

NR 10/151 PAŹDZIERNIK 2023

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.

SPACERY PO REGIONIE

**Szlakiem dawnego
Wełnowca**

»» str. 6-7

ROZMAITOŚCI

**Historia tramwajów
w Zagłębiu**

»» str. 8-9

Linia 38 wraca na tory!

»» str. 4-5

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

„Z tradycją ku przyszłości” – tak powinien brzmieć przewodni tytuł październikowego numeru naszego miesięcznika. Dbając o rozwój, nie zapominamy o bogatej historii, dlatego z dumą odnotowujemy, że w tym roku obchodzimy 125-lecie elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. Tę historię przybliżali chętnym pasażerom członkowie Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, którzy jako brgady konduktorskie jeździli 1 października historycznymi wagonami na linii nr 13. A dlaczego właśnie na tej trasie? Odpowiedź znajda Państwo na stronie 11. W 2023 roku świętujemy też 95 lat funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Zagłębiu Dąbrowskim oraz 45 rocznicę uruchomienia nowej zajezdni tramwajowej na Osiedlu Zamkowym w Będzinie. Garść najważniejszych faktów na ten temat zamieszczamy na stronach 8-9. O tym, jak przeszłość przenika się z teraźniejszością świadczą piękne prace nadesłane na konkurs fotograficzny pt. „Tramwaj na tle zabytków Zagłębia”. Listę laureatów przedstawiamy na stronie 10. Historycznych odwołań nie brakuje również przy najnowszej inwestycji spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zakończyła się właśnie gruntowna przebudowa linii nr 38 - dzięki wybudowaniu nowych połączeń torowych pasażerowie zyskają możliwość podróży bezpośrednio do i z placu Sikorskiego, czyli głównego tramwajowego węzła przesiadkowego w Bytomiu. W dni robocze linię obsługiwać będą dwa niskopodłogowe nowoczesne tramwaje, natomiast w weekendy co drugi kurs obsługi historyczna „eNka”, którą bytomianie darzą niezwykłym sentymentem. O inwestycji piszemy szerzej na stronach 4-5. Natomiast raport z pozostałych robót prowadzonych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. w ramach unijnego programu inwestycyjnego przedstawiamy na stronie 3. Przed nami dzień Wszystkich Świętych, czas wyciszenia i zadumy. Na drogach i w okolicach nekropolii panować będzie wzmożony ruch samochodowy, dlatego pamiętajmy o zachowaniu szczególnej ostrożności. Jeśli to tylko możliwe, korzystajmy ze środków komunikacji miejskiej, tym bardziej, że do dyspozycji są bezpłatne połączenia tramwajowe i autobusowe oraz linie specjalne. O szczegółach informujemy obok. Życzę Państwu miłej i inspirującej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Komunikacja miejska na Wszystkich Świętych



Jak co roku, Zarząd Transportu Metropolitalnego, we współpracy z urzędami miast, ułatwi dojazdy na cmentarze. 1 listopada komunikacja miejska będzie bezpłatna oraz uruchomione zostaną specjalne linie autobusowe.

Zamiast jechać autem i martwić się m.in. o miejsce parkingowe, będzie można bezpłatnie korzystać ze wszystkich autobusów, tramwajów i trolejbusów ZTM. Dodatkowo uruchomione zostaną specjalne linie autobusowe oznaczone literą „C”. Dzięki nim łatwiej będzie dojechać w pobliże najważniejszych cmentarzy. ZTM uruchomi w sumie 18 linii specjalnych. Autobusy będą oznaczone literą „C” i będą kursować w 11 miastach: Będzinie, Chorzowie, Czeladzi, Dąbrowie Górniczej, Gliwicach, Katowicach, Knurowie, Rudzie Śląskiej, Siemianowicach Śląskich, Sosnowcu oraz Tychach. Trasy linii zostały poprowadzone w taki sposób, aby ułatwić dojazdy do najważniejszych cmentarzy.

Z pierwszej linii specjalnej można korzystać już od 28 października. Jest to linia C5 w Katowicach. 31 października uruchomionych zostanie 7 linii w Tychach (C12, C13, C14, C15, C16, C17 i C18) oraz jedna linia w Czeladzi (C11). Z największych udogodnień pasażerowie będą mogli korzystać oczywiście 1 listopada – tego dnia podróźni będą mieli do dyspozycji wszystkie 18 linii specjalnych. Zaplanowane zostały także liczne zmiany na liniach regularnych. Wśród nich są m.in. zamiana mniejszych autobusów na większe, uruchomienie linii nocnych oraz wprowadzenie 1 listopada na około 80 liniach regularnych specjalnych rozkładów jazdy, ważnych w dniu Wszystkich Świętych.

Szczegółowe informacje dotyczące udogodnień przygotowanych przez ZTM na okres Wszystkich Świętych (28 października – 2 listopada), wraz z mapami ilustrującymi przebieg linii „C”, znajdują się w specjalnym komunikacie. Jest on dostępny na stronie internetowej www.metropoliaztm.pl w zakładce Komunikaty.

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

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Na ul. Piekarskiej dobiegły końca prace związane z realizacją zakresu prac spółki Tramwaje Śląskie S.A. 24 października odbył się przejazd techniczny, który potwierdził możliwość wznowienia ruchu tramwajowego. Wykonawca zgłosił też gotowość odbiorową.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka wykonawca skupiał się na odcinku Piłkarska – Moreinka oraz na odcinkach wcześniej nie realizowanych, gdzie wykonał prace ziemne, odwodnienie i usypał warstwy konstrukcyjne. Trwają prace związane z zabudową obrzeży wzdłuż torowiska oraz przy peronach przystankowych. Wykonawca usuwa stare konstrukcje w podporze oraz montuje nowe słupy trakcyjne we wcześniej wykonanych fundamentach.

w Chorzowie:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Katowickiej, w zakresie tramwajowym, trwa budowa muru oporowego, a także formowanie nasypu pod przyszłe torowisko. Rozpoczęto prace związane z korytowaniem torowiska w rejonie cmentarza. Większość wykonywanych prac to roboty w zakresie miejskim inwestycji, gdzie trwa m.in. przebudowa kolidujących instalacji podziemnych, zabudowa krawężników drogowych oraz przygotowanie pod wykonanie nawierzchni asfaltowej ul. Nowa Krakusa.
- Wykonawca (firma KZN Rail Sp. z o.o.) rozpoczął prace rozbiórkowe wjazdów do hali technicznej na terenie Zakładu Usługowo Remontowego w Chorzowie.



Chorzów, ul. Metalowców

w Dąbrowie Górniczej:

- Generalny wykonawca zgłosił zakończenie robót w zakresie torowiska tramwajowego. Komisja odbiorowa rozpoczęła prace związane z odbiorem końcowym.

w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmanna trwają prace wykończeniowe przy torowisku tramwajowym tj. zalewanie szczelin, reprofiliacja zasypki tłuczniowej. Trwają odbiory na podstacji trakcyjnej związane z napięciem, wentylacją, oświetleniem. Wykonawca przygotowuje się do odbiorów technicznych w poszczególnych branżach.
- Dla zadania wzdłuż ul. Obrońców Westerplatte od Korczaka do Wańkowicza zakończono odbiór końcowy.

w Mysłowicach:

- Dla zadania w Mysłowicach 18 września ogłoszony został przetarg wykonawczy na wyłonienie firmy, która dokończy realizację zadania. Aktualny termin otwarcia ofert został wyznaczony na 6 listopada.

w Sosnowcu:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Wojska Polskiego wykonawca przystąpił do montażu sieci trakcyjnej. Na odcinku od Ronda Niwka do ul. Niweckiej trwa układanie nawierzchni chodników, wjazdów, ścieżki rowerowej oraz nawierzchni na peronach. Na odcinku Rondo Niwka - Watta - Zagłębiowska trwają prace związane z budową chodników, wjazdów i zatoki autobusowej w celu umożliwienia zmiany organizacji ruchu przed 1 listopada. Na odcinku od przystanku Dańdówka Skrzyżowanie do ul. Niweckiej trwają prace związane z budową torowiska na przejeździe skośnym.
- Na ul. Małachowskiego od 4 września przywrócony został ruch tramwajów. Wykonawca kontynuuje prace w zakresie miejskim inwestycji. 25 października wznowiono procedurę odbioru końcowego robót budowlanych.

w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej stopień realizacji zadania jest bardzo różny w zależności od miejsca. Wykonawca układa płyty torowe na przygotowanej podbudowie – do ułożenia pozostał odcinek od ul. Kopernika do ul. Średniej. Trwa montaż osprzętu sieci trakcyjnej. Wykonywane są prace związane z montażem nawierzchni torowej i przebudową sygnalizacji świetlnej oraz kanalizacji kablowej w rejonie ul. Łagiewnickiej i Bytomskiej.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej generalny wykonawca kontynuuje roboty przy wznowionym ruchu tramwajowym. Obejmują one wykonanie nawierzchni drogowej, demontaż słupów sieci trakcyjnej i odtworzenie zieleni.



Świętochłowice, ul. Łagiewnicka

w Zabrzu:

- W Mikułczycach wykonawca zakończył prace. Ruch tramwajów został wznowiony 18 września, a 17 października zakończono odbiór końcowy zadania.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności w dzielnicy Zaborze wykonawca oddał infrastrukturę do ruchu i od 18 września kontynuuje prace przy prowadzonym ruchu tramwajów. Trwają prace wykończeniowe, realizowane w różnych miejscach i na różnych zakresach.
- Na modernizowanym torowisku wbudowanym w jezdnię ul. Wolności, na odcinku od ul. Miarki do skrzyżowania z ul. gen. de Gaulle'a wykonawca zrealizował prace torowe i sieciowe. Od 18 września wznowiony został ruch tramwajowy. 26 października rozpoczęła prace Komisja odbiorowa.

W Rudzie Śląskiej:

- Od 5 października pętla Chebzie pozostaje wyłączona z eksploatacji a generalny wykonawca (firma NJN Damian Kłosek) prowadzi prace rozbiórkowe.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane są z Projektem pn.: „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

Linia 38 wraca na tory!

Zdjęcia: Mariusz Banduch



Kończy się przebudowa ul. Piekarskiej w Bytomiu. W związku z tym, po 15 miesiącach intensywnych prac budowlanych, w sobotę 28 października na tory wróciły tramwaje linii 38. Pasażerowie korzystają z wydłużonej trasy: z przystanku Bytom Powstańców Śląskich, ulicami: Piekarską, Sądową, Powstańców Warszawskich, Moniuszki do pl. Sikorskiego.

Wydłużona trasa to nie jedyna nowość. W dni robocze linię obsługiwać będą dwa niskopodłogowe nowoczesne tramwaje, natomiast w weekendy co drugi kurs linii 38 obsłuży uwielbiana przez bytomian – historyczna „eNka”. – Kończy się jedna z najważniejszych inwestycji tramwajowych w Bytomiu. Łada dzień wykonawca zakończy prace wykończeniowe i rozpoczniemy procedury odbiorowe przebudowy ul. Piekarskiej – mówi prezydent Bytomia Mariusz Wołosz. – Testy i przejazdy techniczne wypadły pozytywnie, dzięki czemu już w sobotę 28 października popularna linia 38 wyjechała na tory. Tak jak deklarowaliśmy, w weekendy linię nadal będzie obsługiwała historyczna „eNka”, na przemian z wygodnym niskopodłogowym tramwajem – dodaje prezydent Mariusz Wołosz.

Po 15 miesiącach linia tramwajowa 38 wraca na tory

– Cieszymy się bardzo, że to, co jeszcze niedawno było tylko planem, stało się faktem i linia 38 została gruntownie przebudowana. Dzięki wybudowaniu nowych połączeń torowych pasażerowie zyskują możliwość podróży bezpośredniej do i z placu Sikorskiego, czyli głównego tramwajowego węzła przesiadkowego w Bytomiu – mówi prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik. – Cieszymy się również z nowych przystanków wiedeńskich, które powstały w ramach tej inwestycji oraz platform przystankowych na końcowym przystanku Bytom Powstańców Śląskich. To zwiększa bezpieczeństwo i komfort korzystania z tramwaju przez pasażerów – dodaje prezes Bolesław Knapik.

Linię numer 38 w dni robocze będzie obsługiwał wyłącznie niskopodłogowy tramwaj Modertrans MF 11, zaś w weekendy po ul. Piekarskiej naprzemiennie będzie kursował tramwaj niskopodłogowy i historyczna „eNka”. Tramwaj będzie kursował w godzinach szczytu co 20 minut, zaś wieczorami co 30 minut. Czas podróży na odcinku Bytom plac Sikorskiego – Bytom Powstańców Śląskich będzie wynosił zaledwie 8 minut, z kolei w drodze powrotnej tramwaj pojedzie nieco dłuższą trasą z obsługą dwóch dodatkowych przystanków – Bytom Sąd i Bytom Moniuszki.

Szczegółowy rozkład jazdy z wyszczególnieniem godzin kursowania historycznej „eNki” jest już dostępny na stronie Zarządu Transportu Metropolitalnego.

Wspólna inwestycja dobiega końca

Rozpoczęta 22 lipca 2022 roku przebudowa prawie 2-kilometrowego odcinka torowiska tramwajowego w ul. Piekarskiej i Sądowej dobiega końca. Część tramwajowa inwestycji została już zakończona, zaś prace związane z przebudową układu drogowego na ul. Piekarskiej i Sądowej są już na finiszu. Wykonawca inwestycji – Eurovia Polska SA – realizuje jeszcze ostatnie prace związane z uzupełnieniem oznakowania poziomego i pionowego, montażem urządzeń do sterowania ruchem, ławek, koszy na śmieci, wiat przystankowych. W tym tygodniu rozpoczęły się pierwsze nasadzenia drzew.

– To już kolejny nasz projekt, który z sukcesem realizujemy wspólnie z Tramwajami Śląskimi. Cieszymy się, że możemy razem realizować zadania, które jednocześnie wpisują się w misję Eurovia – chcemy realnie wpływać na poprawę jakości życia i mobilność lokalnej społeczności. Modernizacja torowiska w ul. Piekarskiej i części ul. Sądowej pozwoliła na wydłużenie trasy linii nr 38 do placu Sikorskiego, co znacząco ułatwi pasażerom dalszą podróż oraz wpłynie na lepsze skomunikowanie Śródmieścia Bytomia – mówi Ireneusz Janik, dyrektor sektora Mysłowice, Eurovia Polska S.A.

W rejonie placu Kościuszki i ul. Sądowej trwają jeszcze ostatnie roboty związane z budową chodnika, uzupełnieniem betonowej nawierzchni torowiska oraz odbudową schodów przy Centrum Handlowym Agora. Po zakończeniu wszystkich prac budowlanych wykonawcę czekają jeszcze prace wykończeniowe oraz sprzątanie. Na początku listopada powinny rozpocząć się odbiory inwestycji.

– Przebudowa ul. Piekarskiej była skomplikowaną inwestycją. Nie obyło się bez niespodzianek. W trakcie realizacji prac okazało się, że trzeba zwiększyć zakres prac o dobudowę kanalizacji deszczowej na odcinku od ul. Prusa do ul. Żeromskiego, przebudowę kanału na odcinku ul. Sądowej, prze-



budowę przyłączy sieci gazowych. W trakcie prowadzonych prac wykonawca natknął się także na fragment drewnianego rurociągu z XIX wieku czy niewybuch przy skrzyżowaniu z ul. Powstańców Śląskich. Pomimo tych komplikacji, inwestycja zostanie zakończona w terminie określonym aneksem do umowy – mówi zastępca prezydenta Michał Bieda.

Jaki był zakres inwestycji?

W ramach inwestycji firma Eurovia SA przebudowała ul. Piekarską na odcinku od przystanku Bytom Powstańców Śląskich do skrzyżowania z ul. Sądową. Przebudowę objęte zostało także torowisko w ul. Sądowej aż do skrzyżowania z ul. Powstańców Warszawskich oraz rozjazdy tramwajowe w ul. Powstańców Warszawskich.

Wbudowane w jezdnię torowisko tramwajowe zostało wykonane w większości z prefabrykowanych płyt torowych. Wykonawca zamontował nowe słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe oraz rozwiął nową sieć i wybudował platformy przystankowe – w tym przystanki wiedeńskie przy cmentarzu Mater Dolorosa. W ramach przebudowy powstały dwa nowe rozjazdy umożliwiające dojazd tramwaju z ul. Piekarskiej w ul. Sądową i z ul. Sądowej w kierunku ul. Powstańców Warszawskich. Przebudowa ul. Piekarskiej objęła także przebudowę sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci gazowych i teletechnicznych.

Koszt realizacji przebudowy układu drogowo-tramwajowego realizowanej przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A., Miejski Zarząd Dróg i Mostów oraz Bytomskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. wyniósł łącznie około 58,7 mln zł. Prace związane z przebudową części tramwajowej kosztowały niemal 29,5 mln zł (z czego dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej stanowi 76% wydatków kwalifikowanych), część związana z sieciami wodno-kanalizacyjnymi – 6,2 mln zł, a roboty drogowe prawie 23 mln zł (z czego 8,5 mln zł to dofinansowanie pozyskane przez miasto z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, a 8,1 mln zł z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg).

Piekarska przez okres Wszystkich Świętych częściowo otwarta

Początek listopada to czas, kiedy mieszkańcy tłumnie odwiedzają cmentarze w rejonie ul. Piekarskiej. Choć trwają tam jeszcze ostatnie prace wykończeniowe, od 31 października do 3 listopada, kierowcy będą mogli przejechać ul. Piekarską na odcinku od skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich do skrzyżowania z ul. Prusa. Odcinek pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Prusa i ul. Sądową pozostanie zamknięty dla ruchu samochodowego. Zachęcamy wszystkich do korzystania z możliwości dotarcia tramwajem linii 38 w okolice cmentarza Mater Dolorosa, cmentarza komunalnego i cmentarza przy ul. Powstańców Śląskich.

red



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.



Szlakiem dawnego Wełnowca

Katowice otrzymały prawa miejskie 11 września 1865 roku i - jak większość miast naszego regionu - powstały w wyniku połączenia mniejszych wsi i osad przemysłowych, mających swą oddzielną i bardzo ciekawą historię. Jedną z takich osad jest Wełnowiec, który w 1951 roku przyłączony został do Katowic, a od 1991 roku stanowi część dzielnicy miasta pod nazwą Wełnowiec-Józefowiec.

O dzielnicy Józefowiec pisaliśmy już w jednym z odcinków naszej serii, teraz czas na Wełnowiec. Pierwsze wzmianki o tej części Katowic pochodzą z XVII wieku. W jednym z dokumentów kościoła św. Szczepana w Bogucicach z 1689 roku mowa była o niejakim Błażeju Wełnie, rolniku z Kosic, czyli z Koszutki, właścicieli młyna znajdującego się nad potokiem o nazwie Wełna lub Wełnianka. Prawdopodobnie to od jego nazwiska wywodzi się nazwa Wełnowiec. Kolejna wzmianka o osadzie pochodzi już z 1739 roku. Obok nazwy Wełnowiec na oznaczenie tej osady w czasach prusko-niemieckich używano nazwy Ignatzdorf, a do 1922 roku - Hohenlohehütte. Pierwsza nazwa nawiązuje do kolonii założonej na obrzeżach Lasku Bytkowskiego przez właściciela Bytkowa Ignacego von Kloch, druga zaś od uruchomionej przez księcia Fryderyka Ludwika von Hohenlohe w 1801 roku kopalni, a w latach 1805-1809 - huty żelaza. Oba te zakłady nosiły nazwę rodu Hohenlohe. Tak więc osada zawdzięcza swój rozwój szybko postępującej

industrializacji w XIX wieku oraz odkryciu płytko zalegających pokładów węgla kamiennego, co doprowadziło do uruchomienia już w 1788 roku pierwszej małej kopalni „Caroline”. W latach 1821-1822 otwarto kolejne kopalnie: „August” (w 1834 roku), „Maria” (w 1829 roku), „Alfred” (w 1833 roku) oraz „Hütte” (w 1842 roku). Natomiast w 1821 roku uruchomiona została huta cynku „Helena”, a w 1823 kolejna - „August”. W 1873 roku, po wygaszeniu obydwu zakładów, powstała nowa huta cynku pod nazwą „Hohenlohe” (późniejsze Zakłady Cynkowe „Silesia”). Trasa naszego jesiennego spaceru po Wełnowcu wiedzie głównie wzdłuż alei Wojciecha Korfanteo, przy której znajduje się najwięcej ciekawych i zabytkowych obiektów. Wędrówkę rozpoczynamy od pętli Słonecznej, czyli dużego ronda, które jest ważnym węzłem komunikacyjnym - zarówno samochodowym, jak i tramwajowym. Pętla umożliwia nawrót tramwajów kursujących z centrum miasta oraz dalsze połączenie z Siemianowicami Śląskimi przez pętlę Alfreda aż do placu Skargi.

Wyruszamy w stronę ulicy Słonecznej i zatrzymujemy się przy dawnych Śląskich Zakładach Mechaniczno-Optycznych OPTA. Firma produkująca sprzęt optyczny (pod nazwą IWOKA) pojawiła się w Katowicach już w 1930 roku, a jej właścicielem był Johann Wyk - austriacki optyk dyplomowany. Po II wojnie światowej przedsiębiorstwo zostało upaństwowione i w 1948 roku nadano mu nazwę OPTA. Wówczas też rozszerzono zakres produkcyjny zakładu, który prócz okularów, szkieł okularowych produkował również precyzyjne urządzenia optyczne. Zakład zakończył działalność w 2006 roku. Wracając do alei Korfanteo, kierujemy się w stronę ulicy Jesionowej. Zachowała się tutaj piękna zabudowa przedwojennego osiedla willego dla inżynierów i urzędników zakładów Hohenlohego. Nieopodal, przy ulicy Owocowej, swoją siedzibę mają m.in. Główny Urząd Statystyczny oraz Okręgowy Inspektorat Pracy. Przed budynkiem Inspektoratu zasadzono w październiku 2022 roku Dąb Papieski, a obok ustawiono



Fragment zabudowy przy alei Wojciecha Korfanteego

obelisk z tabliczką informacyjną. Warto dodać, że w tym rejonie zlokalizowany jest Wełnowiecki Park, który przechodzi właśnie rewitalizację i rozbudowę. Powstaje tu nowe miejsce rekreacyjne, z placem zabaw, rolkostradą, wybiegiem dla psów, boiskiem wielofunkcyjnym, ogrodem deszczowym, górką saneczkową, strefą do grilla, a nawet wieżą widokową. Prace mają się zakończyć do marca 2024 roku.

Po powrocie na aleję Korfanteego znajdziemy się przy monumentalnym gmachu dawnej siedziby Zarządu Zakładów Hohenlohego, dzisiaj Sądu Apelacyjnego. Budynek został wzniesiony w pierwszej dekadzie XX wieku według projektu berlińskiego architekta Hermanna Dernburga, w stylu neoklasysego, z elementami wczesnego modernizmu. Jest to pięciokondygnacyjny gmach z dwoma bocznymi ryzalitami wejściowymi od frontu, z attykami ozdobionymi wazonami. Dodatkowymi jego ozdobami w elewacji frontowej są dwa balkony z balustradami oraz dwustronne schody. Układ wnętrza zachował się bez zmian – w budynku znajdują się dwie trójbiegowe klatki schodowe z kamienną balustradą, dekoracje sztukatorskie, mozaiki posadzkowe oraz kute balustrady. Kolejnym przystankiem naszej wycieczki jest kościół pw. Najświętszej Maryi Panny Wspomożenia



Zabytkowy budynek Sądu Apelacyjnego w Katowicach

Wiernych. W obiekcie pierwotnie działała odlewnia żelaza zbudowana w początkach XIX wieku; w latach 1919-1920 budynek został zaadaptowany na cele religijne. Kolejna przebudowa miała miejsce w latach 30. XX wieku, a poświęcenie świątyni nastąpiło 4 października 1930 roku. Obecny budynek świątyni to obiekt ustawiony na planie prostokąta, jednohalowy, z wyodrębnionym prezbiterium, w którym umieszczony jest obraz Matki Bożej Wspomożenia Wiernych. Wejście do wnętrza nawy głównej poprzedza kruchta z wieżą ozdobioną maswerkowym oknem witrażowym. Cały budynek nakryty jest drewnianym dachem, z wyeksponowanymi we wnętrzu ozdobnymi belkami stropowymi. Zakłada się, że obraz Matki Bożej pochodzi z XVII wieku. Wykonany został na grubo tkanym płótnie i jest umieszczony w ramie, obok której znajdują się cztery mosiężne blachy w formie krzyża. Nad obrazem widoczna jest scena Znalezienia Pana Jezusa w świątyni, po lewej stronie - scena Zwiastowania Pańskiego, po prawej - scena Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, zaś pod spodem - napis w języku hebrajskim „Betlejem – Dom Chleba”. Podążając dalej aleją Korfanteego, mijamy jeszcze kilka zabytkowych domów mieszkalnych, a także nową zabudowę usługowo-handlową. Dochodziemy do zbiegu z ulicą Gnieźnieńską, gdzie znajduje



Skwer Walentego Fojkisa

się kilkanaście domów robotniczych z końca XIX i początku XX wieku. Ulicą tą dotrzemy do Józefowca, którego zabudowa widoczna jest na dalszym planie. My koncentrujemy się jednak na zabytkowych zabudowaniach dawnej huty cynku. Przy numerze 141 usytuowane są budynki wykonane z tradycyjnej czerwonej cegły elewacyjnej. Zabudowania te zamknięte są pozostałościami domów mieszkalnych kolonii „Fryderyka”, budowanych w połowie lat 50. XIX wieku. Na koniec naszej wyprawy do Wełnowca można chwilę odetchnąć na urokliwym skwerze im. Walentego Fojkisa, zlokalizowanym po drugiej stronie starych zabudowań huty, pomiędzy ulicą Gnieźnieńską a Karłowiczą. A jeżeli starczy nam sił, to warto jeszcze kontynuować spacer aleją Korfanteego i wybrać się do pętli tramwajowej przy placu Alfreda, gdzie podziwiać można zabytkową kolonię domów robotniczych „Alfred” z XIX wieku. Warto wspomnieć, że kolonia założona została dla górników kopalni węgla kamiennego „Alfred”, a jej nazwa pochodzi od imienia jednego z pięciu synów szkockiego inżyniera i przemysłowca Johna Baildona.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Dąb Papieski przed budynkiem Państwowego Inspektoratu Pracy



Zabudowania dawnej huty cynku przy alei Wojciecha Korfanteego 141



Pomnik ku czci Powstańców Śląskich na skwerze Walentego Fojkisa



Zabudowania dawnej huty cynku

Historia tramwajów w Zagłębiu - część 1

Tegoroczne obchody 125-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej to nie jedyny jubileusz. W tym roku świętujemy też 95 lat funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Zagłębiu Dąbrowskim oraz 45 rocznicę uruchomienia nowej zajezdni tramwajowej na Osiedlu Zamkowym w Będzinie.

Okrągłe rocznice zachęcają do tego, by przybliżyć historię komunikacji tramwajowej na terenie Zagłębia Dąbrowskiego. Niniejszy tekst zredagowany został przez pracowników zajezdni tramwajowej w Będzinie z okazji przypadającej 22 lipca 2023 r. 45 rocznicy uruchomienia tego obiektu.

Dwudziestolecie międzywojenne

Projekty uruchomienia komunikacji tramwajowej pojawiły się już w 1912 r. Propozycje ich zrealizowania zgłosili wówczas: grupa przemysłowców z Łodzi oraz rosyjskie Towarzystwo Akcyjne „Budowagon”. Specjalna komisja budowy dróg żelaznych przy Departamencie Kolei Ministerstwa Finansów w Petersburgu powierzyła to zadanie łódzkim przedsiębiorcom. Nastąpiło to jednak dopiero w maju 1914 r. Z powodu wybuchu I Wojny Światowej planów tych nie zrealizowano.

Do sprawy budowy tramwajów powrócono po odzyskaniu niepodległości. W kwietniu 1919 r. z podaniem do władz miejskich o przyznanie zamówienia na tę pracę wystąpiło Towarzystwo Akcyjne „Siła i Światło” w Warszawie.

Nieco później, bo w styczniu 1920 r. powołano do życia Komitet Organizacyjny Budowy Tramwajów w Zagłębiu złożony z przedstawicieli Sosnowca, Będzina, Dąbrowy Górniczej oraz Czeladzi. Po długich pertraktacjach, w kwietniu 1922 r. sprawa została sfinalizowana powołaniem przez przedstawicieli ww. miast oraz Sejmiku Powiatowego spółki o nazwie „Towarzystwo Tramwajów Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim”. Towarzystwo to odstąpiło na mocy zezwolenia Ministerstwa Kolei prawa do koncesji na budowę i eksploatację kolei tramwajowej.



Eksploatację powierzono utworzonej 1 lipca 1925 r. spółce z o.o. pn. Śląsko - Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne, w skład której weszły Schlesische Kleinbahn A.G. oraz Tramwaje Elektryczne S.A.

Kalendarium najważniejszych wydarzeń międzywojennego okresu funkcjonowania sieci tramwajowej w Zagłębiu Dąbrowskim prezentuje się następująco:

- **lipiec 1926 r. – grudzień 1927 r.** – Budowa hali wozowni, warsztatów i pomieszczeń socjalnych zajezdni przy ul. Okrzei 17 (obecnie al. H. Kołłątaja).
- **18 stycznia 1928 r.** – Uruchomienie pierwszego odcinka linii tramwajowej w regionie: Sosnowiec ul. 3 Maja – Będzin Zajezdnia.
- **11 lutego 1928 r.** – Uruchomienie drugiego odcinka linii tramwajowej: Będzin Zajezdnia – Dąbrowa Górnicza Kościół.
- **14 lipca 1928 r.** – Uruchomienie odcinka: Sosnowiec ul. Sobieskiego – Szopienice. Jest to pierwszy fragment mający styczność z siecią linii tramwajowych na Górnym Śląsku. Do pełnego połączenia sieci górnośląskiej i zagłębiowskiej dojdzie dopiero po otwarciu tzw. „Tunelu Katowickiego” pod linią kolejową.
- **31 października 1928 r.** – Uruchomienie odcinka: Dąbrowa Górnicza Kościół – Dąbrowa Górnicza Reden.
- **27 stycznia 1929 r.** – Uruchomienie odcinka: Będzin – Czeladź.
- **2 marca 1931 r.** – Uruchomienie w Sosnowcu odcinka toru pod wiaduktem (w „Tunelu Katowickim”) na linii kolejowej Sosnowiec Główny – Katowice. Następuje pełne połączenie pomiędzy sieciami tramwajowymi Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska.

Do budowy nowej linii łączącej Milowice z Konstantynowem przystąpiono w 1933 r. Pierwszy odcinek trasy: Huta „Milowice” – Baczyńskiego – Sienkiewicza – 1. Maja (Sąd) o długości 3,09 km ukończono w listopadzie, a oficjalnie otwarto 14 grudnia 1933 r. Następny fragment – od Sądu Okręgowego do ul. Zamkowej – liczący ponad 2 km – oddano do użytku 1 maja 1934 r., a ostatni – do ul. Okrzei (1,14 km) – dopiero 22 grudnia 1935 r. Opóźnienie spowodowane było koniecznością wybudowania wiaduktu nad torami bocznic kolejowej Gwarectwa Hr. Renard.

W styczniu 1937 r. eksploatację tramwajów we własnym zakresie rozpoczęła spółka „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim”. Spowodowane to było zaprzestaniem działalności przez Śląsko - Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne.



Czas II wojny światowej

W latach 1939 – 1945 komunikacja tramwajowa na terenie Zagłębia Dąbrowskiego znajdowała się pod przymusowym zarządem niemieckim. W tym okresie oprócz przewozu osób wagony tramwajowe służyły również do transportu towarowego. W tym celu na przykład do liniowych składów doczepiane były lory, na których Niemcy przewozili części do bomb lotniczych, m.in. pomiędzy „Hutą Bankowa” w Dąbrowie Górniczej oraz „Hutą Katarzyna” w Sosnowcu.

W celu usprawnienia przewozu Niemcy sprowadzili na teren Zagłębia Dąbrowskiego wagony typu Bremen i Chorzów, których jednak nie dało się łączyć w składy z jeżdżącymi po tym terenie od 1928 r. wagonami angielskimi.

Po 1945 r.

Okres powojenny to w historii komunikacji tramwajowej w Zagłębiu Dąbrowskim czas dość sporych zmian. I tak, w latach 1951 – 1981 oddawano do użytku etapami kolejne odcinki trasy tramwajowej do Grodzca oraz Żychlic. W kwietniu 1954r. uruchomiono trasę Sosnowiec – Dańdówka – Niwka – Mysłowice.

Lata 1959 – 1962 to także czas przedłużania trasy w kierunku Kazimierza Górniczego, zakończonego oddaniem do użytku pętli torowej przy lokalnym dworcu PKP. Najpierw w maju 1959 r. oddano do użytku odcinek



Sosnowiec Klimontów Kopalnia — Porąbka, natomiast w grudniu 1960 r. otwarto fragment Sosnowiec Porąbka – Kazimierz. W listopadzie 1976 r. doprowadzono tory tramwajowe pod Hutę Katowice, z kolei w lipcu 1978 r. oddano do użytku zajezdnię tramwajową w Będzinie w jej obecnej lokalizacji, czyli na Osiedlu Zamkowym.

Ważnym momentem w historii zagłębiowskich tramwajów był 28 października 1982 r., kiedy to rozpoczęto eksploatację odcinka Sosnowiec Śródula – Zagórze. Na kolejne przedłużenie trasy tramwajowej na terenie Zagórze przyszło potem czekać aż 40 lat, do 19 grudnia 2022 r. W grudniu 1984 r. przekazano do eksploatacji w Dąbrowie Górniczej pętlę tramwajową przy ul. Kasprzaka. Przez pierwszych prawie 20 lat swojej historii pętla ta służyła praktycznie wyłącznie dla przejazdów technicznych. Dopiero w połowie maja 2003 r. skierowano na nią linię tramwajową nr 28.

Okres po 1945 r. to także czas poważnych przebudów na terenie Zagłębia. W 1978 r. przeniesiono torowisko tramwajowe ulokowane dotąd w ścisłym centrum Będzina, na obecną ul. Małobądzką. Niecałe trzy dekady później, w sobotę 1 kwietnia 2006 r. zawieszono uległa linia tramwajowa nr 25 w kierunku Wojkowic i Żychlic. Miejsce tramwaju na wspomnianej trasie zajęła wówczas funkcjonująca do chwili obecnej linia autobusowa oznaczona tym samym numerem.

W drugiej części artykułu przybliżymy Państwu tabor tramwajowy, który woził pasażerów w Zagłębiu na przestrzeni lat.

Rafał Oszczęda (Igor Masson)



Konkurs fotograficzny rozstrzygnięty

76 zdjęć od 29 autorów wpłynęło do spółki Tramwaje Śląskie S.A. w ramach konkursu fotograficznego pt. „Tramwaj na tle zabytków Zagłębia”. Jury konkursowe miało więc twardy orzech do zgryzienia, ale ostatecznie przyznało 3 nagrody główne i 6 wyróżnień.

Konkursowe jury oceniało nadesłane prace przyznając punkty w skali 1-10 za: technikę wykonania, pomysłowość i walory artystyczne. Autorką zwycięskiego zdjęcia jest Patrycja Wites-Gocel, której praca pt. „Tramwajem do Dietlów” w głosowaniu jury zyskała bardzo dużą przewagę punktową nad pozostałymi pracami. Drugie miejsce przyznano Karolinie Kapsie za zdjęcie pt. „Miasto”, a z trzeciego miejsca cieszył się Mariusz Sołtysiak autor zdjęcia pt. „Pałac Schöna Sosnowiec”.

6-osobowe jury konkursu postanowiło przyznać również 6 wyróżnień. Trzy z nich trafiły do Łukasza Naprawcy za prace pt. „Helmut i przędzalnia Dietla”, „O mówie

co chce jeździć koleją” oraz „Kasia na szlaku Orlich Gniazd”. Ponadto wyróżnieni zostali: Aleksandra Starosta za zdjęcie pt. „Wstaje nowy dzień”, Anita Knopik za „Tramwajem pod same mury zamku” i Beata Kaszlik za zdjęcie pt. „Złączeni węzłem...”.

Ogłoszenie wyników konkursu i wręczenie nagród laureatom odbyło się w trakcie Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Będzinie 23 września 2023 roku.

Wszystkim uczestnikom serdecznie dziękujemy, a laureatom gratulujemy! Wszystkie nagrodzone i wyróżnione zdjęcia można zobaczyć na stronie www.tram-silesia.pl



I miejsce - Patrycja Wites-Gocel



III miejsce - Mariusz Sołtysiak



Wyróżnienie - Aleksandra Starosta



II miejsce - Karolina Kapsa



Wyróżnienie - Łukasz Naprawca

To już 125 lat elektrycznych tramwajów



Zdjęcia: Aleksandra Starosta

Czas biegnie nieubłaganie i ani się obejrzelismy a nadeszła rocznica 125-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. Z tej okazji 1 października na linii nr 13 kursowały historyczne wagony z obsługą konduktorską.

Dokładnie 1 października 1898 roku pierwszy tramwaj o napędzie elektrycznym ruszył w trasę z Katowic przez Wełnowiec do Siemianowic Śląskich. I choć znacząco różnił się od pociągów współczesnych, to stał się synonimem zmian. Elektryfikacja, tak dziś oczywista, była wówczas nowością, która jednak szeroko wlewała się do miast w całej Europie i poza nią. Napęd elektryczny dla wagonów tramwajowych sprawdzał się znakomicie, szybko wypychając z ulic miast tramwaje konne i parowe.

Te zaś na Górnym Śląsku funkcjonowały już wcześniej. Pierwszy pociąg z Bytomia przez Rozbark do Piekar Śląskich wyjechał na tory 27 maja 1894 roku. Decyzją władz wojskowych pierwsze linie tramwajowe wytyczał wąski tor o rozstawie szyn 785 mm. Czas pokazał, że decyzja ta nie była słuszna i ostatecznie, nakładem sporych sił i środków wszystkie torowiska przebudowano na funkcjonującą do dziś szerokość 1435 mm. Zanim to nastąpiło, sieć tramwajowa na Górnym Śląsku była już dość mocno rozbudowana. Od 28 maja 1894 roku tramwajem można było podróżować w Gliwicach z dzisiejszego placu Inwalidów Wojennych do lasu miejskiego. Szybko powstał też łącznik linii gliwickiej z bytomską. Dokładnie dzień przed Sylwestrem tego samego roku pasażerowie mogli już tramwajem przedostać się z Gliwic przez Zabrze, Chebzie i Królewską Hutę (obecnie Chorzów) do Bytomia. W połowie 1903 roku, korzystając z usług górnośląskich tramwajów, można było podróżować od Mysłowic na wschodzie do Gliwic na zachodzie oraz od Piekar Śląskich na północy do Raciborza na południu. Kolejny krok milowy w rozwoju systemu tramwajowego na Górnym Śląsku miał jednak dopiero nadejść.

W sensie dosłownym ten krok to zaledwie 650 mm. Taka jest bowiem różnica między stosowanym do 1912 roku wąskim torem, a torem normalnym, ułożonym po raz pierwszy na linii z centrum Katowic do Parku Południowego (obecnie Kościuszki). W rzeczywistości, ta zmiana okazała się kolejnym przełomem w tramwajowej historii. Dodajmy, historii nielatywnej, bo przypadającej na okres wojen i międzywojnia, kiedy sieć komunikacji tramwajowej podzielona została granicą państwową.

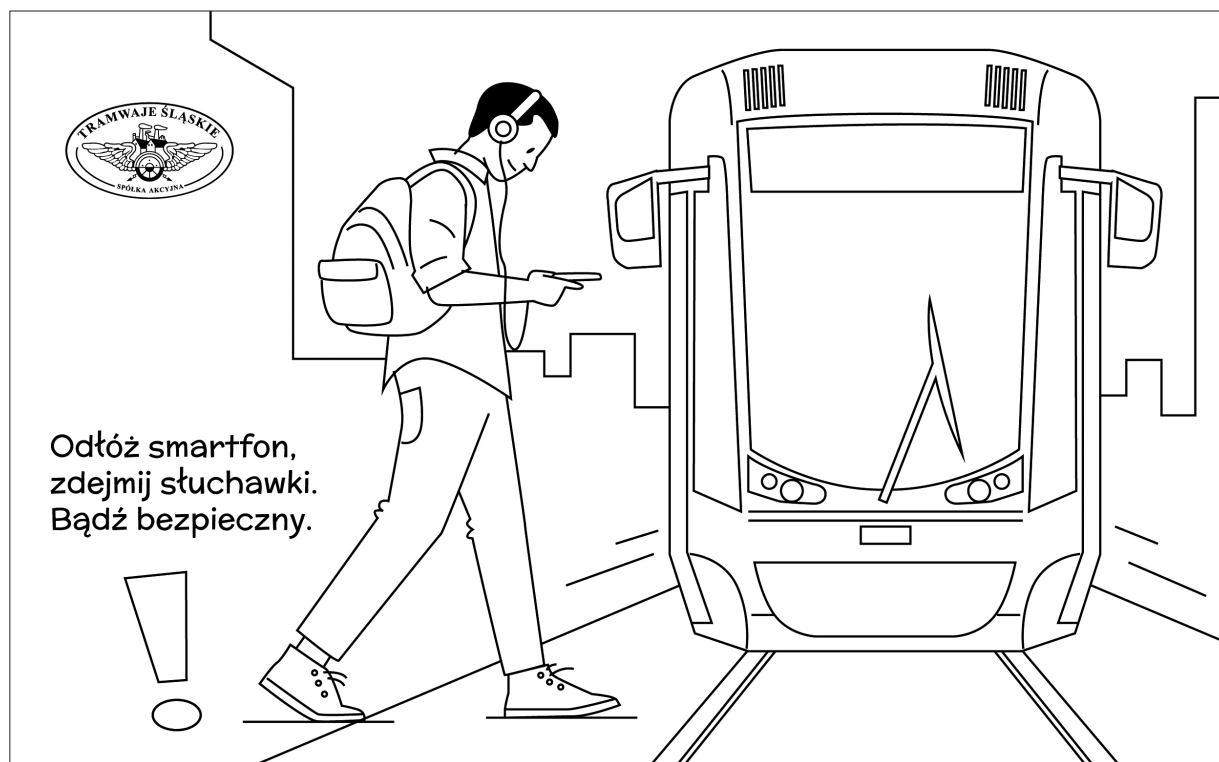
Te kilka krótkich zdań o początkach komunikacji tramwajowej na terenie dzisiejszej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii może zachęci naszych czytelników do zgłębienia historii w postaci albumów, książek czy artykułów w Internecie. Serdecznie do tego zachęcamy. Tę historię przybliżali chętnym pasażerom członkowie Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, którzy jako brygady konduktorskie jeździli 1 października historycznymi wagonami na linii nr 13. Trasa linii nr 13 częściowo pokrywa się z trasą pierwszej elektrycznej linii tramwajowej na Górnym Śląsku. Stąd właśnie tę linię obsługiwały tramwaje typu 102Na oraz skład wagonów 4N+4ND. Pasażerowie tych wyjątkowych wagonów nie tylko mogli poznać historię komunikacji tramwajowej, ale też otrzymali pamiątkowy bilet i pocztówkę wydaną specjalnie z okazji 125-lecia elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.

red

(źródło: „Tramwaje w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej - najnowsze dzieje”)



Pokoloruj tramwajowy świat



Zapraszamy najmłodszych Czytelników do zabawy w kolorowanie. Co miesiąc, w tym miejscu, znajdziecie obrazki o tematyce tramwajowej. Od dziecięcej wyobraźni i pomysłowości zależeć będzie jakimi wypełnią się one kolorami. Pora szykować kredki i do dzieła!

Krzyżówka

Owczy lub do wiedzy		▼	Imię Turner, piosen- karki	▼	Pani Asa	Y dla chemika	▼	Ignorowa- nie prawa	▼	Aplikacja (pot.)	▼
Kąt środkowy w kole (anagram: Adrian)	Ogół bóstw	▼		▼	▼	Zespół Grechuty		▼	Sierść owcy	▼	Espada
						Włóczęga, obie- żyświat	▶				
▶						Rasowy, piękny koń	▶				
Córka Uranosa i Gai lub nandu		Rakieta świetlna		Dawne cło		Ocena jurora		▶			
		▼	▼	▼	▼	Głon	Tere- nówka	▼			
											Duża ropucha; kururu
▶			Typ zamka do drzwi	▶				"... do młodości"	▶		▼
Winy - w kuchni	▶				Spec od budowy Ziemi	▶					
Artretyzm											
▶			Daszek nad pale- niskiem	▶				Duża, barwna papuga	▶		

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzedami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 listopada 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.