

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894 – 2010

Część pierwsza

Od ponad stu dziesięciu lat tramwaje stanowią nieodłączną część pejzażu wielu górnośląskich miast i osiedli. Przez pół wieku od momentu powstania stanowiły najdoskonalszy środek komunikacji publicznej i dopiero gwałtowny rozwój motoryzacji po II wojnie światowej pozbawił tramwaje ich podstawowego znaczenia.

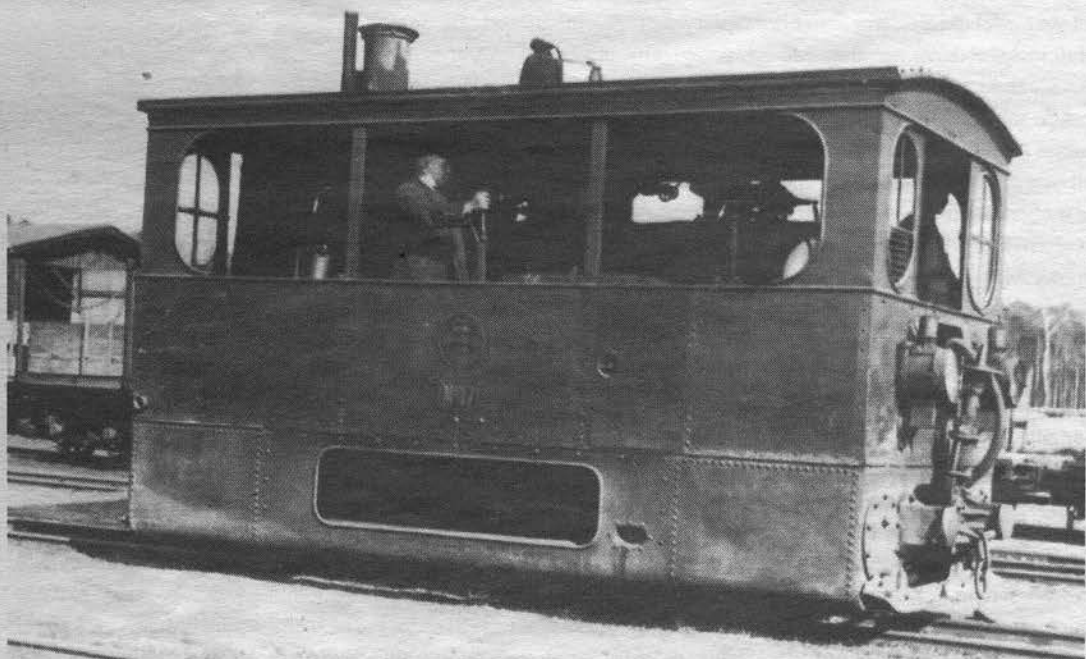


Foto: arch.

Lokomotywa tramwaju parowego typu Hohenzollern.

Obecnie w początkach XXI wieku przeżywają swój renesans i to nie tylko na Górnym Śląsku ale we wszystkich aglomeracjach w Polsce, gdzie tory tramwajowe nie zostały wcześniej zlikwidowane jako przejaw zacofania technicznego w konfrontacji z komunikacją samochodową. Niniejszy artykuł jest próbą przybliżenia dziejów szynowej komunikacji miejskiej w Rudzie Śląskiej w oparciu o nieliczne niestety materiały źródłowe i opracowania popularyzujące zagadnienie komunikacji tramwajowej w naszym regionie. Wykaz materiałów źródłowych podano w bibliografii. Dla większej czytelności tekstu nazwy miejscowości i nazwy ulic występujące w tekście podano w brzmieniu dzisiejszym – nazwy te w brzmieniu oryginalnym przedstawione zostaną w aneksie na końcu artykułu.

Początki komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej a więc w granicach, które objęło to miasto od roku 1959 sięgają początków lat 90. XIX wieku, kiedy to pojawiła się w ówczesnych Prusach idea bu-

wąskotorowego w warunkach ciasnej zabudowy miejskiej i przemysłowej była wówczas łatwiejsza i tańsza niż tramwaju normalnotorowego o szerokości torów 1435 milimetrów – czyli tak jak to ma miejsce obecnie. Eksploatację kolei ulicznej miała prowadzić utworzona w Berlinie w 1894 roku firma Górnośląskie Uliczne Koleje Parowe Sp. z o. o. (niem. Oberschlesische Dampfstrassenbahn G.m.b.H.). Pierwsza linia o długości 34,5 km została wytyczona z Gliwic do Piekar Śląskich przez Zabrze, Porębę, Rudę Południową, Chebzie, Lipiny, Piaszniki, Chorzów (ówcześnie: Królewska Huta), Łagiewniki i Bytom. Drugą linię tramwaju parowego planowano wybudować z Gliwic do Rud i Raciborza, co uczyniono w latach 1899 – 1903 kiedy to sieć tramwajów górnośląskich była już mocno rozwinięta. W kwietniu 1894 roku uruchomiono komunikację publiczną na odcinku Gliwice Dworzec Kolejowy – Gliwice Zamek Leśny, zaś 27 maja połączono Bytom z Piekarami. 26 sierpnia kolej parowa dotarła z Gliwic do Za-

fstrassenbahnlokomotive, mogąca jeździć w obu kierunkach i nie wymagająca obracania na przystankach końcowych. Z tego względu zrezygnowano z eksploatacji na Górnym Śląsku wagonów parowych typu ROWAN, które mogły jeździć tylko w jednym kierunku i w związku z tym wymagały budowy na końcach linii trójkątów nawrotnych lub pętli do zawracania. Dla kolejek śląskich firma „Hohenzollern A.G. für Lokomotivbau” z Düsseldorfu dostarczyła w latach 1893 – 1895 30 takich pojazdów.

- Po zelektryfikowaniu linii tramwaju parowego zostały one skierowane do pracy na wspomnianej już linii kolejki parowej Gliwice – Racibórz uruchomionej 25 marca 1899 roku oraz do obsługi pociągów roboczych przy budowie i remontach sieci tramwajowej. Dla obsługi pociągów tramwajowych na pierwszej linii tramwaju górnośląskiego wybudowano zajezdnie i warsztaty w Rozbarku koło Bytomia oraz w Gliwicach w okolicach Lasku Miejskiego w rejonie dzisiejszej ulicy Chorzowskiej.

dowy na Górnym Śląsku kolei ulicznej (niem. Strassenbahn) użytku publicznego mającej łączyć ważniejsze osiedla i ośrodki przemysłowe w okolicach Bytomia. Projekt przedstawiony w 1891 roku burmistrzowi Bytomia przez berlińską firmę Kramer & Co. przewidywał budowę jednotorowej linii tramwajowej łączącej Bytom z Gliwicami przy wykorzystaniu istniejących ulic i dróg pomiędzy tymi miastami. Do poruszania wagonów miano zastosować trakcję parową (wagony silnikowe typu ROWAN), zaś szerokość torów ustalona początkowo na wymiar 1000 mm ostatecznie przyjęta została na 785 milimetrów (30 cali pruskich) czyli taką samą jaką miały istniejące od 1854 roku Górnośląskie Koleje Wąskotorowe. Budowa tramwaju

brza a ostatni odcinek linii z Zabrze do Bytomia oddano do eksploatacji 30 grudnia 1894 roku. W tym też dniu pierwszy tramwaj o napędzie parowym przejechał przez terytorium dzisiejszej Rudy Śląskiej jadąc z Zabrze przez Rudę Południową do Chebzia i dalej do Lipin.

Nowy środek komunikacji od początku budowy i eksploatacji wzbudzał ogromne zainteresowanie miejscowej ludności a jednocześnie budził niechęć i zazdrość licznych przewoźników konnych (wekturantów) upatrujących w nowym wynalazku groźnego konkurenta. Pociąg kolejki parowej składał się z dwóch wagonów pasażerskich (II i III klasy) oraz z wagonu towarowego, które ciągnęła dwuosiowa lokomotywa parowa o specjalnej konstrukcji tzw. Damp-

Ostatecznie wyeliminowano parowozowy z prowadzenia pociągów tramwajowych do grudnia 1902 roku a stało się tak w wyniku szybkiego rozwoju trakcji elektrycznej, znacznie przewyższającej swymi parametrami technicznymi, zdolnościami przewozowymi i niewielką uciążliwością na otoczenie zarówno trakcję parową jak i konną. Trzeba tu bowiem dodać dla wyjaśnienia, że po wprowadzeniu na Górnym Śląsku tramwaju parowego z powodu rozlicznych protestów na jego uciążliwość ze względu na powodowany hałas i zadymianie ulic wstrzymano jego kursowanie w śródmieściach Gliwic i Bytomia. W zamian wprowadzono tam tramwaje konne.

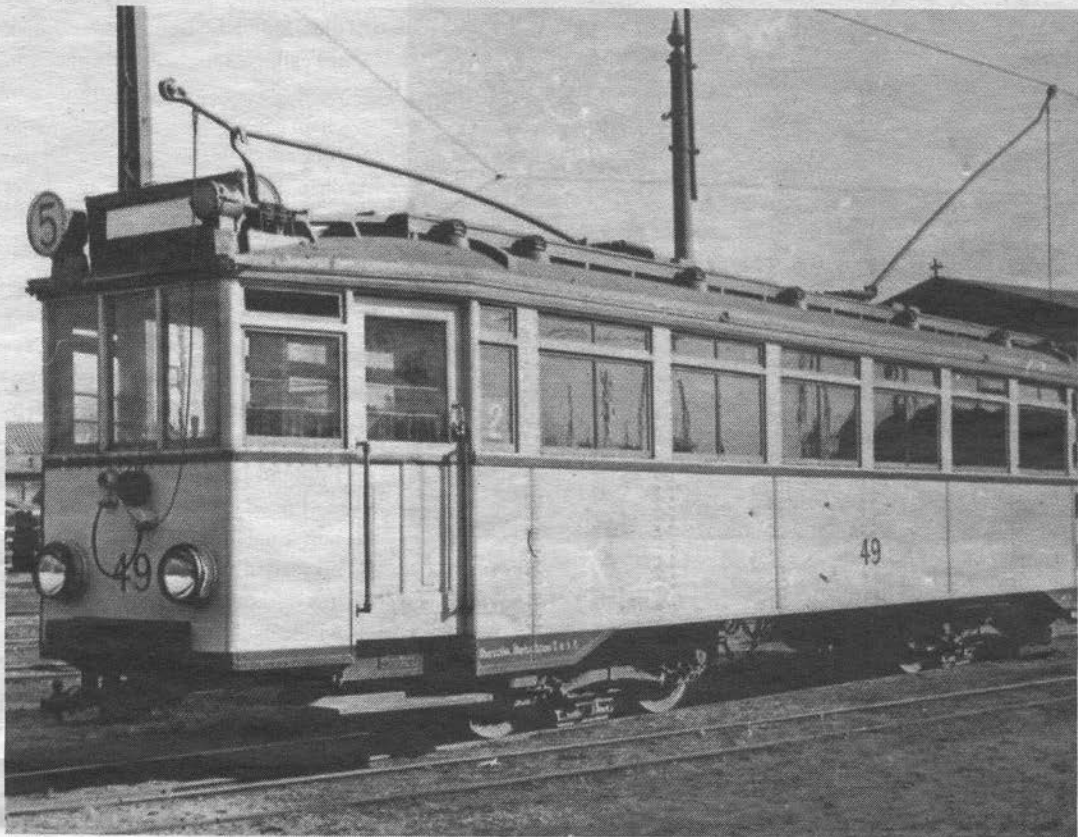
Andrzej Mateoszek

CDN

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894-2010

Część pierwsza cd.

Prawdziwie nowoczesnym środkiem transportu publicznego pozbawionym wad swoich poprzedników okazał się tramwaj elektryczny. Jego uruchomienie mogło jednak nastąpić dopiero po wybudowaniu w Zabrze i Chorzowie (Królewskiej Hucie) nowoczesnych elektrowni, co nastąpiło odpowiednio w grudniu 1897 roku i w maju 1898 roku. Dodatkowo przedsiębiorstwo tramwajowe uruchomiło w 1899 roku w Chorzowie Batorem (Hajduki) własną elektrownię prądu stałego, niezbędną do zasilania sieci trakcyjnej.



Tramwaj wąskotorowy 785 mm typu LHB.

Do tego momentu oddano do użytku jeszcze dwie linie tramwaju parowego – 30 grudnia 1896 roku otwarto linię z Katowic do Siemianowic przez Wełnowiec o długości 5,5 kilometra, a 29 września 1898 roku uruchomiono linię z Bytomią do Zabrza przez Szombierki, Bobrek, Rudzką Kuźnicę i Biskupice o długości 13 kilometrów. Następne linie, na które przedsiębiorstwo Górnośląskie Uliczne Koleje Parowe uzyskało koncesję, prowadzić miały z Chorzowa (Królewskiej Huty) do Siemianowic (Huta Laury) przez Dąb i Katowice, z Chorzowa (Królewskiej Huty) do Alfreda przez Chorzów I i tam połączenie z linią Katowice – Siemianowice (Huta Laury) oraz z Szombierkami do Wirku (Huta Antoniny) przez Godulę, Chebzie i Nowy Bytom (Huta Pokój). Budowa nowych tras postępowała szybko, w miarę jak wzrastało społeczne oczekiwanie na nowy środek komunikacji.

Od marca 1898 roku rozpoczęto prace elektryfikacyjne na istniejących i nowo budowanych liniach tramwajowych. Wykonywała je znana firma AEG (Algemeine Elektrizitäts Gesellschaft) z Berlina rozpoczynając prace od najdłuższej i najstarszej linii Gliwice – Bytom przez Rudę Południową, Chebzie, Lipiny, Piaszniki i Chorzów. Ruch tramwajów o napędzie elektrycznym otwarto na niej 1 lipca 1898 roku i stanowi to początek istnienia tramwajów elektrycznych na Górnym Śląsku.

Do elektryfikacji zastosowano prąd stały o napięciu roboczym 600

Voltów zasilający sieć górną, z której tramwaj pobierał energię do jazdy przy pomocy odbieraka rolkowego. Rolka odbieraka ślizgała się po dolnej części przewodu jezdnego, którego minimalna wysokość nad torami miała wynosić 5,5 metra. Tabor tramwajowy składał się z wagonów silnikowych i doczepnych oraz z bagażowych i towarowych dostarczanych przez Fabrykę Wagonów Braci Hofmann z Wrocławia (Gebr. Hofmann & Co. Breslau). Wagony silnikowe były dwóch typów - dwuosiove i czterosiove o rozstawie kół 785 mm, miały one otwarte lub zamknięte pomosty sterownicze i oczywiście mogły jeździć w obu kierunkach. Wagony doczepne (bez napędu) posiadały nadwozia z otwartymi pomostami lub też były całkowicie otwartymi wagonami letnimi. Konstrukcja czterosioowego wagonu silnikowego oparta była na licencji wąskotorowego tramwaju amerykańskiej firmy Walker z Cleveland i tramwaje te doskonale spisywały się na śląskich torach aż do początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Walkery obsługiwały wąskie tory w Rudzie Śląskiej do 1948 roku.

5 listopada 1899 roku otwarto do użytku publicznego jednotorową (jak wszystkie do tej pory) linię tramwajową z Szombierkami do Wirku przez Godulę, Chebzie i Nowy Bytom - a więc część trasy słynnego później w Rudzie Śląskiej tramwaju numer „9”. Linia ta budowana była z dwóch kierunków - Szombierkami i od Wirku do Chebzia, gdzie jej tor przecinał się z torem tram-

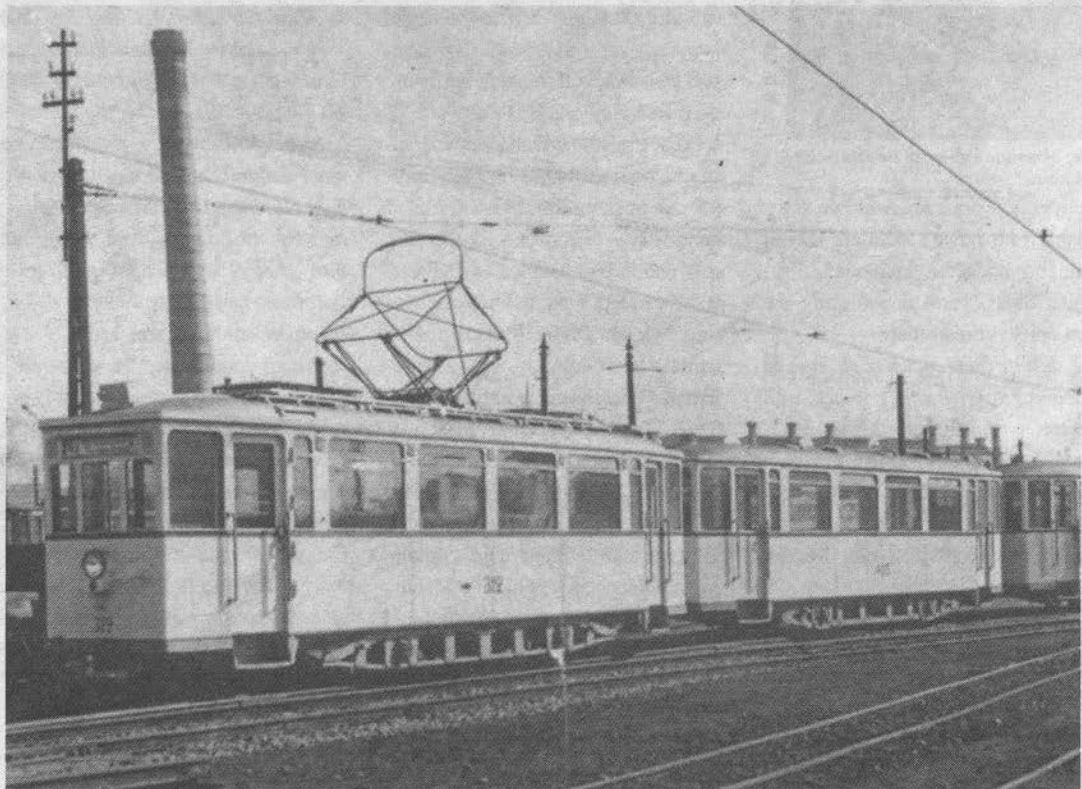
waju linii Gliwice – Bytom przez Chorzów (Królewską Hutę). W Szombierkach nowa linia łączyła się z linią tramwaju Bytom - Zabrze przez Bobrek, Rudzką Kuźnicę i Biskupice. Dzięki takim połączeniom tramwaj kursujący z Wirku umożliwiał w miarę szybki i dogodny dojazd do większości miast i osiedli przemysłowych, a co ważniejsze, eliminował konieczność wielogodzinnych pieszych wędrówek między domem a miejscem pracy. Funkcję tę z powodzeniem wykonuje zresztą także i dziś. Trasa tramwaju z Bytomią do Wirku pozostała do dziś nie zmieniona, niewielkie przesunięcia torów nastąpiły podczas budowy pętli tramwajowej w Chebziu w 1975 roku oraz w samym Wirku w 1968 roku, kiedy to przesunięto tor na zbudowaną wówczas nową ulicę Odrodzenia, łączącą ulicę P. Niedurnego z ulicą Katowicką. Przebudowano również mijanki w Bykwinie, Goduli i Wirku przy kopalni Pokój. Ponieważ przedsiębiorstwo Górnośląskie Uliczne Koleje Parowe otrzymało koncesję na wybudowanie linii tramwajowej jedynie do Wirku, tam też kończyła się cała trasa, a było to u zbiegu dzisiejszych ulic J. Tuwima i H. Sienkiewicza w miejscu, gdzie obecnie znajduje się pawilon sklepu meblowego oraz wireckie targowisko. W 1902 roku oddano tam do użytku małą zajezdnię z warsztatem dla obsługi wagonów tramwajowych typu WALKER kursujących do Bytomi i Chorzowa (Królewskiej Huty).

Andrzej Mateoszek
cdn.

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894-2010

Część pierwsza cd.

W 1899 roku katowicka firma „Schikora & Wolff” otrzymała od rządu pruskiego koncesję na budowę kilku elektrycznych linii tramwajowych m.in. ze Świętochłowic do Wirku przez Zgodę i Bykowińę. Swoje prawa do budowy ulicznych kolei elektrycznych firma ta sprzedała powstałemu w 1898 roku w Katowicach towarzystwu Górnośląskie Kolejki i Zakłady Elektryczne S-ka Akcyjna (Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitäts Werke A. G.), które wraz z firmą Elektrizitäts Werke A. G. (dawne przedsiębiorstwo Schuckert & Co) z Norymbergi, przystąpiło do technicznej realizacji zakupionych koncesji na budowę nowych górnośląskich linii tramwajowych.



Tramwaj normalnotorowy 1435 mm typu Bremen.

Do zasilania swoich tramwajów towarzystwo rozpoczęło budowę małej elektrowni w Chorzowie Batorym (Hajdukach). Dla potrzeb tego przedsięwzięcia wagony tramwajowe dostarczała z kolei firma „Waggonfabrik Busch in Bautzen” w oparciu o wyposażenie elektryczne firmy „Siemens-Schuckert & Co” z Norymbergi. Po I wojnie światowej dostawy nowych tramwajów i ich wyposażenia pochodzić będą z fabryki Linke-Hofmann-Busch z Wrocławia, a także z Warsztatów Wytwórczych Królewskiej Huty w Chorzowie - późniejszy „Konstal”, a obecnie przedsiębiorstwo „Alstom” w Chorzowie.

7 września 1899 roku Górnośląskie Kolejki uruchomiły linię tram-

wajów elektrycznych z Hajduk do Katowic przez Załęże, a 29 lipca 1900 roku z Hajduk do Piaśnik przez Świętochłowice, zaś 7 kwietnia 1901 roku połączono Piaśniki z Łagiewnikami i Bytomiem. Z Łagiewnik zbudowano wkrótce połączenie z Lipinami przez Chropaczów. Ta nowa linia umożliwiła wówczas zbudowanie połączenia tramwajowego ze Świętochłowic do Wirku przez Zgodę i Bykowinę, co nastąpiło 6 sierpnia 1901 roku. Kilka dni później, bo 12 sierpnia 1901 roku, otwarto tor łączący Świętochłowice (rejon Gazowni) z Chorzowem (Królewską Hutą) w ciągu dzisiejszej ulicy Wolności. Tym samym cała obecna trasa tramwaju linii numer „9” była gotowa,

ale z jednym niewielkim wyjątkiem. Mianowicie w samym Wirku, o czym już wspomniano, nie było połączenia torowego między dwoma liniami należącymi wtedy do dwóch różnych towarzystw tramwajowych (Górnośląskie Uliczne Koleje Parowe oraz Górnośląskie Kolejki i Zakłady Elektryczne). W związku z tym tramwaj jadący z Chorzowa (Królewskiej Huty) miał swój końcowy przystanek na obecnej ulicy J. Tuwima, co zmuszało pasażerów podróżujących np. do Chebzia do przesiadki. Przerwa na trasie „dziewiątki”, wynikająca wtedy z licznych nieporozumień pomiędzy Górnośląskimi Ulicznymi Kolejami Parowymi (właściciel linii Wirek – Szombierki) a Górnośląskimi Kolejkami i Zakładami Elektrycznymi (właściciel linii Wirek – Świętochłowice), trwała zaskakująco długo, bo aż do 5 listopada 1948 roku, kiedy to połączono toru wąskiego (785 mm) na tor normalny o szerokości 1435 mm. Znacznie wcześniej przebudowano w ten sposób linię z Wirku do Świętochłowic i Chorzowa (Królewskiej Huty), co nastąpiło 11 grudnia 1930 roku i od tego czasu do Wirku dojeżdżały tramwaje o dwóch różnych rozstawach kół. Wagony kursujące na linii Wirek - Chorzów nosiły oznaczenie: „9N” (czyli „Normalnotorowy”), a na linii Wirek – Szombierki oznaczenie „9W” (czyli „Wąskotorowy”) i tak też były ujmowane w ówczesnych rozkładach jazdy (lata 30. i 40. XX wieku).



Foto: arch.

Zmodernizowany tramwaj typu 105N na linii nr 1 relacji Gliwice Zajezdnia - Ruda Śląska - Chebzie na przystanku Ruda Klary.

Andrzej Mateoszek

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894-2010 (cz. II)

Odcinek 1

W roku 1901 towarzystwo Górnośląskie Uliczne Koleje Parowe zbudowało kolejną linię tramwaju elektrycznego na terenie dzisiejszej Rudy Śląskiej, a mianowicie połączenie z Rudy Południowej (Kolonja Karola Emanuela) do Rudzkiej Kuźnicy przez Rudę o długości 3,7 kilometra. Otwarcie tej linii nastąpiło 1 sierpnia 1901 roku i wówczas wąskotorowy (785 mm) tramwaj elektryczny połączył na obszarze Rudy dwie inne linie - na południu w Kolonii Karola Emanuela linię z Zabrza do Chorzowa oraz na północy w Rudzkiej Kuźnicy linię z Zabrza do Bytomia przez Biskupice i Bobrek. Niestety, linia ta nie przetrwała zbyt długo, gdyż już 1 listopada 1907 roku, ze względu na bardzo niską frekwencję pasażerów, ruch tramwajowy został na niej zawieszony, a w następnym roku tory rozebrano i zdemontowano sieć trakcyjną. Po 50 latach połączenie to zbudowano ponownie, już jako normalnotorowe (1435 mm), mianowicie w grudniu 1958 roku uruchomiono tramwaj na odcinku Ruda

pierwszej kolejności dotyczyła ponumerowania linii normalnotorowych przekuwanych z toru wąskiego. Pojawiły się wówczas linie o numerach: „2”, „7” i „12”. Od 13 grudnia 1931 roku pojawiła się m.in. linia normalnotorowa o numerze „14” relacji Katowice – Hajduki (Chorzów Batory) – Nowa Wieś (Wirek). Wąskotorowe linie przebiegające przez tereny obecnej Rudy Śląskiej otrzymały wtedy następującą numerację: linia nr „4” relacji Chorzów Rynek – Piaszniki – Lipiny – Chebzie – Ruda Południowa – Poręba Granica, linia nr „9” (normalnotorowa 1435 mm) relacji Wirek – Bykowina – Świętochłowice – Chorzów Rynek oraz ten sam numer „9” (wąskotorowa 785 mm) w relacji Wirek – Nowy Bytom – Chebzie – Godula – Szombierki Granica. Numeracja linii tramwajowych na Górnym Śląsku została w pełni ujednoliconą przez Niemców w okresie 1939-1940 i - z niewielkimi zmianami - przetrwała do dziś. Ustalono wówczas, że niemiecka linia tramwaju numer „8” z Bytomia do Szombierek przyjmuje polski nu-

nym Chebzie z Szombierkami przez Godulę, a 5 listopada 1948 roku Chebzie z Wirkiem przez Nowy Bytom, likwidując opisaną już wcześniej przerwę na linii numer „9” w kierunku Bykowiny.

Kolejny etap rozwoju sieci tramwajowej w Rudzie Śląskiej nastąpił w latach pięćdziesiątych, kiedy to w Rudzie odtworzono zlikwidowany w 1908 roku odcinek Ruda Południowa – Bobrek przez Rudę i Rudzką Kuźnicę. Na linii tej w 1958 roku rozpoczął kursy tramwaj numer „18” relacji Ruda Południowa – Ruda Poczta, a od 1960 roku w relacji Ruda Południowa – Bytom. W 1955 roku zawieszono kursowanie tramwaju nr „11” z Zawodzia (Bogucice Dworzec PKP) przez Katowice, Chorzów Batory do Wirku. Kolejne zmiany nastąpiły w latach sześćdziesiątych, mianowicie w 1965 roku linia nr „4” z Gliwic do Chorzowa przez Rudę Południową i Chebzie została skrócona do Zabrza na ulicę J. Lompy, a zastąpiła ją linia nr „1” z Gliwic do Katowic po tej samej trasie. W 1966 roku przywró-



Foto: Andrzej Mateoszek

Tramwaj nr 9 w Nowym Bytomiu.

Południowa – Ruda Poczta, zaś w grudniu 1960 roku oddano do użytku odcinek Ruda Poczta – Bobręk Stara Cynkownia.

Reperkusje wynikające z powstania w 1922 roku na Górnym Śląsku granicy państwowej spowodowały, że w 1930 roku Niemcy przebudowali odcinek starej linii łączącej Biskupice z Bobrkiem, przesuwając tor tramwajowy na nową drogę łączącą te dwie miejscowości. Wylimowano w ten sposób konieczność przejazdu tramwaju niemieckiego przez eksterytorialny odcinek w Rudzkiej Kuźnicy (Rudahammer), która od 1922 roku, po podziale Górnego Śląska, stanowiła obszar graniczny Polski i Niemiec.

Omawiając dzieje tramwajów rudzkich należy także wyjaśnić okoliczności i datę wprowadzenia zwyczaju numerowania linii przewozowych. Z dostępnych informacji wynika, że numeracja poszczególnych linii tramwajowych na polskim Górnym Śląsku nastąpiła nie wcześniej niż 7 stycznia 1931 roku i w

mer „9”, utrzymano polski numer „4” dla relacji Gliwice – Chorzów przez Rudę Południową i Chebzie, linia z Zawodzia przez Katowice, Chorzów Batory, Świętochłowice do Wirka otrzymała nowy numer „11”. Przed pojawieniem się numeracji linii przewozowych wozy tramwajowe posiadały na przedniej ścianie tablice z nazwami przystanków końcowych, nie wiadomo tylko kiedy zaczęto je stosować. Z zachowanych zdjęć wynika, że tablice te były w użyciu już na początku eksploatacji taboru o napędzie elektrycznym. W okresie II wojny światowej nie rozbudowano sieci tramwajowej ale kontynuowano prace przy przekuwaniu torów wąskich na normalne – tak stało się m.in. na linii numer „4” od byłej granicy polsko-niemieckiej w Porębie przez Rudę, Chebzie, Lipiny i Piaśniki do Chorzowa. Po zakończeniu wojny modernizacja linii tramwajowych była kontynuowana przez władze polskie. Do grudnia 1946 roku połączono torem normal-

cono do życia linię nr „11” w nowej relacji Katowice – Ruda Południowa przez Chorzów, Piaśniki, Lipiny i Chebzie. W tymże roku skrócono także linię nr „1” ustalając jej koniec w Rudzie Południowej. W latach siedemdziesiątych układ sieci tramwajowej w Rudzie Śląskiej znów ulegał wielu zmianom, a to za sprawą budowy nowoczesnego węzła tramwajowego w Chebziu, który oddano do użytku 12 grudnia 1975 roku oraz modernizacji i zmian lokalizacji niektórych przystanków. W Chebziu ostatecznie ustaliły się wówczas końcówki następujących linii: „11”, „17” i „18”. Nowa linia tramwajowa o numerze „29” została uruchomiona w roku 1978 w relacji Ruda Południowa – Zabrze Zaborze Pętla, a następnie została wydłużona z Chebzia do nowej pętli w Zabrzu Biskupicach, co nastąpiło w 1992 roku i odtąd tramwaje tej linii kursowały w relacji: Ruda Śląska Chebzie Pętla – Ruda Południowa – Zabrze – Zabrze Biskupice Pętla.

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894-2010 (cz. III)

W roku 1972 (1 grudnia) nastąpiło skrócenie linii numer „1” z Rudy Południowej do Zabrze – Zaborza a w tym samym dniu wydłużono do pętli w Zaborzu linię numer „11” w relacji Katowice Plac Wolności – Chorzów – Chebzie – Ruda Południowa. Od 4 września 1978 roku linia nr „11” kończy swój bieg na pętli w Chebziu. 26 maja 1986 roku do pętli w Chebziu dotarła z kolei końcówka linii nr „17” relacji Łagiewniki Targowisko – Chropaczów – Lipiny – Chebzie, od września 1989 roku linię wydłużono z Łagiewnik do Chorzowa przez Piaśniki i Świętochłowice, a w latach 1991-1992 tramwaje tej linii kursowały również z Chebzia do pętli w Zabrzu – Zaborzu. Od roku 1992 do dziś tramwaje linii numer „17” kursują w relacji Chorzów Ratusz – Świętochłowice – Łagiewniki – Chropaczów – Lipiny – Ruda Śląska Chebzie. Od 4 września 1978 roku ustaliła się także trasa tramwaju linii nr „18” w relacji: Bytom Plac Gen. Wł. Sikorskiego – Szombierki – Bobrek – Ruda Pół-

Chropaczów – Łagiewniki – Świętochłowice – Chorzów Batory – Katowice – Zawodzie Pętla, która kursuje jednak tylko w dni robocze do godzin popołudniowych. Dla jej uzupełnienia od 15 lutego 2010 roku w dni wolne oraz w godzinach popołudniowych i wieczornych dni roboczych do pętli w Chebziu została wydłużona z Łagiewnik przez Chropaczów i Lipiny także linia numer „7” w relacji Szopieniec – Katowice – Chorzów Batory – Świętochłowice – Piaśniki – Łagiewniki Targowisko. Taki stan rzeczy utrzyma się do czasu zakończenia remontu ulicy i torowiska tramwajowego z Łagiewnik do centrum Bytomia.

Jedyną linią tramwajową w Rudzie Śląskiej, a także jedyną na całej sieci tramwajów górnośląskich, która nie zmieniła trasy przejazdu przez cały okres swego istnienia była do niedawna linia numer „9”, którą w 1939 roku połączono w Szombierkach z ówczesną niemiecką linią numer „8” (Bytom – Szombierki Granica).

„9” na trasie z Chebzia do Chorzowa od 31 maja uruchomiono nową linię przewozową o numerze „10” w relacji Ruda Chebzie – Nowy Bytom – Wirek – Bykowina – Świętochłowice – Chorzów Ratusz. Od 22 do 31 maja na tej trasie kursowały autobusy o numerze T10 jako komunikacja zastępcza. A wszystko to za sprawą remontu mostu tramwajowo-drogowego w Wirku przy ulicy P. Niedurnego w sąsiedztwie kopalni „Pokój”. Warto wspomnieć, że tramwaje linii nr „10” jeździły przed laty na trasie Chorzów Ratusz – Świętochłowice Zgoda, jako uzupełnienie linii nr „9”, ale w roku 1978 linia ta została zlikwidowana.

Podsumowanie

Linie górnośląskich tramwajów przebiegające przez terytorium dzisiejszej Rudy Śląskiej zostały oddane do użytku publicznego w latach 1894-1901 i z nieznacznymi zmianami dokonanymi w minionym stuleciu przetrwały do dziś. Wszystkie są liniami jednotorowymi o szerokości 1435 milimetrów, na których co kilka kilometrów znajdują się dwutorowe mijanki umożliwiające ruch pociągów tramwajowych w obie strony. Stan taki komplikuje płynność jazdy i niestety wydłuża czas podróży rudzkimi tramwajami. Głównym węzłem komunikacyjnym miasta jest od 1975 roku pętla tramwajowa w Chebziu, skąd w kierunku wschód – zachód rozpoczynają swój bieg tramwaje pięciu linii przewozowych – „1”, „11”, „17”, „18” i „37” oraz tymczasowo linia nr „7”. Dwie pozostałe linie – „9” i „10” – , będące kręgosłupem tej komunikacji na osi północ – południe, łączą północne (Orzegów i Godulę) i południowe



Foto: Andrzej Mateoszek

Tramwaj nr 10 w Nowym Bytomiu.

nocna – Ruda Śląska Dworzec PKP – Ruda Południowa – Ruda Śląska Chebzie Pętla.

1 stycznia 2004 roku nastąpiła duża zmiana na dotychczasowej linii tramwaju nr „29”, którą zlikwidowano, a w jej miejsce uruchomiona została nowa linia tramwajowa o numerze „1” – reaktywowana po latach – w relacji Gliwice Wójtowa Wieś – Zabrze – Ruda Śląska Chebzie Pętla. Aby w dalszym ciągu utrzymać możliwość dojazdu z Chebzia do Biskupic od 1 kwietnia 2004 roku uruchomiono z pętli w Zabrzu – Zaborzu do pętli w Biskupicach tramwaj numer „35”.

Kolejna bardzo istotna zmiana w rozkładzie jazdy tramwajów rudzkich nastąpiła w związku z zawieszeniem kursowania tramwajów na terenie Gliwic w 2009 roku. Od 1 września tego roku tramwaje linii numer „1” kursują na skróconej trasie Ruda Śląska Chebzie Pętla – Zabrze – Gliwice Zajezdnia.

Kolejnym krokiem zmian na rudzkiej mapie tramwajowej było uruchomienie od 11 stycznia 2010 roku nowej linii o numerze „37” w relacji Chebzie Pętla – Lipiny –

Tramwaje linii numer „9” kursowały przez ponad 70 lat niezmiennie w relacji Bytom Plac Gen. Wł. Sikorskiego – Szombierki – Godula – Chebzie – Nowy Bytom – Wirek – Bykowina – Świętochłowice – Chorzów Ratusz.

Krótkim epizodem związanym ze zmianą trasy tej linii był okres pomiędzy marcem a czerwcem 2008 roku, kiedy to „dziewiątka” kursowała na nieco zmienionej trasie: Bytom Łągowniki Targowisko – Bytom Zamłynie – Szombierki – Chebzie – Wirek – Chorzów Ratusz. W tym samym czasie również tramwaje linii „18” kursowały z Chebzia do Łągownik. W obu przypadkach było to związane z przebudową i remontem torowiska na ulicy Moniuszki i placu gen. Wł. Sikorskiego w Bytomiu.

22 maja 2010 roku nastąpiła nieoczekiwana zmiana w relacji przewozowej obsługiwanej przez linię „9”. Trasa została zmieniona i jednocześnie skrócona, a biegnie ona obecnie w relacji Bytom Stroszek Zajezdnia – Bytom Plac Gen. Wł. Sikorskiego – Szombierki – Godula – Chebzie Pętla. W miejsce linii

(Bykowinę, Kochłownicę i Wirek) dzielnice miasta z centrum w Nowym Bytomiu i linią kolejową PKP relacji Gliwice – Katowice w Chebziu. Węzeł tramwajowy w Chebziu jest w tej chwili (połowa 2010 roku) najważniejszym na całej sieci Tramwajów Śląskich – aż 8 linii rozpoczyna tam bądź kończy swój bieg. Ruch pociągów odbywa się przy pomocy silnikowych wagonów tramwajowych typu 105Na produkowanych w latach 1975-1989 w zakładach Konstal w Chorzowie. Tramwaje te, zwane popularnie akwariami, stanowią obecnie jedyny typ użytkowany na Górnym Śląsku w przewozach pasażerskich. W latach 2001-2010 na rudzkich liniach pojawiło się kilkanaście wagonów typu 105Na zmodernizowanych w zakładach remontowych w Będzinie, Chorzowie, Poznaniu i Łodzi. Można je rozpoznać po zmienionych czołach wagonu i nieco innej kolorystyce nadwozia utrzymanej w tonacji kremowo-czerwonej, czyli charakterystycznej dla tramwajów górnośląskich.

Andrzej Mateoszek

Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w latach 1894-2010 (cz. III)

Komunikacja tramwajowa, pomimo wieloletnich zaniedbań w zakresie infrastruktury i taboru, nadal stanowi ważną część komunikacji publicznej na naszym terenie, i to szczególnie w sytuacji lawinowego wręcz wzrostu od początku lat 90. XX wieku ruchu samochodowego, tak w Rudzie Śląskiej, jak i na całym Górnym Śląsku.

Aneks nr 1

Wykaz linii tramwajowych w Rudzie Śląskiej dla obsługi ruchu publicznego według stanu na dzień 31 maja 2010 roku:

1) linia numer „9” relacji Bytom Stroszek Zajezdnia – Ruda Śląska Chebzie przez Bytom, Szombierki i Godulę, obsługiwana wagonami silnikowymi typu 105 Na z zajezdni w Bytomiu Stroszku;

2) linia nr „10” relacji Ruda Śląska Chebzie – Chorzów Ratusz przez Nowy Bytom, Wirek i Bykowinę, obsługiwana wagonami silnikowymi typu 105Na z zajezdni Bytom Stroszek;

3) linia numer „11” relacji Katowice Plac Wolności – Ruda Śląska Chebzie przez Chorzów – Piaszniki – Lipiny, obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105 Na z zajezdni w Katowicach Zawodziu;

4) linia numer „17” relacji Chorzów Rynek – Ruda Śląska Chebzie przez Świętochłowice, Piaszniki, Łagiewniki, Chropaczów i Lipiny, obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105 Na z zajezdni w Gliwicach;

5) linia numer „18” relacji Bytom Plac Gen. Wł. Sikorskiego – Ruda Ślą-

1) Oberschlesische Dampfstrassenbahn G. m. b. H. w skrócie ODS – od 1894 roku do 1925 roku z siedzibą w Gliwicach;

2) Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitäts Werke A. G. w skrócie OKEW – od roku 1898 do roku 1925 z siedzibą w Katowicach, majątek obu firm łączy nowa spółka, w imieniu której ODS i OKEW prowadzą ruch tramwajowy;

3) Schlesische Kleinbahn Aktien Gesellschaft (Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna) od roku 1899 z siedzibą w Bytomiu, a od 1900 roku w Katowicach; w roku 1922 nastąpił podział majątku tej firmy, mianowicie od 1 stycznia spółka ODS przejęła sieć tramwajową na Śląsku niemieckim, a spółka OKEW przejęła sieć po stronie polskiej;

4) Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG) z siedzibą w Berlinie, od roku 1910 przejmuje aktywa ww. spółek i nadzór nad tramwajami;

5) Schlesische Kleinbahn Spółka Akcyjna od roku 1925 przejmuje zarząd nad liniami na Śląsku polskim, należącymi do tej pory do przedsiębiorstwa OKEW (w roku 1928 od 1 stycz-

1939 do lutego 1945 prowadzą ruch tramwajowy na obszarze dawnego polskiego Śląska;

9) Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego pod zarządem państwowym Ministerstwa Komunikacji państwa polskiego od lipca 1945 przejmują kontrolę nad całością ruchu tramwajowego na Górnym Śląsku;

10) Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne z siedzibą w Katowicach od 15 listopada 1948;

11) Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach od 27 lutego 1951 roku;

12) Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach od 1 października 1991; składało się z pięciu zakładów prowadzących ruch tramwajowy:

- Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 5 w Katowicach Zawodziu,
- Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 2 w Chorzowie Batorym,
- Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 3 w Bytomiu Stroszku,
- Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 4 w Gliwicach,
- Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 1 w Będzinie .

ska Chebzie przez Szombierki, Bobrek, Rudę i Rudę Południową, obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105 Na z zajezdni w Gliwicach;

6) linia numer „1” relacji Ruda Śląska Chebzie – Gliwice Zajezdnia przez Rudę Południową i Zabrze, obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105 Na z zajezdni w Gliwicach;

7) linia numer „37” relacji Ruda Chebzie Pętla – Katowice Zawodzie przez Lipiny, Chropaczów, Łagiewniki – Piaszniki – Świętochłowice – Chorzów Batory i Katowice obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105 Na z zajezdni w Katowicach Zawodziu;

8) linia numer „7” czasowo obsługująca relację Chebzie Pętla – Szopienice przez Lipiny, Chropaczów, Łagiewniki, Piaszniki, Świętochłowice, Chorzów Batory, Katowice obsługiwana przez wagony silnikowe typu 105Na z zajezdni w Bytomiu Stroszku.

Aneks nr 2

Nazwy miejscowości i przystanków z lat 1894-1922 oraz lat 1939-1945 w brzmieniu oryginalnym występujące na liniach tramwajowych na obszarze obecnego miasta Ruda Śląska:

Godula = Godullahütte

Chebzie = Morgenroth

Nowy Bytom – Huta Pokój = Friedenshütte

Wirek = Antonienhütte

Bykowina = Friedrichsdorf

Ruda Południowa = Carl Emanuel -
Colonie

Ruda Dworzec PKP = Ruda Bahnhof

Rudzka Kuźnica = Rudahammer

Aneks nr 3

Zestawienie przedsiębiorstw tramwajowych na Górnym Śląsku zawiadujących liniami tramwajowymi w latach 1894-2010.



Tramwaj nr 10 na mijance w Wirku.

nia zmienia niemiecką nazwę na „Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna”) i wraz z działającym na terenie byłego zaboru rosyjskiego przedsiębiorstwem Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim S. A. zakłada spółkę:

5) Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z o.o. w Katowicach, które od 1 stycznia 1926 roku prowadzi ruch tramwajowy na liniach polskiej części Górnego Śląska;

6) Oberschlesische Überlandbahnen G. m. b. H. (Górnośląskie Kolejki Okręgowe Spółka z o.o.) w skrócie OÜB w Gliwicach od roku 1925 przejmuje zarząd nad tramwajami na Śląsku niemieckim od rozwiązanej wtedy firmy ODS;

7) Verkehrsbetriebe Oberschlesien A. G. (Górnośląski Zakład Komunikacyjny S. A.) w skrócie VBO, od roku 1930 przejmuje zarząd nad tramwajami po stronie niemieckiej od rozwiązanej spółki OÜB;

8) Schlesische Kleinbahn A. G. (dawne polskie Śląskie Kolejki) w unii z przedsiębiorstwem VBO od listopada

13) Tramwaje Śląskie Spółka Akcyjna w Katowicach od 1 stycznia 2003 roku.

Tekst i foto: Andrzej Mateoszek

Ważniejsze źródła:

Dzieje hajduckich tramwajów, praca zbior., red. Molecki B., Chorzów 2001.

Galus J. T., 60 lat komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, Katowice 1958.

Mateoszek A., Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej w: Witraż Rudzki, Rocznik Informacyjno-Teleadresowy, Ruda Śląska 1998.

Mateoszek A., Historia komunikacji tramwajowej w Rudzie Śląskiej 1894-1993 w: Rudzki Rocznik Muzealny 2002, Ruda Śląska 2003.

Soida K., Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku, tom I, część I, Katowice 1996.

Soida K., Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej, Katowice 1998.

Tramwaje Śląskie S.A., rozkłady jazdy, w: serwis internetowy: www.tram-silesia.pl.