnętrze bazyliki. W ołtarzu głównym znajduje się cudowna figura św. Anny Samotrzeciej.



Kalwaria poświęcona została w 1764 roku i od tego czasu odprawiane są na niej nabożeństwa kalwaryjskie

wysokości, wykonana z drzewa lipowego, prawdopodobnie w XV wieku przez nieznanego nam dzisiaj artystę. Figura składa się z trzech postaci: stojącej św. Anny, która na lewej ręce trzyma swoją córkę Maryję, zaś na prawej swego wnuka – Dzieciątko Jezus. Figura przekazana została kościołowi wraz z relikwiami św. Anny przez Mikołaja Kochcińskiego. 14 września 1910 roku cudowna figura została koronowana przez biskupa wrocławskiego Karola Augustyna.

Jednopiętrowy klasztor założony został na planie czworoboku z wirydarium. Przed wejściem do bazyliki znajduje się dziedziniec odpustowy, zwany Rajskim Placem, który z trzech stron otoczony jest krążkami. Kalwarię na południowych i wschodnich zboczach góry wzniesiono w XVIII wieku. Zezwolenie na jej budowę wydał biskup wrocławski Franciszek Ludwik w 1700 roku, a jej realizacji podjął się hrabia Jerzy Adam Gaszyn. Prace budowlane powierzono osiadłemu w Opolu włoskiemu architektowi Domenico Signo. Wzniesiono wówczas trzy większe i trzydzieści mniejszych kaplic kalwaryjskich, o kopulastych i siodłowych dachach, tworzących malowniczą kompozycję, wzorowaną na założeniach Kalwarii Zebrzydowskiej. Dzieło ukończone zostało w 1709 roku.

Trasa drózek kalwaryjskich liczy obecnie ok. 6 km i składa się z drogi Męki Pańskiej (tworzącej dwadzieścia osiem stacji) oraz drózek Matki Bożej (składającej się z siedmiu stacji bolesnych, siedmiu pogrzebowych i siedmiu stacji chwalebnych). Kalwaria poświęcona została w 1764 roku i od tego czasu odprawiane są na niej nabożeństwa kalwaryjskie. W sobotę pielgrzymi przechodzą przez Stacje Męki Pańskiej – z figurą Chrystusa niosącego krzyż, a w niedzielę wierni modlą się przy Stacjach Drózek Najświętszej Maryi Panny, niosąc figurę Maryi w trumnie (tzw. Matka Boża Zaśnięta) oraz figurę Matki Bożej Wniebowziętej. Poza tym odbywają się nabożeństwa w Grocie Lourdzkiej, wzniesionej z białego kamienia wapiennego w latach 1912-1914, a także w bazylice.

W związku z sekularyzacją dóbr zakonnych dokonaną przez władze pruskie w 1810 roku, zakonnicy zmuszeni zostali do opuszczenia klasztoru. Powrócili do niego w 1859 roku, jednakże w okresie tzw. Kulturkampfu w 1875 roku ponownie musieli klasztor opuścić. Powrócili do niego w 1887 roku. Trzeci raz annogórski klasztor musieli opuścić w czasie II wojny światowej, aby na dobre powrócić do niego dopiero w 1945 roku. W czasie II wojny światowej w klasztorze mieścił się obóz przejściowy dla Niemców przybyłych z Rumunii. W 1980 roku, w roku jubileuszu 500-lecia istnienia sanktuarium, kościół otrzymał godność bazyliki mniejszej. Natomiast 21 czerwca 1983 roku sanktuarium odwiedził Jan Paweł II - wokół ołtarza ustawionego na polach za zabudowaniami klasztornymi zebrało się wówczas ok. miliona wiernych.

Góra św. Anny nieodłącznie kojarzy się również z zaciętymi walkami, jakie toczyły się u jej podnóża w czasie III Powstania Śląskiego w 1921 roku. W dawnym Domu Polskim w pobliskiej Porębie otwarte zostało Muzeum Czynu Powstańczego, dokumentujące tamte wydarzenia. Góra św. Anny, po plebiscycie, pozostała do 1945 roku w niemieckiej części Górnego Śląska.

W 1955 roku na skalnej krawędzi ponad amfiteatrem ustawiono pomnik Czynu Powstańczego, którego autorem był Xawery Dunikowski. Natomiast w 1988 roku, dla ochrony najciekawszych partii masywu Góry św. Anny utworzono Park Krajobrazowy „Góra św. Anny”.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny





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.

Dzieje linii tramwajowej Katowice-Siemianowice Śląskie (część I: 1896-1939)



Pierwszy model wagonu elektrycznego Walker. Wagony tego typu w pierwszej kolejności skierowano na linię Katowice – Huta Laura w 1898 r.

obecnie stoi stacja paliw, tor oddzielał się od szosy i łagodnymi łukami prowadził pod wiadukt państwowej kolei wąskotorowej położony nieopodal bramy Szybu „Ficinus”. Za wiaduktem tor tramwajowy skręcał w lewo w Ficinusstrasse (ulica po wojnie wchłonięta przez rozbudowującą się hutę) i po trzech kolejnych skrętach wąskimi uliczkami docierał do przystanku końcowego przy dyrekcji huty (dziś pl. ks. Piotra Skargi). Miejscowa prasa pilnie śledziła rozwój nowego środka transportu. W „Katoliku” z 29 grudnia 1896 r. napisano: „Laurahuta – Kolejka parowa będzie wnet jeździła od nas do Katowic i z powrotem. Pociągi odchodzą co godzinę z Laurahuty i Katowic. Rano wychodzi pierwszy pociąg z Laurahuty o ówczier na siódmą, z Katowic o trzy ćwierci na siódmą. Ostatni pociąg z Laurahuty wyjeżdża o w pół do dziesiątej, z Katowic o dziesiątej. Bilet za całą drogę kosztuje 20 fen. w trzeciej, a 30 fen. w drugiej klasie”, a już następnego dnia na trasę ruszyły pierwsze pociągi złożone z małych lokomotyw parowych, ciągnących wagony z otwartymi pomostami, wyposażone w hamulec pneumatyczny. Była to druga (po kolejce Gliwice – Królewska Huta – Bytom – Piekary) trasa tramwaju parowego w okręgu katowickim³.

120 lat temu, 1 października 1898 roku, uruchomiono pomiędzy Siemianowicami (ówczesną gminą Huta Laura) i Katowicami pierwsze w regionie połączenie komunikacyjne z wykorzystaniem energii elektrycznej, które zastąpiło tramwaj parowy.

Powstała pierwsza w Europie naziemna kolej elektryczna, w której zastosowano napęd na cztery osie wagonu silnikowego wyposażonego w wózki skrętne. Przy okazji jubileuszu przybliżamy dzieje pierwszej w regionie zelektryfikowanej trasy komunikacyjnej Katowice-Siemianowice Śląskie, którą obecnie kursuje linia tramwajowa nr 13.

Pod koniec XIX wieku Katowice wciąż nie miały sprawnej komunikacji z Siemianowicami - Hutą Laura. Przewoźnicy drogowi (dorożkarze) kursowali nieregularnie i niepunktualnie. Ruch pieszy drogą zatłoczoną przez furmanki nie należał do przyjemności, a zimą bywał niemożliwy. Lokalna górnośląska kolej wąskotorowa przewoziła wyłącznie towary i surowce, z trudem nadążając za wzrastającymi potrzebami transportu międzyzakładowego¹. Po upaństwowieniu kolei dalekobieżnych powstała łącznica między głównymi trasami OSE i ROUE², dzięki czemu 1 maja 1894 roku otwarto ruch pasażerski (8 par pociągów) na trasie Bytom – Siemianowice – Dąbrówka Mała – Katowice.

Trasa ta omijała osiedla i zakłady pracy na pograniczu Siemianowic i Katowic.

Tramwaj parowy

Rozwiązanie narastającego problemu transportu lokalnego proponowała górnośląskim miastom berlińska spółka Kramera. W lutym 1896 roku rozpoczęto budowę toru o rozstawie 785 mm od katowickiej Huty „Marta” po zachodniej stronie ul. Zamkowej (dziś al. Wojciecha Korfańskiego) przez Wełnowiec do przykopalnianej kolonii Alfred, gdzie szosa z Katowic rozwidła się do dzisiaj w kierunku Siemianowic i Chorzowa. W tym miejscu zbudowano trójkąt torowy ze względu na rychło spodziewane podjęcie budowy odcinka Alfred – Chorzów – Królewska Huta, który miał zapewnić połączenie z pierwszą, czynną od 1894 roku linią tramwaju parowego Gliwice – Królewska Huta – Bytom – Piekary i jej zapleczem technicznym. Tor tramwajowy skręcał na szosę prowadzącą z Chorzowa do Siemianowic, prowadząc po jej południowej i wschodniej stronie (dziś ul. Katowicka). W pobliżu miejsca, gdzie

Elektryfikacja

Trakcja parowa okazała się krótkim epizodem, gdyż już 3 lutego 1897 roku uzyskano zezwolenie na elektryfikację nowej trasy. Oficjalny ruch elektryczny z pasażerami zainaugurowano 1 października 1898 roku. Publicyści natychmiast zauważyli, że „kolejka uliczna pędzona jest siłą elektryczną, a nie jak dotąd parą. Dla mieszkańców wielka to przyjemność, gdyż kolejka elektryczna nie napęnia ulic dymem”. Nowe, bardzo pojemne wagony elektryczne Walker były pierwszymi w Europie pojazdami tego rodzaju na wózkach skrętnych z indywidualnym napędem wszystkich osi. Wagony miały miejsca drugiej i trzeciej klasy oraz osobny przedział dla pań. Trasę zaopatrywano w energię z nowo uruchomionej siłowni w Chorzowie. Niestety, już trzeciego dnia kursowania przy siemianowickiej hucie zdarzył się poważny wypadek: „Ciężkie nieszczęście na nowo utworzonej elektrycznej kolei ulicznej przygodziło się w poniedziałek wieczorem. W miejscu bowiem gdzie tor kolejki koło zakładu hutniczego na-



Dzień targowy na rynku w Katowicach ok. 1910 r. U wylotu ul. Zamkowej (ob. Korfantego) widoczne Walkery przygotowane do odjazdu w kierunku Królewskiej Huty i Siemianowic.

gle się skręca, wykołcił się i przewrócił wagon napelniony podróżnymi. Ośm osób odniosło ciężkie rany”. Pomimo feralnego zdarzenia, nowy środek transportu cieszył się ogromną popularnością, szczególnie że już 25 listopada 1898 roku trasę tramwaju przedłużono do katowickiego rynku. Wiązało się to z narastającym problemem przepełnień, pomimo że od początku stosowano tabor o dużej pojemności. Aby poprawić regularność kursów i przepustowość, w kolejnych latach poprawiano i rozbudowywano infrastrukturę. Wybuch wojny i powołanie pracowników do wojska spowodowały ograniczenie częstotliwości ruchu, szczególnie w godzinach porannych i wieczornych. Pasażerowie skarżyli się na przepełnione pociągi. Podczas trwających działań zbrojnych nie przzerwano kursowania. Na stanowiskach konduktorów, a później także motorniczych, po raz pierwszy w historii zaczęły pracować kobiety.

W międzywojennej Polsce

W 1922 roku, w wyniku plebiscytu przeprowadzonego po powstaniach śląskich, Katowice i Siemianowice znalazły się w części Górnego Śląska przyznanej odrodzonej Polsce. Obsługę polskiej części sieci tramwajowej prowadziła odtąd firma Schlesische Kleinbahn AG z siedzibą w Katowicach, przemianowana w 1928 roku na Śląskie Kolejki S.A. (ŚK). W 1927 roku dotychczasowa gmina Huta Laura-Siemianowice zmieniła nazwę na Siemianowice Śląskie, a w 1932 roku otrzymała prawa miejskie. 1 maja 1928 roku w relacji Katowice – Siemianowice wznowiono 15-minutową częstotliwość kursowania. W tym czasie powstała poważna konkurencja dla prywatnej firmy tramwajowej. 1 listopada

1929 roku Śląskie Linie Autobusowe podjęły przewozy na nieco wydłużonej w stosunku do tramwaju trasie Katowice-Siemianowice Kościół dwoma małymi autobusami Ursus. Komunalne autobusy mogły docierać do miejsc



Fot. Emil Konrad

Ostatni rok eksploatacji wąskiego toru na ul. Zamkowej (ob. Korfantego). Pociąg linii 3 złożony z wagonu Lauchhammer nr 45 i doczepnego Hofmann nr 58 przygotowany do jazdy w kierunku Siemianowic. Mocniejsze i szybsze od Walkerów wagony Lauchhammer zostały wypożyczone z firmy Oberschlesische Uberlandbahnen, która kupiła partię 10 takich pojazdów dla linii Bytom – Zabrze w 1926 r. Początek 1940 r.

pozbawionych trakcji elektrycznej, pasażerów „podbierały” z tramwajowych przystanków, nie były jednak tak pojemne i niezawodne jak tramwaje. Aby nie utracić pasażerów, ŚK planowały zrealizować przebudowę sieci wąskotorowych tramwajów na „normalny” rozstaw 1435 mm. Nowoczesne tramwaje przewyższały autobus komfortem i szybkością podróży, a przy tym zachowywały zalety szynowej trakcji elektrycznej – tanią eksploatację, wielką zdolność prze-

wozową i brak spalin. Przebudowa była jednak czasochłonna i kosztowną inwestycją, trudną do sfinansowania w dobie narastającego kryzysu i braku zaangażowania ze strony miast.

Od ok. 1931 roku tramwaje linii Katowice-Siemianowice oznaczono numerem 3. Konkurencyjna linia autobusowa nr 1 kursowała tymczasem wzdłuż linii tramwaju co 20 minut z większą prędkością handlową¹. Spadek przewozów z poziomu 937 tys. pasażerów w 1931 roku do 643 tys. w 1935 roku spowodowany kryzysem i konkurencją autobusów przyczynił się do przejściowego wstrzymania ruchu tramwaju na linii 3 w połowie 1936 roku. Protesty pasażerów zmuszonych do podróży przepełnionymi autobusami spowodowały, że 1 lipca 1937 roku ruch przywrócono z częstotliwością 15 minut, a od 1 października skrócono czas przejazdu z Katowic do Siemianowic z 28 do 22 minut, sprowadzając szybszy tabor – wagony LHL wypożyczone od operującej „za miedzą” niemieckiej spółki VBO. Zachęcano przy tym pasażerów do korzystania z tramwajów, wprowadzając promocje cenowe. Cena biletu uzależniona była od ilości stref. W drugiej połowie lat 30. XX w. przejazd w obrębie Katowic kosztował 20-35 groszy. Z katowickiego rynku można było dojechać bezpośrednio do Siemianowic za 40 groszy.

10 lipca 1937 roku ŚK skierowały do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego projekt przebudowy li-

nii wąskotorowej w kierunku Siemianowic na normalną szerokość toru i połączenia z przebudowaną na tor normalny w 1928 roku trasą Chorzów-Katowice-Mysłowice. Przewidywano przedłużenie toru w centrum Siemianowic o 400 m ulicą Sienkiewicza aż do przejazdu kolejowego oraz zakup 4 nowych wagonów. Do wybuchu wojny we wrześniu 1939 r. nie podjęto jednak prac w terenie.

Jakub Halor

1. Pozostałością po dawnej rozległej sieci Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych jest czynna trasa historyczna Bytom Wąskotorowy – Miasteczko Śląskie.

2. OSE, czyli Oberschlesische Eisenbahn, Kolej Górnos Śląska uruchomiona w 1846 roku na trasie Wrocław – Opole – Koźle – Gliwice – Katowice – Mysłowice; ROUE, czyli Rechte Oder-Ufer Eisenbahn, Kolej Prawego Brzegu Odry, konkurencyjna linia kolejowa uruchomiona w 1870 roku na trasie Wrocław – Tarnowskie Góry – Bytom – Siemianowice – Szopienice – Murcki – Pszczyna – Dziedzice.

3. W latach 1899-1901 powstała ponadto kolejka parowa Gliwice – Rudy – Racibórz, gdzie znalazły zatrudnienie parowozy wycofane z elektryfikowanych tras tramwajowych. Zabytkowa stacja w Rudach z fragmentem trasy dawnej kolejki funkcjonuje obecnie jako atrakcja turystyczna.

4. Prędkość dopuszczalna dla tramwajów wąskotorowych wynosiła 30 km/h, na odcinkach jednotorowych z mijankami prędkość handlowa nie przekraczała na ogół 15 km/h. Autobusy uzyskiwały przy niewielkim ruchu drogowym i braku sygnalizacji prędkość handlową rzędu 25-30 km/h.

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**

Przecież prawie dobiegłem...!

Kto z nas choć raz nie biegł do tramwaju czy autobusu stojącego na przystanku w nadziei, że uda mu się jeszcze zdążyć zanim zamknie drzwi i odjedzie? Myślę, że nie znajdzie się ani jedna taka osoba. Niestety – niemała część spośród tych osób jednak przed odjazdem nie zdążyła i w duchu, bądź na głos, złorzeczyła kierującemu, który przecież mógłby jeszcze tę chwilę poczekać i zabrać także ją. Moje dzisiejsze z Państwem spotkanie pragnę poświęcić właśnie temu – jak to z tym dobieganiem jest i czy faktycznie zawsze możemy zaczekać.

Obowiązujący nas, motorniczych, zapis w przepisach wewnętrznych spółki Tramwaje Śląskie S.A. stanowi, że pasażerowi dobiegającemu do tramwaju stojącego na przystanku należy umożliwić wejście do niego. Mowa jednak jest o przystanku, co oznacza, że motorniczy tramwaju, który już z niego ruszył i zatrzymał się ponownie – na przykład przed sygnalizacją świetlną – takiego obowiązku już nie ma. Co więcej – w takim przypadku umożliwienie wsiadania bądź wysiadania z pojazdu (o ile nie stoi on zatrzymany z powodu awarii) jest wykroczeniem w świetle przepisów o ruchu drogowym i skutkować może nie tylko konsekwencjami z racji jego popełnienia, ale niejednokrotnie również niebezpiecznym wypadkiem.

Weźmy pod uwagę przykład chociażby ronda w Katowicach, na którym tramwaj rusza z przystanku i zatrzymuje się przed sygnalizatorem, umożliwiającym wyjazd z płyty ronda, bądź w miejscu przeznaczonym do ręcznej obsługi zwrotnicy w kierunku Koszutki i Chorzowa. Drugi wagon klasycznego składu wagonów bądź ostatni człon wagonu z niską podłogą są nadal wzdłuż peronu – zdawałoby się zatem, że śmiało można wpuszczać i wypuszczać pasażerów. Niestety – nie bardziej mylnego; umożliwienie otwarcia drzwi pozwoliłoby także wsiadać i wysiadać podróżnym w tych częściach tramwaju, które stoją już poza przystankiem i peronem. Otwarcie drzwi w tym miejscu mogłoby spowodować wypadnięcie pasażera z wagonu. Nad skutkami takiego zdarzenia lepiej się nawet nie zastanawiać.

Niestety, mimo najszczerzych chęci, czasem i w miejscach, gdzie wymiana pasażerów może się odbywać, pasażer dobiegający nie zostaje wpuszczony do wnętrza. Często sytuacją jest ruszanie z przystanku, na którym tramwaj jednocześnie stoi na sygnalizacji świetlnej – potencjalny pasażer dobiega do wagonu właśnie w momencie, gdy tramwaj rusza z przystanku otrzymawszy na sygnalizatorze



Fot. Mateusz Wierczok

pionową szczelinę. Zatrzymanie tramwaju w takim momencie poskutkowałoby przejechaniem kabiny za sygnalizator – czyli brakiem możliwości obserwacji stanu sygnalizacji, a czas wsiadania pasażera dobiegającego uniemożliwiłby odjazd przed zmianą światła. W efekcie, tramwaj musiałby oczekiwać do kolejnej fazy świetlnej, nieraz nawet dwie minuty, co odbiłoby się, rzecz jasna, na punktualności kursowania i powodowało, że część podróżnych znajdujących się już na pokładzie tramwaju, mogłoby nie zdążyć np. na swoje przesiadki.

Najczęściej jednak my, motorniczo, spotykamy się z krytyką za nie wpuszczenie pasażera dobiegającego z boku wagonu bądź wybiegającego z tyłu naszego tramwaju. Drodzy Państwo, taki pasażer jest najczęściej dla nas po prostu niewidoczny! Mimo wszelkich starań i bacznej obserwacji otoczenia tramwaju – nie jesteśmy w stanie przekroczyć pewnych uwarunkowań technicznych: lusterka zewnętrzne mają wymiar najczęściej około 35x20 centymetrów i ponad jedną trzecią ich pola widzenia zajmuje nasz własny pojazd – musimy

mieć możliwość obserwacji prawej burty i wszystkich otworów drzwiowych. Pasażer dobiegający z boku często nie zdąży wbiec w pole widzenia, zaś pasażer dobiegający z tyłu wagonu – zwłaszcza do ostatnich, praktycznie niewidocznych w lustrze drzwi – jest po prostu zasłaniany przez pojazd, do którego zdąża. Ruszając z przystanku obserwujemy też ruch uliczny i otoczenie pojazdu, stąd jest wręcz niewskazane, by koncentrować się na wypatrywaniu, czy ktoś jeszcze nie zmierza w kierunku naszego wagonu. Chciałbym obalić jeszcze jeden mit, pokutujący jako swoista miejska legenda: nikomu z nas odjeżdżanie pasażerowi dobiegającemu nie sprawia przyjemności, ani nie traktujemy tego jako powód do chwały.

Kolejna nasza wspólna podróż dobiegła końca. Mam nadzieję, że udało się rozwiązać część Państwa wątpliwości i na pewne sytuacje losowe spojrzeć Państwo jednak jak na niefortunny zbieg okoliczności, a nie złośliwość motorniczych. Do zobaczenia na trasie!.

Motorniczy

Blues w eNce



W pierwszą sobotę września (8.09) na ulice Bytomia wyjechał zabytkowy tramwaj, do którego mogli wsiąść wszyscy miłośnicy bluesa. Podróż Bytomskim Tramwajem Bluesowym zorganizowano już po raz szósty.



- Dżemowanie w zabytkowym tramwaju jest super! Za każdym razem kiedy tu jestem przypominam sobie lata młodości – mówi pan Wiesław z Rudy Śląskiej. - Cieszę się, że jam session odbywa się właśnie na placu Sikorskiego, w samym sercu Bytomia, gdzie przed laty lat dźwięki bluesa słyszane były w okolicznych klubach – dodaje. Tegoroczna edycja była nieco inna od pozostałych, muzykowanie odbywało się nie tylko

w tramwaju, ale również pod dużym namiotem usytuowanym nieopodal szkoły muzycznej. - W tym roku postanowiliśmy wyjść do szerszej grupy mieszkańców, dlatego zmieniliśmy trasę przejazdu eNki - z ulicy Piekarskiej na plac Sikorskiego wraz z otaczającymi go ulicami – podkreśla Krzysztof Wydro, organizator Blues Bany. - Jak co roku naszym przewodnim hasłem było: Grasz! Zagraj z nami. Nie grasz! Przyjdź,

posłuchaj! W Stanach Zjednoczonych grało się na chodnikach, my gramy w tramwaju. Mamy świadomość, że nasze wydarzenie ma charakter lokalny, chociaż muzycy grający w tramwaju przyjeżdżają do Bytomia z wielu śląskich miast, a nawet i spoza naszego województwa – dodaje Krzysztof Wydro.

Tekst i zdjęcia: Mateusz Wieczorek

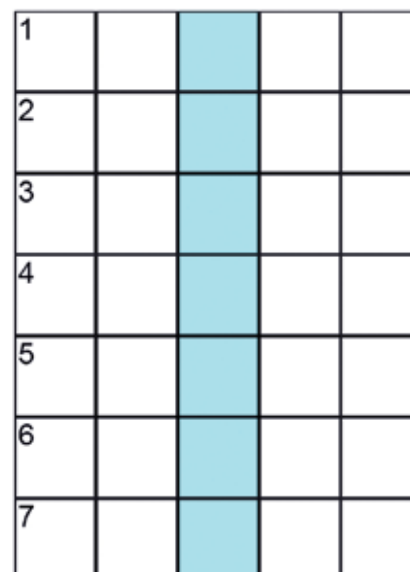
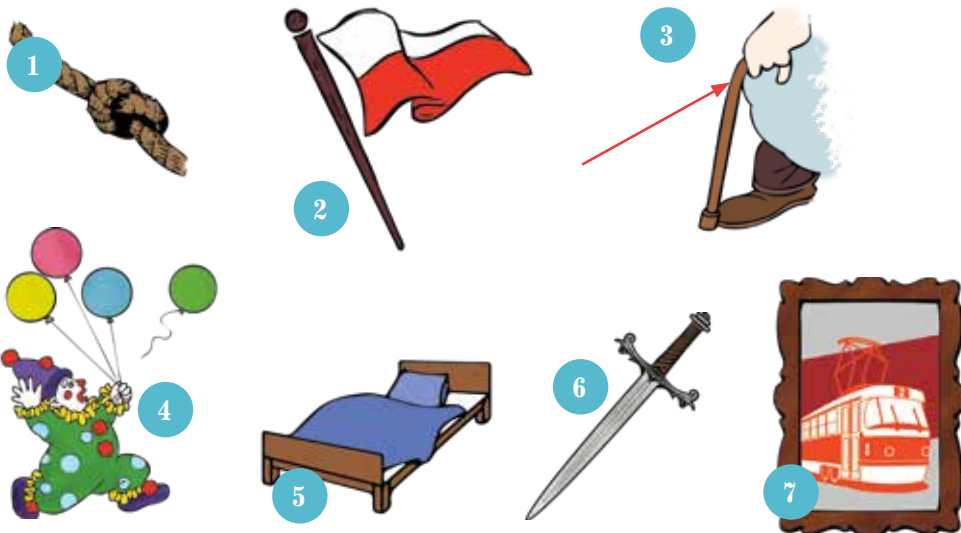


Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM NEWS

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci

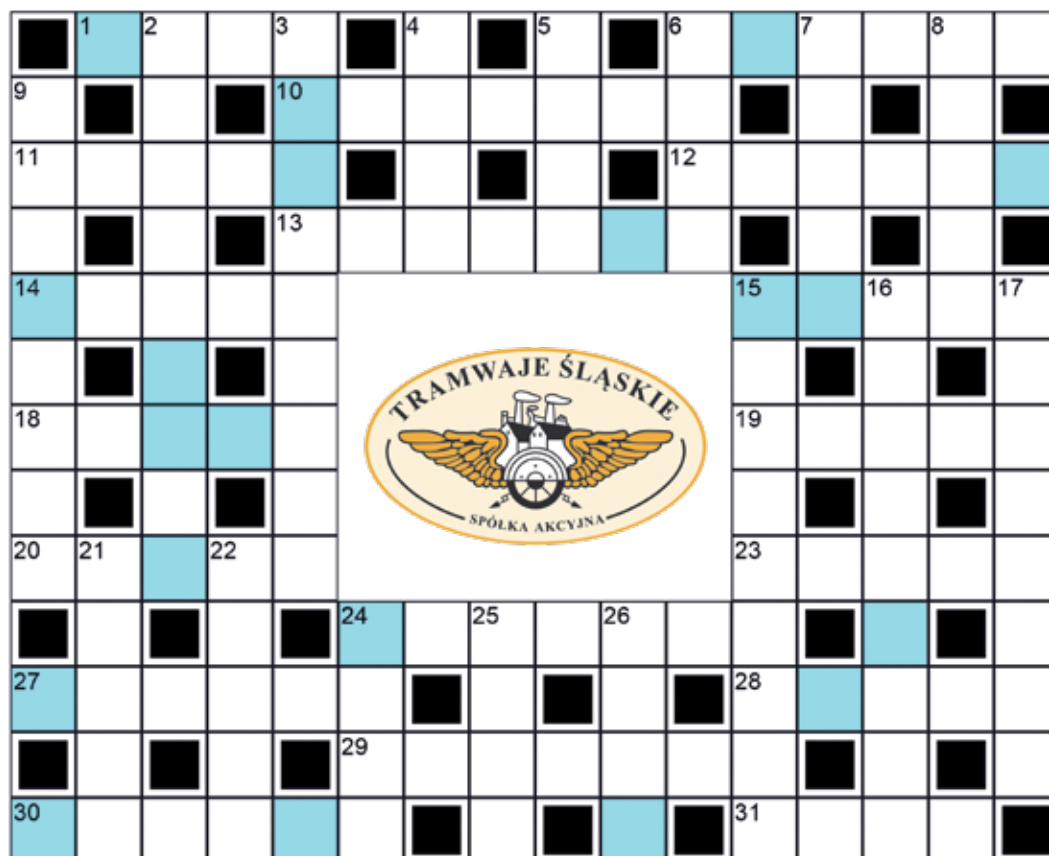


Litery w kolorowej kolumnie utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 października 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

POZIOMO:

- 1) najcięższy ptak latający.
- 6) puchar.
- 10) tarlak.
- 11) ostudzone danie.
- 12) drzewo owocowe.
- 13) spis książek.
- 14) ósma litera gr. alfabetu.
- 15) rozek do lodów.
- 18) Ac dla chemika.
- 19) przytoczone słowa.
- 20) porcja leku.
- 23) zły nawyk.
- 24) instrument z kapeli.
- 27) myśliwy z Kanady.
- 28) sprzęt w erce.
- 29) gimnastyka w takt muzyki.
- 30) teczka z planami.
- 31) imię Mickiewicza.

PIONOWO:

- 2) dzielnica Warszawy.
- 3) tam kupisz chleb.
- 4) robi kopce w ogródku.
- 5) szereg procesów.
- 6) tkanina na ubrania robocze.
- 7) składnik perfum, z kaszalota.
- 8) np. żyto.
- 9) wełna szkockich owiec.
- 15) łowicka ozdoba z papieru.
- 16) awangardowy kierunek w sztuce.
- 17) zabawka na uwięzi.
- 21) tętnica główna.
- 22) odrywany przez biletera.
- 24) niedobór.
- 25) zagrywka tenisisty.
- 26) nietykalna świętość.

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

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.