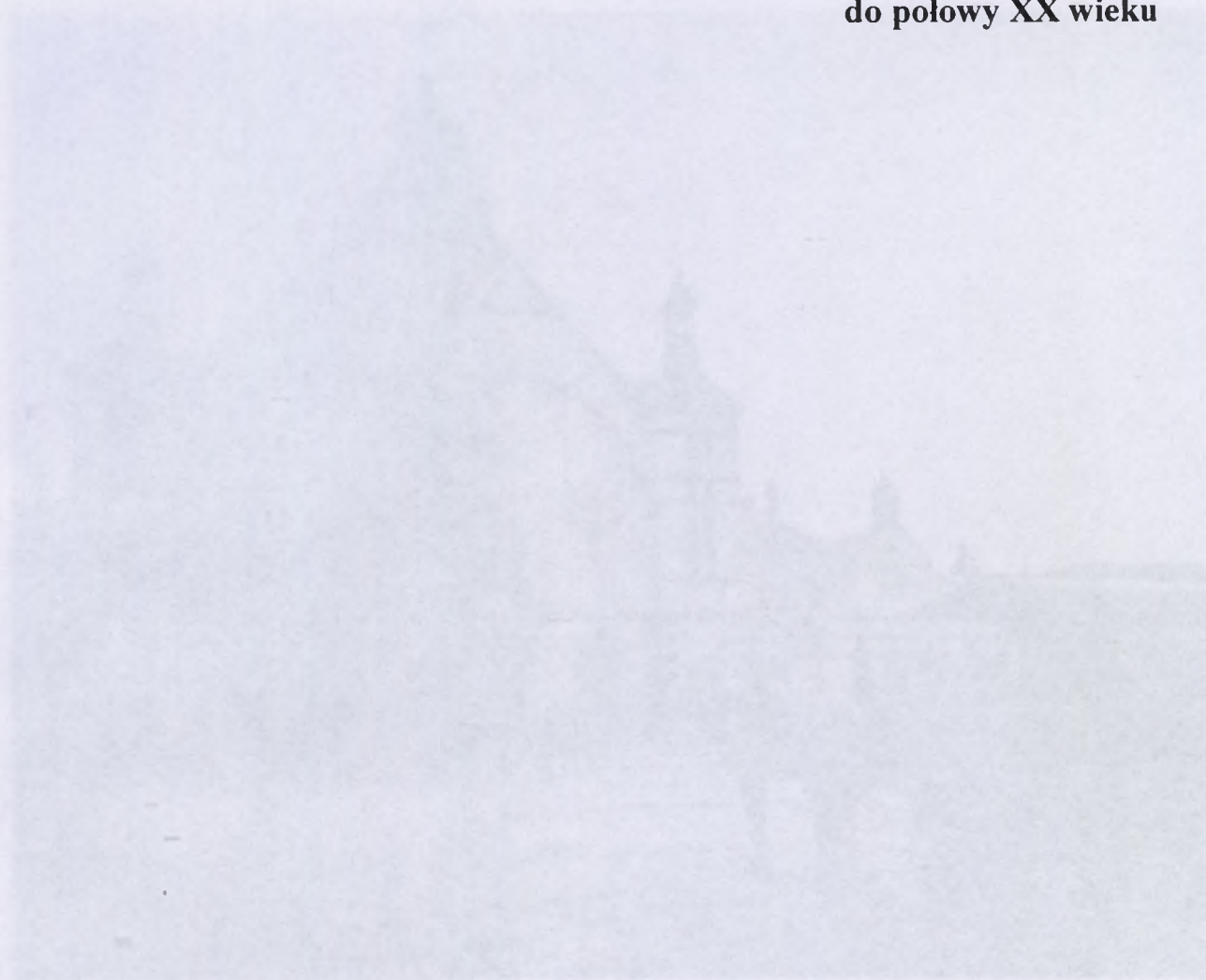


Bernard Szczech

**Z dziejów komunikacji
tramwajowej i autobusowej na Górnym Śląsku
do połowy XX wieku**



*Widok z dworca kolejowego przed dworcem kolejowym (9.05 1902).
Zdjęcie wykonane przez Karola Kozłowskiego w Bytomiu.*



Bytom. Tramwaj konny przed dworcem kolejowym (9.05 1899).
(ze zbiorów Działu Historii Muzeum Górnośląskiego w Bytomiu)

Bernard Szczech
Komunikacja
Górnosłaskiego Okręgu Przemysłowego
w Katowicach
40-053 Katowice, ul. Barbary 21 A

**Z dziejów komunikacji
tramwajowej i autobusowej na Górnym Śląsku
do połowy XX wieku**

**Katowice
2013**

**Komunikacyjny Związek Komunalny
Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
w Katowicach**

40-053 Katowice, ul. Barbary 21 A

Słowo wstępne

Z dawnych lat

W oczekiwaniu na tramwaj

Antoni Klausmann nostalgiczny powrót do kraju dzieciństwa

Pierwsze tramwaje

Z notek prasowych

Tramwaje konne

Tramwaje elektryczne

Bytomskie tramwaje miejskie

Okres międzywojenny

- lata powstania Śląskich

- w zaborach czyste województwo śląskie

- po drugiej stronie góry

Tramwaje w Zagłębiu Dąbrowskim

- tramwaje elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim

- Spółka Akcyjna Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim z siedzibą w Sosnowcu

- Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne

- okres II wojny

Komunikacja autobusowa

Miejska komunikacja autobusowa w Zabrzu i w Bytomiu

- Zabrzańskie autobusy

- Bytomskie autobusy

Prywatny transport autobusowy w województwie śląskim

- Komunikacja autobusowa w powiatach lubuskim i zielonogórskim w okresie międzywojennym śląskie linie autobusowe

Autobusy w Zagłębiu Dąbrowskim

Śląskie Linie Autobusowe w latach wojny

Po drugiej wojnie światowej

- Śląskie Linie Autobusowe - Związek Międzykomunalny

- Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne

- Śląskie Linie Komunikacyjne Związek Międzykomunalny

Tramwaje w Białym i Cieszyńsku

- Cieszyńskie tramwaje elektryczne

- Białskie tramwaje

Varia:

- Zderzenia i wywrócenia

- Zderzenia zabójcze i humorystyczne

- Tramwaje w filmach, tytułach plastycznych, literaturze pięknej oraz w sztuce

Amkay

- Tabory

- Zespoły i zespoły

Bibliografia

ISBN

Spis treści

Słowo wstępne

Z dawnych dziejów komunikacji i transportu na Górnym Śląsku..

W oczekiwaniu na tramwaj

Antona Klaussmanna nostalgiczny powrót do kraju dzieciństwa.

Pierwsze tramwaje

Z notek prasowych

Tramwaje konne

Tramwaje elektryczne

Bytomskie tramwaje miejskie

Okres międzywojenny

- lata powstań śląskich

- w autonomicznym województwie śląskim

- po drugiej stronie granicy

Tramwaje w Zagłębiu Dąbrowskim

- tramwaje elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim

- Spółka Akcyjna Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim z siedzibą w Sosnowcu

- Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne

- okres II wojny

Komunikacja Autobusowa

Miejska komunikacja autobusowa w Zabrze i w Bytomiu

- Zabrzeńskie autobusy

- Bytomskie omnibusy

Prywatny transport autobusowy w województwie śląskim

- Komunikacja autobusowa w powiatach lublinieckim i tarnogórskim w okresie międzywojennym Śląskie Linie Autobusowe

Autobusy w Zagłębiu Dąbrowskim

Śląskie Linie Autobusowe w latach wojny

Po drugiej wojnie światowej

- Śląskie Linie Autobusowe – Związek Międzykomunalny

- Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne

- Śląskie Linie Komunikacyjne Związek Międzykomunalny

Tramwaje w Bielsku i Cieszynie

- Cieszyńskie tramwaje elektryczne

- Bielskie tramwaje

Varia:

- Zdarzenia i wypadki

- Zdarzenia zabawne i humorystyczne

- Tramwaje w fotografii, sztukach plastycznych, literaturze pięknej oraz w anegdocie.

Aneksy

- Tabele

- Źródła i materiały

Bibliografia

Słowo wstępne

Z dawnych dziejów komunikacji i transportu na Górnym Śląsku

Początki międzyludzkiej komunikacji nikną w mrokach pradziejów. W przeszłości różne były także formy komunikowania się. Rewolucyjne wręcz zmiany nastąpiły dopiero po udomowieniu i wykorzystaniu do transportu zwierząt, w szczególności koni oraz wynalezienie koła. W bliższym nam czasie średniowiecza komunikacja najczęściej miała miejsce wyłącznie jeszcze w najbliższym otoczeniu, rzadziej poza najbliższym kręgiem, środowiskiem. Kolejne zmiany następowały w postępującym poznawaniu świata, odkrywaniu nowych ziem, chęci wymiany handlowej często pomiędzy odległymi krainami. Dużą rolę odgrywały i do dzisiaj odgrywają powstałe jeszcze w starożytności liczne szlaki handlowe, z którymi nierozdzielnie wiązały się różnorodne formy komunikacji: przesyłanie informacji, korespondencji, a to z kolei przyczyniło się do powstania instytucji zwanej pocztą.

W średniowieczu poczta służyła szczególnie panującym i ich najbliższemu otoczeniu. Potrzeba stworzenia takiej instytucji dla innych warstw społecznych: duchowieństwa, rycerstwa wymuszała tworzenie takich warunków do zaistnienia takiej formy wzajemnej komunikacji. Szczególna rola w jej organizacji przypadła Kościołowi a w jego strukturach klasztorom, które jeszcze przed tysiącleciem zorganizowały najbardziej udoskonaloną w ówczesnym – europejskim świecie, tak zwaną „pocztę mnichów”, służącą do stałego kontaktu z władzami kościelnymi, a także siecią podległych im filii, parafii. Spośród zakonów, w rozwój poczty, także i na ziemiach polskich wnieśli OO. Benedyktyni. Zakon ten utrzymywał połączenia między Krakowem, Śląskiem, Hiszpanią, Węgry. Odbywało się to za pośrednictwem umyślnie wysyłanych „braciszków”, którzy wędrując po europejskich krajach, żyjąc z jałmużny osób prywatnych, jak i gościny klasztorów, nieśli zasłyszane wieści, jak i doręczane im do przekazania listy. Podobnie postępowali śląscy biskupi, utrzymujący połączenia z Nysy, Otmuchowa i Wrocławia z Rzymem i innymi „adresatami” – klasztorami, parafiami. Odbywało się to początkowo przy pomocy gońców pieszych.

Oprócz instytucji wcześniej wzmiankowanych, zainteresowane wymianą korespondencji były miasta a szczególnie zaś zamieszkujący w nich kupcy. Kupcy wrocławscy już w 1364 roku utrzymywali w ramach Hanzy łączność gońców pieszych między innymi z Norymbergą i Lipskiem, Wiedniem i Salzburgiem. Wcześniej miasto utrzymywało własną łączność z śląskimi miastami, Pragę, Wiedniem. W 1387 roku wzmiankowane było istnienie we Wrocławiu zorganizowanego przez bractwa kupieckie „zakładu” pieszych gońców transportujących przesyłki pocztowe między innymi do Opola i Nysy, Krakowa i Gdańska a także czeskiej Pragi.

W opublikowanych przez Stenzla *Scriptores rerum silesiacarum* znajdują się przykłady opłat gońców z 1468 roku. I tak: czworo podróżnych za drogę do Opola zapłaciło 1 markę; konnemu za pocztę z Wrocławia do Namysłowa płacono 6 lub 7 srebrnych groszy, innym zaś razem 14 srebrnych groszy. Podróż do Czech kosztowała 7 florenów. Przewóz poczty do Opola kosztował 20 srebrnych groszy, innym zaś razem 2 marki, zaś do Nysy 16, 18 lub 24 srebrne grosze.

Początki poczty państwowej datuje się na początkowe lata siedemnastego stulecia, chociaż już w latach osiemdziesiątych poprzedniego wieku, z uwagi na wydarzenia polityczne

powstały na Śląsku pierwsze stacje pocztowe z wymianą koni dla potrzeb poczty cesarskiej. Patentem cesarskim z 4 czerwca 1587 roku utworzono posterunki pocztowe z Kłodzka do polskiej granicy. Z Wrocławia szlak wiódł przez Brzeg dalej przez Opole, Wielkie Strzelce, Bytom i dalej do Krakowa z poleceniem trzymania w pogotowiu w każdej z miejscowości na tej trasie jednego konia. Podobnie na szlaku z Nysy, skąd szlak prowadził przez Opole, Strzelce, Bytom w kierunku Olkusza do Krakowa.

Wojna trzydziestoletnia (1618 – 1648) przyniosła spustoszenie w organizacji sieci pocztowej. Po jej zakończeniu dokonano jej reorganizacji: w 1650 roku Komora Śląska we Wrocławiu zaprowadziła pocztę wozową do Lipska (2 razy w tygodniu). W 1652 roku zorganizowano pocztę konną do Pragi, a w 1673 roku, poprzez Górny Śląsk do Krakowa. Wcześniej w związku z zagrożeniem tureckim Wiednia, w 1670 roku cesarz Leopold zarządził utworzenie połączenia z Częstochową w Małopolsce poprzez Opawę, Racibórz, Tarnowskie Góry, Lubliniec na Górnym Śląsku. Poczta ta przetrwała tylko 6 lat.

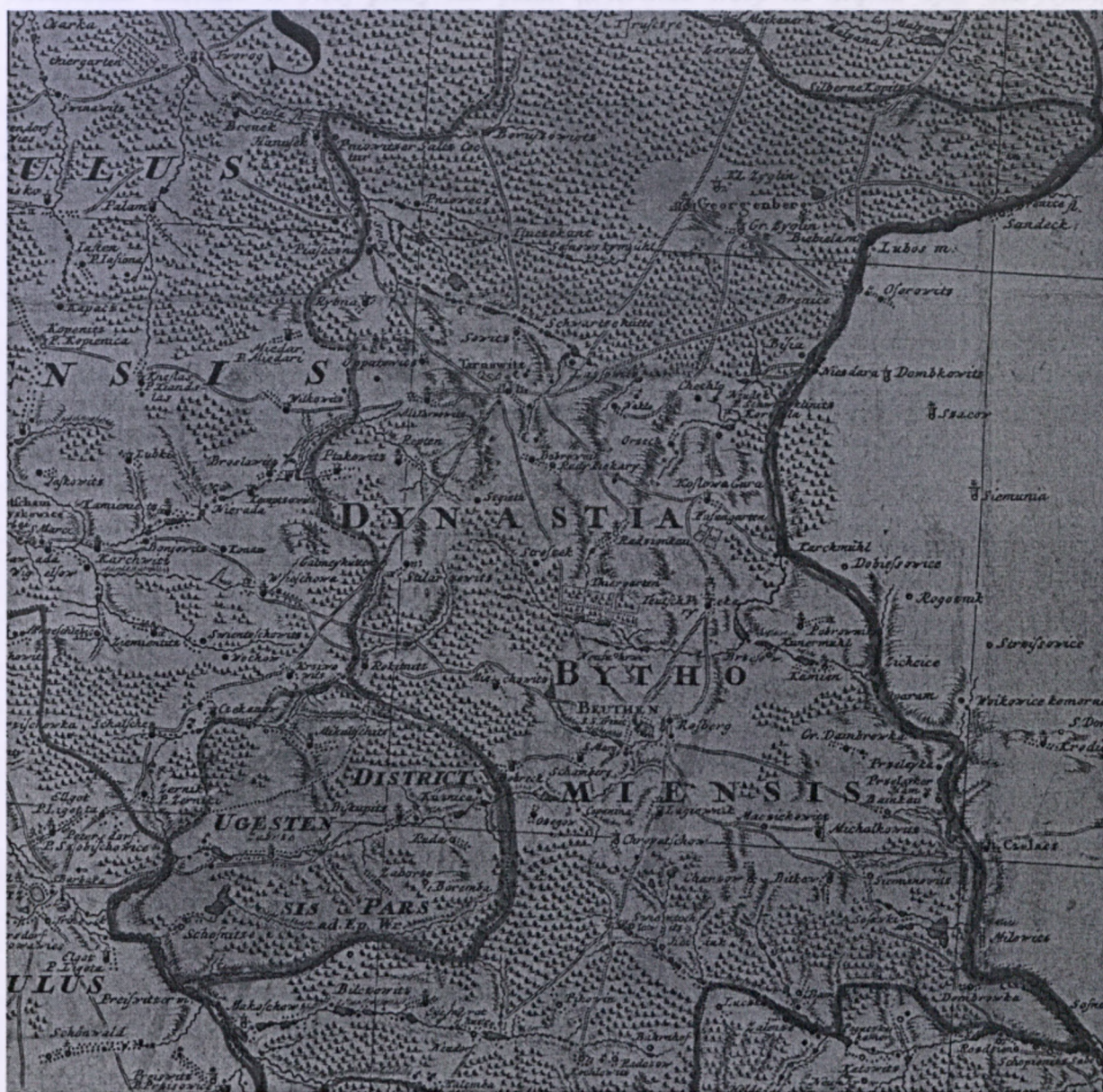
W końcu wieku z wyborem na tron polski Augusta II Sasa (1697) celem usprawnienia komunikacji między Saksonią a Krakowem utworzono na krótki okres czasu (planowano stałą, lecz upadła, jako konkurencyjna dla poczty cesarskiej) pocztę z Wrocławia do Krakowa przez Brzeg, Oławę, Wielkie Strzelce, Tarnowskie Góry.

Wybuch wojen śląskich a w ich konsekwencji zagarnięcie Śląska przez Prusy, doprowadziło pocztę śląską do unifikacji z pocztą pruską. Już w lipcu 1741 roku Fryderyk II wydał ustawę mającą na celu podporządkowanie poczty śląskiej. Ówczesna urzędowa statystyka (1746) wyliczyła istnienie 30 poczt oraz 42 ekspedycje pocztowe podległe pruskiemu ministrowi oraz Komorze Śląskiej we Wrocławiu.

Szlaki komunikacyjne pomiędzy Krakowem a Wrocławiem, prowadzące przez Górny Śląsk, nie należały do najłatwiejszych. Ksiądz Józef Knosala, kuratus w pobliskich Zabrze Kończycach, w swej pracy o dziejach tego miasta, poświęcił akapit stanowi dróg w rzeczonyj miejscowości i jego najbliższej okolicy w dalszej i bliższej przeszłości a zarazem jego wpływu na życie gospodarcze ówczesnej wioski:

Stan ówczesnych dróg nie wpływał korzystnie na handel. Skargi chłopów dotyczące bydląt pociągowego, które grzęzło w drodze ilustruje dobitnie o całkowitym zaniedbaniu dróg w Zabrzu. Również drogi prowadzące w kierunku południowym, z Zabrze do Makoszwów, wcale nie były w lepszym stanie. Dziedzic Przyszowic na własny koszt naprawił będące w złym stanie drogi, lecz za to przyznał sobie myto, aby powetować sobie poniesione wydatki. Można zrozumieć i wyjaśnić zły stan dróg poza miejscowością, lecz na terenie gminy drogi nie były lepsze. Zamianę pól w 1699 roku, przeprowadzoną między dziedziczką majątku w Zabrzu a księdzem Badestinusem, proboszczem kościoła św. Andrzeja, uzasadniono złymi i niewygodnymi drogami na terenie gminy. Wyjaśnienia, dlaczego w ówczesnych czasach drogi były w tak złym stanie można też szukać w tym, że i kultura znajdowała się na niskim poziomie. Inną przyczyną może być i to, że w średniowieczu w wielu miejscowościach panowała opinia, że zawartość wywróconej na drodze furmanki była bezpieczną i stanowiła łup dla każdego, kto pierwszy natknął się na taką furmankę, podobnie jak towar wyrzucony na brzeg morza a pochodzący z rozbitego statku. To złe przyzwyczajenie, tym bardziej było niegodne, że utrzymanie dobrego stanu dróg leżało w interesie ludności mieszkającej w tych okolicach. Na szlakach handlowych Górnego Śląska, przynajmniej do Opawy, znany był ten

zwyczaj. Tenże proceder istniejący w średniowieczu, z dużą korzyścią dla licznej hołoty, trwał jeszcze późniejszych latach po zakończeniu wojny trzydziestoletniej (1618-1648).



Szlaki drogowe Ziemi Bytomskiej na mapie Wielanda – Homanna z 1736 roku.

Mimo trudności związanych ze złym stanem dróg, ruch handlowy z Zabrze nie zmniejszał się. Przeciwnie, wkrótce powiększył się o nowy towar, którym były produkty górnictwa. Rozpoczynający się od początku XVIII wieku rozkwit przemysłu ciężkiego, został następnie zahamowany przez polityczne wydarzenia wielkiego świata, przez wojny śląskie Fryderyka Wielkiego, króla Prus.¹

¹ Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg O/S (Zabrze) aus unlass der Stadtwerdung in Einzelbildern dargestellt*. Katowice 1929 s. 16 – 18.

Do czasu, gdy w XVIII wieku wprowadzono resorowane wozy zwane dyliżansami, podróż, często wielodniowa odbywała się niezbyt wygodnym konnymi wozami, o których Aleksander Śnieżko w swej pracy tak pisał: „*Pierwsze wozy na Śląsku były odkrytymi, ciężkimi pojazdami, które spoczywały na drewnianych osiach, posiadały niewyściełane siedzenia i bez oparcia. Z czasem wozy ulepszono. Z odkrytych wehikułów przeistaczano je z wolna w nieforemne drewniane pudła, spoczywające w dalszym ciągu na drewnianych osiach, jednakże przeciwko niepogodzie zabezpieczano je skórzaną osłoną. Posiadały one nadto okna, które mogły być zamykane za pomocą ciężkich firanek. Wewnątrz znajdowały się dwa siedzenia wiszące na rzemieniach. Były one przyczepione do bariereki otaczającej wóz. Wspinał się pasażer do wozu przez wąskie drzwiczki i gdy sześć osób usadowiło się na dwóch wiszących siedzeniach – pocztylion zamykał drzwiczki wozu i ruszał w drogę.*”²

Wspomniane dyliżanse ciągnięte były przeważnie przez dwie pary koni i przystosowane były do przewozu czterech lub sześciu osób. Dodatkowo jeszcze, obok pocztyliona, na koźle znajdowały się dwa miejsca dla podróżnych, które osłonięte były zadaszeniem przed niekorzystną aurą - śniegiem lub deszczem. Bagaże podróżnych, jak i przewożona poczta, umieszczane były w specjalnym pudle umieszczonym z tyłu wozu.

Wspomniany autor podał przykładowe czasy przewozów z Wrocławia:

- do Pragi – siedem dni i sześć nocy z noclegami;
- do Berlina – pięć dni i cztery noce;
- do Warszawy – pełnych 5 dni;
- do Tarnowskich Gór prawie 4 dni i noce: *Droga była niewygodna i męcząca. Wyruszywszy [z Tarnowskich Gór] w sobotę o godzinie 11, do Opola dyliżans przybywał następnego dnia wieczorem. Tam czekał na pocztę z Częstochowy i dopiero we wtorek osiągał Brzeg. Po nocnym wypoczynku w Oławie, w środę rano, około godziny 10 dojeżdżał do Wrocławia.*³

W 1828 roku w wrocławskim wydawnictwie Grönsa ukazał się niezwykle ciekawy informator pocztowy w opracowaniu J. Ch. Berndta.⁴ Ta ponad sześćdziesięciostronicowa praca podzielona została na sześć rozdziałów, w których pomieszczone zostały najistotniejsze wiadomości dotyczące funkcjonowania transportu poczty na Śląsku w końcu trzeciej dekady XIX stulecia. Całość uzupełniona została mapą oraz dwunastoma schematycznie ujętymi szlakami prowadzącymi z Wrocławia. Najistotniejszą częścią jest dla nas wykaz szlaków pocztowych podzielonych na 5 części uzależnionych od środków transportu: poczta konna, poczta wozowa, poczta szybka, poczta osobowa i poczta piesza. Nas interesują wyłącznie dwa szlaki: szlaki poczty wozowej i szlaki poczty osobowej.

Do przewozu listów, paczek, pieniędzy i osób na terenie Górnego Śląska utworzone były następujące trasy przewozów poczty zwanej wozową, które oznaczono oznaczone symbolami:

- B 10 – z Wrocławia do Krakowa, długości 35 ¼ mili⁵;

² Aleksander Śnieżko: *Szkice z dziejów poczty śląskiej*. Hrubieszów 1957, s. 54-55.

³ Aleksander Śnieżko: *Szkice z dziejów*, s. 56.

⁴ J. Ch. G. Berndt: *Postwegweiser für die königliche preussische Provinz Schlesien*. Breslau 1828; Bernard Szczech: *Szlaki pocztowe na Górnym Śląsku w pierwszej połowie XIX wieku*. (w:) *Dziedzictwo poczty. Region województwa śląskiego*. Bytom 2001 s. 7 – 10.

⁵ 1 mila pruska – 7.532,5 m.

- B 11 – z Wrocławia do Lublińca – 20 ¼ mili;
- B 13 – z Wrocławia do Pszczyny – 30 ¼ mili;
- B 19 – z Częstochowy do Lublińca – 5 mil (tak zwana „karriolpost”;
- B 26 – z Gliwic do Rybnika – 3 ½ mili;



Szlaki komunikacyjne na mapie powiatu bytomskiego Wiesnera z pocz. XIX w.
(ze zbiorów Muzeum Miejskiego w Zabrze)

- B 27 – z Gliwic do Tarnowskich Gór – 3 mile.
- B 29 – z Głogowa do Nysy – 25 mil;
- B 37 – z Hulczyna do Raciborza – 3 ½ mili – „karriolpost”;
- B 39 – z Królewskiej Huty do Tarnowskich Gór – 2 ¼ mili – „karriolpost”;
- B 40 – z Koźła do Prudnika – 6 mil;
- B 41 – z Wodzisławia do Raciborza – 3 mile – „karriolpost”;
- B 44 – z Namysłowa do Opola – 7 mil – „karriolpost”;
- B 45 – z Nysy do Opola – 7 mil;
- B 46 – z Nysy do Paczkowa – 3 mile;
- B 48 – z Prudnika do Opawy – 6 ½ mili;
- B 49 – z Oleśnicy do Opola – 19 ½ mili;
- B 50 – z Opola do Raciborza – 11 ½ mili.

Z dwóch funkcjonujących ówczesnie na Śląsku szlaków poczty do przewozu pasażerów, jeden znajdował się na Górnym Śląsku i prowadził z Gliwic przez Mikołów, Bieruń do Oświęcimia, pierwszej granicznej stacji pocztowej na terenie Galicji. Długość szlaku wynosiła 7 ¾ mili.

W końcu XVIII stulecia, przystąpiono na Górnym Śląsku do niespotykanej wcześniej inwestycji, jaką była budowa kanału, z biegiem niewielkiej rzek Kłodnicy i Bytomki, który miał połączyć okolice Gliwic, Bytomia, Królewskiej Huty z Odrą. Odcinek Gliwice – Zabrze tegoż kanału został wprowadzić ukończony w 1810 roku i połączony z główną sztolnią prowadzącą z Chorzowa, był jednak stosunkowo mało używany. Po latach ks. Józef Knosała w monografii Zabrze pisał:

Największą niewiadomą tamtych lat było zagadnienie transportu, czyli, w jaki sposób zdoła się wywieźć oczekiwane produkty z odległego i mało rozwiniętego komunikacyjnie Górnego Śląska, na całą pruską monarchię i do innych odległych krajów świata. Do transportu nadawała się Odra, jako rzeka, a bogaty w wodę przyszyły okręg przemysłowy dawał możliwość utworzenia spławnych dróg wodnych, prowadzących do Odry. Pomysł budowy kanału był bliski i podjęty został po zaopiniowaniu go przez ministra von Hoyma, jeszcze przed 1787 rokiem, jednak z takim rozmachem, w jakim później nie został zrealizowany. Dla lokalnych układów w Zabrzu znaczenie kanału nie było zbyt wysoko postrzegane i cenione, ponieważ osobistości, kierujące gospodarką, nie przewidywały możliwości jego dalszego rozwoju. Dlatego też widziano perspektywiczny rozwój transportu produktów zabrskiego górnictwa drogą wodną poczynając dopiero od Gliwic. Do Gliwic zaś, jako środka w transporcie lądowym, miano używać furmanek. Z biegiem lat dostrzeżono jednak coraz bardziej rosnące znaczenie zabrskiego i chorzowskiego okręgów górniczych. Mając to na uwadze, 12 maja 1801 roku Fryderyk Wilhelm II zezwolił na dalszą budowę kanału na odcinku Gliwice – Zabrze. W kolejnych latach zaobserwować można było ruchliwość wokół placu budowy: wykonany został projekt kanału, wymierzono i opalowano w terenie miejsce przebiegu przyszłej drogi wodnej, zapraszano na posiedzenia i pertraktacje właścicieli terenów pod budowę kanału, omawiano sprawy związane z kupnem i odszkodowaniami za tereny pod budowę a przedstawiciele zarządu szkolnego zabiegali o przełożenie placu planowanej budowy szkoły. Wszyscy starali się w ten lub w inny sposób, nie

tylko bronić swoich interesów, ale przy okazji budowy kanału, jak najwięcej zarobić. Wynik nie odpowiadał w żadnej mierze pokładanym staraniom.⁶



Stare Zabrze. Nieistniejący kanał Zabrze – Gliwice.

Przełom XVIII i XIX wieku zapoczątkował rewolucję przemysłową na niespotykana dotychczas skalę, we wszystkich niemal dziedzinach życia, w niektórych zaś kontynuowano sprawdzone doświadczeniami poprzednich wieków działania. Tak było również i z transportem, w tym i miejskim.

W 1811 roku, po raz pierwszy na świecie, rozpoczęto próby adaptacji maszyny parowej do celów transportowych. Na Górnym Śląsku już w 1816 roku rozpoczęto budowę drogi z ułożonymi szynami, która miała połączyć kopalnię i hutę żelaza w Królewskiej Hucie (dzisiejszy Chorzów) z kopalnią *Królowa Luiza* w Zaborzu i dalej z odlewnią żeliwa w Gliwicach. Na przeszkodzie jednak stanęła sprawa produkcji parowozów. Brak było w ówczesnym krajach niemieckich, w tym na Śląsku, fabryki, która by mogła podołać temu zadaniu. W konsekwencji w latach (1818 – 1819) wybudowano tylko nową szosę, zwaną drogą węglową łączącą Gliwice z Królewska Hutą, która na swym dwudziesto kilometrowym przebiegu wykorzystywała fragmenty starych dróg. Nowy szlak, uważany za najdłuższą przez lata ulicę w Europie, nazwano na cześć następcy pruskiego tronu Fryderyka Wilhelma „Kronprinzstrasse” (później Kronprinzenstrasse). Przebudowana i utwardzona w latach 1829 – 1830, już bez linii kolei żelaznej, stała się na swym liczącym 9 km zabrzańskim odcinku

⁶ Już w 1789 roku przystąpiono do budowy części kanału, która biegiem rzeczki Kłodnicy miała połączyć Gliwice z Koźlem, względnie z Odrą. Każda większa inwestycja musiała się liczyć z trudnościami, które występowały dopiero w trakcie realizacji. W 1810 roku ponownie podjęto zaprzestane prace przy kanale i zakończono je w roku 1812. Jeszcze w tym samym roku został przekazany do użytku 6 milowy odcinek drogi wodnej, która pochłonęła w okresie 12 letniego okresu budowy kwotę prawie 1 miliona talarów.

Zobacz: Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg (Zabrze)*. Katowice 1929. (Tłumaczenie Bernard Szczech)

stała się motorem napędowym rozwoju przemysłowego i osadniczego. Nie ziściły się wtedy plany poprowadzenia pierwszej na kontynencie europejskim linii kolei żelaznej, łączącej współczesne nam Gliwice, poprzez Zabrze, Kolonię Emanuela (obecnie Ruda Południowa), Lipiny, Piaśniki z Chorzowem oraz budowę w tych miejscowościach dworców kolejowych. Po latach ks. Józef Knosala vel Josef Knossalla w swej pracy napisał: „*Niewielka przepustowość kanału na odcinku Gliwice – Zabrze – Królewska Huta stała się przyczyną poszukiwania innych sposobów i możliwości transportowych. To było też powodem, że hrabia Reden postanowił połączyć te trzy miejscowości drogą bitą oraz położoną „drogą szynową” (Schinenweg mit Lokomotivbetrieb) do ruchu lokomotyw. Lata wojny 1806 – 1807 i 1813 – 1815, jak też dymisja hrabiego Redena, spowodowały, że plan ten nie został zrealizowany. Gdy po zawarciu pokoju chciano zrealizować projekt, to okazało się, że ówczesnie zupełnie nie sprostano by realizacji budowy parowozów. Gdyby ówczesnie ten moment dopisał, to Zabrze byłoby sławne z posiadania pierwszej stacji i linii kolejowej na kontynencie. Nie miało się jednak tak stać. Budowa „drogi szynowej” nie doszła do skutku, plan drogi bitej nie poszedł jednak na marne, szosa została wybudowana i uważano ją, jako główną drogę kilku miejscowości.”⁷*

Kilkadziesiąt lat później, kolejnym impulsem rozwoju przemysłowego a tym samym i transportu tak towarowego, jak i osobowego, było poprowadzenie przez teren Górnego Śląska linii kolejowej łączącej Wrocław początkowo z Świętochłowicami a po kilku latach z Mysłowicami. Prywatne Górnosłańskie Towarzystwo Kolejowe 24 marca 1841 roku otrzymało zezwolenie (koncesję) na budowę górnosłańskich linii kolejowych. W oczekiwaniu korzyści dla Górnego Śląska i dla Prus rząd objął gwarancją włożony kapitał Towarzystwa. Projekt zakładał połączenie Wrocławia z Mysłowicami, poprzez Oławę, Opole, Kędzierzyn, Gliwice, Katowice. W 1842 wybudowany został odcinek z Wrocławia do Oławy. Powoli, tory kolejowe zaczęły w szybkim tempie zbliżać się do okolic Bytomia. *Niestety miasto Bytom nie rozumiejąc w sposób niepojęty swych interesów oświadczyło gotowość przejęcia na siebie pewnych kosztów dopiero, kiedy było już za późno.(...). Było to dla miasta ciężkim ciosem, który bardzo dotkliwie dał się w przyszłości we znaki. W miarę postępu prac, rosło oczywiście zainteresowanie ludności Bytomia, zazdrośczone Gliwicom, które zostały właśnie do linii dołączone, chciano wreszcie także „pojechać koleją żelazną”.*⁸

Odcinek z Gliwic do Świętochłowic (Królewskiej Huty) otwarto w dniu 31 października⁹ 1845 roku. J. Bruck w swych wspomnieniach napisał: *Nadszedł wreszcie upragniony dzień. (...) To, co dzisiaj wydaje się faktem bez większego znaczenia, wtedy, (...), było prawdziwym wydarzeniem! Każdy, kto mógł, spieszył z miasta [Bytomia] do Świętochłowic wozem, końmi, piechotą, także z sąsiednich wsi i miejscowości przybyły tysiące.(...) Kiedy w oddali pokazał się sapiąc i szumiąc pociąg, Kiedy zbliżył się otulony chmurą dymu, kiedy rozległ się gwizd i dźwięk dzwonka i pociąg wjechał na dworzec kolejowy, wtedy podniósł się powszechny krzyk*

⁷ Zobacz: Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg (Zabrze)*. Katowice 1929. {Tłumaczenie Bernard Szczech}.

⁸ J. Bruck: *Beuthener Erinnerungen eines betagten Oberschlesiers*.(w:) *Mitteilungen des Beuthener Geschichts- und Museumsvereins*. R.1916 z. 4. s.38 – 41. Tłumaczenie w: *Śląsk w pierwszej połowie XIX wieku*. Tom I, Śląsk w latach 1806 – 1847. Wybór źródeł. Opracowali i wstępem opatrzyli Wacław Długoborski i Kazimierz Popiołek. Wrocław 1957, s. 175-177.

⁹ Niektórzy podają dzień 2 listopada 1845 roku.

*radości. Było po prostu tak, jak gdyby odczuwano, że rozmach tych potężnych kół niesie z sobą przewrót przestarzałych poglądów i spraw! Podziwiano uwieczoną lokomotywę, z wysokim przedpotopowym kominem. Otoczono wagony i wdrapywano się na nie, oglądano i dotykano wnętrza.*¹⁰

Odcinek ten był dlatego tak ważny, ponieważ nie tylko połączył on z sobą Królewską Odlewnię Żelaza w Gliwicach, państwowe kopalnie koło Zabrze oraz Królewską Hutę koło Chorzowa, lecz także otworzył połączenie kolejowe wewnątrz Śląska a poprzez kraje niemieckie połączył Górny Śląsk z Zachodem Europy.

Ostatni odcinek prowadzący do Mysłowic, ukończono i przekazano do eksploatacji w roku 1847. Niedługo później uzyskano połączenia kolejowe z linią kolei warszawsko-wiedeńskiej oraz z linią do Krakowa.

Kilkanaście lat później, z dniem 1 stycznia 1856 roku państwo pruskie przejęło ruch kolejowy pod własny zarząd. W Zabrzu, kierownikiem dworca został von Freyden.¹¹ Korzyści państwowych kolei uzyskiwane na państwowym przemyśle górniczo-hutniczym stale rosły a przykładowo stacja kolejowa w Zabrzu zyskała na znaczeniu w transporcie kolejowym węgla i wyrobów hutniczych. Skromny w początkowym okresie ruch kolejowy, przez następne dziesiątki lat rozwijał się w przyspieszonym tempie.¹² Po kilku dziesięcioleciach koniecznością stała się budowa nowej linii kolejowej prowadzącej z Gliwic przez Sośnicę i Wieś Doroty do Poremby. Po latach, Zabrze posiadało już dwa dworce kolejowe.

W Zabrzu, ówczesnie niewielkiej obszarowo i liczebnie wiosce, liczącej wtedy kilkuset mieszkańców, dworzec na Kolei Górnośląskiej wybudowano w szczerym polu. Po latach, miejsce to stało się centrum jednego z największych miast Śląska. Ówczesny kapitał w Zabrzu, szczególnie niemiecki i żydowski, w tej celowo wybranej dla przedstawienia rewolucji przemysłowej wieku dziewiętnastego wiosce, doprowadził do niebywałego boomu gospodarczego i rozkwitu przemysłowego. O ile w pierwszej połowie dziewiętnastego stulecia w Zabrzu i jego okolicach dominował pejzaż wiejski i głównym zajęciem ludności było rolnictwo, tak w drugiej połowie tegoż wieku sytuacja zaczęła się gwałtownie zmieniać. Już wcześniej, w 1843 roku Donnersmarckowie, właściciele Zabrza od 1826 roku, uruchomili kopalnię węgla „Concordia” połączoną w 1851 roku z kopalnią „Michael”. Oni to w miejscu zabrzańskich zabudowań zamkowych i folwarku wybudowali w latach 1850 – 1851 hutę

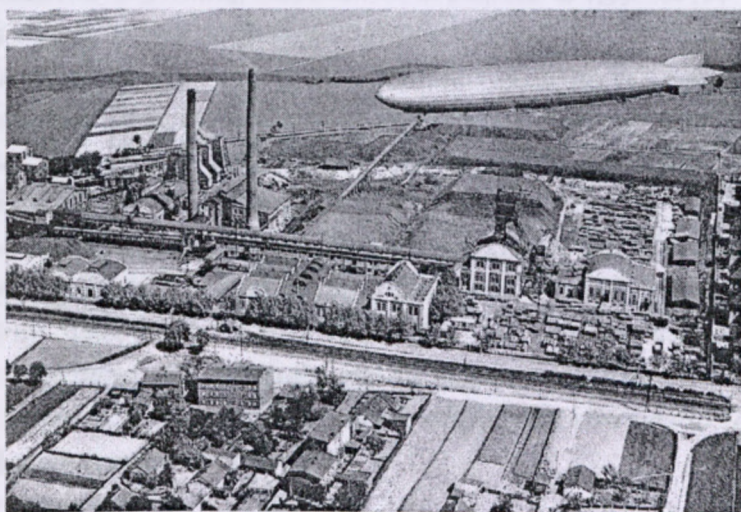
¹⁰ J. Bruck: *Beuthener Erinnerungen, ... Wybór źródeł*. s. 175-177.

¹¹ „Oczywistym jest i nie wymaga bliższego komentarza fakt, że z chwilą poprowadzenia linii kolejowych przez Zabrze, dla gminy wybiła historyczna godzina. Przez wybudowanie budynku dworca kolejowego z założeniem placu dworcowego oraz stacji przeładunkowej, poprowadzeniem dróg dojazdowych, obraz wioski zmienił swoje oblicze i zyskał na znaczeniu. [...] W początkowym okresie obsada stacji kolejowej w Zabrzu była niewielka. W 1860 roku personel zatrudniony na stałe składał się z 1 zawiadowcy stacji, 1 asystenta, 1 spedytora towarowego, 1 asystenta stacyjnego, 1 służącego peronowego, 1 portiera, 2 zwrotnicowych oraz 1 stróża nocnego”. Zobacz: Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg (Zabrze)*. Katowice 1929

¹² W 1901 roku zabrzański dworzec opuszczały dziennie 84 pociągi towarowe i 24 osobowe zaś w następnym już, 1902 roku 88 pociągów towarowych i 25 pasażerskich. W 1901 roku liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 314.200 osób zaś rok później 317.006 osób. W obrocie towarowym dworzec przyjął w 1901 roku 147.169 ton a w 1902 roku 131.109 ton. W tym samym czasie z dworca w Zabrzu wyeksponowano 38.000 ton w roku 1901 oraz 47.296 ½ ton w 1902 roku. Zobacz: Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg (Zabrze)*. Katowice 1929.

żelaza, koksownię, a następnie zakłady warsztaty mechaniczne i fabrykę kotłów. Fabrykę kotłów uruchomił również w 1853 roku żydowski przemysłowiec Henryk Kötz, która po kilku latach weszła w skład powstałej obok Huty Redena (1855). W tym samym roku Adolf Deichsel założył niewielką fabryczkę wytwarzającą na potrzeby okolicznych kopalń liny konopne i druciane. Ten niewielki, zatrudniający początkowo kilku robotników warsztat, w początku XX wieku liczył tylko ponad 1000 pracowników a w 1914 roku już 1160 osób. W tym samym czasie w pobliskich Biskupicach, obecnej dzielnicy Zabrze, August Borsig, berliński wytwórca lokomotyw, stworzył podstawy pod jeden z największych kompleksów przemysłowych Górnego Śląska – tak zwany Koncern Borsiga – Borsigwerk. W krótkim czasie pobudowano w 1856 roku kopalnię „Hedwigswunsch” (Jadwiga) i w 1868 roku „Ludwigswünsch” (Ludwik) oraz wzniesiono hutę żelaza, stalownię, walcownię i koksownię. Dodać należy, że ówczesny rozwój górnictwa a szczególnie powstanie licznych na Górnym Śląsku zakładów hutniczych, był zaczynem budowy wielu zakładów przeróbki węgla. W sąsiednim Zabrzu, Zaborzu, w 1884 roku zbudowano koksownię: „Poręba”, a kilka lat później, w roku 1890: „Skaley” i „Zaborze”. Tam też Wollheim, żydowski hurtownik węgla, założył brykietownię, a wspólnie z Friedlanderem na gruntach, w przyległym Zabrzu, Małego Zabrze, zbudowali gazownię, która początkowo zaopatrywała w gaz pobliskie zakłady przemysłowe. Produkowany tamże gaz wykorzystywano niemal od początku do oświetlania ulic.

W drugiej połowie XIX stulecia na pograniczu Zabrze, Zaborza i Małego Zabrze powstało szereg innych zakładów przemysłowych innych branż: Huta Szkła Eisnera (ok.1850), cegielnia (1855), fabryka smarów (1867), odlewnia i wytwórnia armatury (1872), tartak (1889) i wiele innych. Zbudowano także liczne fabryki branży spożywczej: młyn parowy Hamburgera (na terenie wsi Dorota w 1850 r. – obecnie centrum miasta), młyn Henryka Haendlera w Małym Zabrzu (1864), browar Haendlera (1860) czy fabrykę likierów Kochmanna (1869). To tylko kilka przykładów industrialnego rozwoju - z okolic Zabrze - niewielkich dotychczas - przyległych do linii kolei żelaznej wiosek, spowodowanej dobrodziejstwem rozwoju nowoczesnego jak na ówczesne czasy transportu.



Przelot sterowca „Graf Zeppelin nad kopalnią Mikulczyce.

Nie tylko Zabrze – ukazane tutaj, jako przykład - doświadczyło ówczesnie dobrodziejstwa gospodarczego boomu. Przemysłowa i urbanistyczna rewolucja objęła wtedy większość miast i wsi Górnego Śląska, od Gliwic po Mysłowice i od Tarnowskich Gór niemal po Mikołów. Podobny rozkwit ogarnął okolice Bielska, Cieszyna i Ostrawy na tzw. austriackim Śląsku a także tereny okolic Dąbrowy zwanej obecnie Górnictwem w dzisiejszym Zagłębiu.

Rozwój przemysłu wiązał się nierozłącznie z potrzebą zaspokojenia bazy socjalnej dla zatrudnionej w nim ogromnej rzeszy robotników, pochodzącej w większości spoza Zabrza, często z bliższych lub dalszych ziem, zza granic Śląska. Prawie równocześnie z budową zakładów przemysłowych, w ramach budownictwa patronackiego, powstawały założenia kolonii domków robotniczych (familoki). W Biskupicach po 1867 roku, Koncern Borsiga dla swoich 2.800 pracowników fizycznych wybudował na powierzchni 19 ha, 66 dwu i trzy piętrowych familoków i budynków dla urzędników; budynku zarządu, gospody i sklepu, przedszkola a także innych obiektów zaplecza socjalnego, kaplicy ewangelickiej i cmentarza. Wszystko to, podobnie jak osiedle Huty Donnersmarcka w Zabrzu w otoczeniu pięknych platanów. Osiedla patronackie powstawały w niemal wszystkich miastach Górnego Śląska w pobliżu macierzystych zakładów przemysłowych.

Niedługo później, koniec wieku XIX wieku przyniósł kolejne inwestycje, które dobitnie przyczyniły się zmian, jakie zachodziły w rodzącej się największej i najbardziej uprzemysłowionej, w przeważającej mierze do tej pory wiejskiej aglomeracji ówczesnej Europy.¹³ Kolejna rewolucja, tym razem w komunikacji nadeszła na Górnym Śląsku, w ostatniej dekadzie dziewiętnastego stulecia oraz początkach dwudziestego stulecia..

Po latach nieobecności na Górnym Śląsku, Anton Oskar Klausmann w swoich wspomnieniach z podróży do kraju swojego dzieciństwa, napisał: *Śpiąca Królowna - Górny Śląsk obudził się ze snu. Południowo-wschodnie kresy Rzeszy Niemieckiej po śmierci Fryderyka Wielkiego notorycznie zaniedbywane przez rządy pruskie, bez jakiegokolwiek pomocy, czerpiąc wyłącznie z własnej siły, spełniły wszystkie wstępne warunki i dokonały ciężkiej pracy, przygotowując błyskotliwe osiągnięcia najnowszej doby.(...). Jakież postępy w komunikacji osiągnęliśmy (...). Gdy byłem jeszcze uczniem gimnazjum w Bytomiu, poczta przybywała z Rożdzenia prywatną, obsadzoną brzoza drogą, aż do Szosy Mysłowice-Katowice. Tam na skrzyżowaniu czekałem ze swoją torbą podręczną na dylizans. Oczywiście poprzedniego dnia zaopatrywałem się w bilet. Dylizans zatrzymywał się, wchodziło do środka i jechało aż do Katowic. Tam przesiadało do pociągu i jechało aż do Chebzia. Tutaj trzeba było znaleźć dwu lub trzech podróżnych, by wspólnie wynająć dorożkę, którą już bezpośrednio jechało się aż do Bytomia. Był to kolosalny postęp w komunikacji, choć to wspomnienie może wywołać tylko rozbawienie dzisiejszych Górnoszlązaków. A w tym samym czasie krok po kroku, kawałek po kawałku zbudowało Prawobrzeżną Kolej Odrzańską z Wrocławia na Górny Śląsk i tylko wojna 1866 roku (...), zatrzymała na jakiś czas budowę. Potem wszakże ze zdwojona siłą przystąpiono do budowy odcinka trasy Tarnowskie Góry - Bytom i wreszcie Bytom - Szopienice. Pod koniec 1869 roku również ta linia była gotowa, a wkrótce potem połączenie aż do Pszczyny.*¹⁴

¹³ Bernard Szczech: *Zabrze nasze korzenie*. Zabrze 1997 s. 6-7.

¹⁴ *Oberschlesien vor 55 Jahren Und wie ich es wiederfand* von Anton Oskar Klausmann. Phönix-Verlag. Inhaber: Fritz und Carl Siwinna Berlin-Breslau-Kattowitz-Leipzig [1911]; Anton Oskar Klausmann: *Górny Śląsk przed laty*. Tłumaczenie: Antoni Halor. Muzeum Historii Katowic. Katowice 1996, s. 173 - 174.

W oczekiwaniu na tramwaj.

Plany budowy tramwajów na Górnym Śląsku sięgają odległych lat, niemal czasu powstania tego rodzaju komunikacji w Europie. W gliwickim magistracie pierwszy wniosek o zezwolenie na budowę linii tramwaju konnego do przewozu osób i transportu towarów złożyli w listopadzie 1880 roku berliński handlowiec Adolf Nicolaus Mamroth z urodzonym w Gliwicach Gustawem Moslerem, berlińskim bankierem. W drugiej połowie grudnia (20.12.) wydano zezwolenie na prace projektowe budowy dwóch linii tramwajowych z Centrum Gliwic do dworca i z Gliwic do Zabrza, według których trasa tramwaju w mieście miała prowadzić od kolejowego dworca, ul. Dworcową, pl. Piastów, Mikołowską, mostem św. Jana Nepomucena nad rzeką Ostropką obok ul. Basztowej, Górnych Wałów, Wieczorka, Kozielską, gdzie planowano końcowy przystanek. Druga – zabrzańska trasa – miała przebiegać od gliwickiego dworca, Placem Piastów, Hutniczą, wiaduktem nad torami kolejowymi do ul. Chorzowskiej i dalej szosą w kierunku Zabrza. Podpisana na 35 lat w dniu 30 maja 1881 roku umowa, ostatecznie nie została zrealizowana.¹⁵ Powodem były między innymi, trudności czynione Mamrothowi przez opolską landraturę, które spowodowały jego wycofanie się z dalszego prowadzenia inwestycji oraz ostatecznie zerwanie umowy.

Na realizację budowy linii tramwajowej na Górnym Śląsku czekano jeszcze kilkanaście lat.



Sosnowiec. Dorożki przed Hotelem „Victoria”. (pocz. XX w.)
(ze zbiorów Muzeum w Sosnowcu)

¹⁵ Wmyśl umowy, władze gliwickie nie mogły zezwolić na budowę linii tramwajowej innej, konkurencyjnej firmie. Tramwaje Mamrotha miały nieodpłatnie korzystać przez okres 20 lat z ulic i placów. Po tym okresie budżet miasta miał otrzymywać 7 % osiąganego zysku rocznie.

Antona Klaussmanna nostalgiczny powrót do kraju dzieciństwa.

W październiku 1911 roku Anton Oskar Klaufmann¹⁶, niemiecki publicysta, reporter a zarazem autor humoresek i powieści kryminalnych, napisał w Berlinie - gdzie mieszkał - słowo wstępne do swej kolejnej publikacji. *Oberschlesien vor 55 Jahren*¹⁷ jest jego publikacją wspomnieniową, traktującą o jego latach dziecięcych i młodzieńczych uzupełnionych peregrynacją po latach, po Górnym Śląsku, w miejscach gdzie przed laty mieszkał, przebywał. Po 80 latach, w 1996 roku, staraniem Muzeum Historii Katowic ukazał się przekład pracy Klaussmanna na język polski, dokonany przez Antoniego Halora.¹⁸

Nas w tym przypadku interesują tylko niewielkie fragmenty w rozdziale XXI tej niezwykle cennej pracy ukazujące górnośląską komunikację tramwajową okiem autora z czasu krótkiego pobytu na jego rodzinnym Górnym Śląsku, w „słoneczne dni wrześniowe” 1911 roku.¹⁹

”Był jeden z tych niezwykle ciepłych, słonecznych dni września roku 1911, gdy rano wyjechałem z Berlina, by podążyć ku stronom rodzinnym. [...]. Pierwsza przyjemna niespodzianka spotkała mnie jednak już w Gliwicach, gdy opuściliśmy Kolej Górnośląską i pojechaliśmy nowo zbudowaną linią do Bytomia. [...]. Dookoła panował ogromny ruch. Pędzące wagony elektrycznych tramwajów o charakterystycznej wydłużonej sylwetce, to oszalałająca płatanina szynk kolejowych biegnących obok, dołem, jedne nad drugimi! [...]. Górny Śląsk stał się ośrodkiem cywilizacyjnego postępu i już dziś, bez fałszywego wstydu, może stanąć w równym szeregu z innymi centrami kultury cesarstwa. I jak sądzę w niezbyt odległej przyszłości znajdzie pełne uznanie na całym Zachodzie. [...].

Niezwykły postęp widać w dziedzinie komunikacji. Zwłaszcza transport osób rozwiązany został znakomicie. Cały obszar Górnego Śląska objęła gęsta sieć komunikacji tramwajowej. Wagony o charakterystycznej, wydłużonej sylwetce mieszczą w sobie przedziały drugiej i trzeciej klasy, pośrodku osobny przedział dla kobiet. Tramwaje jeżdżą z podziwu godną punktualnością, a ich personel jest znakomicie wyszkolony i niezmiernie uprzejmy. Już w czasie jazdy kolejną żelazną rzuciła mi się w oczy podobna nadzwyczajna uprzejmość konduktorów górnośląskich pociągów i życzyłbym sobie, by ich koledzy w Niemczech Północnych wzięli z nich przykład.

Jak na wyobrażenia berlińskie tutejsza taryfa tramwajowa jest mocno wygórowana, ale za to wozy kursują bardzo często, cały ruch funkcjonuje świetnie, bez tarć, zakłóceń i bezpiecznie. Obok tego toczy się doprawdy kolosalny ruch na liniach kolejowych, z których znaczna część powstała w ostatnich latach. Jakaż ogromna różnica w porównaniu z komunikacją sprzed pięćdziesięciu lat! Jakże się wtedy straszliwie wlokły pociągi Kolei Górnośląskiej, Wilhelmińskiej i Opolsko-Tarnogórskiej!

¹⁶ Anton Oskar Klaufmann urodził się 11 maja 1851 roku we Wrocławiu, zmarł w Berlinie 26 października 1916 roku.

¹⁷ *Oberschlesien vor 55 Jahren Und wie ich es wiederfand* von Anton Oskar Klaufmann. Phönix-Verlag. Inhaber: Fritz und Carl Siwinna Berlin-Breslau-Kattowitz-Leipzig [1911].

¹⁸ Anton Oskar Klaufmann: *Górny Śląsk przed laty*. Tłumaczenie: Antoni Halor. Wydawca: Muzeum Historii Katowic. Katowice 1996,

¹⁹ *Rozdział XXI. Jak zobaczyłem Górny Śląsk po latach*. Tamże, s. 178 – 180, 183 – 186.

Za to ruch samochodowy nie jest na Górnym Śląsku, jak się wydaje, jeszcze tak rozwinięty, jakby należało. Wprawdzie od czasu do czasu widzi się jakieś prawdziwie elegancki automobil, ale jak zaobserwowałem, za każdym razem, w miejscu, gdzie taki pojazd się zatrzymał, natychmiast gromadził się gęsty tłum gapiów, widomy znak, że nie jest to obiekt często oglądany.

Jeśli pragnie się poznać oblicze Górnego Śląska, należy odbyć kilka dłuższych podróży tramwajem. Jakże się tu wszystko zmieniło! Całe kopalnie i huty zniknęły z powierzchni ziemi, za to w innych miejscach zbudowano zupełnie nowe.. Ten potężny nowy walec przemian toczy się tak szybko, że jak mi opowiadano, poważnym problemem stała się ewidencja kartograficzna Górnego Śląska. Ciągłe trzeba bowiem nanosić jakieś poprawki na mapach. Wygląd wielkich zakładów przemysłowych, ich kontury poważnie się zmieniły. Mie tylko przez przybywające, potężne, nowe zabudowania, ale przez rosnącą ilość wysokich kominów. Tam gdzie ongiś widywało się przy kopalni jeden albo dwa kominy, stoi dziś pojedynczo lub w grupach pięć, sześć, osiem, a w hutach nawet dwadzieścia, trzydzieści, czterdzieści wysokich kominów. Znikł wprawdzie potężny kawał dawnego romantycznego pejzażu, wieczorami nie ogląda się już takiego jak kiedyś, płonącego od ogni horyzontu, zmieniona technologia usunęła tamtą, niezwykłą, wieczorną iluminację nieba, za to zaskakuje ogromna ilość światła elektrycznego na ulicach, w osadach i osiedlach. [...].

Podczas podróży tramwajem, który porusza się po szynach, na ogół ułożonych na podwyższonym w stosunku do szosy torowisku, można się przekonać o świetnym stanie dróg, wyłożonych często najprzedniejszym, prawie wielkomiejskim brukiem. Jak wielkie znaczenie ma tu transport kolejowy, widać od razu po ilości skrzyżowań linii tramwajowych z torami kolei żelaznej zarówno zwykłej, jak i wąskotorowej. Znamieniem modernizacji są małe lokomotywy, które ongiś musiały ustąpić konnym zaprzęgom, ale dziś na skutek lepszej konstrukcji i innych zalet, prawie całkowicie wyparły transport konny.

Przez okno tramwaju, zwłaszcza podczas kilkukrotnych wojaży tymi samymi liniami (Katowice, Królewska Huta, Bytom Zabrze, Gliwice), gwałtowny rozwój tutejszego przemysłu rzuca się w oczy ze wzmoczoną siłą. Prawie całkowicie zniknęły lasy, znacznie zmalały pola uprawne. [...]. Naturalna kolejną rzeczą jest, że największe zmiany zachodzą tam, gdzie powstają i znikają przemysłowe warsztaty, gdzie przemysł wchłonął wioski i umożliwił powstanie nowych miejscowości, gdzie na obszernych płaszczyznach doprowadzono do obniżenia terenów, a w innych znów miejscach powstały wysokie jak góry hałdy. Mniejsze zmiany zauważa się oczywiście w miastach tego zagłębia przemysłowego. [...].

Do Bytomia dotarłem przez tunel²⁰, którym przejeżdża tramwaj, by dotrzeć do „Pogody”. Tam opuściłem tramwaj i ulicą Krakowską wkroczyłem do starego, kochanego miasta. Na pierwszy rzut oka zdawało się, iż ulica Krakowska nie uległa żadnym poważnym zmianom. [...]. Spacer tu i tam po ulicach starego miasta potwierdza wcześniejsze stwierdzenie: na pierwszy rzut oka niewiele się tu zmieniło. Wrażenie to pryska gwałtownie, gdy przejedzie się tramwajem ulicą Dyngosa²¹ i przez nowe dzielnice. Uczucie jest niezwykle. Widzimy sporą część nowego miasta Bytom, miasta, które w ciągu życia jednego pokolenia zwiększyło przeszło trzykrotnie liczbę swoich mieszkańców. Zobaczymy to imponujące budynki szkolne,

²⁰ Obecnie nowszy wiadukt kolejowy nad ulicą Chorzowska przed Pogodą na Rozbarku w Bytomiu.

²¹ Obecnie ul. Katowicka.

pomniki (jak choćby całkiem niedawno odsłonięty pomnik Fryderyka Wielkiego). Tu przed odwiedzającym (takim, jak ja) odsłania się również całkiem nowe, obce miasto, z którym, co oczywiste, nie wiążą go żadne wspomnienia.

Jeszcze bardziej zdumiewająca jest metamorfoza, jakiej ulega zabudowa dawnego przedmieścia Rozbark. Na miejscu dawnych zagród chłopskich wyrosły potężne gmachy o współczesnych, modernistycznych fasadach. Dawni rozbarscy chłopci chyba wymarli. Znikł nawet mały, wiekowy kościółek na wzgórzu, na którego zboczach znajdowano tzw. perły²². Na jego miejscu wznosi się monumentalna świątynia, murowana, z dwoma wieżami.²³

Nim jeszcze Anton Oskar Klaufmann przybył na Górny Śląsku, ulicami i szosami podążały już początkowo parowe, konne a później elektryczne tramwaje liniami m.in. z Piekar przez Szarlej i Rozbark do Bytomia (uruchomiona 27.05.1894); z Gliwic przez Zabrze, Zaborze, Królewską Hutę do Rozbarku Pogody (28.05 / 30.12.1894); z Katowic przez Alfreda do Huty Laura (30.12.1896); z Królewskiej Huty przez Dąb do Katowic (25.11.1896); z Zabrze przez Biskupice, Szombierki do Bytomia (4.02.1899); z Szombierka przez Godulę, Chebzie i Nowy Bytom do Wirka (5.11.1899) i wiele innych. Aby tego dokonać, włożono trudny do oszacowania wysiłek, tak fizyczny, jak i finansowy.

²² Z rozbarskim źródłem związane jest podanie o perlach świętego Jacka, duchownego, który w samotni pod Rozbarkiem miał przebywać przez pewien czas swego żywota. Powodem były małe skamieniałości, przypominające koraliki wielkości rzecznych pereł, wypłukiwane przez wodę a licznie znajduwane w wodach źródła oraz na dnie potoku. Ludność miejscowa nie mogąc w racjonalny sposób wytłumaczyć fenomenu „pereł”, powstanie ich przypisała patronowi Rozbarku. Józef Lompa w swoich podaniach, przybliżył nam jedną z legend o świętym Jacku, nawiązującą do rozbarskich znalezisk: „*Odchodząc Jacek do Krakowa, rozwiązał mu się sznurek jego koronki różańcowej nad źródłem, a paciorki rozleciały się po czerwonym piasku i z nim się pomieszały, że ich trudno było pozbierać. - Rośnijcież – rzekł mąż święty – dopóki źródło ten sączeć będzie. A od tego czasu znajdują tam kamienne paciorki wielkości ziarna grochowego i mające postać młyńskiego kamienia w pośrodku z dziureczkami.*”. Inna legenda głosi: „*Okolo 8 lat przed lokacją Bytomia (która miała miejsce w 1254 roku) św. Jacek wygłaszał kazanie misyjne w wiosce Rozbark ze stromej góry, na której później stanęła kaplica. Kiedy pewnego razu modlił się w pobliżu źródła, pękł mu różaniec i paciorki wpadły do wody znikając w czerwono-żółtym piasku. Wówczas święty miał wyrzec te słowa: „Wyphywajcie dopóki źródło nie wyschnie” Od tej pory wraz z wyciekającą wodą wyphywały niesłychanie liczne owe paciorki.*”

Perły św. Jacka, znajduwane w wodzie i zbierane przez miejscową ludność, traktowane były jak cenna relikwie. Przechowywane w domach, często poddawane były obróbce. W 1926 roku w bytomskim muzeum przechowywany był różaniec wykonany z pereł św. Jacka. W 1900 roku, gdy świat chrześcijański obchodził „Rok Święty, z Górnego Śląska do Rzymu wyruszyła jubileuszowa pielgrzymka. Z Rozbarku udział w niej wziął m.in. kamienicznik Piotr Spyra, który papieżowi Leonowi XIII, подарował różaniec zrobiony z pereł św. Jacka. Różaniec oprawny w złoto wykonał, jak i część kosztów pokrył Hachulski, znany zegarmistrz i jubiler rozbarski, również uczestniczący pielgrzymce.

Zobacz: Franz Gramer: *Chronik der Stadt Beuthen in Oberschlesien*. Beuthen 1863 s.317; Alfons Perlick: *Sagen des Dorfes Roßberg*. Beuthen 1926 s. 8; Bernard Szczech: *Srebrne miasto czyli bytomskie legendy i podania*. Bytom 2000 s. 88.

²³ Kościół parafialny p.w. św. Jacka na Rozbarku przy ul. Witczaka.

Pierwsze tramwaje

Jedną z kolejnych po Adolfie Nicolausie Mamroth'ie była spółka komandytowa *Kramer & Co. Mechanische Trambahnbetriebe – Dampf und Elektricität* z Berlina, która 23 stycznia 1891 roku w magistracie w Bytomiu przedstawiła propozycję i projekt wybudowania sieci linii tramwajowych o napędzie parowym w okręgu przemysłowym na Górnym Śląsku.

W „Zespole akt miasta Bytom”, przechowywanych w Archiwum Państwowym w Katowicach zachowało się pismo skierowane do burmistrza Bytomia: *Wielce Szanowny panie Burmistrzu! Chociaż górnośląski okręg węglowo-hutniczy jest poprzecinany licznymi drogami żelaznymi, naszym zdaniem regionalne przewozy pasażerskie przedstawiają wiele do życzenia. Z tego względu i dlatego, że nasze informacje o liczbie ludności wchodzących w rachubę miejscowości dały zadawalający rezultat, chcemy bliżej przedstawić plan tramwajów parowych w wymienionym okręgu. Jako środek wyobrażamy sobie Bytom i stad mogą być budowane linie na istniejących szosach do Piekar, przez Siemianowice do Katowic, jak też do Królewskiej Huty, przez – Wirka i Zabrze, ewentualnie do Gliwic. Ruch ma się odbywać przy pomocy wozów parowych Rowan²⁴, które jak można stwierdzić, wyróżniają się elegancją i praktycznością oraz wszędzie gdzie były zastosowane zyskały ogólne uznanie. [...] Chyba słusznie przyjmujemy, że wyżej wymienione linie mają duże znaczenie dla miasta Bytom, jak i dla całego okręgu. [...] Nasz pan Moritz Kramer przybędzie tam w najbliższym czasie i pozwoli sobie złożyć Wam uszanowanie, prosimy Was jednak przedtem powiadomić, czy uważacie planowane linie za celowe, albo inne za bardzo słuszne. Z góry Wam dziękujemy Szanowny Panie Burmistrzu.*²⁵

Moritz Kramer, kupiec a zarazem kupiec, jako przedstawiciel firmy, z każdą gminą niezależnie od wielkości i statusu, miejską i wiejską, przez które miały prowadzić linie parowego tramwaju, zmuszony był wcześniej zawrzeć stosowną umowę na użytkowanie ulic w celu budowy i eksploatacji linii wąskotorowego tramwaju parowego dla komunikacji osobowej i towarowej. Ostatnią z gmin był Bytom, który umowę pierwszej linii tramwajowej, która miała prowadzić z Gliwic, przez Zabrze, Chebzie, Lipiny, Piaśniki, Królewska Hutę, Bytom do Niemieckich Piekar, zawarł dopiero w dniu 24 kwietnia 1892 roku.

Umowa podpisana w Gliwicach na początku 1892 roku na okres 50 lat udostępniała w mieście ulice i place: Chorzowską, Jagiellońską, Plac Piastów, Plac Dworcowy, Dworcową, Mikołowską, Górnych Wałów, Wieczorka, Plac Rzeźniczy, Dolnych Wałów pod budowę jednego toru z mijankami o rozstawie szyn 1000 mm. Zgodnie z umową, miasto dysponując ulicami mogło bez odszkodowania zmienić przebieg torów tramwajowych. W umowie zastrzeżono również, że gdyby zaistniała konieczność, miasto zezwoli na budowę drugiego toru, jednak pierwszy taki odcinek zbudowano dopiero po pewnym czasie, w latach pierwszej

²⁴ Wagon parowy „Rowan”, produkowany był przez Wiliama Roberta Rowana, typu otwartego z pomostami w tylnej części. Posiadał dwa przedziały: służbowy dla maszynisty oraz dla pasażerów z 45 miejscami siedzącymi. W części wagonu o wymiarach 950x 220 cm, zlokalizowany był kocioł z silnikiem parowym i kabina maszynisty.

²⁵ Wojewódzki archiwum Państwowe w Katowicach. Zespół akt miasta Bytom. sygnatura 4006.; Za Krzysztof Soida: *Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej. 100 lat tramwaju elektrycznego*. Katowice 1998, s. 9.

wojny światowej na ul. Zwycięstwa (Wilhelmstrasse). Umowa precyzowała również to, że w przypadkach, gdy szerokość ulicy nie przekracza 8 metrów, tor ułożony zostanie po jednej stronie ulicy. Zgodzono się również na możliwość zastąpienia tramwaju o napędzie parowym na zaprzęg konny.

W grudniu 1892 roku, pod wpływem sugestii ministerstw robót publicznych i wojny, w projekcie wprowadzono zmianę i zmniejszono z 1000 mm na 785 mm szerokość rozstawu szyn toru tramwajowego. Było to zgodne z interesem wojska, gdyż na Górnym Śląsku istniała już sieć kolei wąskotorowych z tego typu szerokością toru. W razie potrzeby, tramwaje byłyby rozszerzeniem popularnych sieci wąskotorówek. W grudniu zakończono również projektowanie zamówionych wagonów parowych.

Koncesję na budowę linii Gliwice – Zabrze – Królewska Huta – Bytom – Piekary wydana została 31 maja 1893 roku, przez rejencję opolską na okres 50 lat. Zakazano jednak transportu tramwajami wszelkich towarów. Były i inne obostrzenia, m.in. na wydzielonych torowiskach, poza terenem zabudowanym, dopuszczona była maksymalna prędkość 22 km/h, zaś na torach ułożonych w szosie, tylko 17 km/h. W innych miejscowościach wprowadzono jednak lokalne obostrzenia: W Zabrzu przed wiaduktem kolejowym należało zwolnić do 5 km/h natomiast W Porębie, Zaborzu oraz w Małym i Starym Zabrzu tramwaje musiały jechać maksymalną prędkością do 15 km/h. Dodatkowo, sygnały musiały być dawane dzwonem, zakazano natomiast używania gwizdka wozu parowego.

Równolegle z robotami zwanymi z budową linii tramwajowych trwały prace budowlane przy wznoszeniu zajezdni tramwajowych. Na potrzeby zaprojektowanej wybudowane zostały dwie zajezdnie tramwajowe, każda na jednym z końców linii: w Gliwicach oraz przy dawnej ul. Szarlejskiej na Rozbarku koło Bytomia (obecna ul. Witczaka w Bytomiu). W październiku 1893 roku zaangażowano maszynistów, celem ich intensywnego szkolenia, a już niedługo później, w grudniu, do zajezdni na Rozbarku przytransportowano pierwsze lokomotywy.

Jeszcze w trakcie budowy linii, 24 lutego 1894 roku, po zbyciu przez firmę Kramer & Co. wszelkich praw wynikających z koncesji i umów na budowę kolejek, w Berlinie powstała nowa firma: *Oberschlesische Dampfstrassenbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung* (Górnośląskie Tramwaje Parowe Spółka z o.o.) z kapitałem 4.000.000 marek, która miała za zadanie prowadzenie ruchu na zbudowanych liniach tramwajowych w górnośląskim okręgu przemysłowym. W tym samym czasie powstało towarzystwo *Deutsche Kleinbahn Betriebes Gessellschaft Kramer & Co*, które miało prowadzić ruch na nowo otwartych liniach do końca 1908 roku, wspólnie z firmą *Oberschlesische Dampfstrassenbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung* (*Oberschlesische Dampfstrassenbahn G.m.b.H.*).

Pierwszy z odcinków linii, prowadzący z Piekar przez Szarlej, Górecko, Rozbark do bytomskiego dworca kolejowego uruchomiono w niedzielę 27 maja 1894 roku. W dniu tym odebrano pod względem technicznym wiadukt nad linią kolejową z Bytomia do Gliwic, co spowodowało, że oddanie do ruchu odcinka linii w Gliwicach na trasie z Wilhelmsplatz (Plac Inwalidów Wojennych) do Lasku Miejskiego w poniedziałek 28 maja 1894 roku.

Kilka miesięcy później, 25 sierpnia 1894 roku nastąpił odbiór techniczny odcinka od zajezdni w Gliwicach (w pobliżu Lasku Miejskiego) do brykietowni w Zaborzu, długości 9,6 kilometra, który został uruchomiony w dniu następnym. Odbiór pozostałej części trasy Gliwice-Piekary odbył się w obecności landrata Lenza oraz nadburmistrza Brauninga.

Odcinek z Zaborza do Rozbarku, przez Chebbie i Królewską Hutę uruchomiono 30 grudnia 1894 roku.

W tramwajach pasażerów obowiązywały rygorystyczne przepisy, wprowadzono różnego rodzaju instrukcje i obostrzenia, m.in.: zakazano wychylać się, opierać o drzwi, wchodzić na siedzenia, na żądanie każdego z pasażerów należało zamknąć okna od strony wiatru. Przed całkowitym zatrzymaniem wozu nie wolno było wsiadać ani wysiadać. Bagaże należało przechowywać na kolanach lub na siatce (w II klasie) tak, aby nie przeszkadzały pasażerom.²⁶ Większość wypracowanych ówczesnie norm zachowania obowiązuje do dnia dzisiejszego nie tylko w komunikacji tramwajowej.

Z notatek prasowych

Postępami w budowie linii tramwajowej, jak i wszystkimi zdarzeniami, jakie miały wokół niej miejsce, zainteresowani byli nie tylko mieszkańcy tych miejscowości, przez które miała ona prowadzić, lecz niemal wśród całej społeczności Górnego Śląska. Tramwaje były tematem popularnym, co spowodowało, że w redakcjach ukazujących się ówczesnie gazet stały się tematem dyżurnym. Opisywano perspektywiczne plany rozbudowy sieci tramwajowych, postępy robót a nawet czynione kroki czynione przez przeciwników nowego środka lokomocji. Zamieszczane dokładnie przed 120 laty różnej objętości notatki prasowe, stały się po latach niezwykle cennym materiałem dokumentalnym. Poniżej prezentujemy skromny, zgodnie oryginalnym zapisem, wybór zamieszczanych w *Katoliku* informacji z ostatnich miesięcy 1894 roku:

Gliwice, 20 wrzesień 1894.

Na torze parowej kolei ulicznej byłoby o mało co zaszło nowe nieszczęście, gdyż w nocy położył ktoś na szyny ciężka rurę. Na szczęście maszynista spostrzegł, gdyż w przeciwnym razie byłby pewną panią, na wylot przeszyła.

Królewska Huta, 25 wrzesień 1894.

Słychać, że tor parowej kolei ulicznej do Katowic zaczną kłaść jeszcze tego roku. Potrzebne do tego szyny zwożą już na ulice i szosę.

Królewska Huta, sobota 27 październik 1894.

Przedwczoraj rozpoczęto budować magazyn dla parowej kolei ulicznej. Tor dotąd jednak niewykończony, bo nie wiedzieć, z jakich przyczyn lub przeszkód roboty przed 4 tygodniami zupełnie zawieszono.

Bytom, sobota 17 listopad 1894.

W mieście krąży znów pogłoska, że tor parowej kolejki ulicznej z Bytomia do Król Huty otworzą na pewno w poniedziałek 19go b.m.

Bytom, (w tym samym dniu w innym miejscu gazety):

Dyrekcja parowej kolei ulicznej przyrzekła 20 marek nagrody za podanie tych osób, które w nocy kładą kamienie lub drzewo na szyny.

²⁶ Szerzej na ten temat w: Przemysław Nadolski: *Zarys dziejów komunikacji tramwajowej na terenie obecnego miasta Zabrze (do 1945 roku)*. (w:) Kroniki miasta Zabrze. Rocznik Muzeum Miejskiego w Zabrzu. Nr 1 (18) Zabrze 2009, s. 112-113.

Królewska Huta, (w tym samym dniu w innym miejscu gazety):

Na ulicy Żużlowej (Schlakenstrasse) rozpoczęto budowę magazynu dla maszyn i wozów parowej kolei ulicznej. Kiedy jednak kolej tę puszcza w bieg dotąd przewidzieć nie można.

Bytom, wtorek 6 listopada 1894.

Niemieckie gazety donoszą, że rewizja toru parowej kolei ulicznej z Bytomia do Król Huty nastąpi 12go b.m. Takim sposobem rozpoczęłaby się jazda jeszcze przed zimą.

Bytom, czwartek 8 listopada 1894.

Posterunek parowej kolei ulicznej na Dyngos – przed hotelem „Germania” – został zniesiony.

Nakło, sobota 10 listopada 1894.

Nowy tór parowej kolei ulicznej prowadzący z Niem(ieckich) Piekar przez Najdek²⁷ i Nakło do Tarnowskich Gór zostanie na przyszły rok założony.

Bytom, sobota 24 listopada 1894.

Cały tór kolei ulicznej prowadzący z Gliwic przez Zabrze, Zaborze, Lipiny, Król Hutę do Bytomia i Niem(ieckich) Piekar podobno już zupełnie wykończony. Skoro komisja rewizyjna nie znajduje żadnych koniecznych poprawek, pierwsze pociągi zaczną w przyszłym tygodniu kursować. Zresztą zamierza zarząd kolei zaprowadzić kolej konną, czyli tramwaj z dworca Bytomskiego aż na Rozbark, a w Gliwicach z placu Wilhelmowskiego aż na tamtejszy dworzec.

Bytom, wtorek, 4 grudnia 1894,

Zeszłego piątku jeżdżono na próbę na nowym torze kolei ulicznej, który prowadzi z Bytomia do Gliwic. O ile dotąd słychać, poprawki szyn są bardzo małe, tak że w przyszłych dniach będą już pociągi kursować.

Bytom, wtorek, 11 grudnia 1894 roku.

Parowa kolej uliczna zamierza od 1go maja 1895 na torze Bytom-Gliwice i z powrotem zaprowadzić pociągi pośpieszne. Mimo wielkiej odległości ma czas jazdy wynosić tylko 1 godzinę i 8 minut. Ma się rozumieć, że kolej stanie tylko na głównych przystankach, bo w przeciwnym razie byłoby to rzeczą wcale niemożliwą, aby w tak krótkim czasie te wielka przestrzeń przejechała.

Katowice, czwartek 20 grudnia 1894 roku

W sobotę 5go stycznia odbędzie się tu konferencja pod przewodnictwem prezydenta Wehrmanna celem zaprowadzenia pociągu pospiesznego na torze Gliwice - Huta Laura.

Tramwaje konne

Zaprowadzenie w miastach tramwaju parowego miało swoich zwolenników jak i licznych przeciwników. Podobnie jak w Gliwicach, także i Bytomiu mieszkańcy stali skargi do magistratów, narzekając na czyniony hałas i dzwonienie w czasie przejazdu tramwaju oraz dym wydobywający się z komina parowozu kolejki, do tego stopnia, że, jak podał *Katolik*: (...) zamierza zarząd kolei zaprowadzić kolej konną, czyli tramwaj z dworca Bytomskiego aż

²⁷ Najdek (niem. Neudek) – Świerklaniec.

na Rozbark, a w Gliwicach z Placu Wilhelmowskiego aż na tamtejszy dworzec.²⁸ Zezwoleniem prezydenta rejencji opolskiej z 5 czerwca 1895 roku wprowadzono ruch tramwajów konnych tylko w dwóch miastach: w Bytomiu, na trasie od dworca kolejowego do Pogody oraz w Gliwicach na linii prowadzącej od dworca kolejowego do centrum miasta. W innych miejscowościach sytuacja była odmienna, z wyjątkiem jednego znanego protestu mieszkańca Królewskiej Huty, o którym piszą autorzy *Tramwajów Górnośląskich*²⁹, cytując fragment zachowanego dokumentu³⁰: *Mimo, że już gazety kilkakrotnie o niepewnym ruchu parowej kolejki tramwajowej pisały i dotąd jeszcze żadnej zmiany na lepsze nie przeprowadzono, pozwoliłem sobie w imieniu mieszkańców Kronprinzenstrasse i Beuthenerstrasse wydział policji uprzejmie prosić o odpowiednie wpłynięcie na parową kolej tramwajową, by nareszcie skończyć z tym niemiłym ruchem.(...). W większości przeładowane pociągi jadą pod górę na Kronprinzenstrasse z takim sapaniem, że aż domy drżą, a wypadki są nie do uniknięcia. Tory nie mają mocnej podbudowy i leżą wprost na bruku. Przy ruchu 4 pociągi na godzinę bez polewania ulic wznosi się i wraz z dymem dostaje się do mieszkań.³¹ W Bytomiu i Gliwicach zaprowadzono w obrębie miasta ruch konny, dlaczego nie w Król. Hucie? Jeszcze o godz. 11 wieczorem, gdy każdy położy się do snu nadjeżdżają dwa pociągi, jeden za drugim i jadą wielkim hałasem Kronprinzenstrasse do góry i kto z porządných ludzi ma tam jeszcze mieszkać? (...). O ile człowiek pozwoli sobie o godz. 11 na ulicy w Król. Hucie piosenkę zaśpiewać, to zostanie aresztowany, parowy tramwaj może hałasować, o którym czasie mu się tylko podoba, a przeciwko temu nikt nie wkracza i dojdzie do tego, że domy po wyprowadzeniu się lokatorów będą bezwartościowe, a właściciele domów, o ile im się pomocy nie udzieli będą zrujnowani.*

Po krótkim czasie sytuacja diametralnie się odmieniła. Ponownie nadsyłano petycje o przywrócenie tramwajów parowych, co uwidaczniało się na łamach lokalnej prasy a to z uwagi na długi czas przejazdu oraz kłopoty na podjazdach. Zdarzało się, że pasażerowie zmuszeni byli do wysiadania z tramwaju, by konie mogły podołać w pokonaniu trudności. Ważnym czynnikiem była również niewielka frekwencja w tramwajach konnych: W prasie pojawiła się informacja, że w Bytomiu: *Dyrekcja kolejki ulicznej zamierza w miejsce konnego tramwaju od lokalu Pogody przy ulicy Krakowskiej do dworca urządzić łączność za pomocy pary. Policja tutejsza zakazała jednak ze względu na publiczność parowego ruchu kolejkowego w pośród miasta, a wyższa władza zatwierdziła rozporządzenie policji.*³² W

²⁸ *Katolik* z 24 listopada 1894 roku.

²⁹ Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010 s. 30.

³⁰ Dokument ze zbiorów archiwum spółki Tramwaje Śląskie.

³¹ W sobotnim wydaniu *Katolika* z 17 września 1898 roku opublikowano skargę mieszkańców Rozbarku na unoszący się kurz i niepolewanie wodą głównej ulicy, którą jeździł tramwaj do Piekar: *Musimy się publicznie uzalić na to, że ani zarząd gminy, ani zarząd kolejki ulicznej żadnego nas obywateli względu nie bierze. W skutek trwałej posuchy kurz na ulicy leży prawie pół łokcia wysoko, a gdy przejedzie wóz konny, lub wóz kolejki, albo gdy wiatr trochę zadmie, to grube kłęby kurzawy wznoszą się w górę, wskutek czego niszczy się odzież, zatruwają się płuca ludzkie i zanieczyszczają się mieszkania, o otwieraniu okien ani mowy być nie może. Zeszłego roku to zarząd kolejki uważał sobie za obowiązek od czasu do czasu skrapiać ulicę wodą. Nie na długo to pomagało, ale zawsze było coś przynajmniej. W tym roku zaś zarząd kolejki do tego obowiązku wcale się nie poczuwa, mimo że właśnie wozy kolejki warstwę kurzu najwięcej i najczęściej roztrząsają. Prosimy tedy dyрекcję kolejki usilnie, aby i tego roku starała się o to, by od czasu do czasu Główna ulica bywała woda skrapiana.*

³² *Dziennik Śląski* z 15 lipca 1897 roku.

Gliwicach zaś poinformowano: *Kolej uliczna parowa i konna zostaną zniesione, na ich miejsce przyjdzie kolej elektryczna.*³³

W maju następnego roku *Katolik* zapowiedział: *Kolej elektryczna na torze z górnośląskiego dworca do Pogody zostanie prawdopodobnie z dniem 15 maja otwarta. Od dnia tego nie pójdzie oczywiście kolej konna i wagony z toru Bytom – Szombierki – Zabrze nie będą się zatrzymywały na górnośląskim dworcu, tylko pojadą przez miasto ulicami Kolejową i Dyngosa do narożnika Pogody. Jeśli prace zostaną na czas ukończone, to w tym czasie zostanie otwartą kolej elektryczna na torze Niemieckie Piekary do Królewskiej Huty.*³⁴ Stało się to dopiero 24 maja o czym poinformowała ówczesna prasa: *Kolej elektryczna na torze z dworca górnośląskiego do Pogody została zeszłej środy otwartą. Pociągi kursują co pół godziny.*³⁵

Kilka lat później w korespondencji z Lipin z lutego 1903 roku czytamy: *Górnośląska parowa kolej uliczna, pędzona elektrycznością, a ciągniona przez konie jest najnowszym wynalazkiem 20 wieku. Wiadomo bowiem, że kolej uliczna nosi jeszcze ciągle nazwę parowej, chociaż już dawno pędzona jest elektrycznością. Lecz zdarzył się jeszcze fakt, że nawet te dwa czynniki para i elektryczność, nie wystarczały i trzeba było jeszcze trzeci czynnik wziąć do pomocy i to konie. Zdarzyło się to na torze Piaśniki – Lipiny; kolejka naraz stanęła, a po chwili podróżni usłyszeli coś w rodzaju „wio, siwy, kary!” i rzeczywiście pokazało się, że konie ciągną kolejkę, aby przedostać ją przez małą górkę. – O wieku XX. – wieku elektryczności.*³⁶

Tramwaje elektryczne

Jeszcze w trakcie budowy linii tramwaju parowego, na wzór Wrocławia i innych miast europejskich, czyniono przymiarki budowy nowych linii tramwajowych, lecz już o napędzie elektrycznym.

W listopadzie 1894 roku, czyli jeszcze przed całościowym uruchomieniem linii z Piekar do Gliwic, w prasie ukazała się informacja o zamiarach hr. Schaffgotscha: *Elektryczną kolej uliczną, prowadzącą z Bytomia (ul. Hohenzollernów) przez Szombierki i hutę Godulę do Wirku wybuduje hr. Schaffgotsch własnym kosztem. Lepsze połączenie z owymi przemysłowcami i znacznie zaludnionymi miejscowościami przyniesie naszemu miastu niemałe korzyści.*³⁷ niespełna rok później, 23 października 1895 roku o godz. 16⁰⁰ na ulice Bielska, wyjechał na jazdę próbną, pierwszy na Górnym Śląsku tramwaj z silnikiem elektrycznym. W styczniu 1896 roku także i spółka Kramera, mając gotowe projekty wozów motorowych i sieci, chciała wprowadzić na swoich górnośląskich liniach trakcje elektryczne. Jeszcze w tym samym 1896 roku zawarto umowę ze spółką AEG w sprawie dostaw energii elektrycznej, która została zrealizowana w latach 1897-98.

W 1897 roku spółka Kramera prowadziła rozmowy z wszystkimi miastami, w sprawie wprowadzenia trakcji elektrycznej. Jedyne trudności napotkano w Bytomiu, gdzie dopiero po interwencji opolskiej rejencji, 21 czerwca 1898 roku, Bytom zgodził się na jej wprowadzenie.

³³ *Dziennik Śląski* z 2 września 1898 roku.

³⁴ *Katolik* z 9 maja 1899 roku.

³⁵ *Katolik* z soboty 27 maja 1899 roku.

³⁶ *Górnośląszak*. z 20 lutego 1903 roku.

³⁷ *Katolik*, sobota 3 listopad 1894 roku.

W międzyczasie, 26 stycznia 1897 roku wydana została koncesja na elektryfikację istniejącej linii z Gliwic przez Zabrze, Królewską Hutę, Rozbark do Piekar, z wyłączeniem odcinka miejskiego w Bytomiu oraz linii z Bytomia do Piekar. Prace elektryfikacyjne postępowały w miarę szybko i już 1 lutego 1899 roku oddano zelektryfikowany odcinek z Gliwic do Chebzia a później w kolejności: odcinek z Chebzia do Królewskiej Huty – 6 kwietnia, z Królewskiej Huty do Bytomia – 25 czerwca oraz z Bytomia do Piekar – 30 czerwca 1899 roku.

Istotnym dla komunikacji tramwajowej była budowa w latach 1897 – 1898 i uruchomienie elektrowni w Chorzowie (Starym) i w Zaborzu.³⁸ Od 1899 roku spółka *Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitäts Werke* uruchomiła własną elektrownię w Dolnych Hajdukach.

Przełom dziewiętnastego i dwudziestego stulecia był gwałtownym okresem rozwoju gospodarczego, który przyniósł dla Górnego Śląska wiele pozytywnych zmian, niemal we wszystkich dziedzinach życia. Jednym z obszarów, gdzie się one szczególnie skumulowały i uwidoczniły to komunikacja, która w przeciągu niespełna kilku lat, przeszła trzy epoki: konia pociągowego, pary i elektryczności. Uwidoczniało się to na każdym kroku, na ulicach miast, osiedli a nawet górnośląskich do niedawna wiosek. Wybudowano największą sieć linii tramwajowych, niemal w większości istniejącą do chwili obecnej, w sposób bardziej lub mniej opisowy, wypunktowaną poniżej:

Linia Królewska Huta – Katowice - Huta Laura (Siemianowice)

Projekt linii opracowano w 1892 roku na całą trasę prowadzącą z Królewskiej Huty do Huty Laura w Siemianowicach. Koncesje przyznano 23 marca 1896 roku spółce Kramera na linię tramwaju parowego z Królewskiej Huty przez Dąb, Katowice do Huty Laura na okres ważności 50 lat.

W korespondencji z Królewskiej Huty 12 lipca 1898 roku prasa pisała: *Mimo, że tor pod kolej elektryczną stąd przez Dąb do Katowic od kilku tygodni wykończony, zakazała policja ruchu kolejowego na wspomnianej linii. Kolei elektryczna puszczoną zostanie w bieg dopiero z chwilą, gdy nastąpi zupełne wykończenie tutejszego elektrycznego zakładu oświetlenia.*³⁹

Dwa tygodnie później: *W czwartek rano po raz pierwszy jeździły na próbę pociągi elektrycznej kolejki stąd do Laurahuty. Próba wypadła bardzo korzystnie. Urzędowa rewizja toru kolejowego względnie urzędowe przyjęcie nastąpi w sobotę.*⁴⁰

W czwartek 8 września korespondent z Katowic donosił, że: *Otworzenie kolei ulicznej Katowice – Królewska Huta nastąpi w sobotę 8 października o czym magistrat tutejszy urzędownie powiadomiony został.*⁴¹, a w uzupełnieniu korespondencji 17 września tym razem z dobrze poinformowanych źródeł w Królewskiej Hucie dodano: *W sobotę 8 października*

³⁸ W latach 1897-1898 na Górnym Śląsku utworzono Oberschlesische Elektrizitäts-Werke (OEW) z siedzibą w Gliwicach, pod patronatem towarzystwa *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft* w Berlinie i w okręgu przemysłowym wybudowano dwie elektrownie: w Chorzowie (obecny Chorzów Stary), która zaopatrywała w energię elektryczną wschodnią część okręgu przemysłowego oraz w Zaborzu (obecnie w granicach Zabrze) zaopatrująca część zachodnią. Do wytwarzania energii elektrycznej, jako paliwo wykorzystywany był węgiel pochodzący z pobliskich kopalni.

³⁹ *Katolik* nr 81 z 12 lipca 1898 roku.

⁴⁰ *Katolik* nr 87 z 26 lipca 1898 roku.

⁴¹ *Katolik* nr 106 z 8 września 1898 roku.

przybędzie tu dwóch radców rejencyjnych z Opola, w celu przejęcia kolejki ulicznej, mającej łączyć Królewską Hutę z Katowicami.⁴²

Odcinek linii z Katowic do Huty Laura uruchomiony został 30 grudnia 1896 roku. Po kilku miesiącach, 3 lutego 1897 roku, firma uzyskała zezwolenie na elektryfikację linii na odcinku z Katowic do Huty Laura.

W sobotę 26 listopada w korespondencji z Królewskiej Huty, *Katolik* napisał, że Kolejka elektryczna Katowice – Królewska Huta oddana została do użytku w środę dnia 23 roku bieżącego [1898]. Pociągi z początku jeździć będą, co godzinę i to z Król. Huty od godz. 7 minut 15 z rana aż do godz. 10 minut 15 wieczora, z Katowic od godz. 6 min. 15 z rana aż do godz. 9. min. 15 wieczora. Tor podzielono na cztery części: Katowice – Beldonhuta, Beldonhuta – Bedersdorf⁴³, Bedersdorf – Król Huta Redensberg i Król Huta Redensberg⁴⁴ – Król Huta Rynek. Cena jazdy wynosi: Za jedną część 3 klasą 10 fen., 2-gą 15 fen., za dwie części 3 klasą 15 fen., 2-gą 20 fen., za trzy części 3 klasą 20 fen., 2-gą 30 fen., i za wszystkie cztery części 3 klasą 30 fen., 2-gą 40 fen.⁴⁵

Linia Bytom – Zabrze

Projekt linii z Bytomią do Zabrza przygotowany przez spółkę Kramer był gotowy w sierpniu 1894 roku. Tor według projektu prowadził z dawnej Kronprinzenstrasse (Wolności) w Zabrzu, skręcał w Huttenstrasse (ul. Powstańców) i dalej Biskupitzerstrasse (ob. ul. Religi szosą do Biskupic i dalej przez Biskupice, Borsigwerk, Kuźnicę Rudzką, Bobrek, Szombierki, Zamłynie i pod wiaduktem kolejowym do centrum Bytomią na plac przy bytomskim dworcem. Pierwsze zezwolenie na roboty przy obecnej ul. Powstańców wydano 23 listopada 1896 roku a już w sierpniu 1898 roku cała linia była gotowa.

Wszędobylska prasa w 1898 roku pisała:

*Prezes rejencji opolskiej wyznaczył plan kolei ulicznej z Zaborza na Bytom, jak następuje: kolej ma być położona po stronie przeciwległej do wodociągu fiskalnego obok kolei żelaznej przy szosie. Przy ulicy hutniczej, w Zabrzu ma kolei leżeć po stronie wschodniej przez Biskupice zaś po stronie północnej aż do zakrętu szosy akcyjnej w ulicę Borsigwenkstr. przy kolonii raciborska kuźnica, stamtąd zaś aż do punktu, gdzie kolej przechodzi z Borsigwerkstr. na szosę Szafgocza, musi leżeć po stronie wschodniej. Na tej ostatniej szosie aż do Bytomią ma się ciągnąć stale po stronie północnej.*⁴⁶

Borsigwerk, wtorek 14 czerwca 1898.⁴⁷

Firma Kramer i Spółka w Bytomiu powiadomiła amtownego tutejszego, że ruch na torze kolejowym Zabrze – Borsigwerk podjęty zostanie w dniu 26 czerwca r(oku) b(ieżącego). Nowy tor południowy pobudowany zostanie przez wyżej wspomnianą firmę

Bytom, czwartek 15 wrzesień 1898.⁴⁸

⁴² *Katolik* nr 110 z 17 września 1898 roku.

⁴³ Późniejszy Bederowiec.

⁴⁴ Królewska Huta Wzgórze Redena.

⁴⁵ *Katolik*, R. 31 nr 140 sobota 26 listopad 1898.

⁴⁶ *Katolik*, R. 31 1898 nr 10.

⁴⁷ *Katolik* nr 69 z 14 czerwca 1898 roku.

⁴⁸ *Katolik* nr 109 z 15 września 1898 roku.

Elektryczna kolejka z Borsigwerku do Bytomia jak zawsze jeszcze nie jest wykończona. Szyny sięgają dopiero kopalni Hohenzollern⁴⁹, ponieważ układy pomiędzy miastem a budującą spółką dotąd do skutku nie doszły.

Biskupice, sobota 15 październik 1898.⁵⁰

Celem ustanowienia wynagrodzeń za grunty, które 20 właścicieli stąd ustąpić musi pod budowę kolejki ulicznej z Borsygwerku do Ludwigsglück, odbędzie się w dniu 28 b.m. a w danym razie i w dniu następnym o godzinie 10 i pół przed południem w obecności komisarza p. Grimma termin wywłaszczenia na landraturze w Zabrze.

W sierpniu 1898 roku linia relacji Bytom – Zabrze, przez Szombierki, Bobrek, Kuźnicę Rudzką, Borsigwerk, Biskupice była gotowa. Jej odbiór techniczny i oddanie do eksploatacji nastąpiło 29 września 1898 roku. Oficjalnie ruch pasażerski z Zabrze do Bytomia rozpoczęto dopiero 4 lutego 1899 roku.⁵¹

Czas oddania do eksploatacji linii tramwajowych i kolejek parowych
wybudowanych przed 1914 r.:⁵²

- Linia Królewska Huta – Chorzów – Węzłowiec – Alfred 1897 r.
- Linia Gliwice (ul. Dworcowa) – Trynek – Rudy (Raciborskie) 25 marzec 1899 rok – Paproć 28 luty 1902 r. – Markowice 1 kwiecień 1902 – Racibórz Plania 17 maj 1903.
- Linia Katowice – Hajduki – Królewska Huta 7.09.1899 r.
- Linia Szombierki – Godula – Chebzie – Nowy Bytom – Wirek 5 listopad 1899 r.
- Linia Piaśniki – Świętochłowice – Hajduki 29 lipiec 1900 r.
- Linia Katowice – Zawodzie 7 sierpień 1900 r.
- Linia Zawodzie – Szopienice – Mysłowice 31 październik 1900 r.
- Linia Bytom – Łagiewniki – Piaśniki 4 kwiecień 1901 r.
- Linia Kuźnica Rudzka – Kolonia Karol Emanuel 1 sierpień 1901 r.
- Linia Świętochłowice – Wirek 6 sierpień 1901 r.
- Linia Królewska Huta – Świętochłowice, 12 sierpień 1901 r.
- Linia Łagiewniki – Chropaczów – Lipiny 1 październik 1904 r.
- Linia Katowice Rynek – Park (ob. Kościuszki) 14 czerwiec 1912 r.

Nie wszystkie plany rozbudowy sieci linii tramwajowych na Górnym Śląsku wyszły poza stadium projektowania i nie zostały nigdy zrealizowane. Niektóre znane są z zachowanej dokumentacji inne z zapowiedzi prasowych, które przed laty rozpałały umysły czytelników. Na temat projektowanych zamiarów budowlanych rozpisywała się tak polsko, jak i niemieckojęzyczna prasa. Poniżej dwie notatki prasowe o planowanych inwestycjach, zamieszczone w marcu 1908 roku w *Katoliku*:

⁴⁹ Kopalnia Szombierki.

⁵⁰ *Katolik* nr 110 z 17 września 1898 roku.

⁵¹ Przemysław Nadolski: *Przemysław Nadolski: Zarys dziejów komunikacji tramwajowej na terenie obecnego miasta Zabrze (do 1945 roku)*. (w:) *Kroniki miasta Zabrze. Rocznik Muzeum Miejskiego w Zabrze*. Nr 1 (18) Zabrze 2009 s. 124.

⁵² Zobacz: Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej w aglomeracji katowickiej*. Katowice 2009, s. 191, załącznik nr 2.

Bytom, 8 marzec 1898.

Berlińska firma do budowy parowej kolei ulicznej Kramer i Sp. zamierza od dawna wybudować kolej uliczną prowadzącą z Bytomia przez Miejską Dąbrowę do Suchej Góry, Rudnych Piekar, Tarnowskich Gór, Nakła, Świerklańca (Najdeku), Kozłowej Góry i do Piekar, z kąd znowu jest połączenie z istniejącą już dawną linią do Gliwic. Magistrat miasta Bytomia udzielił już swego czasu pozwolenie do przeprowadzenia kolei przez obszar miejski aż do granicy powiatu tarnogórskiego. Zamiar oparł się dopiero o protest hrabiego Donnersmarka Świerklańca, który jednak obecnie cofnął protest, tak że wybudowanie kolei nie napotyka na żadne trudności. Kolei ta byłaby dla ludności bardzo pożądaną, a dla przedsiębiorstw korzystną, gdyż w tej stronie znajdują się dość liczne kopalnie. Na kolei tej zyskałyby także okolice pod wielu względami.⁵³

Bytom, 15 marzec 1898.⁵⁴

Berlińska firma Kramer i Spółka zamierza w górnośląskim obwodzie przemysłowym następujące wąskotorowe elektryczne koleje pobudować:

1. z Laurahuty do Bytomia z linią poboczną do Bańgowa ku granicy polskiej.
2. z Bytomia przez Dąbrowę do Suchej Góry z linią poboczną do Radzionkowa.
3. z Rudzkiej Kuźni przez Rudę do koloni Karola Emanuela.

Powyższe linie kolejowe połączone będą:

1. z linią z Laurahuty do Król Huty, Katowic, Bytomia, Niemieckich Piekar i Gliwic.
2. z Bytomia, Szombierki, Bobrek, Borsigwerk, Biskupice Zabrze.

Minister robót publicznych udzielił powyższych linii pozwolenie.

Wybuch pierwszej wojny światowej a w konsekwencji powoływanie pracowników do armii, na wszystkie fronty wojny, spowodowały perturbacje na liniach tramwajowych. Drastycznie ograniczano kursy tramwajów a nawet wstrzymano ruch na dwóch mniej ważnych liniach tramwajowych. Częstotliwość kursów zmniejszono z kwadransa do połowy godziny. Szczególnie drastycznie ruch ograniczono rano oraz w godzinach wieczornych.

W miejsce powoływanych na front mężczyzn, pracowników tramwajów (w sumie na front powołano 610 osób) - w ich zastępstwie – zatrudniano kobiety. Brak ludzi oraz materiałów, które były strategicznymi dla potrzeb frontów, wymuszał ograniczenie do 33% liczby kursów pociągów a także skracania tras ich jazdy.⁵⁵ Tramwaje, mimo protestów pasażerów, przepełnione były ponad stan z powodu braku wagonów, których nie można było remontować z wymienionych wcześniej powodów, jak i braku części zamiennych. Największą, bolesną stratą dla firmy, była śmierć w latach wojny 84 pracowników poległych na wojennych frontach.

Bytomskie tramwaje miejskie

Uważa się, że pierwszą linią miejską w Bytomiu był odcinek długości 1.740 m łączący dworzec kolejowy z Pogodą n Rozbarku, jednak powstał on znacznie wcześniej, już w 1894

⁵³ *Katolik* nr 28 z 8 marca 1898 roku.

⁵⁴ *Katolik* nr 32 z 15 marca 1898 roku.

⁵⁵ Przykładem jest linia tramwajowa z Gliwic do Królewskiej Huty, na której w 1917 roku tramwaje kursowały tylko od przystanku Germaniaplatz (Plac Piastów) w Gliwicach do Królewskiej Huty „Oppler” (ul. Styczyńskiego).

roku, razem z linią prowadzącą z Pogody do Niemieckich Piekar wybudowaną przez Oberschlesische Dampfstarssenbahn (Górnośląskie Tramwaje Parowe) i oddaną do użytku 27 maja tegoż roku.

W 1896 roku drezdeńska spółka Actien-Gesellschaft für elektrische Anlagen und Bahnen złożyła wniosek o zezwolenie na budowę linii wąskotorowego tramwaju z Rynku w Bytomiu do Miechowic oraz tramwaju okrężnego wokół centrum miasta. Opracowano projekty. Prasa pisała: 11 listopada 1898 roku, poczytny na Górnym Śląsku „*Katolik*” z Bytomia doniósł, że „*Plan kolei ulicznej z miasta do Miejskiej Dąbrowy uzyskał zezwolenie ministerialne. Odnosne papiery odesłał minister do rejencji w Opolu i spodziewać się należy, iż w niedługim czasie rozpoczną się roboty około nowego toru.*”⁵⁶ Po kilkunastu miesiącach w tejże gazecie z 11 stycznia 1900 roku, ukazała się kolejna informacja, że: *Magistrat postanowił zgodzić się na wybudowanie kolei elektrycznej z Bytomia przez Karb do Miechowic według planów przedłożonych, lecz żąda aby pod mostem kolei był zawsze urzędnik kolejowy, który ma uważać na to aby się nieszczęście nie zdarzyło. I nic wyszło z planów zbudowania linii do Miechowic, w terminie do lipca 1900 roku. Wspomniana spółka z Drezna w czerwcu 1901 roku ogłosiła upadłość.*

W 1909 roku gmina Rokitnica⁵⁷ chciała poprowadzić linię tramwajową do Miechowic, w związku z czym powstało stowarzyszenie pod nazwą Verkehrs-Verein Rokittnitz, któremu przewodniczył Moritz Gruschka. Prowadzone rozmowy z magistratem bytomskim nie przyniosły jednak oczekiwanych rezultatów, tym bardziej, że pozostałe gminy wiejskie (w tym Mikulczyce) nie były ówczesnie zainteresowane taką inwestycją.

W Bytomiu dopiero w 1911 roku przystąpiono do budowy linii tramwajowej prowadzącej z centrum miasta przez Karb do Dąbrowy Miejskiej.

Bytomskie Linie Tramwajowe otwarte i przekazane zostały do użytku 20 listopada 1913 roku. Z chwilą tą powstała w Bytomiu miejska sieć tramwajowa. Jeszcze w tym samym 1913 roku, magistrat bytomski wydzierżawił firmie *Becker & Co* linię tramwajową Bytom – Karb – Dąbrowa Miejska. Firma jednocześnie zobowiązała się do wybudowania linii tramwajowej łączącej Miechowice z Wieszową, Rokitnicę z Osiedlem Helenka oraz Bytom z Kopalnią „Bleischarley”, późniejszą kop. „Orzeł Biały”.

W początkowym okresie, poczynając od 1913 roku Bytomskie Linie Tramwajowe posiadały trzy linie, które prowadziły: z bytomskiego Rynku do Karbia, z Karbia do Miechowic oraz z Karbia do Dąbrowy Miejskiej⁵⁸:

- Linia I liczyła 5.436 m oraz 3 mijanki długości 270 m. Ogółem 5.706 m.
- Linia II liczyła 6.131 m oraz 4 mijanki długości 360 m. Ogółem 6.491 m. Na odcinku z Karbia do Dąbrowy Miejskiej znajdowały się tylko trzy przystanki: Karf Zollhaus, Victoriagrube i Stadtwald Dombrowa.⁵⁹

⁵⁶ *Katolik*, R. 31 Nr 120 z wtorku 11 października 1898 roku.

⁵⁷ Silne związki Rokitnicy z Miechowicami i Wieszową wynikały z racji historycznych. W przeszłości Rokitnica przynależała w połowie do parafii w Miechowicach a w połowie do Wieszowy.

⁵⁸ *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien*. 1927 Jahrbuch /1. Folge. Druck: Oberschlesische Zeitung / Beuthen O.-S [1929] s. 92, tab.141 Strassenbahn V.

⁵⁹ Wg Tomasza Rzeczyckiego, odcinek linii tramwajowej z Karbia do Dąbrowy Miejskiej liczył 2.550 m a czas przejazdu wynosił 12 minut, zaś po drugiej wojnie światowej 10 minut. Linia miała być uruchomiona 23

- Linia III licząca 1.100 m posiadała 2 mijanki długości 180 m. Ogółem 1.280 m.

W sumie długość linii miejskich tramwajowych w 1913 roku wynosiła 12.667 metrów torów oraz 9 mijanek długości 810 metrów czyli w sumie 13.477 m. Linie te obsługiwało w tym roku 7 wozów silnikowych oraz 5 doczepnych.

Tomasz Rzeczycki w artykule zamieszczonym w „Kronice Bytomskiej” napisał: *„Linia z Karbia do Dąbrowy Miejskiej pod pewnymi względami różniła się do innych. Nigdy nie wybudowano pętli tramwajowej ani na jednym, ani na drugim końcu linii. Ta trasą jeździł bowiem tramwaj posiadający drzwi i kabiny motorniczego z obu stron. Kiedy przyszedł czas nadawania numerów poszczególnym relacjom przewozowym, tramwaj kursujący ulicą Celną otrzymał nr 34. [...] Końcowy przystanek tramwaju linii 34 w Dąbrowie Miejskiej znajdował się w lesie. Niedaleko też w lesie, stała restauracja. Jak powiadają starsi pracownicy Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej, nieraz się zdarzało, że podchmieleni goście wychodzili stamtąd z nożem i zmuszali motorniczego, aby napił się z nimi pół litra. Cóż miał taki motorniczy robić? Później tylko dojeżdżał do Karbia i zgłaszał, że jest „nawalony” i nie może dalej pełnić służby.”*⁶⁰

W październiku 1913 roku prywatna firma Felixa Madeiskiego uruchomiła linię autobusową na trasie Miechowice – Rokitnica, będącą nietypowym przedłużeniem niedługo później otwartej linii tramwajowej. Rozkłady jazdy autobusów wywieszone były również w tramwajach linii Bytom - Miechowice, ponieważ nie stanowiły dla tramwajów konkurencji.⁶¹

W 1916 roku miejskie linie tramwajowe powiększyły się jeszcze o jedną, czwartą mijankę długości 90 m, wybudowaną na linii I w pobliżu kopalni Karsten – Zentrum (późniejszej kop. Dymitrow). Budowa mijanki przyczyniła się między innymi do zwiększenia częstotliwości kursów tramwajów na tej linii z 15 minut do co 7,5 minuty. Inwestycja ta zwiększyła długość linii I do 5.796 m torów wraz z mijankami a całość bytomskich linii tramwajowych wyniosła 13.576 m. Pasażerów obsługiwało już 11 wozów motorowych i 5 doczepnych.

W 1926 roku, po poprowadzeniu linii I z Miechowic przez Rokitnicę do Wieszowy, której budowa ukończona została w końcu 1925 roku, długość torów wydłużyła się do 12.310 m oraz powiększyła się o piątą na tej trasie mijankę, klasycznej długości 90 m. Odbiór techniczny wybudowanego odcinka Miechowice – Rokitnica nastąpił 31 października 1925 roku a z dniem następnym nastąpiło jego uroczyste otwarcie. Odbiór kolejnego odcinka Rokitnica – Wieszowa nastąpił 19 maja 1926 roku zaś jego uruchomienie nastąpiło w dniu następnym (20 maja 1926). Z tą chwilą trasa liczyła ogółem 12.760 m, zaś ogólna długość linii miejskich zwiększyła się do 20.531 m. Sieć bytomskich linii tramwajowych w 1926 roku obsługiwana była przez 14 wozów motorowych oraz 7 doczepnych.

W roku następnym, na przełomie lata i jesieni 1927 roku, na linii w Rokitnicy zbudowano dwie kolejne mijanki. Pierwsza umiejscowiona była przy dawnej Castellengoweg (ul. Szyb Zachodni), zaś druga przy tak zwanym osiedlu powiatowym (skrzyżowanie z obecną ul. Władysława Andersa). Ostateczny ich odbiór nastąpił 4 lipca 1928 roku.

listopada 1913 roku. Zobacz: Tomasz Rzeczycki: *Był tramwaj na Celnej...* (w:) Kronika Bytomska Nr 2 z 8 czerwca 2001, s. 19.

⁶⁰ Tomasz Rzeczycki: *Był tramwaj na Celnej...* s. 19.

⁶¹ Nadolski: Przemysław Nadolski: *Zarys dziejów komunikacji tramwajowej na terenie obecnego miasta Zabrze (do 1945 roku)*. (w:) Kroniki miasta Zabrze. Rocznik Muzeum Miejskiego w Zabrzu. Nr 1. Zabrze 2009 s.141.

Rok	Kursy tramwajów w kierunku ...				
	Karb z Rynku	Miechowice	Wieszowa	Dąbrowa Miejska	Kopalnia Bleischarley
	Wszystkie kursy co minut				
1913	15	15	-	15	-
1916	7,5 ⁶³	15	-	15	-
1926	7,5	15	30 ⁶⁴	15	-
1927	7,5	15	15	15	15 ⁶⁵

W tymże samym 1927 roku I linia tramwajowa Bytom (Rynek) – Wieszowa, wydłużona została o odcinek prowadzący z bytomskiego Rynku do kopalni „Bleischarley” (późniejsza kop. Orzeł Biały) przy granicy z Polską, do długości 14.810 m wraz mijankami, których od 1927 na tej linii było już 9. W końcu tegoż roku ogólna długość bytomskich linii tramwajowych, które obsługiwane były przez 17 wozów motorowych i 10 doczepnych, wynosiła 22.581 metrów wraz z 45 mijankami.⁶⁶ Jednocześnie w związku z zamówieniem normalnotorowego taboru typu Bremen, w Bytomiu przy ul. Piekarskiej urządzona została dla potrzeb konserwatorskich i remontowych zajezdnia tramwajowa.⁶⁷

Statystyka miasta Bytom za rok 1927 podaje w dwóch zestawieniach tabelarycznych wykaz sprzedanych biletów jednorazowych oraz biletów (kart) tygodniowych i szkolnych za lata od 1914 do roku 1926 oraz w miesiącach styczeń – grudzień 1927 roku. Jest to równoznaczne z ilością przewiezionych pasażerów tramwajami na Bytomskich Liniach Miejskich (Linia nr I i Linia nr II).

W 1927 roku przewieziono ogółem 2.760.268 pasażerów z czego na Linii nr I 2.039.482 pasażerów, którzy wykupili bilety jednorazowe, zaś na linii nr II 373.542 osoby. Pozostali to osoby z biletami tygodniowymi i uczniowie.⁶⁸

Śmiało możemy również stwierdzić, że w ówczesnych warunkach, inne pojazdy mechaniczne nie stanowiły dla komunikacji miejskiej Bytomia konkurencji, gdy

⁶² *Statistisches Handbuch* ... s. 92, tab. 141.

⁶³ Z chwilą wybudowania mijanki przy kopalni Karsten-Zentrum.

⁶⁴ Przedłużenie linii z Miechowic do Wieszowy przez Rokitnicę.

⁶⁵ Przedłużenie linii Bytom – Wieszowa o odcinek z Rynku do kopalni Bleischarley.

⁶⁶ *Statistisches Handbuch*, s. 92, tab. 141 Strassenbahn V.

⁶⁷ Jan Wyrwich: *Kronika komunikacji tramwajowej*. (w:) Zeszyty Gliwickie. Tom XXIII. Gliwice 1994 s.87.

⁶⁸ Zobacz: Aneksy Tabela nr II i tabela nr III.

przeanalizujemy dane z tabeli ukazującej ich stan ilościowy w latach 1925 – 1928 na podstawie poniższej tabeli:⁶⁹

Ilość pojazdów mechanicznych w Bytomiu								
Stan na:	1.07.1925		1.07.1926		1.07.1927		1.07.1928	
Pojazdy	osobowe	ciężarowe	osobowe	ciężarowe	osobowe	ciężarowe	osobowe	ciężarowe
Samochody	211	121	218	88	452	121	499	131
Motocykle	76	-	114	-	383	-	386	-
Ogółem	287	121	332	88	835	121	885	131

Na przełomie lat 1927 i 1928 ceny biletów Obowiązujących za przejazd w tramwajach komunikacji miejskiej w Bytomiu ukazuje poniższa tabela:⁷⁰

Długość stref		Ceny biletów w Reichmarkach			
strefy	km	Bilety jednorazowe	Bilety dziecięce	Bilety tygodniowe	Bilety szkolne
2	= 2.63	0.15	0.10	1.20	4.50
3	= 3.67	0.20	0.10	1.60	5.00
4	= 4.77	0.25	0.15	2.00	5.50
5	= 5.83	0.30	0.15	2.40	6.00
6	= 6.58	0.35	0.20	2.80	6.50
7	= 7.76	0.40	0.20	3.20	7.00
8	= 9.01	0.45	0.25	3.60	7.50
9	= 10.43	0.50	0.25	4.00	8.00
10	= 11.46	0.55	0.30	4.40	8.50
11 i 12	= 13,08	0.60	0.30	4.80	9.00

Po latach bytomskie tramwaje w dalszym ciągu fascynują, nie tylko pasjonatów historii tego środka lokomocji, lecz również i artystów plastyków. Duża zasługa i w tym, że na co dzień, nie tylko mieszkańcy, lecz również rzesze przyjezdnych gości ma okazję w Bytomiu do kontaktu z zabytkowym wozem motorowym linii 38 poruszającym się ul. Piekarską, który niczym wehikuł czasu przenosi nas w dawno mienione czasy.

⁶⁹ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch.* 1 Folge. Druck: Oberschlesische Zeitung. Beuthen O.-S [1929] s. 94 tab. 144.
⁷⁰ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch.* Beuthen O.-S [1929] s. 92, tab. 140.



Magdalena Kuźniak „Bytom Rynek”, 2012. akwarela.

Okres międzywojenny na Górnym Śląsku

Początek dwudziestego stulecia nie zapowiadał gwałtownych zmian, jakie nastąpiły w drugiej i trzeciej dekadzie tego wieku. Pierwsza wojna światowa (1914-1918), która zapoczątkowała lawinę geopolitycznych wydarzeń, po przegranej cesarskich Niemiec, stała się ich zarzewiem także na ziemiach Górnego Śląska. Odrodzenie się w 1918 roku państwowości polskiej wspomogło śląskie działania. Chęć oderwania się od Niemiec i dzielenia wspólnych losów z Rzeczypospolitą Polską głosił znaczny odsetek autochtonicznej ludności Górnego Śląska. Powstańczy czyn zbrojny lat 1919-1921 oraz głosy oddane w górnośląskim plebiscycie potwierdziły te dążenia.

Lata powstań śląskich

Przegrana Niemiec w pierwszej wojnie światowej a w jej konsekwencji powstanie w końcu 1918 roku nowych państw w Europie w tym odrodzenie Rzeczypospolitej Polskiej przyczyniło się do radykalizacji społeczeństwa oraz wzrostu postaw nacjonalistycznych na Górnym Śląsku. Wydarzenia myślowickie z sierpnia 1919 roku spowodowały wybuch pierwszego powstania śląskiego. Mimo przegranej, powstanie to stało się zacznym dalszych konsekwentnych dążeń wolnościowych, mimo iż życie na Górnym Śląsku toczyło się normalnym torem.

Z powodu ciężkiej zimy w roku 1919 a w szczególności dużych opadów marznącego śniegu, które spowodowały uszkodzenia wozów, wprowadzono ograniczenia w kursowaniu tramwajów oraz skracanie ich tras jazdy. Między innymi w Bytomiu tramwaje nie obsługiwały centrum miasta, kończąc swe kursy na Pogodzie lub przed wiaduktem kolejowym od strony Łagiewnik i Szombierek (Młyn Pielki, Oczyszczalnia).

W drugiej połowie listopada 1919 roku, przez kordon graniczny a następnie żelazną koleją przez Kraków, Bochnię, Przemyśl udawał się do Lwowa niewielka, kilkusobowa grupa kobiet i mężczyzn, ubrana w nietypowy, wręcz archaiczny sposób, wzbudzając po drodze ogólne zaciekawienie, sensację. To byli Górnoszlązacy w swych odświętnych, ludowych i galowych – górniczych strojach, uczestnicy pierwszego powstania oraz działacze narodowi z Piekar i okolicy, a wśród nich Maria i Jan Siwy, on współorganizator i działacz „Sokoła”, ona członkini Towarzystwa Polek. Pojechali do Lwowa, by w pierwszą rocznicę złożyć hołd tym, którzy samorzutnie murem stanęli do walki o polską tożsamość miasta.

Gościnni Lwowiacy do dyspozycji Górnoszlazaków oddali specjalny nietypowy, jak na gości środek lokomocji, motorowy wóz tramwajowy, by ci mogli, jak na ówczesne wojenne warunki, wygodnie poznać miasto. Dodać należy, że pojazd, którym poruszano się po porządnie zasypanym śniegiem Lwowie, udekorowany był jedliną i dużych rozmiarów tablicą z napisem: „Górnoszlazacy”. Tramwaj umożliwiał Górnoszlazakom szybkie przemieszczanie się po mieście. W programie pobytu goście złożyli oficjalne wizyty w Magistracie Lwowa, siedzibie Dowództwa Obrony Lwowa, Towarzystwie Gimnastycznym „Sokół”, w pałacu arcybiskupim u ks. arcybiskupa Józefa Bilczewskiego, w siedzibie arcybiskupa Józefa Teodorowicza, przełożonego kościoła obrządku ormiańskiego, Towarzystwie Polek i w wielu

innych lwowskich organizacjach społecznych a nawet gościnnie w domach prywatnych. Zwiedzono m.in. lwowską Starówkę, pomnik księcia „Pepi” (Józefa Poniatowskiego) oraz pomnik Jana Kilińskiego.

Najważniejszym jednak aktem hołdu Obrońcom Lwowa, było złożenie wieńca na grobach poległych Orląt, w rocznicę obronienia miasta (22.11.1919 r.).

Na Górnym Śląsku, z początkiem 1920 roku, w Opolu zaczęła urzędować Międzysojusznicza Komisja Rządząca i Plebiscytowa. Z końcem stycznia niemieckie oddziały wojskowe opuściły Górny Śląsk a na ich miejsce przybyły wojska sojusznicze – angielskie, francuskie i włoskie. Powołano polskie i niemieckie Komisarjaty plebiscytowe. W sierpniu Górny Śląsk sparaliżował strajk a następnie wybuchło kolejne, drugie powstanie, trwające kilka dni, które osiągnęło zakładane przez powstańców cele.

Po drugim powstaniu śląskim, z dniem 20 listopada 1920 roku w Śląskich Kolejkach S.A (Schlesischen Kleinbahn) na wszystkich liniach wprowadzono i opublikowano nowy rozkład jazdy:

- Katowice (Kattowitz) – Dąb (Domb) – Królewska Huta (Königshütte) – Bytom Sąd ziemski (Beuthen Landgericht).⁷¹ Czas przejazdu: 65 minut. Kursy co 30 minut.
- Katowice ul. Fryderyka (Kattowitz Friedrichstr.) – Hajduki⁷² (Bismarckhütte) – Świętochłowice (Schwientochlowitz) – Bytom ul. Hohenzollernów (Beuthen Hohenzollernstr).⁷³ Czas przejazdu: 75 minut. Kursy co 30 minut.
- Katowice Plac Wilhelma (Kattowitz Wilhelmsplatz) – Szopienice (Schoppinitz) – Mysłowice Dworzec (Myslowitz Bahnhof).⁷⁴ Czas przejazdu: 56 minut. Kursy co 20 minut.
- Katowice (Kattowitz) – Huta Laura⁷⁵ (Laurahütte). Czas przejazdu: 28 minut. Kursy co 30 minut.
- Bytom (Beuthen) – Chebzie (Morgenroth) – Wirek (Antonienhütte) – Królewska Huta Rynek (Königshütte Ring).⁷⁶ Czas przejazdu: 91 minut. Kursy co 30 minut.
- Bytom (Beuthen) – Szarlej (Scharley) – Niemieckie Piekary (Deutsch Piekar). Czas przejazdu: 25 minut. Część porannych i dopołudniowych kursów co 20 minut, pozostałe według rozkładu..
- Bytom (Beuthen) – Łagiewniki (Hohenlinde) – Chropaczów (Schlesiengrube) – Lipiny (Lipine) . Czas przejazdu: 30 minut. Kursy co 30 minut.
- Gliwice (Gleiwitz) – Dworzec Kolejowy (Staatsbahnhof) – Ul. Klasztorna (Klosterstraße). Czas przejazdu: 8 minut. Kursy w godzinach porannych co 10 minut.
- Gliwice (Gleiwitz) – Zabrze (Hindenburg) – Lipiny (Lipine) – Królewska Huta (Königshütte).⁷⁷ Czas przejazdu: 105 minut. Kursy co 15 minut.

⁷¹ W Królewskiej Hucie tramwaje zatrzymywały się na Rynku oraz prze hali targowej a w Bytomiu na Rozbarku – Pogodzie oraz przy sądzie (obecnie ul. Piekarska).

⁷² Obecnie Chorzów Batory.

⁷³ Na swej trasie tramwaj zatrzymywał się również w Załężu przy Dworze, Piaśnikach a w Bytomiu przy oczyszczalni ścieków przy obecnej ul. Łagiewnickiej i na ul. Moniuszki.

⁷⁴ Tramwaj zatrzymywał się również w Bogucicach i w Roździenu.

⁷⁵ Obecnie Siemianowice Śląskie.

⁷⁶ Przystanki znajdowały się również przy młynie Pielki (obok kościoła św. Małgorzaty) w Bytomiu, Szombierkach, Goduli, Nowym Bytomiu i w Wielkich Hajdukach.

⁷⁷ Tramwaj przejeżdżał i zatrzymywał się również w Zaborzu, Porembie, Chebziu i w Piaśnikach.

- Zabrze (Hindenburg) – Biskupice (Biskupitz) – Borsigwerk – Bobrek – Bytom (Beuthen).⁷⁸ Czas przejazdu: 52 minut. Kursy co 30 minut.
- Królewska Huta (Königshütte) – Chorzów (Chorzow) – Huta Laura (Laurahütte). Czas przejazdu: 28 minut. Kursy według rozkładu.
- Hajduki Dworzec (Bismarckhütte Bahnhof) – Królewska Huta Most Germania (Königshütte Germaniabücke). Czas przejazdu: 13 minut.

W 1920 roku z powodu narastających niepokojów politycznych zlikwidowano nocne pociągi. Podobnie jak to miało miejsce w latach pierwszej wojny światowej, jeszcze w 1920 roku obowiązywała częstotliwość kursowania tramwajów, co pół godziny. W Gliwicach wyjątkiem była linia Gliwice dworzec – Kloster Strasse, gdzie tramwaj kursował, co 10 minut. Częstotliwość kursowania pociągów, co 15 minut przywrócono dopiero we wrześniu tegoż roku, na trasie z Gliwic Germaniaplatz do Poremby. Także z dniem 1 lutego 1921 roku wprowadzono pociąg nocny z gliwickiego dworca do przystanku Zabrze Hotel Kochmanna (1.23 i 2.43 w nocy) a następnie od 1 kwietnia tegoż roku przedłużono jego trasę do Poremby.

Dodać należy, że w 1921 roku miały miejsce liczne podwyżki cen biletów tramwajowych, spowodowane powojenną inflacją.

Tymczasem Górny Śląsk przygotowywał się do głosowania plebiscytowego, którego termin wyznaczono na dzień 20 marca 1921 roku. Nastał gorący okres, czas obustronnej, agitacyjnej walki. Prasa nieustannie odnotowywała nacjonalistyczne incydenty, które miały miejsce niemal codziennie w każdym zakątku spornego obszaru plebiscytowego.

Między innymi 7 lutego 1921 roku polskojęzyczna prasa donosiła: *W ferworze walki przedplebiscytowej Niemcy nie przebierali w środkach. Szczególnie dotkliwe były dla Polaków tzw. komisje rozbierające, które rabowały odzież i bijąc poszkodowanych, zostawiały ich całkowicie bez okrycia. Jedna z takich band miała na swoim koncie rozebranie i ograbienie wszystkich pasażerów, a nawet obsługi tramwaju linii Szopienice-Katowice. Bojówkę tę, która dla niepoznaki występowała, jako orkiestra kameralna, wytropili peowiacy na polach koło Dębu. Niemcy rozbierali akurat jakąś przygodną parę. Po otoczeniu ich przez oddział, Walerus podzielił bandę tak, by jak jedni się rozbierali, drudzy mogli im przygrywać. Gdy wszyscy napastnicy świecili już gołą skórą, poszkodowana para otrzymała rozkaz: „Terozki im lyjcie, a fest, bo mogom dostać rymy.”⁷⁹*

W marcu 1921 roku, w związku z przygotowaniami do przeprowadzenia plebiscytu i głosowaniem, ruch pasażerski wzrósł. Wiązać to należy szczególnie z napływem wielotysięcznej rzeszy wotantów – przybyłych szczególnie z głębi Niemiec emigrantów, mniej z terenu Rzeczypospolitej, na głosowanie plebiscytowe. Jednakże niedługo później, po plebiscycie, w maju i czerwcu tegoż roku, w trakcie działań zbrojnych trzeciego powstania śląskiego (maj – lipiec 1921), liczba pasażerów zmalała. Dodać należy, że mimo prowadzonych działań powstańczych, nie zawieszono jednak kursowania tramwajów.

Wojciech Korfanty, dyktator III powstania, w celu ochrony przed zniszczeniem lub dewastacją linii komunikacyjnych i ich wyposażenia, 26 maja 1921 roku wydał rozporządzenie w miejscu swego postoju:

⁷⁸ Na swej trasie tramwaj zatrzymywał się również w Szombierkach oraz przy młynie Pielki w Bytomiu.

⁷⁹ *A teraz im lejcie, a mocno, bo mogą dostać kataru.*

Art. 1. Zarządza się niniejszem, że ruch tramwajów elektrycznych winien być prowadzony w sposób normalny bez żadnych przeszkód.

Art. 2. Zakazuje się:

- a. przerywania drutów telefonicznych będących własnością kolejek elektrycznych,*
- b. utrudniania transportu materiałów potrzebnych do utrzymania ruchu sprawnego,*
- c. przeszkadzania w transportowaniu tramwajów uszkodzonych do warsztatów reparacyjnych leżących w obrębie miast otoczonych przez wojska powstańcze,*
- d. przeszkadzania w pracach reparacyjnych przy torze i przewodach elektrycznych, wykonywanych przez pracowników kolejek elektrycznych.*

Art. 3. Dochody, wpływające ze sprzedaży biletów tramwajowych winny odtąd być odprowadzane do dyrekcji towarzystw tramwajowych na terenie zajęтым.

Art. 4. Odrębne zarządzenia poszczególnych Władz Wojskowych znosi się niniejszem.

Art. 5. Niezastosowanie się do paragrafu 2 i 3 powyższego rozporządzenia będzie karane więzieniem do dwóch lat.

Art. 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Miejsce postoju, dnia 26 maja 1921 r.

*(-) Wojciech Korfanty*⁸⁰

Powstanie zakończone w początkach lipca 1921 roku doprowadziło do zrewidowania przez ententę poglądu na kwestie podziału Górnego Śląska. Rada Ambasadorów⁸¹, podejmując decyzję, dokonała sztucznego podziału spornego obszaru bez uwzględnienia konieczności ekonomicznych.

Przynależność spornego terenu ustaliła dopiero decyzja Rady Ligi Narodów z 12 października 1921 roku, zatwierdzona w zastępstwie Rady Najwyższej, przez Konferencję Ambasadorów w Paryżu 20 października. Polsce przyznano 29 % obszaru plebiscytowego, zamieszanego przez 46 % ludności, kopalnie, huty, niezliczona ilość zakładów przemysłowych i jedną z najgęściej utkaną w Europie sieć linii tramwajowych.

W terenie, nowa wytyczona granica przecinała 15 normalnotorowych linii kolejowych, 9 linii wąskotorowych i 7 linii tramwajowych⁸², nie licząc dróg, linii wysokiego napięcia, gazociągów itp. Wynikiem prac powołanej specjalnej komisji, było opracowanie polsko-niemieckiej konwencji.

Konwencja górnośląska zwana również konwencją genewską, podpisana 15 maja 1922 roku, wypracowana została po długich rokowaniach pomiędzy pełnomocnikami Polski i Niemiec pod przewodnictwem Felixa Colondera, przedstawiciela Rady Ligi Narodów. Ratyfikowana została przez polski Sejm 24 maja a następnie niemiecki Reichstag 30 maja 1922 roku. Konwencja powstała zgodnie z uchwałami Rady Ambasadorów z 20 października 1921 roku i zawarta została na 15 lat i zgodnie z postanowieniami, obowiązywać miała w okresie od 15 lipca 1922 do 15 lipca 1937 roku.⁸³

⁸⁰ *Dziennik Rozporządzeń Naczelnej Władzy na Górnym Śląsku*, z 29.05.1921 roku.

⁸¹ Organ wykonawczy Konferencji Pokojowej w Paryżu, działający od stycznia 1920 roku do 1933/1937 roku.

⁸² Bytom – Królewska Huta; Rozbark – Szarlej; Bytom – Łagiewniki; Szombierki – Godula; Bobrek – Kuźnica Rudzka; Biskupice (Borsigwerk) – Kuźnica Rudzka; Zaborze (Poremba) – Kolonia Karola Emanuela (Karmański);

⁸³ Zobacz: *Encyklopedia Powstań Śląskich*. Opole 1982 s. 428.

Tekst Konwencji składał się z 606 artykułów w sześciu rozdziałach oraz protokołu końcowego. W Rozdziale VIII, cały jego II dział (artykuły 461- 467) poświęcono na omówienie spraw związanych z funkcjonowaniem kolejek ulicznych na byłym spornym górnośląskim obszarze plebiscytowym:

Kolejki Podjazdowe i Tramwaje⁸⁴

Artykuł 461

1. - *Prawa nadzoru rządowego nad ruchem kolejek podjazdowych „Towarzystwa Akcyjnego Śląskich Kolejek Podjazdowych” (Schlesische Kleinbahnaktiengesellschaft) w Katowicach, jako też nad ruchem tramwajów „Górnośląskiego Tramwaju Parowego S-ka z o.p. w Gliwicach (Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft m.b.H. in Gleiwitz) i kolejek podjazdowych „Górnośląskiego Towarzystwa Akcyjnego Kolejek Podjazdowych i Zakładów Elektrycznych” w Katowicach (Oberschlesische Kleinbahn- und Elektrifiziertaktiengesellschaft in Kattowitz) będą wykonywane przez władze niemieckie (pruskie) na obszarze niemieckim, a przez władze polskie – na obszarze polskim.*

2. – *Towarzystwa kolejek podjazdowych obowiązane są utworzyć w kraju, w którym nie mają siedziby, przedstawicielstwo zarządu, do którego wszelkie zarządzenia, dotyczące nadzoru nad kolejkami podjazdowymi, oraz wszelkie doręczenia będą mogły być kierowane z mocą obowiązującą.*

Artykuł 462

Polskie i niemieckie rządowe władze nadzorcze porozumiewają się między sobą bezpośrednio. W razie gdyby władze te nie doszły do porozumienia, co do sprawy, wymagającej jednolitego uregulowania, każdy Rząd będzie mógł przedłożyć sporną sprawę Komisji Mieszanej (patrz art. 499-ty).

Artykuł 463

Kapitały i środki płatnicze, potrzebne dla kolejek podjazdowych na koszt zarządu będą swobodnie przewożone z jednego obszaru na drugi.

Artykuł 464.

⁸⁴ *Polsko-niemiecka konwencja Górno-Śląska zawarta w Genewie dnia 15-go maja 1922 r.* Genewa. Drukarnia Alberta Kundiga. 1922 s 104 – 105, 122-123.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Naczelnik Państwa Polskiego

Józef Piłsudski

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu piętnastego maja tysiąc dziewięćset dwudziestego drugiego roku w Genewie podpisana została między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej z jednej strony a rządem Rzeszy Niemieckiej z drugiej Konwencja, dotycząca Górnego Śląska, która słowo w słowo brzmi jak następuje:

Tekst Konwencji zawiera załącznik do niniejszego numeru.

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną, zarówno w całości, jak i każde z zawartych w niej postanowień, oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i zatwierdzona i przyrzekamy, że będzie ściśle stosowana.

Na dowód czego wydaliśmy akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

W Warszawie, dnia 1 czerwca 1922 r.

J. Piłsudski,

1. - Tabor kolejek podjazdowych będzie kursował bez opłaty cła, na całej ich sieci, z jednego kraju do drugiego.

2. - Przedmioty, nabyte zagranicą przez towarzystwa, podlegają przepisom celnym przy wwozie i wywozie.

3. - Tabor kolejowy i pozostałe materiały, potrzebne do ruchu, jako też części odłączone i wymienne, przesyłane z jednego obszaru do drugiego celem naprawy lub uszlachetniania, będą zwolnione od opłaty celnej przy wwozie i wywozie, jak również od wszelkich innych opłat, pobieranych przy wwozie lub wywozie, albo też z racji wydawania pozwoleń na wwóz lub wywóz o ile urząd wysyłający zaświadcza, iż wymagane warunki zostały wypełnione. Pobierane też nie będą opłaty z racji wydawania pozwoleń na wwóz lub wywóz, oraz stosowane istniejące w danym razie zakazy wwozu lub wywozu.

Artykuł 465

Na liniach podjazdowych Bytom-Rudzka Kuźnica (Rudahammer) – Zabrze (Hindenburg) przez obszar polski, i Piekary – Bytom Königsgrube Nordfeld przez obszar niemiecki, zaprowadzony zostaje ruch tranzytowy, do którego mają odpowiednie zastosowanie ust.1 i 3 art. 470-tego, artykuły 490 do 495 wraz z odnośniami przepisami postanowień wykonawczych.

Artykuł 466

Władze celne obu krajów zawrą specjalne układy, dotyczące dokonywania odprawy celnej na granicznych punktach przejściowych kolejek, oraz w sprawie nadzoru celnego nad przewozami kolejowymi na bocznicach parowej cegielni Wilcza Dolna i fabryka nawozów „Ceres” do linii kolejowej Racibórz - Gross Rauden - Gliwice.

Artykuł 467

Pracownicy towarzystw wymienionych w artykule 461-ym, których czynności służbowe wymagają przekraczania granicy, a którzy z innego artykułu nie posiadają karty cyrkulacyjnej, otrzymują taką kartę na podstawie art. 272-go.

Postanowienia wykonawcze.

ad art. 462

1. - Towarzystwo akcyjne „Kolejka Śląska”(Kleinbahnaktiengesellschaft), Górnośląskie Towarzystwo Tramwaju Parowego z o.p. (Oberschlesische Dampfstrassenbahn- Gesellschaft m.b.H) i Górnośląskie Towarzystwo Akcyjne Kolejek i Zakładów Elektrycznych (Oberschlesische Kleinbahn- und Elektrizitäts- aktiengesellschaft) uprawnione będą do prowizorycznej zmiany istniejących taryf, zanim zostanie im udzielone zezwolenie władz nadzorczych, lub zanim zapadnie decyzja Komisji Mieszanej, o ile w drodze orzeczenia niemieckiej lub polskiej kompetentnej władzy rozjemczej, Towarzystwa te zmuszone będą do podwyższenia płac personelu, zapomóg natury gospodarczej lub do wykonywania innych tego rodzaju obowiązków. Wymieniona prowizoryczna zmiana taryf może być zastosowana z chwilą wyjścia w życie orzeczenia rozjemczego, jednakże tylko w rozmiarach, niezbędnych dla pokrycia nadważki kosztów wynikłej wskutek podwyższenia płac, zapomóg i innych wyżej

wspomnianych ciężarów. Przy ustaleniu nowych taryf przyjmuje się za podstawę zmniejszenia ruchu o 10% na liniach o których mowa, w porównaniu z przeciętną pełnego ruchu poprzednich trzech miesięcy.

2. – O ile po upływie czternastu dni od chwili, Kidy Towarzystwo wniosło podanie o podwyższeniu taryf, władze kompetentne nie wydadzą ostatecznej decyzji, można będzie prowizorycznie zmienić taryfy, czy to z powodu przyznanej w drodze dobrowolnej ugody pomiędzy Stronami podwyżki w dziedzinie pborów personelu lub zapomóg natury specjalnej, czy też z powodu wzrostu kosztów eksploatacji wskutek zwyczajki cen materiałów, prądu elektrycznego oraz opłat i podatków. W tym przypadku może natapia prowizoryczne podwyższenie taryf w rozmiarach, niezbędnych nie tylko do pokrycia nadwyżki kosztów, spowodowanej podwyższeniem płac, zapomóg i innych temu podobnych ciężarów, lecz również dla pokrycia nadwyżki innych wydatków, przyczep za podstawę obliczenia przyjąć należy zmniejszenie ruchu, podobnie do zmniejszenia, o którym mowa powyżej.

3. – We wszystkich wypadkach prawo definitywnego ustalenia taryf należy do urzędowych władz nadzorczych i ewentualnie Komisji Mieszanej.

ad art. 465

1. – W miejscowościach w których koleje przecinają granicę, utworzone będą polskie i niemieckie urzędy dla kontroli paszportowej i rewizji celnej.

2. – Podczas przejazdu przez obszar tranzytowy, okna i drzwi przedziałów, zajętych przez przejeżdżających tranzytem podróżnych i ich bagaże pozostaną zamknięte.

3. – Pociągi będą mogły być konwojowane podczas tranzytu przez urzędników celnych kraju, przez który tranzyt się odbywa. Koszta konwoju ponosić będzie kraj, który korzysta z prawa tranzytu. Zarząd cel wymienionego kraju będzie również uprawniony do zarządzenia konwoju tych pociągów przez własnych urzędników.

4. – Na linii Bytom – Rudzka Kuźnica (Ruda Hammer)- Zabrze (Hindenburg) podróżni, którzy pragną wsiadać i wysiadać na obszarze polskim, będą mogli korzystać z tych pociągów, pod warunkiem jednak, że pozostaną na platformie podczas przejazdów przez obszar polski, i że poddadzą się na granicy rewizji celnej i kontroli paszportowej.

5. – Pociągi Przechodzące przez obszar niemiecki na linii Piekary – Bytom – Königsgrube Nordfeld, służą przede wszystkim do przewozu robotników. Z pociągów tych nie mogą korzystać podróżni, którzy pragną wsiadać i wysiadać na obszarze niemieckim. Obydwa Rządy ustalą w drodze porozumienia ilość pociągów i rozkład jazdy.

6. – Przepisy obowiązujące dla podróżnych będą wywieszone w języku polskim i niemieckim wewnątrz wagonów.

Po podpisaniu Konwencji Genewskiej 15 maja 1922 roku, w czerwcu zawarto również trójstronny układ, dotyczący sposobu objęcia przez Polskę i Niemcy przyznanych im ziem górnośląskich – obszaru podzielonego na strefy, które kolejno miały być przejmowane przez układające się strony.

Do Katowic Wojsko Polskie, witane m.in. przez Wojciecha Korfanteo i Józefa Rymera, wkroczyło 19 czerwca 1922 roku. W tym samym dniu, Józef Rymer, pierwszy wojewoda śląski, wydał okolicznościową odezwę, w której czytamy m.in.: „... wolny Śląsk,

nirozzerwalnie złączony z wolną i niepodległą Polską, będzie żył własnym, samoistnym życiem w ogólnych ramach państwowości polskiej”⁸⁵

W tym samym czasie, gdy oddziały polskie witane były w Katowicach, na zachodnich rubieżach Górnego Śląska, do Głogówka, wkraczały oddziały niemieckiej Reichswery. W następnych dniach, do 4 lipca 1922 roku, trwały uroczystości przejmowania kolejnych miejscowości.



**Pocztówka z bramą tryumfalną i unieruchomionym w głębi tramwajem
wydana na pamiątkę powitania Wojsk Polskich w Królewskiej Hucie 23.06.1922 roku.**

Do Królewskiej Huty wojsko wkroczyło 23 czerwca; Tarnowskie Góry, Lubliniec, część powiatu bytomskiego z Hajdukami, Świętochłowicami, Chropaczowem, Brzezinią i Lipinami oraz Piekary zajęto 26 czerwca. Dwa dni później Wojsko Polskie wkroczyło do Rudy i Orzegowa. Do Pszczyny i Mikołowa weszło 29 czerwca, zaś ostatnią strefę, z Rybnikiem i Wodzisławiem zajęto 4 lipca. Ostatnim górnośląskim miastem, przekazanym przez aliantów, było Opole, zajęte 10 lipca przez oddziały niemieckie.

Wcześniej, 6 lipca 1922 roku, na farze w Tychach, miała miejsce specjalna uroczystość, na którą w gości u ks. Jana Kapicy, delegata biskupiego, zjechał gen Stanisław Szeptycki. Tam to w trakcie licznych toastów, jak zapisał ks. Emil Szramek, padły znamienne słowa, wypowiedziane przez gospodarza spotkania: „*My Ślązacy nauczymy się od Was, kochani*

⁸⁵ Emil Szramek: *Uroczyste objęcie części Górnego Śląska przez Polskę w 1922 roku.* (w:) *Jednodniówka Śląskiego Związku Akademickiego z okazji wygaśnięcia Konwencji Genewskiej i 15-lecia wkroczenia Wojska Polskiego na Górny Śląsk.* [Katowice 1937] s. 15.

Bracia Polacy z innych dzielnic, ładnie mówić, Wy zaś nauczycie się od nas ładnie pracować!"⁸⁶

Wśród oficjeli uroczystości katowickich zabrakło Naczelnika Państwa. Józef Piłsudski zjawił się w Katowicach dopiero 27 sierpnia 1922 roku. Następnego dnia, 28 sierpnia, podczas bankietu - wydanego na Jego cześć - wygłosił przemówienie, podkreślające znaczenie Śląska dla Rzeczypospolitej i bohaterstwo Górnoszlązaków.

Powiedział też:

*„Ten dziwny szmat ziemi zowie się Śląskiem i żył tak długo, i tak ogromną pełnią życia odrębnego, często zapomniany przez resztę Polski. Wobec tego zespolenie naszego życia jest największym cudem pośród wszystkich, które przeżywalismy w ostatnich latach, największym tryumfem spośród naszych tryumfów.”*⁸⁷

Na Górnym Śląsku życie powoli wracało do normy.

W autonomicznym województwie śląskim

Z dniem 1 stycznia 1922 roku dotychczasowa siedziba spółki *Oberschlesische Dampfstrassenbahn – Gesellschaft*⁸⁸ została przeniesiona do Gliwic, która po kilku latach, (od 9 marca 1926 roku) w rejestrze sądowym została zastąpiona przez *Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH*⁸⁹. W Katowicach pozostała natomiast firma *Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke A.G.*

W konsekwencji zdarzeń politycznych, cała górnoszląska sieć tramwajowa została podzielona pomiędzy powyższe dwie spółki, zgodnie z przebiegiem nowo wytyczonej granicy międzypaństwowej. Wyjątkiem był niewielki, stanowiący własność firmy gliwickiej odcinek linii Hindenburg (Zabrze) – Bytom w Rudzkiej Kuźnicy, który znajdował się na terytorium autonomicznego województwa śląskiego w Rzeczypospolitej.

Z chwilą podziału obszaru plebiscytowego na Górnym Śląsku sieć tramwajowa znajdującą się po polskiej stronie wytyczonej granicy polsko-niemieckiej, w autonomicznym województwie śląskim przejęła firma *Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke A.G.* Zgodnie z dokonanym wcześniej podziałem majątku firma na dzień 1 stycznia 1922 roku posiadała 83 km linii tramwajowych, 73 wagony silnikowe, 62 wagony doczepne oraz 1 lokomotywę.

W okresie międzywojennym, działające na Górnym Śląsku obydwie firmy tramwajowe: *Oberschlesische Dampfstrassenbahn – Gesellschaft* oraz *Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke* w Katowicach w zasadzie w swoim założeniu nie planowały rozbudowy sieci linii tramwajowych, lecz powróciły do lansowanej wcześniej, jeszcze przed 1914 rokiem

⁸⁶ tamże, s.28.

⁸⁷ „*Kurier Poranny*” z 29 sierpnia 1922 r.: „*Przemówienie na bankiecie w Katowicach (28 sierpnia 1922 r.)*” (w:) Józef Piłsudski: *Pisma zbiorowe*. Tom V. Warszawa 1937 s. 276.

⁸⁸ Kapitał akcyjny spółki wynosił 4 mln marek i był w posiadaniu: *AEG Berlin* – 2 mln mk, *Allgemeine Lokal und Strassenbahn Gesellschaft Berlin* – 1 mln mk. i *Bank für elektrische Unternehmungen Zurych* – 1 mln mk.

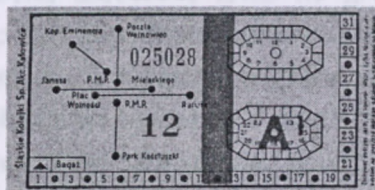
⁸⁹ Kapitał akcyjny spółki w dalszym ciągu wynosił 4 mln marek, także i udziałowcy byli ci sami: *AEG Berlin* – 2 mln, *Allgemeine Lokalbahn und Kraftwerke AG Berlin* – 1 mln, *Bank für elektrische Unternehmungen Zurych* – 1 mln.

idei przekuwania tramwajowych torów z wąskotorowej szerokości 785 mm na normalnotorową, czyli o rozstawie szyn szerokości 1435 mm.

Odmienne stanowisko prezentowały władze miast po zachodniej stronie granicy: Zabrze, Gliwice i Bytomia a szczególnie tego ostatniego z wymienionych, którego własnością pozostawały tramwaje miejskie.⁹⁰ W późniejszym okresie, w latach 30-tych w Zagłębiu rozbudowę sieci linii tramwajowych zainteresowany był szczególnie Sosnowiec.

1 lipca 1925 roku utworzono „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną poręką” w Katowicach. W jego skład weszły spółki Schlesische Kleinbahn⁹¹ oraz Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim celem wspólnego zarządzania i eksploatacja linii tramwajowych w górnośląskim okręgu przemysłowym (województwie śląskim) i w Zagłębiu Dąbrowskim.

W kwietniu 1926 roku miejscowa prasa pisała, że z wielkim zadowoleniem przyjęli katowiczanie uruchomienie linii tramwajowej łączącej Rynek z parkiem Kościuszki. Trasę obsługiwało 5 wozów tramwajowych kursujących co 20 min., a przejazd kosztował 20 gr. (dzieci 10 gr.).



Bilet Śląskich Kolejek serii A, jednoodcinkowy m.in. na odcinek z Placu Marszałka Piłsudskiego do Parku Kościuszki.

Notatka prasowa wiązała się z uruchomieniem 1 kwietnia nieczynnej od lat (pierwszej) wojny światowej linii. By dokonać jej uruchomienia wykorzystano przeprowadzane w tym czasie przekuwanie torów tramwajowych w Katowicach. Jednocześnie w kilku miejscowościach (Katowice, Świętochłowice, Szopienice) zabudowano w torach pierwsze samoczynne zwrotnice elektryczne systemu AEG. Od tej chwili, ze względu na ich praktyczność i popularność były one coraz częściej stosowane.

Pierwszą przebudowaną z wąskiego na normalny tor linię uruchomiono 17 listopada pomiędzy Katowicami a Szopienicami, co miało związek dostosowaniem z budowanymi w Zagłębiu Dąbrowskim normalnotorowymi liniami tramwajowymi. To też było powodem, że w następnych, kolejnych latach przekuwano tory na całej linii z Łagiewnik do Mysłowic. Kolejne przekute odcinki linii uruchamiano: 21 września z Katowic do ul. Brackiej na Załężu; 11 października 1929 roku z Szopienic do Mysłowic; 27 października z Załęża do Hajduk; 13 grudnia 1930 roku z Hajduk do Piaśnik oraz z Hajduk do Królewskiej Huty;⁹² 31 października 1931 roku z Piaśnik do granicy w Łagiewnikach. W tym samym roku, 11 grudnia uruchomiono również odcinek prowadzący z Świętochłowic do Nowej Wsi - Wirka.

⁹⁰ Zwrócił na to uwagę m.in. Krzysztof Soida w swej pracy: *Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej. 100 lat tramwaju elektrycznego*. Katowice 1998.

⁹¹ 1 stycznia 1928 roku dokonano przemianowania *Schlesische Kleinban – Spółka Akcyjna* na *Śląskie Kolejki – Spółka Akcyjna*.

⁹² Do końca 1930 roku Śląskie Kolejki oddały 31,3 km przebudowanych linii normalnotorowych.

W międzyczasie 7 stycznia 1931 roku uruchomiono linię z nadanym jej numerem: „7”⁹³, prowadzącą z Mysłowic do polsko-niemieckiej granicy pomiędzy Łagiewnikami a Bytomiem przez Katowice, Załęże, Hajduki, Świętochłowice, Piaśniki oraz Łagiewniki.

Poprowadzenie polsko-niemieckiej granicy na Górnym Śląsku spowodowało wiele niedogodności dla mieszkańców tej Ziemi. Jedną z uciążliwości było przecinanie linii komunikacyjnych, wprowadzenie nieznanych dotąd kontroli granicznych etc. Posiadanie kart cyrkulacyjnych przez Górnoszlązaków zamieszkujących po obu stronach granicy w ich opinii, dla wielu „było to tylko niewielkim udogodnieniem w całym złe, które ich spotkało”. Dla innych, nieznany dotąd Górnoszlązakom przemysł, stał się niezłym źródłem dochodu, zaś znakomitą pomocą w uprawianiu tego procederu stały się tramwaje, które wielokrotnie w obydwie strony „przekraczały” kordon graniczny. By ukrócić proceder, stojący na straży prawa, starali się jak mogli wymyślać i stosować różnorodne bariery. Pisała wielokrotnie na ten temat ówczesna prasa miejscowa, m.in. *Polska Zachodnia* z 24 sierpnia 1928 roku opublikowała żądanie Sekcji Tramwajarzy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego:

Zarząd Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa zarządził, że z dniem 23 sierpnia tramwaje po stronie polskiej będą dojeżdżały tylko do granicy i to na torach Katowice, Królewska Huta, Łagiewniki. To zarządzenie nastąpiło na żądanie Sekcji Tramwajarzy Z.Z.P, którzy wnieśli podanie, aby tramwaj nie przejeżdżał granicy polsko-niemieckiej, mianowicie z powodu uprawiania szmuglu. Wielu konduktorów i motorowych zostało ukaranych grzywną lub wydaleniem z pracy za uprawianie przemytnictwa podczas pełnienia służby.



Przejście graniczne Bytom – Królewska Huta

W późniejszym czasie restrykcje zaostrzono do tego stopnia, że np. od 1 lipca 1929 roku wstrzymano bezpośredni przejazd tramwajem (obecna linia Nr 9) przez granicę, pomiędzy Szombierkami a Godulą, na ówczesnej linii z Szombierskiego Młyna do Nowej Wsi (Wirek).

⁹³ Od początku 1931 roku linie tramwajowe w polskiej części Górnego Śląska posiadały następującą numerację: Nr 2 Królewska Huta – Sosnowiec przez Hajduki, Załęże, Katowice, Zawodzie, Szopienice; Nr 7 Mysłowice – Łagiewniki Granica; Nr 12 Królewska Huta – Piaśniki przez Hajduki. Od grudnia 1931 roku linia z Królewskiej Huty do Hajduk Gazowni (ob. Świętochłowice) posiadała Nr 12 a trasa z Katowic do Nowej Wsi (Wirka) przez Hajduki – Nr 14.

W celu uniezależnienia od znajdujących się po niemieckiej stronie granicy w Gliwicach warsztatów, gdzie dokonywano remontów taboru kursującego po polskiej stronie Górnego Śląska, w drugiej połowie lat dwudziestych (1926 – 1927) dokonano koniecznej rozbudowy zaplecza zajezdni w Hajdukach. Początkowo powiększono magazyn materiałów, otwarto nową lakiernię, urządzono w dawnym magazynie warsztat reperacji i badania silników oraz rozpoczęto adaptację pomieszczeń dawnej stolarni na nawijarnię (cewek, zworników, itp.), zaś kilka lat później w 1929 roku rozpoczęto w Wielkich Hajdukach budowę nowych warsztatów głównych oraz normalnotorowej zajezdni tramwajowej.

Inwestycje te oddano do użytku w następnym roku (hala na 30 wagonów – 5 sierpień 1930, warsztaty remontowe - 8 listopad 1930 roku). Niemal na sam koniec dopiero, 22 grudnia tegoż roku przekazano do użytku pomieszczenie administracyjne. Prace wykończeniowe trwały do 1931 roku, do chwili zakończenia wszelkich robót.

Lata dwudzieste przyniosły komunikacji tramwajowej groźnego konkurenta. Byli nimi prywatni przewoźnicy autobusowi. Doceniając płynące z tej strony zagrożenie przedsiębiorstwa postanowiły walczyć z nimi organizując własne przewozy autobusowe, które nie wymagały takich nakładów finansowych, jak przy budowie linii tramwajowych. Już w 1927 roku (22 października) spółka *Schlesische Kleinbahn* uruchomiła pierwszą swoją linię autobusową na trasie długości 14,5 km prowadzącej z Katowic do dworca kolejowego w Bytomiu, przez Wełnowiec i Chorzów.



Autobus *Schlesische Kleinbahn* przed dworcem kolejowym w Bytomiu.

Rok później założono *Towarzystwo Komunikacji Samochodami* spółka z ograniczoną poręką z Katowicach, w której Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne

miało większość udziałów.⁹⁴ Niedługo później autobusy Towarzystwa przewoziły pasażerów na czterech liniach.

Wykaz linii tramwajowych w 1936 roku.⁹⁵

Linia Nr	Relacja	Główne przystanki
1	Rynek – Park Kościuszki	Katowice Plac Piłsudskiego, ul. Pocztowa, Dworzec, Plac Miarki, ul. Żwirki i Wigury, ul. Ks. B. Lisieckiego, Park Kościuszki.
2	Sosnowiec – Chorzów I przez Katowice	Sosnowiec, Szopienice, Katowice-Ratusz, Starostwo, Plac Piłsudskiego, Pl. Wolności, Załęże -Targowisko, Dwór, Kop. Kleofas, Wielkie Hajduki, Chorzów I.
3	Katowice – Siemianowice	Katowice Plac Piłsudskiego, Welnowiec, Cynkownia Hohenlohe, Szyb Alfreda, Siemianowice.
4	Chorzów – Poręba	Chorzów I, Szarlociniec, Piaśniki, Lipiny, Kopalnia Paweł, Chebzie, Poręba.
5	Chorzów – Siemianowice	Chorzów I, Szyb Alfreda, Siemianowice
6	Katowice – Łagiewniki Granica przez Dąb, Chorzów	Katowice Plac Piłsudskiego, Huta Baildon, Katowice-Dąb, Bederowiec, Szyb Pawła, Stadion Sportowy, Góra Redena, Chorzów I, Chorzów II, Łagiewniki granica Wschód.
7	Mysłowice – Łagiewniki Granica przez Katowice, Świętochłowice	Mysłowice, Szopienice Katowice-Ratusz, Starostwo, Plac Piłsudskiego, Pl. Wolności, Załęże - Targowisko, Dwór, Kop. Kleofas, Wielkie Hajduki, Świętochłowice, Piaśniki, Brzezina, Łagiewniki granica Zach.
8	Lipiny – Łagiewniki	Lipiny, Chropaczów, Łagiewniki.
9	Chorzów – Szombierki Granica	Chorzów I, Świętochłowice, Huta Zgoda, Niedźwiedziniec, Huta Rozamunda, Nowa Wieś, Nowy Bytom, Chebzie, Kopalnia Paweł, Godula, Szombierki Granica
10	Katowice – Chorzów I – Wielkie Piekary. (tranzyt przez teren niemiecki bez paszportów i dowodów osobistych)	Katowice Plac Piłsudskiego, Huta Baildon, Katowice-Dąb, Bederowiec, Szyb Pawła, Stadion Sportowy, Góra Redena, Chorzów I, Chorzów II, Łagiewniki granica Wschód, Szarlej, Wielkie Piekary
11	Szarlej - Wielkie Piekary	Szarlej, Wielkie Piekary
12	Chorzów - Piaśniki	Chorzów, Wielkie Hajduki, Świętochłowice, Piaśniki.
13	Nowa Wieś - Chorzów	Nowa Wieś, Nowy Bytom, Chebzie, Piaśniki, Chorzów
14	Nowa Wieś - Katowice	Nowa Wieś, Niedźwiedziniec, Huta Zgoda, Świętochłowice, Wielkie Hajduki, Kop. Kleofas, Załęże-Dwór, Targowisko, Katowice Plac Wolności, Pl. Marsz. Piłsudskiego, Katowice Starostwo.
nocna	Katowice - Chorzów	Katowice Plac Piłsudskiego, Kop. Kleofas, Wielkie Hajduki, Świętochłowice, Chorzów.

⁹⁴ Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010 s. 199.

⁹⁵ Źródło: *Informator na miasto Chorzów*. Drukarnia Katolicka. Katowice 1936.

Z dniem 1 stycznia 1937 roku likwidacji uległo *Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością*⁹⁶ w Katowicach, o czym informuje sprawozdanie za rok operacyjny 1936 z bilansem otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 roku.⁹⁷ W skład Zarządu wchodził Paweł Nestrypke⁹⁸ - dyrektor oraz Maks Dehner, do 30 czerwca 1936 roku a od 1 lipca tego roku Leon Radwański.⁹⁹ Z chwilą tą komunikacja tramwajowa rozdzieliła się na dwa niezależne towarzystwa: Śląskie Kolejki – Spółka Akcyjna oraz Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim – Spółka Akcyjna.

W 1937 roku, z chwilą zakończenia okresu obowiązywania polsko-niemieckiej Konwencji Górnośląskiej (15 lipiec), zlikwidowano tramwajowy ruch tranzytowy z Katowic do Piekar przez Bytom-Rozbark. W jego miejsce wprowadzono autobus, jednak pasażerowie nie byli z tego obrotu sprawy zadowoleni. Protesty na nic się zdały. Ruchu nie wznowiono a tory na odcinku od granicy państwowej w Szarleju do Piekar rozebrano, podobnie postąpiono z wysłużonymi wozami tramwajowymi.¹⁰⁰

Dwa lata później wybuchła wojna.

⁹⁶ W składzie rady nadzorczej byli: Tadeusz Sułowski z Warszawy – przewodniczący; Pritz Spennrath, radca z Berlina; Tadeusz Baniewicz z Warszawy; Ignacy Bereszko z Sosnowca; Dr. Hermann Korrodi z Zurychu; Janusz Regulski z Warszawy; Tadeusz Stopczyński z Katowic; Felix Tauerschmidt z Berlina; Arthur Viol z Berlina; dypl. inżynier Paweł Nestrypke z Katowic; dypl. inżynier Leon Radwański z Katowic, od dnia 1 stycznia 1937 roku zastępca przewodniczącego.

⁹⁷ *Sprawozdanie firmy Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Katowice za rok operacyjny 1936 i bilans otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 r.* Zobacz: Aneksy

⁹⁸ Paweł Nestrypke ur. 30 stycznia 1882 roku w Kaliszu. Studia na Politechnice Fridericiana w Karlsruhe, 15 marca 1906 roku uzyskał dyplom inżyniera elektryka. Pracował w Szwajcarii, w firmie Brown-Boveri w Baden a w latach 1910-1920 w Białej Cerkwi na Ukrainie, w firmie Władysława Mencla. W latach 1920–1931 był członkiem zarządu i dyrektorem Poznańskiej Kolei Elektrycznej w Poznaniu. Od 1931 w Katowicach, jako dyrektor Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa Eksploatacyjnego. W latach II wojny światowej był kierownikiem w Tramwajach Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim z siedzibą w Sosnowcu (pod zarządem komisarzycznym). Członek AK. Po wojnie pełnomocnik rządu w Śląskich Kolejkach i Tramwajach Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim. W latach 1945–1948, dyrektor Oddziału Gliwice Kolei Elektrycznych, od 1949, doradca w Śląskich Liniach Komunikacyjnych. Naukowiec i dydaktyk. W 1947 wykładał na Politechnice Śląskiej w Gliwicach. Członek wielu gremiów m.in. naukowych i stowarzyszeń. Zmarł 29 marca 1950 roku w Katowicach, gdzie spoczywa na cmentarzu przy ulicy Francuskiej.

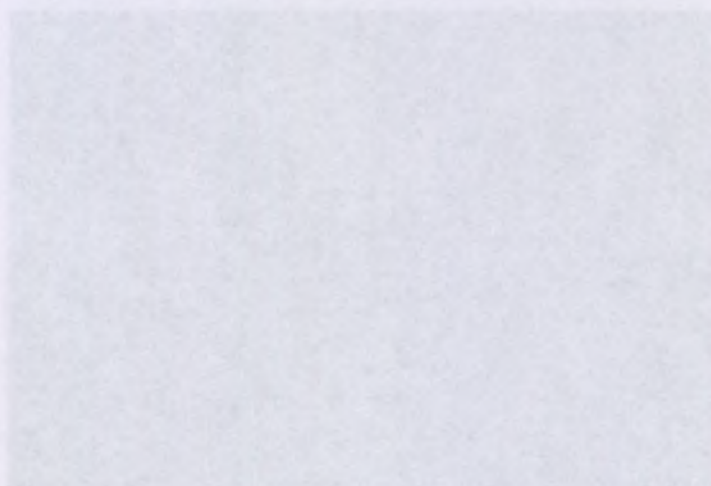
⁹⁹ W Radzie Nadzorczej Kolejek Śląskich w 1936 roku zasiadali: Fritz Spennrath z Berlina - przewodniczący; Dr. Adam Kocur, Prezydent miasta Katowic - Zastępca Przewodniczącego; Fritz Froese z Berlina; Dr. Hermann Korrodi z Zurychu; Eugen Manke z Hohenwiese w Karkonoszach (zmarł dnia 6 lutego 1937 roku); Philipp Pforr z Berlina; Inż. Leon Rudowski z Sosnowca; Tadeusz Sułowski z Warszawy.; Felix Tauerschmidt z Berlina; Arthur Viol z Berlina oraz Artur Winiger z Zurychu.

Zobacz Aneksy: *Sprawozdanie firmy Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna Katowice za rok 1936.* Katowice 1936.

¹⁰⁰ Ponownie linia odtworzona i uruchomiona 21 grudnia 1949 roku.



Piekary Śląskie. Tramwaj linii nr 8 na odtworzonej w 1949 roku trasie zlikwidowanej w 1937 r.



Tramwaj na przebiegu granicy: Poronin – Kościół Karola Burzosa (Ruda PA.)

DMF4 oraz w większej mierze było zamknięte. Powodem był kwintalny wzrost postępujących zmian na obu stronach granicy, którym towarzyszył wzrost poziomu transportu. W związku z tym już w 1922 roku dokonano wprowadzenia nowego przepływu oraz zmiany w stosunku do wyznaczonej polsko-niemieckiej granicy. W tym czasie zostały zmniejszone, dzięki czemu dwukrotnie zwiększono przepływy.

Wzrost pasażerów spadł do 30%, czego skutkiem było zmniejszenie częstotliwości kursów z 15 minut do 30 minut między stacją z wyjątkiem zabytków. Zmniejszyła się ilość przewożonych towarów o 41,5%, co wynikało z ograniczeniem liczby przewożonych towarów o 30,6%. Po kilku latach zaczęto nawet przejazd

¹⁰ W podległym obszarze stacji, z której wypływały najdłuższe linie tramwajowe do Zabytku i Zabrze.

¹¹ Tylko w jednym kierunku od października 1922 roku przebiegała do stacji linii kolejowej, która została w tym czasie zamknięta, co spowodowało, że do 1923 roku

Po drugiej stronie granicy

Z chwilą podziału obszaru plebiscytowego na Górnym Śląsku sieć tramwajowa znajdująca się po niemieckiej stronie wytyczonej granicy polsko-niemieckiej, z wyjątkiem linii miejskich Bytomia,¹⁰¹ weszła w posiadanie *Oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m.b.H.* W jej majątku znajdowało się 41,245 km torów w tym 25,83 km z szynami Vignolesa i 15,415 km z szynami rowkowymi oraz m.in. 121 rozjazdów. Tabor tramwajowy liczył 42 wozy silnikowe z czego 37 to były czteroosiowe i 5 dwuosiowych oraz 23 wagony doczepne (15 zamkniętych i 8 otwartych) w tym 20 czteroosiowych i 3 dwuosiowe. Stan załogi w końcu roku 1924 wynosił 350 pracowników (180 zatrudnionych w ruchu, 121 w warsztatach naprawczych, 12 w podstacjach, 21 w kontroli oraz 12 urzędników).

Po podziale Górnego Śląska w 1922 roku tramwaje linii Bytom-Zabrze zgodnie z Konwencją Genewską jechały tranzytem przez znajdującą się w ówczesnym autonomicznym województwie śląskim (terytorium polskie) Rudzką Kuźnicę, przy czym tzw. tranzytowi pasażerowie musieli pozostawać w środku wozu, natomiast wysiadający – na platformie.



Tramwaj na przejściu granicznym Poremba – Kolonia Karola Emanuela (Ruda Płd.)

Drzwi i okna w wagonie musiały być zamknięte. Powodem był kwitnący przemysł poszukiwanych towarów po obu stronach granicy, którym trudnili się niemal wszyscy pracownicy tramwajów. W związku z tym już w 1922 roku stopniowo wprowadzano zaostrzone przepisy oraz kontrole celne na wytyczonej polsko-niemieckiej granicy, które powodowały znaczne, nawet ponad dwugodzinne opóźnienia tramwajów.

Ilość pasażerów spadła do 30%, czego skutkiem było zmniejszenie częstotliwości kursów z 15 minut do 30 minut a także rezygnacji z wozów doczepnych.¹⁰² Zmniejszyła się ilość przejechanych wozokilometrów o 41,5%, co znowu skutkowało zmniejszeniem liczby zatrudnionych pracowników o 20,6%. Po kilku latach wstrzymano nawet przejazd

¹⁰¹ W późniejszym okresie czasu, z chwilą wybudowania miejskich linii tramwajowych również i Zabrze.

¹⁰² Tylko w jednym kwartale, od października 1922 roku poczynając do stycznia roku następnego, ilość pasażerów w tramwajach zmniejszyła się aż o 42,8%.

tramwajów przez granicę, zmuszając pasażerów do opuszczenia wozów, poddania się kontroli celnej i przejścia pieszo na drugą stronę granicy, by tam kontynuować podróż innym tramwajem.¹⁰³

W celach modernizacji linii tramwajowych sieci linii tramwajowych, służących szczególnie zwiększeniu ich przepustowości, już w październiku 1926 roku przystąpiono do prac projektowych przebudowy linii wąskotorowych na normalnotorowe, projektowano również i zamawiano w fabrykach nowy tabor jezdny. Do przekuwania (przebudowy) torów przystąpiono w 1927 roku. Rozpoczęty ówczesnie cykl robót zakończono dopiero kilka lat po zakończeniu drugiej wojny światowej.



Zabrze. Przekuwanie torów na danej Kronprinzenstrasse. (1928/1929 r.)

Pierwszym z planowanych do przebudowy torów odcinków na normalnotorowy miała być linia tramwajowa prowadząca z obecnego Placu Piastów w Gliwicach przez Zabrze do znajdującej się niemal na polsko-niemieckiej granicy - Poremby.



Zabrze ul. Wolności. Przekuwanie torów linii Gliwice – Chebzie. (1929)

¹⁰³ Przejazdy przez granicę zlikwidowane zostały m.in. na przejściach granicznych: Szombierki – Godula; Bytom – Łagiewniki, Rozbark – Królewska Huta.

W lipcu 1927 roku zakończono prace projektowe nowego typu wozów normalnotorowych, a już w grudniu wagony typu Bremen zostały wykonane. W tym samym roku rozpoczęto prace przy przebudowie torów na terenie Gliwic. W tym samym czasie przygotowany został projekt przebudowy (przekucia) torów w Zabrze. Roboty w Zabrzu zakończono 10 czerwca 1929 roku, natomiast 19 listopada w Gliwicach. Odbiór całej trasy z Gliwic do Zaborza – Poremby nastąpił 9 kwietnia następnego roku.

W 1928 roku spółka zatrudniała już 380 osób (161 pracowników ruchu, 191 obsługi oraz 28 osób zarządu). Eksploatowano wówczas 10 linii opacznej długości 38,525 km, na których kursowało 25 wagonów motorowych i 11 doczepnych.

W końcu czerwca następnego roku założona została nowa spółka akcyjna *Verkehrsbetriebe Oberschlesien* (VBO) z kapitałem 100.000 marek w miejsce dotychczas działającej na Górnym Śląsku firmy *Oberschlesische Ueberlandbahnen*, która zarejestrowana została 31 lipca 1929 roku. Jej założycielami byli: Bank für Elektrische Unternehmungen z Zurychu, dr Georg Thomas, kupiec z Ober Schmargendorf, Bernhard Broschkowski, kupiec z Berlina-Zehlendorf, inż. Eugen Schneider z Berlina-Friedenau oraz dr Kurt Hennig z Berlina-Lankwitz.

Radę nadzorczą *Verkehrsbetriebe Oberschlesien* tworzyli generalny dyrektor Philipp Schrimpf z Berlina Lichterfelde – członek zarządu *Allgemeine Lokalbahn*, radca budowlany Philipp Pforr z Berlina Nikolassee – członek zarządu AEG, oraz radca budowlany Eugen Manke z Berlina¹⁰⁴. Z dniem 1 stycznia 1930 roku nowa spółka przejęła zarząd i prowadzenie ruchu, a urzędowej likwidacji starej firmy: *Oberschlesische Ueberlandbahnen* dokonano w dniu 1 grudnia 1930 roku.¹⁰⁵

Firmą zarządzali dyrektor, rządowy mistrz budowlany Hans Hoerter i jego zastępca dr Carl Sonneck¹⁰⁶. Nadzór nad torami sprawował Dehner emerytowany rządowy mistrz budowlany, a nad taborem, warsztatami, podstacje i siecią inż. Georg Freudel. W firmie zatrudnionych było 379 osób w tym 32 urzędników, 189 pracowników obsługi linii, 80 robotników warsztatowych oraz 78 innych.

Szczęśliwym trafem zachował się fragment dokumentacji VBO, która była przydatna do odtworzenia kierownictwa i rady nadzorczej firmy.¹⁰⁷

W 1931 roku radę nadzorczą VBO tworzyli wówczas: przewodniczący Generaldirektor Philipp Schrimpf z Berlina, zastępca Baurat Philipp z Pforr, Berlina, członkowie Direktor Josef Chuard z Zürichu, Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas z Rheinfelden w kantonie Aargau, Baurat Eugen Manke z Berlina, Direktor Albert Müller z Berlin, Direktor Dr. Ing. E. h. Simon Roos z Berlina, Generaldirektor a. D.

¹⁰⁴ 1. *Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr von 28. Juni bis 31 Dezember 1929*. Zobacz: Aneks: Źródła i materiały.

¹⁰⁵ W międzyczasie, 14 czerwca 1930 roku spółka *Oberschlesische Ueberlandbahnen* swój majątek notarialnie przekazała do *Verkehrsbetriebe Oberschlesien AG*, w zamian za akcje wartości 4.000.000 marek, które podwyższyły kapitał założycielski VBO do 4.100.000 marek. Kapitał założycielski udziałowców wzrósł proporcjonalnie.

¹⁰⁶ Carl Sonneck po wybuchu wojny 1939 roku został komisarycznym zarządcą tramwajów katowickich i zagłębiowskich.

¹⁰⁷ *Geschäfts – Bericht Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. (von 28 Juni bis 31 Dezember) 1929 - 1935*. (Zbiory: KZK GOP Katowice). Sprawozdania Rady Nadzorczej, zobacz: w: Aneksy.

Dr. jur. Fritz Wussow z Berlina, a zarząd: Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter i dr. jur. Carl Sonneck. Ruchem tramwajów elektrycznych kierował inż. Friedrich Junge z Gliwic, zaś utrzymaniem taboru i siecią zajmował się inż. Georg Freudel, a nawierzchnią – inż. Rolf Marmodée¹⁰⁸. W 1931 roku w skład rady nadzorczej spółki wchodził: przewodniczący Philipp Schrimpf z Berlina, jego zastępca Philipp Pforr z Berlina oraz członkowie Josef Chuard, Robert Haas, Eugen Manke, Albert Müller, Simon Roos, Fritz Wussow z Berlina. W składzie zarządu byli Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter i Dr. jur. Carl Sonneck. W 1932 r. radę nadzorczą spółki VBO tworzyli: przewodniczący Generaldirektor Philipp Schrimpf, jego zastępca Baurat Philipp Pforr oraz członkowie Direktor Josef Chuard z Zürichu, Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas z Rheinfelden, Baurat Eugen Manke, Direktor Regierungsbaurat a. D. Fritz Spennrath i Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow. W skład zarządu wchodził Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter i Dr. jur. Carl Sonneck. W 1933 roku w skład rady nadzorczej spółki VBO byli: przewodniczący Generaldirektor Philipp Schrimpf z Berlina¹⁰⁹, jego zastępca Baurat Philipp Pforr z Berlina oraz członkowie Direktor Josef Chuard, Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas, Baurat Eugen Manke z Hohenwiese¹¹⁰ w Karkonoszach, Direktor Albert Müller (zmarł 20 XI 1940), Direktor F. Tauserschmidt z Berlina, Direktor Regierungsbaurat a. D. Fritz Spennrath z Berlina i Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow z Berlina. W składzie zarządu byli Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter i Dr. jur. Carl Sonneck.

W skład zarządu wchodził Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter (+ 31 lipca 1933 roku) i Dr. jur. Carl Sonneck, jego następca jako dyrektor oraz Wilhelm Beutler¹¹¹, jego zastępca).

O ile w 1929 roku po torach VBO kursowało 28 wagonów motorowych i 16 doczepnych to w 1930 na liniach normalnotorowych nie licząc wozów technicznych 26 dwuosioowych wozów motorowych i 25 dwuosioowych wozów doczepnych zaś linie wąskotorowe posiadały 10 wozów motorowych LHB i 6 doczepnych. Na liniach kursowało stale 26 wagonów motorowych oraz 15 doczepnych.¹¹²

W 1930 roku przystąpiono do kolejnej przebudowy całej linii, prowadzącej z Zabrze do Bytomia na dwutorową o normalnym rozstawie toru wraz z budową nowej pętli na ulicach Bytomia. Oprócz zbudowania drugiego toru z Zabrze do Bobrka poprowadzono poza

¹⁰⁸ Dnia 30 IX 1934 r. odszedł ze stanowiska Marmodee, a utrzymaniem i infrastrukturą zajmował się Freudel.

¹⁰⁹ Przewodniczący rady nadzorczej Philipp Schrimpf zmarł 27 lutego 1935 r. zastąpił go od 20 VI 1935 Fritz Spennrath, a jego zastępcą został Hermann Korrodi, a jej dwaj członkowie: Fritz Wussow – 20 grudnia 1934 i Joseph Chuard – 8 lutego 1935. Członkiem rady nadzorczej od 1934 r. był Tauserschmidt, poza nim Viol i Froese. Od 1935 r. w skład rady wszedł dyrektor Karl Dominick z Berlina, a towarzyszyli mu Froese, Manke, Pforr, Tauserschmidt i Viol. W 1936 r. przewodniczącym rady nadzorczej spółki VBO był Spennrath, zastępcą Korrodi (od 6 maja 1938 Tauserschmidt), a członkami Dominick, Froese, Manke (zmarł 6 II 1937), Tauserschmidt, Pforr i Viol. Od 1938 r. nowymi członkami rady zostali nadburmistrz Gliwic Josef Meyer i wiceprezydent rejencji w Opawie Jobst von Schoenfeldt. Tego ostatniego zastąpił w 1939 r. wiceprezydent rejencji Johannes Wehrmeister z Opola, a jego z kolei w 1940 r. – dyrektor rejencyjny dr Wilhelm Thiel z Katowic.

¹¹⁰ Obecnie Wojków koło Jeleniej Góry.

¹¹¹ Kupiec Wilhelm Beutler został w sierpniu 1933 roku zastępcą członka zarządu spółki, a w lipcu 1935 roku był już członkiem zarządu

¹¹² Przemysław Nadolski: *Zarys dziejów komunikacji tramwajowej w Gliwicach (do 1945 r.)*. (w:) Rocznik Muzeum w Gliwicach, Tom XXII (2010).

terytorium polskim tory tramwajowe po północnej stronie Kuźnicy Rudzkiej, co zlikwidowało dotychczasowy tranzyt przez Rudzką Kuźnicę.



Nowo zbudowana droga wraz z linią tramwajową na trasie z Bytomia do Biskupic poprowadzona z pominięciem Rudzkiej Kuźnicy.

Prace na odcinku Szombierki-Bobrek rozpoczęto w lipcu 1930 roku. Odcinek z Zabrze do Biskupic Borsigwerku uruchomiono po przebudowie w dwóch terminach: 16 września 1930 roku (jeden tor) i 16 października (drugi tor). Przedłużenie jednego toru o ok. 800 m na wschód, do szybu przy granicy, było gotowe 15 października 1930 roku. Ostateczny odbiór techniczny całej linii z Bytomia do Zabrze nastąpił 9 marca 1932 roku, równocześnie z linią z Gliwic do Poremby. Jeszcze wówczas wąskie tory istniały jedynie na odcinku z Gliwic dworca do –Trynku oraz w Bytomiu.

W drugiej połowie sierpnia 1929 roku rozpoczęto również przebudowę torów (z wąskotorowych na normalnotorowe) całej sieci miejskiej w Gliwicach. Była to pętla od ul. Zwycięstwa przez ul. Wyszyńskiego, Dworcową, Dolnych Wałów oraz odcinki: dwutorowy na pl. Jana Pawła II i przez Nowy Świat, Kościuszki do ul. Zygmunta Starego.

Do końca 1933 r. koszty przebudowy sieci na normalnotorową wyniosły 10 478 000 marek.

W Gliwicach na linię wąskotorową tramwaj po raz ostatni wyjechał w 1938 roku.

Wcześniej, w 1932 roku władze Gliwic rozważały budowę linii do cmentarza centralnego przy obecnej ul. Kozielskiej oraz ewentualnie również normalnotorowych linii do Szobiszowic i Sośnicy. Plany jednak nie zostały zrealizowane..

Kolejną inwestycją w Gliwicach było przedłużenie linii od starych koszar do Wójtowej Wsi. W czerwcu i lipcu 1933 r. zbudowano nowy 800 m odcinek linii z dwoma przystankami od końca terenu koszar do Wójtowej Wsi a jej odbiór techniczny nastąpił 11 lipca 1933 roku.

Przed samą wojną odcinek wąski Gliwice Turm Strasse - dworzec wąskotorowy Trynek przebudowano na normalnotorowy, zabudowując jednocześnie nową mijankę końcową koło dworca w Trynku.

W Zabrzu natomiast w interesie „wielkomiejskim”, władze miejskie od lat spoglądały w kierunku północnych obecnie dzielnic miasta, które z racji różnych powiązań ciążyły w stronę Bytomia. Pierwsze projekty zbudowania linii tramwajowej do Mikulczyc sięgały grudnia roku 1898, kiedy to firma Kramera zabiegała o budowę wąskotorowej elektrycznej linii tramwajowej, prowadzącej z Zabrze do Pyskowic, przez Mikulczyce, Grzybowice, Wieszowę i Karchowice. Dopiero klimat roku 1933 spowodował, że można było przystąpić do realizacji planów budowy skróconej, normalnotorowej trasy z Zabrze do Mikulczyc. Projekt budowy tej linii zatwierdzono 5 sierpnia 1933 roku, zaś koncesję na jej realizację wydano 22 grudnia 1933 roku. Główną część robót wykonano w okresie pomiędzy 15 marca a 30 czerwca 1934 roku. Po zakończeniu wszystkich robót uroczystość uruchomienia linii odbyła się w Zabrzu 4 lipca 1934 roku.

W lipcu 1934 roku z okazji 40-lecia tramwajów górnośląskich zorganizowano w Gliwicach uroczyste obchody jubileuszowe. W firmie pracowało wówczas 441 osób, z czego 31 w zarządzie, 210 w ruchu elektrycznym, a 119 w utrzymaniu ruchu zaś tabor liczył 71 wozów motorowych oraz 40 doczepnych

Kolejną inwestycją komunikacyjną w Zabrzu była budowa kolejnej linii miejskiej, tym razem prowadzącej z centrum miasta do kopalni Guido. Projekt tejże normalnotorowej linii, wykonany został w pracowni miejskiego urzędu budowlanego, który ukończono w 1934 roku. Było to właściwie przedłużenie uruchomionej w 1934 roku linii prowadzącej z Mikulczyc do centrum miasta o odcinek do kopalni Guido, długości 2.100 metrów. Dwutorową linię poprowadzono z obecnego pl. Wolności przez ul. Wyzwolenia, wiaduktem nad linią kolejową Gliwice – Katowice, ul. 3 Maja do ul. Padlewskiego. Inwestycję realizowano od lipca do października 1935 roku. Linia uruchomiona została 23 lutego 1936 roku.

Planowana w czasie drugiej wojny światowej przez miasto Zabrze budowa linii tramwajowej z Zabrze (ul. 3-go Maja, Władysława Sikorskiego) przez Bielszowice do Wirku, mimo uzyskania zezwolenia, wydanego 17 grudnia 1941 roku przez prezydenta rejencji, nie została zrealizowana. Pasażerowie w dalszym ciągu zmuszeni byli korzystać z autobusu, który jeździł tą trasą.

W 1942 roku Gliwice oraz Zabrze wspólnie z innymi miastami Górnego Śląska, powiatem katowickim oraz Sosnowcem przystąpiły do spółki *Oberschlesische Verkehrsgesellschaft mbH* z siedzibą w Katowicach i podpisały umowę dotyczącą obsługi komunikacji miejskiej w okręgu przemysłowym, która weszła w życie 1 stycznia 1943 roku.

Tramwaje w Zagłębiu Dąbrowskim

Plany wykorzystania tramwajów do komunikacji w Zagłębiu Dąbrowskim, sięgają końca XIX stulecia. W roku 1897 firma Ch. G. Schöna w Sosnowcu zamierzała wybudować linię tramwajową z Sosnowca do Będzina i Dąbrowy, która w założeniu miała połączyć jego fabryki rozsiane po różnych miejscowościach Zagłębia. Niemal w tym samym czasie, co Schön, kolejne propozycje złożyli Stanisław Ciechanowski, fabrykant z Grodzca oraz Stanisław Weissblatt z Petersburga, który planował wybudowanie linii tramwaju parowego poprowadzoną z Sosnowca przez Będzin do Dąbrowy. Te i wiele innych projektów w tym i ze Śląska, z różnych względów nie doczekało się realizacji.

W 1914 roku wybuchła pierwsza wojna światowa. Składane w czasie jej trwania projekty, również nie zostały zrealizowane. Autorzy *Tramwajów górnośląskich* słusznie stwierdzili, że „Wczesnemu uruchomieniu tramwajów w Zagłębiu Dąbrowskim przeszkodził najpierw wybuch światowego konfliktu zbrojnego, a następnie jego zakończenie”.¹¹³

Po wojnie problemem komunikacji tramwajowej w Zagłębiu Dąbrowskim zajęło się założone w 1915 roku w Warszawie w towarzystwo "Siła i Światło S.A.", które 9 kwietnia 1919 roku wystąpiło do miast Zagłębia oraz Sejmiku Będzińskiego (starostwa powiatowego w Będzinie) z propozycją wybudowania normalnotorowej kolei miejskiej, zasilanej energią elektryczną. Zezwolenie wydano w kwietniu 1919 roku a już w czerwcu wytyczono trasy przyszłych linii tramwajowych. Ostatecznie projektu jeszcze w tym czasie nie zrealizowano.

Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim

Na plenarnym posiedzeniu Rady Miejskiej Sosnowca w dniu 15 stycznia 1920 roku, uchwalono powołać Komitet Organizacyjny Budowy Tramwajów w Zagłębiu, z udziałem przedstawicieli czterech miast: Sosnowca Będzina Dąbrowy Górniczej i Czeladzi oraz Starostwa Powiatowego w Będzinie. Po długich pertraktacjach, 5 kwietnia 1922 roku, sprawę sfinalizowano. Wymienione miasta i Powiatowy Związek Komunalny powiatu będzińskiego utworzyły *Towarzystwo Tramwajów Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim Spółka z ograniczoną poręką* z siedzibą w Będzinie. Do zarządu spółki należało: dokonanie studiów i sporządzenie projektu koncesji na budowę oraz wyłączną eksploatację tramwajów, sfinansowanie przedsięwzięcia, a następnie zorganizowanie Towarzystwa Akcyjnego, do którego wspólnicy mieli wejść, jako założyciele. Kapitał zakładowy ustalono na 1 mln marek polskich.

Spółka Akcyjna Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim z siedzibą w Sosnowcu.

Spółkę Akcyjną Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim zawiązano 21 grudnia 1923 roku. Wcześniej, 17 grudnia 1923 roku opublikowany został w *Monitorze Polskim*¹¹⁴

¹¹³ Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010, s. 210.

¹¹⁴ *Monitor Polski* Nr 286 z 17 grudnia 1923 roku.

statut firmy. Początkowy kapitał zakładowy wynosił 2 miliardy marek polskich, lecz stopniowo był powiększony drogą emisji nowych akcji. Udziały podzielono następująco: miasta Sosnowiec, Będzin, Dąbrowa Górnicza i Czeladź oraz Powiatowy Związek Komunalny po 5 %, grupa angielska - 35%, Towarzystwo "Siła i Światło" z Warszawy - 30%, inni różni udziałowcy - 10%.

Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim Spółka Akcyjna zarejestrowana została w Sądzie Okręgowym w Sosnowcu 5 marca 1924 roku (Dział B. I. No 77). Wcześniej, 25 lutego tegoż roku Zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej, Spółka otrzymała koncesję na okres 48 lat, na „budowę i eksploatację kolei elektrycznej, prywatnej, normalnotorowej użytku publicznego wyłącznie dla ruchu osobowego z Dąbrowy przez Będzin do Sosnowca i z Będzina do Czeladzi”¹¹⁵.

Trasy tramwajowe ustalano w porozumieniu z władzami Sosnowca. W dniu 19 lutego 1925 r. Rada Miejska zatwierdziła plany przebiegu torów na ulicach Będzińskiej, Orlej, Dietla i Sobieskiego. Rok później, 26 lutego 1926 roku, minister komunikacji wydał zezwolenie¹¹⁶ na odstąpienie praw koncesyjnych nowej spółce o nazwie „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim Spółka Akcyjna” z siedzibą w Sosnowcu, której udziałowcami byli: Trust Matallurgique Elektrique et Industriel A.G. w Brukseli – 31,26 %; Spółka „Siła i Światło” w Warszawie – 18,65 %; Elektrownia Okręgowa w Będzinie – 10 %; Powiatowy Związek Komunalny w Będzinie – 7,28 %; oraz miasta: Sosnowiec – 8,38 %; Będzin – 5,33 %; Czeladź – 3,49 % oraz Dąbrowa – 2,53 %.



Pracownicy zajezdni w Będzinie.

¹¹⁵ *Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej*, R. 1924, Nr 20 poz. 213.

¹¹⁶ Nr V – 4497/25.

Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne – Spółka z o.o.

W wyniku kilkuletnich negocjacji na temat połączenia sieci górnośląskich tramwajów z tramwajami Zagłębia, 8 czerwca 1925 roku, zawarto umowę pomiędzy spółkami śląską i zagłębiowską, celem wspólnej eksploatacji wszystkich linii tramwajowych. Z dniem 1 lipca powstało przedsiębiorstwo pod nazwą „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną poręką” w Katowicach. W jego skład weszły Schlesische Kleinbahn S.A.¹¹⁷ oraz Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim S.A.

W połowie 1926 roku rozpoczęto prace ziemne przy budowie zajezdni w Będzinie przy ulicy Okrzei, na 30 wozów oraz warsztat z dwoma stanowiskami naprawczymi taboru, które ukończono w 1927 roku. W marcu 1927 roku nadszedł transport szyn tramwajowych zamówionych w Anglii w związku z czym już w następnym miesiącu rozpoczęto układanie torów.

Pierwszy etap budowy przewidywał budowę sieci linii tramwajowych (łącznie z mijankami oraz torami w zajezdni) o całkowitej długości 26 kilometrów. Szyny torów starano się układać na osobnych torowiskach. Zasilanie sieci trakcji tramwajowej energią elektryczną zabezpieczała zbudowana w 1913 roku Elektrownia Okręgowa w Małobądzu, dzielnicy Będzina, poprzez dwie podstacje w Sosnowcu i Będzinie.

Podobnie jak pierwsze szyny tramwajowe, również i tramwaje zakupiono w Anglii. Do Zagłębia sprowadzono 14 czteroosiowych elektrycznych wozów motorowych i 16 wagonów doczepnych typu angielskiego, które mogły przewozić po 100 pasażerów.



Sosnowiec

Pierwszy tramwaj na ulice Sosnowca, a zarazem Zagłębia Dąbrowskiego wyjechał 18 stycznia 1928 roku. Uruchomiony został ruch tramwajowy w Zagłębiu Dąbrowskim na

¹¹⁷ 1 stycznia 1928 roku dokonano przemianowania *Schlesische Kleinban – Spółka Akcyjna* na *Śląskie Kolejki – Spółka Akcyjna*.

pierwszej linii prowadzącej z Sosnowca do Będzina. Rozpoczynała się ona od ulicy 3 Maja w pobliżu dworca kolejowego i prowadziła do Będzina ulicami: Dietlowską (obecnie Żeromskiego), Orlą i Będzińską. Jak doniosła ówczesna prasa: „18 stycznia 1928 r., ludność Zagłębia Dąbrowskiego przeżywała epokowy dzień? Bo od tej daty wreszcie każdy mógł tam pojeździć sobie tramwajem. Na razie jedynie na linii Sosnowiec - Będzin, ale to podobno tylko początek. Ponieważ ministerium komunikacji nie zdążyło zatwierdzić cen biletów, były one tymczasowe i wahały się od 25 do 50 groszy. Tramwaje kursowały w dni powszednie od 5 rano do 9 wieczór co 15 minut, a potem co pół godziny. W niedziele i święta jeździły rzadziej. W ten oto sposób Zagłębie uzyskało nową, europejską komunikację i zostało zaliczone do grona nowoczesnych i rozwiniętych okręgów.



Sosnowiec - przejazd pod „Mostem Katowickim” w kierunku ulicy Sobieskiego

Kolejne odcinki linii oddano do eksploatacji jeszcze w tym samym roku;

11 lutego 1928 nastąpiło uruchomienie drugiego odcinka linii tramwajowej: Będzin - Dąbrowa Górnicza Kościół. 11 lutego na trasie Będzin - Dąbrowa Kościół.

Uruchomienie trzeciego odcinka linii tramwajowej prowadzącego z Szopienic do ulicy Sobieskiego w Sosnowcu nastąpiło 14 lipca 1928 roku. Wcześniej w prasie lokalnej ukazała się notatka: „Lipiec 1928. Odbyła się pierwsza próba jazdy tramwajowej z Szopienic do Sosnowca. Z tej okazji zakupiono cztery bremeńskie wagony o luksusowym wnętrzu”.

Oddany do użytku odcinek miał połączenie wyłącznie z siecią górnośląskich linii tramwajowych, natomiast nie posiadał on jednak styczności z wcześniej uruchomionym odcinkiem linii w Sosnowcu. Pasażerowie, którzy chcieli kontynuować podróż, zmuszeni byli przejść przez tory na dworcu kolejowym Sosnowiec i przesiąść się do tramwaju, który rozpoczynał jazdę na mijance końcowej znajdującej się przy dawnym urzędzie pocztowym na ulicy 3 Maja.

31 października 1928 uruchomiono czwarty odcinek linii tramwajowej łączący Dąbrowę Kościół z Redenem. Także i pasażerowie chcący kontynuować podróż zmuszeni byli do uciążliwej przesiadki. Do jej zlikwidowania i pełnego połączenia zagłębiowskich i górnośląskich linii doszło dopiero z chwilą otwarcia tzw. "Tunelu Katowickiego" prowadzącego pod linią kolejową. Stało się to w lutym 1931 r., kiedy ukończono układanie

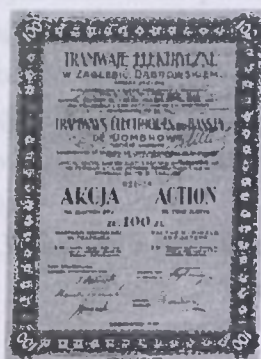
torów tramwajowych na ul. Piłsudskiego, w zbudowanym niedawno wcześniej tunelu oraz mijanki na ul. 3 Maja. Uruchomienie pociągów z Sosnowca do Szopienic na tym odcinku nastąpiło 2 marca 1931 roku.

Wcześniej, 27 stycznia 1929 roku przekazano do eksploatacji piąty odcinek linii tramwajowej, prowadzący z Będzina do Czeladzi.

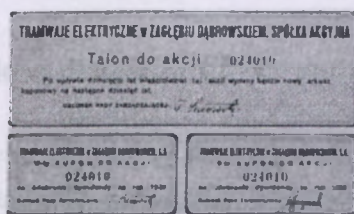
Latem 1929 lokalna prasa podała, że *dla ułatwienia orientacji w wozach tramwajowych, nad tylnymi drzwiami umieszczono tablice: „wejście”, a nad przednimi: „wyjście”.*

W 1929 roku, na terenie Zagłębia oddane były do ruchu pierwsze trzy, jeszcze wtedy nie numerowane linie tramwajowe relacji: Dąbrowa - Będzin - Sosnowiec; Czeladź - Będzin - Sosnowiec oraz Sosnowiec - Szopienice. Ogólna długość linii tramwajowych w Zagłębiu Dąbrowskim wynosiła 19 kilometrów.

Dwa lata później (1931 r.), dla ułatwienia orientacji podróżnych, wprowadzono numerację linii tramwajowych. Zagłębiowskie linie otrzymały następującą numerację: Linia Nr 21 Sosnowiec - Dąbrowa; Linia Nr 22 Sosnowiec - Czeladź oraz Linia Nr 23 Sosnowiec - Szopienice.



Akcja. „Tramwaje elektryczne”. Sosnowiec. 1930.
Zbiory Muzeum w Sosnowcu. Sygn: 1746.



Talon wraz z kuponami do Akcji Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim S.A (1930r.)
(zbiory Muzeum w Sosnowcu)

Z informacji prasowych okresu międzywojennego, wbrew utartym pogłoskom, zauważyć można nici łączące tramwajarzy śląskich z zagłębiowskimi. W dniu 28 czerwca 1931 roku prasa lokalna podała: *Zastrajkowali śląscy tramwajarze. Zaraz przyłączyli się do nich koledzy z Zagłębia Dąbrowskiego. Domagali się nowej umowy zbiorowej, dłuższych urlopów i podwyżki płac. Żądali też zwolnienia jednego z pracowników, który ich denuncjował. Do strajku przystąpiło 750 pracowników. Jeździło tylko kilka wagonów, i to pod eskortą policji. Strajkujący ogłosili też nazwiska 32 łamistrajków.*

Podobnie wspólnie słane petycje w sprawach służących podróżnym, również odnosiły pozytywny skutek. W styczniu 1932 roku prasa poinformowała, że *Na ogólne życzenie*

pasażerów wprowadzono nocne kursy tramwajów między Królewską Hutą, Katowicami i Sosnowcem. Tramwaje kursowały, co godzinę, a przejazd był o 100 proc. droższy.

W roku 1933 przystąpiono do budowy w Sosnowcu wewnątrzmięskiej linii na trasie od Huty "Milowice" do ul. Perła w Środuli długości 6,25 km. Pierwszy odcinek do mostu nad Przemszą w Sosnowcu uruchomiono 14 grudnia 1933 roku, natomiast kolejny odcinek od wspomnianego mostu do kopalni Renard¹¹⁸ 1 maja 1934 roku. Ostatni odcinek prowadzący od kopalni Renard do ul. Okrzei długości 1,14 km, z powodu konieczności wybudowania wiaduktu nad torami boczniczy kolejowej wspomnianej kopalni, oddano do użytku dopiero 22 grudnia 1935 roku.

Z dniem 1 stycznia 1937 roku zlikwidowane zostało Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne – Spółka z ograniczoną poręką. Z chwilą tą powstały dwa niezależne towarzystwa: Śląskie Kolejki – Spółka Akcyjna oraz Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim – Spółka Akcyjna. Od stycznia eksploatację na zagłębiowskich liniach tramwajów we własnym zakresie prowadziła więc spółka Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim. Jedynym wyjątkiem była linia z Szopienic do Sosnowca, którą na podstawie odrębnie zawartej umowy obsługiwały śląskie tramwaje.

Linie tramwajowe Zagłębia Dąbrowskiego z powodu osiągania niewielkich dochodów, dlatego też, aby poprawić kondycję finansową spółki, powzięto decyzję uruchomienia komunikacji autobusowej, na którą w sierpniu 1937 roku otrzymano koncesję.

Przed wybuchem drugiej wojny światowej Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim posiadały ogółem 25,530 km linii tramwajowych, z czego 10 km w Sosnowcu, zaś w stanie taboru znajdowało się 18 wagonów motorowych oraz 76 wozów doczepnych typu angielskiego.

Przed wybuchem wojny ukazał się niedatowany barwny plan miasta Sosnowca z zaznaczonymi liniami tramwajowymi.¹¹⁹ Prawdopodobnie rozpowszechniany był jeszcze w początkowym okresie okupacji o czym świadczy stempel z niemiecką nazwą miasta: „Sosnowitz”.

Okres drugiej wojny światowej

W pierwszych dniach po wybuchu wojny niemiecko-polskiej 1939 roku (piątek 1.09. – sobota 2.09.) Komunikacja w Zagłębiu funkcjonowała normalnie, bez zakłóceń. Przerwa w kursowaniu tramwajów nastąpiła dopiero 3 - 4 września, po wkroczeniu wojsk niemieckich na teren miast regionu. Jedną z przyczyn było również wysadzenie mostu nad Czarną Przemszą w Będzinie, przez wycofujące się oddziały wojska polskiego, dlatego ruch tramwajów na przyległych odcinkach zawieszono. Naprawa została ukończona dopiero w 1941 roku. Do tego czasu miasto Czeladź pozostało bez komunikacji tramwajowej, a pasażerów przewoziły zastępczo autobusy. W poniedziałek 4 września 1939 roku nad tramwajami katowickimi i dąbrowskimi ustanowiono przymusowy zarząd niemiecki. Dyrektorem – powiernikiem, podobnie jak w Katowicach, został dr Carl Sonneck z Gliwic. Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim otrzymały również nową, niemiecką nazwę: *Elektrische*

¹¹⁸Późniejsza KWK „Sosnowiec”.

¹¹⁹Przechowywany w zbiorach Działu Historii Muzeum w Sosnowcu. Sygnatura: 1336.

Strassenbahnen im Dombrowaer Kohlengebiet, A.G. (Tramwaje Elektryczne w Dąbrowskim Okręgu Węglowym S.A.). Z biegiem czasu, Niemcy powiększyli tabor tramwajowy o 6 wozów silnikowych oraz 15 doczepnych. Sprowadzono wagony typu "Bremen" i "Chorzów", których nie dało się jednak łączyć z wozami angielskimi, sprowadzonymi przed laty do Zagłębia.



Sosnowiec. Tramwaj na dawnej ul. Wrocławskiej.

W 1942 roku spółka *Schlesische Kleinbahn*, kończąc sprawowanie zarządu komisarycznego, przekazała obowiązki niemieckiemu zarządowi miasta Sosnowiec, z którego ramienia kierował nimi Walther Onderka (1.05.1942 – 1.03.1943) a następnie dr Blühm, a od 1.12. 1943 roku Bruno Tomanetz¹²⁰, pochodzący z Śląska Opawskiego. W tym czasie wspomniany zarząd Sosnowca zakupił przedsiębiorstwo tramwajowe, które już, jako miejskie zmieniło nazwę na *Städtische Verkehrsbetriebe Sosnowitz* (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sosnowiec).

W międzyczasie Sosnowiec przyłączając się do inicjatywy prezydenta rejencji katowickiej¹²¹ dnia 9 listopada 1942 roku¹²² wraz z Bytomiem, Gliwicami, Zabrzem, Katowicami, Królewską Hutą oraz powiatem katowickim zawarł notarialną umowę o utworzeniu spółki *Oberschlesische Verkehrsgesellschaft mbH* z siedzibą w Katowicach z kapitałem zakładowym 2,1 mln marek. Celem spółki była obsługa komunikacji miejskiej za pomocą tramwajów, autobusów, trolejbusów i innych środków transportu zbiorowego. W myśl umowy, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1943 roku, udziałowcy mieli dokonać przewłaszczenia lub wydzierżawienia spółce swoich przedsiębiorstw transportu miejskiego.

W 1944 roku w komunikacji zagłębiowskiej zatrudnionych było około 600 pracowników w odróżnieniu od śląskiej komunikacji niemal wyłącznie polskiej narodowości.

¹²⁰ W latach 1941- 1943, dyrektor Śląskich Linii Autobusowych w Katowicach.

¹²¹ Próby ujednolicenia komunikacji w okręgu przemysłowym Górnego Śląska podejmowane były od lat 1932/1933.

¹²² Pertraktacje wszczęto już w 1941 roku.

Podczas działań wojennych w styczniu 1945 roku ponadto zniszczono część sieci trakcyjnej, torów i mostów, także i tabor tramwajowy był w nienajlepszym stanie z powodu jego był nadmiernej eksploatacji. Mimo tego już 29 stycznia 1945 roku uruchomiono w Zagłębiu Dąbrowskim pierwsze tramwaje a dopiero kilka dni później, na terenie Katowic.



Sosnowiec. Tramwaj przed pocztą główną.

W końcu lutego 1945 roku decyzją wojewody śląsko-dąbrowskiego ustanowiony został tymczasowy przymusowy zarząd państwowy tak nad Śląskimi Kolejkami, jak i Tramwajami Elektrycznymi Zagłębia Dąbrowskiego.

W lipcu 1945 roku utworzono przymusowy zarząd państwowy ministra komunikacji. Z chwilą tą zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego.

Nowe linie tramwajowe powstały w Sosnowcu dopiero w latach pięćdziesiątych. Jeszcze przed powstaniem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, 22 stycznia 1951 roku, uruchomiono w Sosnowcu odcinek linii tramwajowej nr 24, prowadzący od huty „Milowice” do kopalni "Milowice" oraz z Będzina do browaru w Grodźcu.

Komunikacja autobusowa

W 2014 roku miała oficjalna rozprawa o stworzeniu społeczeństwa zorganizowanej komunikacji autobusowej na Górnym Śląsku. Nie wszyscy jednak zgadzają się z oficjalną rozbudą kolejnych stacji, skoro potencjał komunikacji autobusowej na naszym terenie ciągle rośnie i rozwija się.

Wieloletni plany dzieła gospodarki transportu datują się na rok 1907, kiedy to Katowickie Spółka „Automobil – Omnibus – Gesellschaft” utworzyła w mieście regularną linię autobusową.¹²⁷ Z powodu wysoce kosztownych eksploatacyjnych przy niskim zainteresowaniu mieszkańców Katowic i niskiej frekwencji w co się z tym wiązało, przy niewielkich dochodach firma zlikwidowała. Dopiero po pewnym czasie, w połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, zainicjowano nowe przedsięwzięcie, gdy, jak pisał ówczesny dyrektor po Józefu, powołano nowy prywatny przedsiębiorstwo, zaś w 1922 roku Śląskie Linie Autobusowe z siedzibą w Katowicach.

Komunikacja autobusowa na Górnym Śląsku

Wieloletni plany dzieła gospodarki transportu datują się na rok 1907, kiedy to Katowickie Spółka „Automobil – Omnibus – Gesellschaft” utworzyła w mieście regularną linię autobusową.¹²⁸ Z powodu wysoce kosztownych eksploatacyjnych przy niskim zainteresowaniu mieszkańców Katowic i niskiej frekwencji w co się z tym wiązało, przy niewielkich dochodach firma zlikwidowała. Dopiero po pewnym czasie, w połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, zainicjowano nowe przedsięwzięcie, gdy, jak pisał ówczesny dyrektor po Józefu, powołano nowy prywatny przedsiębiorstwo, zaś w 1922 roku Śląskie Linie Autobusowe z siedzibą w Katowicach.

Całkowity przewoźnik autobusowy znajdował się na Placu Dworcowym, przy budynku Biura Głównego. Z tego odjeżdżały wszystkie autobusy linii miejskich oraz linii prowadzących poza miasto: do Sosnicy, Mikulczyca, Rokietnicy oraz do Mysłowic (kopalnia) i dalej do Rybnika.

W latach trzydziestych w Zależu istniała siedem linii autobusowych kursujących na następujących trasach, których początkowy przystanek mieścił się na Placu Dworcowym przy posterku głównym:

- Zależe Dworzec kolejowy – Strzelnica – (Schweinfurt) – Ścinawa
7.10, 8.10, 9.10, (co godzinę) 22.10, 23.10.
- Zależe Dworzec – Mikulczyca – Rokietnica
6.00, 6.20, 6.40, 7.00, 7.30, 7.40; (co 20 minut) 22.00, 22.20, 22.40, 23.00,
23.20 (kurs do Mikulczyca).
- Zależe Dworzec – Ustrzyki Górne
7.00, 8.00, 9.00, 10.00, 11.00, 12.10, 13.30, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.30, 20.30, 22.30.
- Zależe Dworzec – Chorzów „Główny”

¹²⁷ Plan stworzenia pod kierunkiem Józefa Zimnickiego. Katowice 1978 r. Katowice 1851 – 1945. Zarys rozwoju miasta, 18.

¹²⁸ *Handelsblatt* (Złoty Dziennik Górnego Śląska) i *Neue Deutsche Zeitung* (Nowy Niemiecki Dziennik), 1922, 1. 252 – 253.

Komunikacja autobusowa

W 2014 roku mija oficjalna rocznica dziewięćdziesięciolecia zorganizowanej komunikacji autobusowej na Górnym Śląsku. Nie wszyscy jednak zgadzają się z oficjalną rachubą kolejnych rocznic, skoro początki komunikacji autobusowej na naszym terenie sięgają początków dwudziestego stulecia.

Udokumentowane dzieje górnośląskich autobusów datuje się na rok 1907, kiedy to katowicka Spółka „Automobil – Omnibus – Gesellschaft” utworzyła w mieście regularną linię autobusową.¹²³ Z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych przy nikłym zainteresowaniu mieszkańców Katowic i niskiej frekwencji a co się z tym wiąże, przy niewielkich dochodach firma splajtowała. Dopiero po pewnym czasie, w połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, zaistniały sprzyjające okoliczności, gdy, jak przysłowiowe grzyby po deszczu, powstawać zaczęły prywatne linie przewozowe zaś w 1929 roku Śląskie Linie Autobusowe z siedzibą w Katowicach.

Zabrzeńskie autobusy.

Najstarsze miejskie linie autobusowe w okręgu przemysłowym Górnym Śląsku (po niemieckiej stronie granicy) posiadało Zabrze. Do utworzenia tego typu transportu osobowego (*Städtische Kraftverkehrsbetrieb Hindenburg Oberschlesien*) w tym jednym z najludniejszych ówczesnie miast Śląska doszło w sierpniu 1924 roku.¹²⁴

Centralny przystanek autobusowy znajdował się na Placu Dworcowym, przy budynku Poczty Głównej, z którego odjeżdżały wszystkie autobusy linii miejskich oraz linii prowadzących poza miasto: do Sośnicy, Mikulczyc, Rokitnicy oraz do Makoszów (kopalnia) a także do Bytomia.

W latach trzydziestych w Zabrzu istniało siedem linii autobusowych kursujących na następujących trasach, których początkowy przystanek mieścił się na Placu Dworcowym przy poczcie głównej:

- Zabrze Dworzec kolejowy – Strzelnica (Schutzenhaus) – Sośnica:
7.10r; 8.10 9.10; (następne co 1 godz.) 22.10; 23.10s.
- Zabrze Dworzec - Mikulczyce – Rokitnica:
6.00r, 6.20r, 6.40, 7.00r, 7.20, 7.40r, (następne co 20 minut), 22.00, 22.20s, 22.40, 23.00s, 23.20 s (kurs do Mikulczyc).
- Zabrze Dworzec - Urząd celny południe:
7.00r 9.00 10.00 12.30 13.30 14.00 15.00 17.00 18.00 20.30 22.30r.
- Zabrze Dworzec - Osiedle "Gagfah"

¹²³ Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Szaflarskiego. Katowice 1978 s. *Katowice 1865 – 1945. Zarys rozwoju miasta.* 88.

¹²⁴ *Hindenburg OS. Stadt der Gruben und Hütten.* Bearbeitet von Josef Pollok. Essen 1979 s. 252 – 253.

6.30w 8.30 9.30 10.30 12.00 13.02 14.30 15.30 17.30 18.30 20.00 22.00

- Zabrze Dworzec - Makoszowy (Kopalnia Delbrückschachte)
4.45w , 7.30, 11.00 ,16.00, 19.00, 21.00, 22.30r.
- Zabrze Dworzec kierunek Zaborze "B" przez Brojastr, z powrotem przez Zaborze Dwór
6.15r 7.15r 8.15 (następne co 1 godz.); 23.15So.
- Zabrze Dworzec kierunek Zaborze Dwór, z powrotem przez Zaborze "B"
6.45w; 7.45w; 8.45; 9.45 następne co 1h 23.45s.

r: kursy w dni robocze. s: kursy w niedziele i święta.



Zabrze. Plac Dworcowy. Autobusy miejskie przed Poczta Główną.

W połowie lat trzydziestych zabrzańskie przedsiębiorstwo na swym stanie posiadało w sumie 9 autobusów marki *Benz*, które obsługiwały 7 wymienionych wyżej linii autobusowych. Po latach, w 1944 roku z tychże 9 autobusów, posiadano już na swym stanie tylko 4 sprawne pojazdy.¹²⁵

Bytomskie omnibusy.

Niektórzy autorzy przyjmują, że era pasażerskich przewozów pocztowych zakończyła się z końcem XIX stulecia. Nic bardziej mylnego. Przykładem niechaj będzie Urząd Pocztowy w Bytomiu (Reichspostamt Beuthen OS), który z dniem 1 listopada 1924 roku uruchomił linię omnibusową (Kraftomnibusbetrieb) z Bytomia przez Zbrosławice do Miedar długości 32 km, która była obsługiwana przez 4 autobusy. W okresie od początku listopada do końca 1924 roku autobusy przejechały ogółem 21.222 km przewożąc 16.367 pasażerów.

¹²⁵ *Hindenburg OS. Stadt der Gruben und Hütten.* s. 253.



Bytom. Autobus miejski na ul. Dworcowej (ok. 1936 r.)

Kolejna, druga bytomska linia omnibusowa została uruchomiona 17 września 1925 roku na trasie z Bytomia przez Bobrek do Zabrza długości 13 km. Autobusy na tej linii przejechały do końca roku 81.890 km i przewiozły 121.878 pasażerów.

Trzecią linią, najkrótszą, była trasa prowadząca z Bytomia do przystanku umiejscowionego przy polskiej granicy państwowej z autonomicznym województwem śląskim o długości 5,5 kilometrów. Uruchomiona została 19 stycznia 1927 roku a do końca 1926 roku jej autobusy pokonując 7.965 km przewiozły na tej trasie 16.566 pasażerów.¹²⁶

Pocztowe linie omnibusowe w Bytomiu w okresie kwiecień 1927 - marzec 1928¹²⁷

Rok miesiąc	Ilość		Linia Bytom - Miedary przez Zbroslawice		Linia Bytom - Zabrze przez Bobrek		Linia Bytom - Granica Państwowa	
	Omnibusy	Linie	przejechane km	przewiezione osoby	przejechane km	przewiezione osoby	przejechane km	przewiezione osoby
1927								
Kwiecień	8	3	5700	2996	12754	5953	3654	8366
Maj	8	3	6468	2804	13253	5606	3787	6839
Czerwiec	8	3	6720	3122	12768	4864	3757	7494
Lipiec	8	3	6944	3373	12777	4701	3526	6354
Sierpień	8	3	6944	3676	13193	4985	2346	4600
Wrzesień	8	3	6720	3191	12768	5227	1446	3181
Październik	8	3	6665	3138	13193	6160	3175	6402
Listopad	8	3	6450	3314	13008	5364	3640	8313
Grudzień	8	3	6820	3559	11413	5292	3780	10670

¹²⁶ *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch* /1. Folge. Druck: Oberschlesische Zeitung / Beuthen O.-S [1929] s. 89 tab. 136 Reichspostamt Beuthen OS IV.

¹²⁷ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch*. Beuthen O.-S [1929] s. 89, tab. 136.

1928								
Styczeń	8	3	6820	2944	8605	4153	3780	9091
Luty	8	3	6380	3832	8051	3871	3542	8891
Marzec	8	3	6820	3334	8605	3960	3660	7977
Razem	8	3	79451	39383	140388	60136	40193	88184

Wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu z dniem 6 czerwca 1926 roku w Bytomiu uruchomione zostały miejskie linie autobusowe (Städtischer Kraftomnibusverkehr). W początkowym okresie przedsiębiorstwo posiadało 3 autobusy firmy Daimler. W okresie od 6 czerwca do końca 1926 roku autobus nr 1 przejechał 30.693 km, autobus nr 2 – 30.727 km zaś autobus nr 3 – 11.332 kilometry.

Miesiąc 1927	Przejechane autobusokilometry					Busokm. ogółem
	A. Autobus Daimler			B. Autobus Krupp		
	Bus nr 1	Bus nr 2	Bus nr 3	Bus nr 4	Bus nr 5	
1.01.– 30.06.	21.010	21.032	21.051	-	-	63.093
Lipiec	3.778	1.834	3.613	-	-	9.225
Sierpień	3.606	3.702	3.498	-	-	10.806
Wrzesień	3.370	3.749	3.479	-	-	10.598
Październik	3.734	3.677	3.653	-	-	11.064
Listopad	3.876	2.713	4.018	1.581	601	12.799
Grudzień	3.743	3.757	3.566	1.433	1.207	13.706
Ogółem	43.117	40.464	42.878	3.014	1.818	131.291

Z dniem 25 listopada 1927 roku w Bytomiu otwarto nową okrężną miejską linię autobusową, której trasę obsługiwały dwa zakupione nowe autobusy firmy Krupp. W pierwszym miesiącu z ogólnej sumy kilometrów przejechanych przez autobusy nr 4 i nr 5 należy odliczyć 2.145 km (nr 4 – 1570 km; nr 5 – 575 km). Były to jazdy próbne autobusów Kruppa oraz ich transport (przejazd) z fabryki do Bytomia.

W prowadzenie na ulice Bytomia w latach dwudziestych autobusów, odbiło się na dotychczasowym środku komunikacji miejskiej jakim były konne dorożki. O ile w 1924 roku zarejestrowanych było 50 dorożek, w 1925 – 47, w 1926 – 38 a w 1927 roku już tylko 21. Dodatkową konkurencją dla dorożek konnych było pojawienie się taksówek (Kraft – Droschken). W 1924 nie było zarejestrowanej ani jednej taksówki, w 1925 – 4, w 1926 – 17, a w roku 1927 już 30.

Miejskie omnibusy w Bytomiu. Przewóz osób 1926 - 1928¹²⁸

Rok Miesiąc	Ilość zakupionych biletów					Ilość przewiezionych osób razem	Ilość autobusokilometrów razem
	Bilety jednorazowe	Tygodniowe 12 przejazdów	Czasowe 25 przejazdów	Czasowe 48 przejazdów	Ogółem nabytych biletów		

¹²⁸ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch*. Beuthen O.-S [1929] s. 163, Tab. 251.

1926							
Czerwiec	40.245	-	-	-	40.245	40.245	•
Lipiec	44.561	-	-	-	44.561	44.561	•
Sierpień	35.267	-	-	-	35.267	35.267	•
Wrzesień	36.913	-	-	-	36.913	36.913	•
Listopad	30.119	195	87	196	30.597	44.037	•
Grudzień	38.957	235	90	105	39.389	49.069	•
Razem	226.064	430	177	301	226.972	250.092	72.752
1927							
Styczeń	37.781	397	65	119	38.362	49.882	<i>od stycznia do czerwca ogółem: 63.093 9.225 10.806 10.598 11.064 12.799 13.706</i>
Luty	33.321	309	64	107	33.801	43.765	
Marzec	36.403	241	48	106	36.798	45.583	
Kwiecień	41.179	177	58	107	41.521	49.889	
Maj	37.074	208	58	100	37.440	45.820	
Czerwiec	35.672	141	35	82	35.930	42.175	
Lipiec	36.634	107	36	83	36.860	42.802	
Sierpień	36.833	165	66	132	37.196	46.799	
Wrzesień	36.785	158	27	93	37.063	43.820	
Październik	36.516	214	36	106	36.872	45.072	
Listopad	36.710 ¹²⁹	233	55	106	37.104	45.969	
Grudzień	45.752	265	48	124	46.189	56.084	
Razem	450.660	2.615	596	1.265	455.136	557.660	131.291
Średnia miesięczna	37.555	218	50	105,4	37.828	46.472	11.336
1928							
Styczeń	58.614	406	88	131	59.239	71.974	21.089
Luty	53.666	395	86	140	54.287	67.302	16.642
Marzec	51.611	356	67	128	52.162	63.702	20.548

W 1939 roku, po wkroczeniu wojsk niemieckich do Tarnowskich Gór, władze okupacyjne przekazały dla Deutsche Reichspost w Bytomiu 3 autobusy, skonfiskowane firmie Jana Pietruszki z Woźnik. Autobusy te zasiły tabor omnibusów pocztowych ówczesnego Bytomia. Ich późniejszy los nie jest znany.¹³⁰

Prywatny transport autobusowy w Województwie Śląskim.

Połowa lat dwudziestych ubiegłego wieku przyniosła duże zmiany na mapie transportu osobowego w ówczesnym województwie śląskim. Pojawiła się wtedy prywatna komunikacja autobusowa. Spowodowane było to powolnym wzrostem ilości samochodów tak w Polsce jak i na Górnym Śląsku, który w latach kryzysu i tak skromny zaczął się zmniejszać ilościowo. Autorzy opracowań zajmujących się problematyką transportu autobusowego zwracają równocześnie uwagę na jakość wykonywanych usług, spowodowaną stanem technicznym w większości przypadkowego i przestarzałego taboru, kulturą obsługi (kierowców i konduktorów), pobieranych opłat, wyboru tras, itp. Osobnym, niekorzystnym zjawiskiem był stan dróg, nieprzystosowanych w większości do ruchu samochodowego (autobusowego), co

¹²⁹ Z dniem 25 listopada 1927 roku otwarto w Bytomiu nową miejską linię tzw. okrężną, która była obsługiwana przez dwa autobusy.

¹³⁰ Informacja Pani Felicji Wyżgół z domu Rzeźniczek.

niejednokrotnie było przyczyną licznych wypadków nie wspominając o punktualności przewozów.

Po latach, chcąc przyspieszyć inwestycje drogowe w województwie śląskim 30 marca 1931 roku wydano *Ustawę Wojewódzkim Funduszu Drogowym*¹³¹, w której czytamy:

Rozdział I

Wojewódzki Fundusz Drogowy.

Art. 1.

Wojewódzki Fundusz Drogowy jest przeznaczony do pokrywania wydatków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg wojewódzkich i innych dróg publicznych w Województwie Śląskim, oddanych w zarząd administracji wojewódzkiej, oraz do udzielania dotacji (subwencji i pożyczek) związkom komunalnym Województwa Śląskiego na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg samorządowych, powiatowych i gminnych i innych dróg publicznych, zarządzanych przez związki komunalne. [...].

Rozdział III.

Oплата za przejazd pojazdem mechanicznym.

Art. 15.

- 1. Ustanawia się opłatę od biletu za przejazd pojazdem mechanicznym z wyjątkiem biletu za przejazd autobusem, kursującym jedynie w granicach jednej i tej samej gminy miejskiej. Opłata wynosi 1/3 część ceny biletu. Opłata ta może być ryczałtowana.*
- 1. Rozporządzenie wykonawcze Śląskiej Rady Wojewódzkiej określi sposób wymiaru i poboru tej opłaty, sposób pobierania ryczałtu, sposób zabezpieczania opłaty i jej przymusowego ściągania oraz przelewania ściągniętych opłat na rzecz Wojewódzkiego Funduszu Drogowego.*
- 2. Opłata od biletów nie będzie pobierana za przejazd w autobusach, kursujących w obrębie okręgu przemysłowego. Granice tego określi Śląska Rada Wojewódzka. [...].*

Podczas gdy w województwie śląskim rozdzierano szaty nad stanem dróg a często nieprzejezdnością szlaków drogowych, szukano pieniędzy, 5 sierpnia 1932 roku *Kurier Warszawski* napisał:¹³²

„Gdy 5 - 6 lat temu pierwsze nawierzchnie asfaltowe kładziono na ulicach Warszawy, prace te wykonywali, jeżeli nie technicy, to przynajmniej majstrowie niemieccy. Nie ma w tem nic dziwnego, ani w dawnej Rosji, ani w Małopolsce nawierzchni asfaltowych walcowanych prawie nie było, a w Niemczech roboty te projektowali i wykonywali inżynierowie niemieccy. Wyjątkiem nader cennym był pod tym względem Śląsk, gdzie wielu tutejszych mieszkańców wyspecjalizowało się w tym zakresie, na długo przed wojną Śląsk miał drogi asfaltowe, już na początku bieżącego stulecia, a dziś przoduje pod tym względem całemu państwu. Tam też należy szukać fachowców, nie tylko teoretyków i tam powinniśmy dokształcać naszych przyszłych inżynierów w zakresie budowy dróg o gładkich nawierzchniach. Nie będą tam świadkami eksperymentów, ani prób ryzykownych, ale nauczą się roboty, która dla Ślązaków nie stanowi żadnej osobliwości, ale jest chlebem powszednim, bo jedno maleńkie województwo śląskie ma więcej szos asfaltowych, niż wszystkie inne dzielnice razem wzięte.”

¹³¹ Dz. U. Śl. nr 6, poz. 14; *Ustawy Sejmu Śląskiego 1922 – 1932*. Sejm Śląski. Katowice [1932]. s. 707 – 716.

¹³² *Kurier Warszawski* z 27 marca 1938 roku; Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej w aglomeracji katowickiej*. Katowice 2009 s. 109.

Cytowany wcześniej Tadeusz Falecki w swej monograficznej pracy o transporcie autobusowym¹³³ wymienił szereg działających w tym czasie prywatnych firm nie tylko w województwie śląskim:

Województwo Śląskie: Józef Adamaszek z Mysłowic; inż. Jan Bukowski z Katowic; Alojzy Bulla z Siemianowic; Jan Bułka z Woźnik (pow. Lubliniec); Jerzy Bund ze Strzybnicy; Maksymilian Kopczyński; Mieczysław Kopczyński; Stanisław Kowolik z Bańkowa; Teodor Kowolik z Bańkowa; Antoni Królak z Katowic; Konstanty Motyka; Paweł Ostrowski; Jan Pietruszka z Ligoty Woźnickiej (pow. Lubliniec); Władysław Pikul z Chwostka (pow. Lubliniec); Feliks Potempa z Woźnik (pow. Lubliniec); Aleksander Swoboda z Czułowa k. Tych; Mateusz Śliwa z Wodzisławia; Feliks Załuski z Brzeziny; Stefan Ziemnicki z Siemianowic; Józef Żywczak z Królewskiej Huty;

Śląsk Cieszyński: Gustaw Katuszyński z Cieszyna; Wiktor Katuszyński z Pastwisk k. Cieszyna; Jan Machura z Goleyszowa; Stanisław Miodowski ze Skoczowa; Jan Molina z Cieszyna; Ignacy Stroiński z Kazanowic.

Zagłębie Dąbrowskie: Helena Żurek z Sosnowca

Działały również inne firmy:

- Firma „Rekord” - (Mysłowice – Sosnowiec);
- Gmina Orzegów – (Królewska Huta – Ruda), która posiadała 2 autobusy;
- Towarzystwo Komunikacji Samochodowej Sp. z oo. z siedzibą w Katowicach przy Placu Wolności 16. Towarzystwo to powstało w końcu października 1928 roku i posiadało 10 autobusów (NAG, Renault oraz Rochet Schneider) i obsługiwało niemal te same trasy co Śląskie Linie Autobusowe. Postawione zostało w stan likwidacji w 1934 roku, po trzech latach, w 1937 zakończyło całkowicie swoją działalność.¹³⁴

Transport autobusowy prowadziła również: *Bielsko - Biała spółka Elektr. i kolejowa S.A.*

Komunikacja autobusowa w powiatach lublinieckimi i tarnogórskim

Pośród wielu prywatnych przewoźników działających już w połowie lat dwudziestych ubiegłego stulecia, wspomina się o kilku firmach autobusowych z terenu powiatu lublinieckiego. Wśród nich to firmy Feliksa Potempy z Woźnik, Jana Bułki z Woźnik, Jana Pietruszki z Ligoty Woźnickiej oraz Władysława Pikuli z Chwostka, niewielkiej miejscowości w pobliżu Lublińca.

Feliks Potempa obsługiwał linię Woźniki – Kalety, która cieszyła się dużym powodzeniem wśród rzeszy robotników zatrudnionych w przemyśle górnośląskim.

We wrześniu 1928 roku prasa śląska poinformowała o otwarciu nowej linii autobusowej w Lublinieckiem: *„Po długich staraniach ze strony zarządu naszego miasteczka (Woźniki), kursują autobusy pomiędzy Woźnikami a dworcem kolejowym Kaletami. Autobusy przejeżdżają przez następujące miejscowości: Ligota, Lubsza, Piasek. Uruchomienie tej linii komunikacyjnej jest dla ludności wielkim udogodnieniem.”*¹³⁵

¹³³ Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej w aglomeracji katowickiej*. Wydawnictwo Eurosprinter. Rybnik 2009 s. .

¹³⁴ Tadeusz Falecki: *80 lat*, s. 31 – 32.

¹³⁵ *Katolik Polski*. R. 1928 nr 222; *Polska Zachodnia*. R. 1928 nr 266; *Goniec Śląski*. R. 1928 nr 222.

Jeszcze w tym samym roku powiadomiono o otwarciu kolejnej linii autobusowej z Woźnik, tym razem do Tarnowskich Gór: „*Od poniedziałku kursują autobusy pomiędzy Woźnikami a Tarnowskimi Górami dwa razy dziennie. Odjazd z Woźnik o godz. 6.30 rano i 12.30 w południe a [z] Tarn. Gór o godz. 10-tej przed południem i o godz. 4-tej po południu.*”¹³⁶

W styczniu następnego roku prasa województwa śląskiego poinformowała o kolejnych planach komunikacyjnych w powiecie lublinieckim: „*Woźniki. Jeszcze jedna linia autobusowa. W Woźnikach powiat Lubliniec, mieszkający Feliks Potempa planuje otworzyć nową linię autobusową na trasie Woźniki – Dyrdy – Sośnica – Kalety. Byłaby to już czwarta linia autobusowa w powiecie lublinieckim, gdzie jeszcze dwa lata temu żadnego połączenia autobusowego nie było. Plany znajdują się w Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, ponadto zainteresowani mogą przeglądać je również w godzinach urzędowania w Starostwie w Lublińcu. Termin wyłożenia planów wynosi 14 dni.*”¹³⁷

Aura sprawiła jednak, że z uwagi na gwałtowne opady śniegu, właściciele autobusów zmuszeni zostali do zawieszenia działalności. Dopiero w marcu prasa poinformowała, że: „*Autobusy w powiecie lublinieckim podjęły ruch na wszystkich trzech trasach. Również linia Woźniki – Miasteczko – Tarnowskie Góry, która została zawieszona po tym jak wcześniej potworne zasypy śniegowe całkowicie unieruchomiły szosy.*”¹³⁸

Jesienią 1929 roku Potempa wprowadził nowy rozkład jazdy autobusów na linii Woźniki – Kalety o czym czytelników poinformowała prasa: „*Po zatwierdzeniu przez województwo nowy rozkład jazdy linii autobusowej Woźniki – Kalety, powiat Lubliniec wejdzie w życie: odjazdy z Woźnik do Kalet w godz. 6.00, 10.00, 13.00, 17.30. w Dyrdach 6.15, 10.15, 13.15, 17.45 i w Sośnicy 6.20, 10.20, 13.20, 17.50. Czas jazdy około 30 minut. Odjazdy z Kalet do Woźnik w godzinach 8.35, 11.45, 14.45, 19.00 przez Sośnicę każdy.*”¹³⁹

Prawdopodobnie syn Feliksa, Konstanty Potempa w numerze lublinieckiego Tygodnika Powiatowego z 1 marca 1930 roku, umieścił rozkład jazdy jego autobusów na linii Woźniki – Kalety – Woźniki, przez Dyrdy i Sośnicę. Dziennie wykonywano ogółem osiem kursów: cztery z Woźnik do dworca kolejowego w Kaletach (odjazdy o godz. 7.00, 10.10, 12.50, 17.10; przyjazdy 7.30, 10.40, 13.20, 17.45) oraz cztery z Kalet do Woźnik (odjazdy o godz. 8.25, 11.40, 14.45, 18.55; przyjazdy 9.00, 12.15, 15.20, 19.30). Ceny biletów odpowiednio: Woźniki – Kalety 1,50 zł; Woźniki – Dyrdy 0,50 zł; Woźniki – Sośnica 0,80 zł; Woźniki; Kalety – Dyrdy 1zł; Kalety – Sośnica 0,80 zł.

Niemal równocześnie ukazało się w prasie górnośląskiej powiadomienie o zmianach w powyższym rozkładzie jazdy. W uzupełnieniu dodano: „*Czas przejazdu wynosi około 30 minut. Cena za przejazd z Woźnik na Dyrdy to 50 groszy, z Dyrd do Sośnicy 30 lub 20 groszy i z Sośnicy do Kalet 70 lub 80 groszy. Koncesja znajduje się w rękach właściciela autobusu Potempa z Woźnik.*”¹⁴⁰

Zainteresowanie Woźniczan linią autobusową nieznacznie spadło z chwilą oddania w 1931 roku linii kolejowej Woźniki – Strzebiń.

¹³⁶ *Katolik Polski*. R. 1928 nr 272.

¹³⁷ *Kattowitzer Zeitung*. R. 1929 nr 22.

¹³⁸ *Kattowitzer Zeitung*. R. 1929 nr 79; *Katolik Polski*. R. 1929 nr 80; *Goniec Śląski*. R. 1929 nr 80.

¹³⁹ *Kattowitzer Zeitung*. R. 1929 nr 219.

¹⁴⁰ *Kattowitzer Zeitung*. R. 1930 nr 55.

Fatalny stan ówczesnych dróg, zły stan pojazdów a także nieuwaga kierowców, były najczęstszą przyczyną zaistniałych wypadków. „Polonia” na swych łamach doniosła o wypadku autobusu w pobliżu Woźnik 2 kwietnia 1930 roku, lecz nie wiemy dokładnie, z której woźnickiej firmy pochodził pojazd. Prawdopodobnie właścicielem był Feliks Potempa, którego firma autobusowa obsługiwała linię Woźniki - Kalety: „2 bm. o godz. 17.10 w czasie wymijania furmanki najechał kierowca autobusu Józef Hadzik z Woźnik wskutek wadliwej konstrukcji kierownicy na przydrożny stos kamieni, wskutek czego samochód i furmanka wywróciły się na środek szosy. W tym czasie w autobusie znajdowało się 9 pasażerów, z których 3 odniosła lekkie uszkodzenia ciała od odłamków szkła z rozbitych w autobusie szyb. Reszta pasażerów, jak również obsługa autobusu wyszli z wypadku bez szwanku.”¹⁴¹

W marcu 1931 roku: „Na szosie wojewódzkiej w Lublińcu autobus należący do Feliksa Potempy, a kierowany przez Władysława Skopa z Woźnik, najechał na jednokonna furmankę Fr. Flaka z Gniazdowa. Koń został zabity na miejscu, właściciel autobusu Potempa doznał okaleczenia nóg. Szofer został również lekko okaleczony. Autobus został znacznie uszkodzony.”¹⁴²

W kwietniu 1930 roku uruchomiono linię autobusową z Lublińca do znajdującej się ówczesnie w województwie kieleckim Częstochowy. Poinformował o tym lubliniecki „Tygodnik Powiatowy”¹⁴³: „Niniejszym podaję do publicznej wiadomości iż z dniem 16 kwietnia b.r. będzie uruchomiona nowa linia autobusowa Lubliniec – Częstochowa.” W dalszej części ogłoszenia podano rozkład jazdy. Linię obsługiwał jeden autobus, który trasę z Lublińca przez Jawornicę, Kochanowice, Lisów, Herby Śląskie, Blachownię, Gnaszyn do Częstochowy pokonywał w ciągu 1,5 godziny. Z Lublińca autobus wyjeżdżał trzykrotnie o godz. 8.00, 13.30 i 18.00 zaś kursy powrotne z Częstochowy do Lublińca o godz. 11.30, 16.00 i 20.00. Z przekazów wiemy, że linie Lubliniec obsługiwały autobusy Józefa Żywczaka z Królewskiej Huty oraz Władysława Pikula z Chwostka, niewielkiej miejscowości w powiecie lublinieckim.

W początku 1932 roku w prasie ukazała się informacja o przygotowaniach do otwarcia nowej linii autobusowej w powiecie lublinieckim:

„W najbliższym czasie otwarta zostanie linia autobusowa pomiędzy Woźnikami a Lublińcem. O koncesje stara się mieszkający w Woźnikach właściciel autobusu Johann Bullka [Jan Bułka]. Przebieg linii będzie następujący: Woźniki – Dyrdy – Sośnica – Piasek – Kolonia Strzebińska – Prądy – Koszęcin – Wierzbie – Sadów – Lubliniec. Na trasie tej autobusy kursować będą trzy razy dziennie w obydwie strony.”¹⁴⁴

Trzecią firmę autobusową powstałą mniej więcej w tym samym czasie założył Jan Pietruszka z Ligoty Woźnickiej. W lipcu 1928 roku w prasie ukazał się artykuł o zamiarach Pietruszki uruchomienia nowej linii autobusowej:

„Nowa linia autobusowa w powiecie lublinieckim. Powiat lubliniecki posiadał dotąd tylko jedną linię autobusu i to dopiero od zeszłego roku. Dzięki dążeniom z prywatnej strony mieszkańców powiatu, na które władze zwierzchnie patrzą przyjaznym okiem, w powiecie otwarta zostanie nowa linia autobusowa, co jest ważne przy małej ilości odcinków kolei

¹⁴¹ *Polonia*. R. 1930 nr 1975.

¹⁴² *Katolik Polski*. R. 1931 nr 72;

¹⁴³ *Tygodnik Powiatowy na powiat lubliniecki*. R. 1930 nr 15 z 12 kwietnia. s. 63.

¹⁴⁴ *Kattowitzer Zeitung*. R. 1932 nr 42.

żelaznej, które przechodzą przez powiat, dla gospodarczego znaczenia. Obok już przez dłuższy czas omawianego projektu linii Lubliniec – Koszęcin – Kalety – Miasteczko – Tarnowskie Góry, w krótkim czasie otwarta zostanie linia autobusu Woźniki – Ligota Woźnicka – Lubsza – Piasek Tarnowskie Góry. Bardziej nawet ta ostatnia linia, która przez panów Jan Pietruszkę z Ligoty Woźnickiej i Władysława Walentka z Małego Rudnika, gmina Rudnik, sfinansowana zostanie, znajduje się w starostwie lublinieckim, gdzie przez czternaście dni można zapoznać się z ofertą oraz wnieść ewentualne zastrzeżenia. Tam znowu pokazuje się tu także zwrot gospodarczy powiatu lublinieckiego.”¹⁴⁵

Z chwilą uruchomienia linii, jego autobus obsługiwał trasę z Woźnik do Tarnowskich Gór przez Ligotę Woźnicką, Lubszę, Piasek, Sośnicę, Miotek, Żyglinek, Miasteczko Śląskie. Bilet na całą trasę kosztował 2.50 zł.

Po zawarciu małżeństwa Anny - siostry Edwarda Rzeźniczka z Pakuł, niewielkiej wioski w pobliżu Lubszy – z Janem Pietruszką, zakład stał się niemal firmą rodzinną. Rzeczoną Edward Rzeźniczek był konduktorem w jednym z autobusów, zaś spośród kierowców z nazwiska znany jest nam obecnie tylko jeden kierowca: Piotr Malcher, który był mieszkańcem Tarnowskich Gór. Również Jan Pietruszka z właściciela niejednokrotnie przemieniał się w szofera swojego autobusu. Na łamach „Polski Zachodniej” odnotowano spowodowany jesienią 1936 roku przez Pietruszkę wypadek na trasie do Tarnowskich Gór:

„Kursujący na szosie Woźniki – Tarnowskie Góry autobus Nr 9803 Śl, kierowany przez właściciela Jana Pietruszkę z Woźnik najechał w chwili wymijania na wóz Antoniego Fazana z Kamienicy Polskiej. Wskutek zderzenia autobus został lekko uszkodzony. 6 pasażerów odniosło lekkie obrażenia. Winę ponosi sam kierowca Pietruszka.”¹⁴⁶



¹⁴⁵ Kattowitzer Zeitung. R. 1928 nr 166.

¹⁴⁶ Polska Zachodnia. R. 1936 nr 276.

Tarnowskie Góry. Pierwotny przystanek przed kościołem Piotra i Pawła. Autobus linii Tarnowskie Góry – Katowice firmy Jana Pietruszki .. Po lewej – Piotr Malcher z Tarnowskich Gór, kierowca autobusu, z prawej, Edward Rzeźniczek z Paku – konduktor. (Fot. Ze zbiorów rodzinnych Felicji Wyżgol).

Według informacji uzyskanej od Jerzego Pietruszki, syna Jana, firma pod koniec lat trzydziestych posiadała pięć autobusów marki Bentley, Chevrolet i Fiat Polski.¹⁴⁷ Garażowały one początkowo Łanach, które w 1925 roku zostały włączone w skład Woźnik, dokąd przeniosła się rodzina Pietruszków.¹⁴⁸ W księdze protokołów posiedzeń Rady Miejskiej w Woźnikach zachował się wpis z jej obrad, który informuje o tym, że Rada nie wydała zgody firmie Pietruszki na rozbudowę zaplecza zakładu w Łanach.

Wspomniany Falecki informuje, że po 1925 roku istniały dwie firmy przewozowe realizujące połączenia autobusowe z Katowic do Tarnowskich Gór. Były to firmy inż. Jana Bukowskiego z Katowic oraz Jerzego Bunda ze Strzybnicy (obecnie dzielnica Tarnowskich Gór). W obydwu firmach cena biletu wynosiła ówczesnie 3 zł 20 gr. W późniejszym czasie dołączył do nich również Jan Pietruszka, który firmę autobusową w Tarnowskich Górach założył w 1928 roku.¹⁴⁹

Linia autobusowa Pietruszki prowadziła z Tarnowskich Gór przez Nakło Śląskie, Świerklaniec, Piekary, Szarlej do Katowic czyli niemal tą samą trasą, którą dzisiaj pokonują autobusy linii nr 5 z niewielką różnicą – początkowy przystanek w Tarnowskich Górach znajdował się najpierw na niewielkim placu przy kościele św. Piotra i Pawła a później na Rynku w pobliżu kościoła ewangelickiego. Pojazdy były w zielonym kolorze. Na miękkich siedzeniach autobusów mieściło się 24 pasażerów. W każdym wozie bilety sprzedawał konduktor. Jednym z nich był wspomniany Edward Rzeźniczek.

Z chwilą wybuchu drugiej wojny światowej dwa z autobusów zostały zarekwirowane przez Wojsko Polskie, które następnie wyjechały z Tarnowskich Gór. Jeden z autobusów dojechał do Złotego Potoku koło Częstochowy, gdzie został uszkodzony w trakcie walk. Losy drugiego nie są znane. Trzy pozostałe w Tarnowskich Górach zostały zarekwirowane przez władze niemieckie i przetransportowane do Bytomia, gdzie zasiły tabor komunikacji autobusowej tego miasta.

Śląskie Linie Autobusowe

¹⁴⁷ Ryszard Bednarczyk opierając się na wspomnieniach Jerzego Pietruszki, syna Jana napisał, że firma posiadała dwa Chevrolety, Bedforda, Citroena i Polskiego Fiata.

¹⁴⁸ Pietruszkowie w późniejszym okresie zamieszkali w Tarnowskich Górach w zakupionej w 1934 roku kamienicy przy ul. Powstańców Śląskich 10. Na podwórzu znajdowały się zabudowania warsztatów, obok których parkowały autobusy.

¹⁴⁹ Po latach, jego syn Jerzy wspominał: „Pierwszy autobus marki Chevrolet ojciec kupił na Targach Poznańskich. Silnik włączało się kręcąc korbą, a przy kierownicy były regulator powietrza i dźwignia biegów. Pamiętam, że pojazd miał słaby akumulator.[...]. Pierwszym kierowcą został w przedsiębiorstwie mojego ojca Piotr Malcher. Kiedy jeździł przez okoliczne wioski, ludzie na widok autobusu z ryczącym silnikiem uciekali ze strachu i nie chcieli wsiadać do dziwnego wozu.”

Jedyną pamiątką, która pozostała synowi Jerzemu Pietruszce po przedsiębiorstwie autobusowym ojca, jest wydana 10 maja 1939 roku przez Śląski Urząd Wojewódzki karta kontroli opłat pojazdu mechanicznego Polski Fiat o numerze rejestracyjnym A 79137 na rzecz Wojewódzkiego Funduszu Drogowego. Miesięcznie Jan Pietruszka płacił za jeden autobus 215 zł 49 groszy.

W 1929 roku prawdopodobnie Jan Szkudlarz, burmistrz miasta Katowic, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom, z datą 1 maja tegoż roku napisał i wystosował do wojewody śląskiego pismo w sprawie utworzenia komunikacji autobusowej: „*Celem położenia tamy ustawicznym zażaleniom, donosom, targom, sprzedażom koncesji itd., których przedmiotem są przedsiębiorstwa autobusowe oraz podniesienie tej gałęzi komunikacji do wysokiego zadania, [...] idąc za przykładem państw sąsiednich [...].*” Wskazał zarazem, że byłoby pożądanym: *Utworzenie Związku Celowego większych gmin, które by przejęły komunikację autobusową, przynajmniej na niektórych liniach międzymiastowych i prowadziły ją nadal we własnym zakresie, jak to ma miejsce w całych Niemczech, Austrii a następnie w Warszawie.*¹⁵⁰

Sprawy potoczyły się błyskawicznie. Po niemal natychmiastowej akceptacji wojewody, już 18 maja tegoż roku odbyła się w Katowicach konferencja, na której m.in. wybrano komisję do opracowania statutu, który po zakończeniu nad nim prac, 25 czerwca 1929 roku zatwierdzony został przez Śląską Radę Wojewódzką.¹⁵¹

Z dniem 25 czerwca 1929 roku powstały *Śląskie Linie Autobusowe* z siedzibą w Katowicach a 19 lipca 1929 roku powołano 12 osobowy Zarząd, na czele którego stanął mgr Stanisław Szkudlarz. Jego zastępcą został starosta powiatu bytomskiego (świętochłowickiego) Szaliński; dyrektorem Związku Franciszek Mikszan a na funkcje członków Związku powołano: dr. Kaczmarek z Katowic, inż. Ćwizewicza z Królewskiej Huty, inż. Zachaczewskiego z Katowic, Brzózkę z Świętochłowic i Schmiegeła z Katowic. Należy dodać, że już z chwilą powstania *Śląskich Linii Autobusowych* działała Komisja Rewizyjna, w której skład wchodził przedstawiciele miast założycielskich: Katowic (Prezydent dr Adama Kocur), Królewskiej Huty (Prezydent Dubiel), Siemianowic (Naczelnik Gminy Ferdynand Popek) i Chropaczowa (Naczelnik Jan Przybyła).

Za oficjalną datę uruchomienia *Śląskich Linii Autobusowych* uznaje się dzień 1 listopada tegoż roku, kiedy to na trasę wyjechały pierwsze dwa autobusy marki Ursus by obsłużyć linię Katowice - Siemianowice. W międzyczasie, Dyrekcja Policji w Katowicach udzieliła *Związkowi Celowemu Samorządów Śląskich* zgody na prowadzenie przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej.¹⁵²

W następnym miesiącu ruszyły kolejne linie: Katowice – Królewska Huta (11 grudnia) oraz Katowice – Królewska Huta – Lipiny – Chropaczów – Łagiewniki – granica polsko-niemiecka (23 grudzień 1929 roku). W styczniu uruchomiono linię z Katowic do Bogucic a 5 marca z Katowic do Mikołowa. Do końca tegoż miesiąca autobusy SLA obsługiwały już 9 linii na których kursowało 16 autobusów. Oprócz wspomnianych linii, autobusy kursowały z Katowic do Nikiszowca; do Królewskiej Huty przez Kochłowice; do Rudy przez Królewską Hutę i Lipiny oraz do Nowej Wsi. Śląskie Linie Autobusowe u zarania swej działalności zatrudniały m.in. 31 szoferów, 24 konduktorów oraz 2 kontrolerów.

W 1930 roku najważniejszy problemem była budowa pomieszczeń garażowych. W niedługim czasie roku przy ulicy Mickiewicza wybudowano halę garażowo-warsztatową, mogącą pomieścić 50 pojazdów. Jej uroczyste otwarcie nastąpiło 15 listopada tegoż roku. W 1935 roku w hali wybudowano pierwszy własny autobus.

¹⁵⁰ Szerzej zobacz: Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej*. s. 11-14.

¹⁵¹ Zobacz załączony tekst dokumentu w Aneksie.

¹⁵² Zobacz załączony w Aneksie tekst zezwolenia Dyrekcji Policji w Katowicach.

Wcześniej, między innymi w 1934 roku zakupiono 25 autobusów marki Lancia, jak się okazało posiadających liczne wady konstrukcyjne. Na bazie własnych doświadczeń, po zakupie na targach w Lipsku podwozi marki Leyland z silnikami wysokoprężnymi, Śląskie Linie Autobusowe wyposażały je w własne karoserie wykonywane w katowickich warsztatach przy ul. Mickiewicza.¹⁵³

W 1936 roku na Rynku w Katowicach otwarto siedzibę główną Śląskich Linii Autobusowych. Mieściła się tam dyrekcja, biura a także poczekalnie dla pasażerów, a na podwórku publiczne toalety.



Autobus Śląskich Linii Autobusowych na katowickim Rynku. Pocztówka ze zbiorów prywatnych.

Z biegiem czasu przybywało nowych linii oraz pojazdów. Skutecznie też rywalizowano z przewoźnikami prywatnymi wzbudzając zazdrość a nawet zawiść konkurencji. Konkurencja oferowała między innymi nienajlepszą jakość usług oraz droższe bilety. W ówczesnej prasie pisano również i o mankamentach: brak było tablic z oznakowaniem przystanków a także tabliczek z rozkładami jazdy poszczególnych linii autobusowych.

W 1936 roku autobusy Śląskich Linii Autobusowych przewoziły z Katowic pasażerów na trasach prowadzących do poniżej wymienionych dzielnic, miast i miejscowości:

1. Katowice – Siemianowice przez Katowice Plac Piłsudskiego – Wełnowiec Cynkownia – Szyb Alfreda – Siemianowice.
2. Katowice – Chorzów II przez Katowice Plac Piłsudskiego – Huta Baildon – Dąb – Bederowiec – Dolina Szwajcarska – Góra Redena - Chorzów II.
3. Katowice – Łagiewniki Granica przez Katowice Plac Piłsudskiego – Huta Baildon – Dąb – Bederowiec – Dolina Szwajcarska – Góra Redena – Chorzów II – Piaśniki – Lipiny – Chropaczów – Huta Hubertus (obecnie Kolonia Zygmunt) – Łagiewniki Granica Zachód.
4. Katowice – Dąbrówka Mała przez Katowice Plac Piłsudskiego – Zawodzie Ratusz – Bogucice Szpital Bonifratrów – Dąbrówka Mała.
5. Katowice – Mikołów przez Katowice Plac Piłsudskiego – ulica i park Kościuszki – Brynów – Ochojec – Piotrowice – Kamionka – Mikołów.

¹⁵³ Tadeusz Falecki: 80 lat, s. 29.

6. Katowice – Nikiszowiec przez Katowice Plac Piłsudskiego – Zawodzie Ratusz – Bagno Wilhelmina – Janów – Nikiszowiec.
7. Katowice – Ruda przez Katowice Plac Piłsudskiego – Huta Baildon – Dąb – Bederowiec – Dolina Szwajcarska – Góra Redena – Chorzów II – Piaśniki – Lipiny – Chebzie – Godula – Orzegów – Ruda .
8. Katowice – Mysłowice przez Katowice Plac Piłsudskiego – Zawodzie Ratusz – Bagno-Wilhelmina – Mysłowice.
9. Ruda – Kończyce przez Ruda Granica – Ruda Nowa – Czarny Las – Nowa Wieś – Bielszowice – Pawłów – Kończyce.
10. Katowice – Wielkie Piekary przez Katowice Plac Piłsudskiego – Huta Baildon – Dąb – Bederowiec – Dolina Szwajcarska – Góra Redena – Chorzów II – Łagiewniki Granica Wschód, Maciejkowice, Brzeziny Śląskie, Kamień – Brzozowice – Szarlej – Wielkie Piekary.
11. Katowice – Bielsko przez Katowice Plac Piłsudskiego, ulica i park Kościuszki – Brynów – Ochojec – Piotrowice – Kamionka – Wiry – Gostyń – Kobiór – Piasek – Pszczyna – Goczałkowice – Dziedzice – Czechowice – Komorowice – Bielsko.
12. Katowice – Józefowiec przez Katowice Plac Piłsudskiego – Wełnowiec – Józefowiec.
13. Siemianowice – Chorzów I przez Siemianowice – Szyb Alfreda – Bytków – Węzłowiec – Dolina Szwajcarska – Chorzów I¹⁵⁴ – Chorzów II – Chorzów III (Stary).
14. Katowice – Wielkie Hajduki przez Katowice Plac Piłsudskiego – Załęże – Kolonia Prezydenta Mościckiego – Wielkie Hajduki.
15. Katowice I – Katowice III Dąb przez Katowice Plac Piłsudskiego – Huta Baildon – Dąb ul. Dębowa do Krzyża.
16. Chorzów I, II – Chorzów III (Stary) Azoty przez Chorzów I Plac Kopernika – Ul. Sobieskiego – ul. Katowicka – Rynek – Chorzów II Hala Targowa – Flota – Chorzów III (Stary) Krzyż – Kościół – Plac św. Jana – Ul. Dworcowa – Azoty.
17. Katowice – Piotrowice przez Katowice Plac Piłsudskiego – Brynów – Ochojec – Piotrowice.

Oraz linie nienumerowane:

- Katowice – Beuthen (Bytom) przez Katowice Plac Piłsudskiego, Wełnowiec – Szyb Alfreda – Bytków – Węzłowiec – Chorzów I – Łagiewniki – granica wschód – Beuthen (Bytom).
- Katowice – Tarnowskie Góry przez Katowice Plac Piłsudskiego, Wełnowiec – Szyb Alfreda – Bytków – Michałkowice – Dąbrówka Wielka – Brzeziny Śląskie – Kamień – Brzozowice – Szarlej – Wielkie Piekary – Kozłowa Góra – Świerklaniec – Chechło – Nakło – Tarnowskie Góry.
- Katowice – Tychy przez Katowice ul. św. Stanisława – Zawodzie Ratusz – Kopalnia Zuzanna – Giszowiec – Murcki Gospoda – Murcki Kopalnia – Czułów Wieś – Tychy. ¹⁵⁵

W kwietniu 1937 roku w firmie konkurencyjnego przewoźnika odbyło się zebranie Rady Nadzorczej i Zarządu Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa Eksploatacyjnego

¹⁵⁴ 16 maja 1934 roku dokonano połączenia Królewskiej Huty z Chorzowem Starym i Hajdukami, tworząc jedno miasto o nazwie Chorzów.

¹⁵⁵ *Informator na miasto Chorzów*. Katowice 1936.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Katowicach. W sprawozdaniu Zarządu firmy za rok operacyjny 1936 napisano:

Rok sprawozdawczy nie wykazał poprawy w wynikach działalności eksploatowanych przez nas przedsiębiorstw tramwajowych i autobusowych. Na linii autobusowej Katowice – Beuthen [Bytom] spadła ilość przewiezionych pasażerów z 218.394 w roku 1935 na 216.671, czyli o 0,79% natomiast ilość wykonanych kilometrów 192.352 pozostała mniej więcej ta sama co w roku 1935. Dochody na linii autobusowej spadły o 3,07% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Koszty eksploatacyjne w porównaniu z rokiem ubiegłym na liniach śląskich zwiększyły się o 2,71 % , a w Zagłębiu Dąbrowskim o 3,32%. Koszty ruchu komunikacji autobusowej zmniejszyły się w porównaniu do roku ubiegłego o 3,86%. Dla ruchu autobusowego na linii Katowice – Beuthen zakupiono 3 autobusy „Polski Fiat”.¹⁵⁶

Na bazie przedstawionego sprawozdania oraz niezadowolenia w firmach wchodzących w skład *Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa Eksploatacyjnego* postanowiono nie przedłużać umowy eksploatacyjnej zawartej 20 lipca 1935 roku z spółkami – udziałowcami Towarzystwa, oraz przez otwarcie likwidacji na dzień 31 grudnia 1936 roku rozwiązać „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne” Sp. z o. o.

W 1937 roku Śląskie Linie Autobusowe na swych trasach prowadzących z Katowic przewiozły do Siemianowic – 999.299 pasażerów;; do Królewskiej Huty (Chorzowa) – 215.893; do Łagiewnik granicy – 620.459; do Bogucic – 323.904; do Mikołowa i Łazisk Górnych – 320.494; do Nikiszowca – 75.076, do Rudy – 735.399, do Mysłowic – 209 845, do Piekar Śląskich 920 964, do Józefowca – 386.560, do Bielska – 51.525, do Ligoty – 274.465), do Piotrowic i Kostuchny – 296.722, do Nowej Wsi – 488.706, do Dębu – 15.233, do Małej Dąbrówki – 50.605, do Mikołowa i Tych – 277.447, do Jastrzębia Zdroju – 22 430, do Krakowa przez Chrzanów i Trzebinę – 280.401 oraz do Rybnika i Pszowa – 70.456 osób.

Trasy Śląskich Linii Autobusowych
(stan na czerwiec 1938 roku)¹⁵⁷

Nr linii	Z miejscowości	Do miejscowości	Przez	Ilość km	Ilość przystanków	Częstotliwość kursów w minutach
1	Katowice	Siemianowice	Welnowiec	7,2	12	20 – 60
2	Katowice	Chorzów II	Dąb	8	12	15 - 60
3	Katowice	Łagiewniki	Chorzów - Lipiny	17,5	27	60
4	Katowice	Ruda	Chorzów - Lipiny	18,6	25	60
5	Katowice	Piekary	Chorzów - Brzeziny	22,5	25	30 - 60
6	Katowice	Mikołów	Brynów - Piotrowice	16,8	16	60
7	Katowice	Łaziska	Ochojec - Mikołów	23,3	24	120
8	Katowice	Tychy	Piotrowice - Mikołów	22	24	120
9	Katowice	Piotrowice	Brynów - Ochojec	8,6	15	60
10	Katowice	Bielsko	Mikołów - Pszczyna	60	15	2 kursy dziennie
11	Katowice	Nowa Wieś	Hajduki - Kochłowice	15	24	60
12	Nowa Wieś	Ruda	Pawłów – Czarny Las	19,6	21	120
13	Katowice	Nikiszowiec	Szopienice - Janów	8,6	11	120

¹⁵⁶Sprawozdanie firmy *Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne* Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Katowice za rok operacyjny 1936 i bilans otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 r. Zobacz: Aneksy

¹⁵⁷Tadeusz Faleski: *80 lat komunikacji* . s. 31.

14	Katowice	Dąbrówka Mała	Bogucice	3,2	9	60 - 120
15	Katowice	Panewniki	Brynów - Ligota	7,5	12	60
16	Katowice	Mysłowice	Bogucice - Szopienice	10	14	60
17	Katowice	Józefowiec	Wełnowiec	3,6	9	30
18	Katowice	Bogucice		3,2	6	30
19	Chorzów II	Azoty	Chorzów I	4,3	10	60
20	Siemianowice	Chorzów II Straż	Bytków - Wełnowiec	8	14	60
21	Katowice	Szopienice	Bogucice - Dąbrówka Mała	6	11	60
22	Katowice	Nowy Bytom	Hajduki - Świętochłowice	15,2	19	60
23	Katowice	Kraków	Jaworzno - Trzebinia	73,8	29	150
24	Siemianowice	Będzin	Bańgów - Czeladź	11	9	120
25	Siemianowice	Mysłowice	Dąbrówka Mała - Szopienice	9	11	120
26	Piekary - kościół	Piekary - granica	Kopalnia „Helena”	2,5	6	30
27	Katowice	Jastrzębie Zdrój	Rybnik - Wodzisław	71	35	150
28	Rybnik	Pszów	Rydułtowy	14,9	12	100-150
29	Rybnik	Knurów	Czerwionka - Czuchów	21,5	11	240
30	Rybnik	Pszczyna	Raszowice - Żory	32	13	240
31	Rybnik	Świerklany Dolne	Chwałowice	11,5	5	3 kursy dziennie
32	Wodzisław	Golkowice	Gorzyce	15,4	9	2 kursy dziennie
33	Wodzisław	Brzezie - granica	Turza - Syrynia	25,1	10	3 kursy dziennie
34	Wodzisław	Brzezie - granica	Pszów - Rzuchów	19,4	7	4 kursy dziennie

W 1938 roku w Katowicach odbył się Zjazd Śląskich Gmin, na którym w dyskusji nad sprawozdaniem Walnego Zebrania Związku głos zabrał i na temat stanu oraz potrzeb gmin śląskich referat wygłosił Fryderyk Antes burmistrz Tarnowskich Gór.¹⁵⁸ Znaczną część swojego wystąpienia mówca poświęcił problematyce komunikacji w ówczesnym autonomicznym województwie śląskim. W opublikowanym piśmie czytamy m.in.:

*Przy omówieniu komunikacji autobusowej chciałbym zwrócić uwagę na. Śląskie Linie Autobusowe, jako przedsiębiorstwo komunalne, które obok innych firm prywatnych — zwłaszcza na Śląsku Cieszyńskim — trudni się przewozem osób. Rozwój tego przedsiębiorstwa powinien nas samorządowców napawać specjalną dumą, ponieważ okazuje się, że przedsiębiorstwo komunalne nie obliczone na zysk prywatnych — może i obcej narodowości — kapitalistów, może tak samo piękne i duże sukcesy uzyskać, jeżeli posiada odpowiednie kierownictwo. Tu należy panu prezydentowi Szkudlarzowi oraz całej dyrekcji naprawdę powinszować pięknego sukcesu. Jeszcze jeden moment należało by podkreślić, a mianowicie, że jest to przedsiębiorstwo czysto polskie, oparte wyłącznie o kapitał polski. Tym bardziej więc należy się cieszyć z rozwoju przedsiębiorstwa. Reasumując powyższe wywody, to stwierdzić należy, że przy dobrej woli, energii i inicjatywie zarządów tych przedsiębiorstw oraz przy zgodnej współpracy z władzami wojewódzkimi i gminami nastąpić powinien duży przewrót w dziedzinie komunikacji na terenie województwa śląskiego, tak dla dobra gmin, jak i dla obywateli ze względu na bezpieczeństwo przeciwlotnicze [!]. (...).*¹⁵⁹

Kolejne miesiące roku 1938 a także części roku 1939, były ostatnimi chwilami pokoju w Europie, pomimo iż w prasie i na ulicach spotkać można było pierwsze symptomy zbliżającego się wojennego zagrożenia. Między innymi w jednej ze śląskich gazet z 23

¹⁵⁸ [Fryderyk] Antes: *Stan i potrzeby gmin śląskich*.(w:) Orędownik Samorządu. Organ Związku Gmin Śląskich. R. 14 nr 6/7 (czerwiec-lipiec 1938).

¹⁵⁹ Zobacz: Aneks.

Autobusy w Zagłębiu

Początki komunikacji autobusowej można datować na rok 1922, kiedy to według Tomasza Rzeczyckiego, 22 lutego 1922 roku, Pasażerski Ruch Autobusowy rozpoczął działalność na ówczesnych kresach południowo-zachodnich województwa kieleckiego, w tym także w Będzinie.¹⁶⁰ W późniejszym okresie spółka Dzieńdzic, Pilarek, Sobociński obsługiwała linię z Będzina przez Grodziec, Wojkowice Komorne do Bobrownik, która wycofała się z koncesji i wstrzymała ruch na wspomnianej trasie po uzyskaniu odszkodowania oraz koncesji na linię z Sosnowca do Częstochowy.¹⁶¹



Autobus Tramwajów Zagłębia Dąbrowskiego (T.Z.D) na trasie po 1937 roku.
(zbiory Muzeum w Sosnowcu)

Należy nadmienić, że spośród prywatnych przewoźników w Zagłębiu Dąbrowskim, posiadających firmy autobusowe, wcześniej wzmiankowana jest Helena Żurek z Sosnowca, której firma obsługiwała linię autobusowa na trasie Sosnowiec – Mysłowice (cena biletu 1,20 zł).¹⁶²

¹⁶⁰ Tomasz Rzeczycki: *Z dziejów komunikacji międzygminnej. Autobusem do Będzina*. (w:) Montes Tarnovicensis. Nr 64, Październik 2013, s.6.

¹⁶¹ Krzysztof Soida, Zbigniew Danyłuk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010, s. 224.

¹⁶² Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej w aglomeracji katowickiej*. Katowice 2009. s. 8 – 10, passim.

W latach 1925 – 1928 roku wzmiankowana jest firma autobusowa Maksymiliana Kopczyńskiego, który w 1925 obsługiwał linię Mysłowice – Modrzejów, zaś w roku 1928 przewoził pasażerów na trasie z Mysłowic do Sosnowca (cena biletu 1,30 zł).

Kolejnym przewoźnikiem był Józef Adamaszek z Mysłowic, właściciel firmy autobusowej, którego autobusy jeździły na trasach z Katowic do Oświęcimia, z Katowic do Mysłowic oraz z Katowic do Sosnowca (cena biletu 1 zł).

Przewozy na linii z Siemianowice – Będzin prowadziła firma autobusowa Stanisława Kowolika z Bańkowa, zaś Jerzy Załuski z Brzezina obsługiwał trasę z Szarlej do Będzina.

Przewozy pasażerów autobusami prowadziły również następujące inne firmy lub przedsiębiorstwa:

- Firma „Rekord”, linię autobusową z Mysłowic do Sosnowca;
- Towarzystwo Komunikacji Samochodowej Spółka ZOO z Katowic przewoziło pasażerów na trasie Katowice – Sosnowiec (cena biletu 1,20 zł) oraz z Mysłowic do Sosnowca (bilet w cenie 70 groszy).

W 1938 roku linię Siemianowice – Będzin, przez Bańków i Czeladź obsługiwały Śląskie Linie Autobusowe w Katowicach.

Pierwsza regularna linia autobusowa w Sosnowcu, a zarazem na obszarze całego Zagłębia Dąbrowskiego, założona została w 1937 roku, po likwidacji Śląsko-Dąbrowskiego Towarzystwa Eksploatacyjnego. Uruchomiona została przez *Tramwaje Elektryczne Zagłębia Dąbrowskiego Spółkę Akcyjną*, której koncesję przyznał właściwy dla Zagłębia Dąbrowskiego Urząd Wojewódzki w Kielcach, w sierpniu 1937 roku, na okres 8 lat. Koncesja obejmowała linię autobusową z Sosnowca do Bobrownik przez Będzin, Grodziec, Wojkowice Komorne oraz linię z Sosnowca do Czeladzi przez Piaski. Pierwsze autobusy *Tramwajów Elektrycznych Zagłębia* wyjechały na trasę 1 sierpnia 1937 roku ze Śródmieścia Sosnowca do Bobrownik w powiecie będzińskim. Ze względu na liczne wnioski, po kilku miesiącach uzyskawszy nową koncesję, trasę przedłużono na Górny Śląsk i od 15 listopada 1937 roku, przez Szarlej do Piekar.

Linia cieszyła się dużym powodzeniem, ze względu na możliwość przesiadania się w Piekarach na autobusy zdążające w kierunku Tarnowskich Gór i innych miejscowości, bądź udania się do pobliskiego Bytomia, po drugiej stronie granicy. Ze względu na rzeszę chętnych do korzystania z tej formy bardzo szybkiej i wygodnej komunikacji jeszcze w tym samym roku, zgodnie z koncesją z dniem 1 września uruchomiono kolejną linię prowadzącą ze Śródmieścia Sosnowca tym razem do Groźca. W roku następnym, 1 sierpnia 1938 roku Śródmieście Sosnowca połączono linią autobusową z Mysłowicami.

W 1939 roku, przedsiębiorstwo *Tramwaje Elektryczne Zagłębia Dąbrowskiego. Spółka Akcyjna* z dniem 1 czerwca uruchomiło kolejne trzy linie autobusowe na trasach:

- Sosnowiec (Śródmieście) – Maczki;
- Sosnowiec (Śródmieście) – Dąbrowa Górnicza;
- Kazimierz Górniczy – Dąbrowa Górnicza

Z chwilą wybuchu wojny, wycofujące się polskie oddziały wojskowe zarekwirowały 8 autobusów z dwunastu będących na stanie *Tramwajów Elektrycznych Zagłębia Dąbrowskiego*, przez co 3 września 1939 roku linia autobusowa do Modrzejowa została unieruchomiona. W dniu następnym, podobnie jak nad *Śląskimi Kolejkami S.A.*, także i nad *Tramwajami Elektrycznymi Zagłębia Dąbrowskiego* ustanowiono przymusowy niemiecki

zarząd komisaryczny, te ostatnie zarazem otrzymały nazwę *Elektrische Strassenbahnen im Dombrowaer Kohlengebiet, A.G.* (Tramwaje Elektryczne w Dąbrowskim Okręgu Węglowym S.A.).

W 1940 roku *Elektrische Strassenbahnen im Dabrowaer Kohlengebiet, A.G.* posiadały 3 stopniowo uruchamiane linie autobusowe ogólnej długości 33,3 kilometra:

- I. Dworzec kolejowy w Sosnowcu – Piaski – Kopalnia Saturn – Czeladź, długości 14,9 kilometra, uruchomiona 21 czerwca 1940 roku.
- II. Dworzec Kolejowy w Sosnowcu – Klimontów – Porąbka – Kazimierz – Niemce, długości 11,65 km, uruchomiona 1 maja 1940 roku.
- III. Dworzec kolejowy w Będzinie – Grodziec, długości 6,75 km, uruchomiona 8 stycznia 1940 roku.¹⁶³

Z chwilą wybuchu w czerwcu 1941 roku wojny niemiecko-sowieckiej, Wehrmacht zarekwirował na swoje potrzeby dwa z 6 ówczesznie posiadanych autobusów. Z biegiem czasu, przedsiębiorstwo posiadając nieliczne zdekapitalizowane autobusy, brak części zamiennych, a także kłopoty z paliwem, mimo czynionych przeróbek silników na tzw. Holzgas, zmuszone zostało do zawieszenia komunikacji autobusowej.

W 1943 roku autobusy jeździły na pięciu trasach:

- Sosnowiec – Czeladź – Grodziec;
- Będzin – Grodziec;
- Będzin Zajezdnia – Dąbrowa – Strzemieszyce – Grabocin – Niemce;
- Sosnowiec – Niemce;
- Sosnowiec Dworzec – Dąbrowa – Będzin Zajezdnia.¹⁶⁴

Śląskie Linie Autobusowe w latach drugiej wojny światowej

Wybuch wojny 1939 roku doprowadził w konsekwencji do zniszczenia niemal całego dorobku Śląskich Linii Autobusowych. Po długim okresie nadgranicznych utarczek na Górnym Śląsku, niemieckie oddziały wojskowe zajęły Katowice dopiero 3 września 1939 roku. Nie wszyscy spodziewali się, że w ogóle dojdzie do takiej sytuacji. Wierzano w powielane słowa „Jesteśmy silni, zwarci i gotowi”. Przykładem może być fakt, że w czynnym jeszcze Muzeum Śląskim w Katowicach, ostatni zwiedzający wystawy wpisał się do księgi gości, kilka godzin przed wkroczeniem Wehrmachtu. W Śląskich Liniach Autobusowych natomiast trwała ewakuacja. Z przekazów niemieckich wynika, że ewakuowano 80 % taboru, co miało znaczący wpływ na późniejszą komunikację autobusową w latach wojny. Podobnie wielu pracowników „SLA” ewakuowało się. Jedni opuścili Katowice wraz z polskim wojskiem, inni uciekli przed wkraczającymi oddziałami niemieckimi, część zginęła w wojennej zawierusze.

W Śląskich Liniach Autobusowych po przejęciu 4 września 1939 roku przedsiębiorstwa przez niemiecką administrację, zmieniono szyld firmy na „Schlesischen Autobuslinien – Zweckverband Kattowitz” czyli na Śląskie Linie Autobusowe – Związek Celowy Katowice.

¹⁶³ Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010, s. 233; 256,

¹⁶⁴ Tamże, s. 262.

W przedsiębiorstwie zatrudniano w pierwszej kolejności Niemców, pozytywnie zweryfikowanych Górnślązaków oraz tych, którzy z własnej woli przyjęli niemiecką volkslistę.¹⁶⁵

Komunikacja okresu wojny całkowicie podporządkowana została celom wojskowym. Nie inwestowano w nią i ograniczono do minimum. Po kilku latach sytuacja się powtórzyła. Pozostały tabor autobusowy wykorzystano do celów wojskowych, do transportów wojska, ewakuacji aparatu władzy, część została zniszczona. W styczniu 1945 roku pozostało już tylko to, co w większości nie nadawało się do użytku.



Autobusy przed Teatrem na katowickim Rynku. Pocztówka z ok. 1941 roku.

Po drugiej wojnie światowej.

W drugiej połowie stycznia 1945 roku na Górną Śląsk wkroczyły wojska sowieckie, wypierając niemieckie oddziały wojskowe w kierunku południowym, w stronę Cieszyna, Ostrawy. Katowice zostały zajęte przez czerwonoarmistów 27 stycznia, później niż Gliwice i Zabrze. W zachodniej części okręgu przemysłowego przejście frontu nie przyniosło zbyt wielkich strat w zabudowie. Bolesnymi były jednak liczne ofiary wśród ludności cywilnej, nie biorącej udziału w walkach. Później nastął czas gehenny wywózki tysięcy Górnślązaków do sowieckich łagrów na Wschodzie, zwany Śląską Golgotą. Okres pomiędzy styczniem a marcem 1945 roku, kiedy to wojskowe władze sowieckie przekazały administrację w ręce polskie (19 marzec 1945), przyniósł rabunek i dewastację niemal całego przemysłu zlokalizowanego w Bytomiu, Zabrzu, Gliwicach oraz pomniejszych miejscowościach. Podobny los spotkał także prywatny majątek mieszkańców. W byłym autonomicznym województwie śląskim, sytuacja była inna, jednak życie codzienne nie odbiegało od toczącego się w innych rejonach ziem „wyzwolonych”. Pomimo ogromnych trudności, z

¹⁶⁵ Tamże, s. 34.

gruzów i popiołów podnoszono zdewastowane zakłady pracy. Przywracano do życia również i komunikację.

Jedną z pierwszych linii autobusowej uruchomionej została już 17 lutego 1945 roku, czyli jeszcze w czasie trwania działań wojennych. Prowadziła ona z Katowic do Lublińca, przez Piekary Śląskie, Tarnowskie Góry. Wyjazd z Katowic miał miejsce spod Urzędu Wojewódzkiego (ul. Reymonta) o godz. 8.30, zaś powrót z lublinieckiego Rynku do Katowic o godz. 14.30. Prawdopodobnie już 27 lutego kursowanie autobusu zostało zlikwidowane.¹⁶⁶

Z upływem tygodni i miesięcy, pasażerów przewoziły również i inne przedsiębiorstwa w tym powstała Państwowa Komunikacja Samochodowa. Między innymi przewozy prowadziło również Zjednoczenie Przedsiębiorstw Autobusowych z Sosnowca, które 31 sierpnia 1946 roku uruchomiło linię z Sosnowca do Lublińca przez Będzin, Szarlej, Piekary Śląskie, Tarnowskie Góry.¹⁶⁷

Śląskie Linie Autobusowe – Związek międzykomunalny

Wkraczając w nowe realia w 1945 roku, komunikacja autobusowa w Katowicach praktycznie nie istniała, a tym samym nie istniały również *Śląskie Linie Autobusowe – Związek międzykomunalny*, podobnie jak jego zaplecze na ul. Mickiewicza. Z dawnego, przedwojennego parku autobusowego SLA, pięć autobusów przejęła wcześniej na swój stan Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS).

Według Tadeusza Faleckiego, już na przełomie 1945/1946 roku opracowany został bilans strat poniesionych w trakcie wojny przez Śląskie Linie Autobusowe, opracowany, jak wynika z podpisów, przez zespół pod kierunkiem Stanisława Szkudlarza, przedwojennego Przewodniczącego Związku Celowego Samorządów Śląskich, późniejszego dyrektora oraz wiceprezesa Związku Międzykomunalnego Sobola.

Z zapisów bilansu wyłania się obraz prężnego przedsiębiorstwa i jego przyspieszonego wzrostu potencjału ekonomicznego, brutalnie przerwanej wojenną agresją, rabunkiem, jak i wymuszonym zaprzestaniem działalności:

I. Straty Wojenne:

1. Wartość domu przy ul. 3 Maja przyjęto wg oszacowania wskazanego w bilansie otwarcia na dzień 1.10.1939 roku w sumie zł przedwojennych: 235.812,-

Wartość części domu przy ul. Mickiewicza: 20.000,-

w sumie zł przedwojennych: 255.812,-

2. Na skutek działań wojennych uległ zniszczeniu, względnie zagrabieniu przez nieprzyjaciela cały park autobusowy:

a. 50 autobusów marki Leyland wartości (przeciętnie po 60.000 zł): 3.000.000,-

b. 55 autobusów marki Chevrolet (przeciętnie po 24.000 zł) wartości: 1.320.000,-

¹⁶⁶ Tomasz Rzczycki: *Powojenne autobusy*. (w:) Montes Tarnovicensis Nr 26, wrzesień 2007 s 4; Tomasz Rzczycki: *Z dziejów komunikacji międzygminnej. Na trasie do Tworoga*. (w:) Montes Tarnovicensis. Kwiecień 2011 s. 10.

¹⁶⁷ Tomasz Rzczycki: *Z dziejów komunikacji międzygminnej. Autobusem do Będzina*. (w:) Montes Tarnovicensis. Nr 64, Październik 2013, s.6.

c. 1 autobus marki Polski Fiat wartości:	15.000,-
d. 1 ciężarówka marki Chevrolet wartości:	14.000,-
e. 3 samochody osobowe marki Polski Fiat (po 4.950 zł) wartości:	14.850,-
f. 1 samochód marki Buik wartości:	13.000,-
	przedwojennych zł: <u>4.376.850,-</u>
3. Straty w urządzeniu warsztatowym (zniszczenie i wywiezienie) wartości	50.000,-
4. Zagrabiony zapas części zamiennych wartości:	100.000,-
5. Z urzędzenia biurowego stwierdzono brak, na skutek zagrabienie przez okupanta trzech maszyn do pisania o wartości jedna 1.800 zł i dwie po 1.000 zł wartości:	7.400,-
	przedwojennych zł: <u>157.400,-</u>
6. Papiery wartościowe:	
- 3% Premiowa Pożyczka Inwestycyjna:	8.750,-
- 4% Pożyczka Konsolidacyjna:	6.943,-
- Pożyczka Lotnicza:	150.000,-
	przedwojennych zł: <u>165.693,-</u>
7. Gotówka w bankach MKKO-Katowice	
a. Nr konta 55660:	623.000,-
b. Nr konta 65078:	1.155,08
c. Nr konta 773:	52.009,14
d. Nr konta 7063:	52.461,78
e. Nr konta 1009:	3.000,-
	przedwojennych zł: <u>731.626,-</u>
K.K.O. Powiatu Katowickiego	
Nr konta	60.000,00
Pocztowa Kasa Oszczędności	
Nr konta 301673:	5.375,42
	przedwojennych zł: <u>797.001,42</u>
8. Kapitał Zakładowy:	650.000,-
9. Aktywa i Pasywa:	22.471,-
	przedwojennych zł: <u>1.469.472,42</u>
	6.425.227,42
Razem:	6.425.227,42 złotych przedwojennych (1 – 9 punkt)

Istniejący w 1939 r. tabor autobusowy Związku Celowego był odnowiony. Wszystkie pojazdy znajdowały się w eksploatacji. Był to tabor nowoczesny i luksusowo wyposażony. Wartość użytkowa wywiezionego taboru była wielokrotnie wyższa od wartości podanej w punkcie 1. Ponieważ księgi handlowe Związku uległy zniszczeniu na skutek działań wojennych lub też zostały usunięte przez okupanta, stwierdzenie powyższe opiera się na bilansie otwarcia sporządzonym przez okupanta. Z powodu działań wojennych Związek Celowy utracił poważne zyski z eksploatowanego przedsiębiorstwa za okres lat siedmiu. Wybitna rentowność przedsiębiorstwa datowała od 1938 r., tj. od czasu zakończenia wymiany taboru autobusowego na tabor nowoczesny i jednolity. Składał się on z pojazdów dwóch marek i typów, mianowicie: "Leyland" i „Chevrolet”.

Bilans netto na dzień 31 marca 1939 r. wykazywał zysk za rok obrachunkowy 1938/39 w kwocie 1.706.814, 94 zł, licząc zysk na okrągło: 1.706.000,00 zł, utracony zysk za 7 lat wynosi 11.942.000,00 zł.

Suma strat wynosi:

- punkty 1 – 9: 6.425.227,42 zł
- utracony zysk za 7 lat: 11.942.000,00 zł
razem: 18.367.227,00 złotych przedwojennych.

Z bilansu na dzień 31 marca 1939 r. wynika, że zysk osiągnięto z eksploatacji 42 linii autobusowych, podczas gdy w lecie 1939 roku prowadzono 53 linie. W planach przedsiębiorstwa, opracowanych w 1939 r. na najbliższy czas, przewidziano uruchomienie kilkunastu dalszych linii autobusowych oraz linii dalekobieżnych do Łodzi, Zakopanego, Centralnego Okręgu Przemysłowego itp., wybitnie dochodowych. Utracone zyski spowodowane działaniami wojennymi są zatem znacznie wyższe od strat wykazywanych.

(-) Sobol

Wiceprezes Związku

(-) Szkudlarz

Dyrektor

W związku z zajęciem zajezdni na ulicy Mickiewicza przez PKS, który planował uruchomienie komunikacji autobusowej, „Śląskie Linie Autobusowe” umieściły swoje warsztaty w dawnych garażach Policji Państwowej na ulicy Kilińskiego.

W 1946 roku oficjalnie reaktywowano działalność „Śląskich Linii Autobusowych”. Pod koniec tegoż roku pod szyldem firmy SLA jeździły 32 autobusy na 11 liniach: Katowice – Bytom; Katowice – Ligota – Piotrowice; Katowice – Wodzisław; Katowice – Tychy; Katowice – Gliwice; Katowice – Zabrze; Katowice – Sosnowiec; Katowice – Ochojec – Piotrowice; Katowice – Siemianowice Śląskie; Katowice – Tarnowskie Góry oraz Zabrze – Makoszowy.

Dziwnym trafem złożyło się, że początkowo na 11 obsługiwanych liniach jeździły 32 autobusy aż 11 marek: „Bussing” – 4 szt.; „Gräf & Stift” – 5; „Krupp” – 2; „Leyland” – 5; „Magirus” – 5; „MANN” – 3; „Mercedes” – 3; „Opel” – 1; „Opel Blitz” – 2; Renault – 1 oraz „Ross” – 1.

W 1947 „Śląskie Linie Autobusowe” poszerzyły obszar swojej działalności uruchamiając kolejne linie autobusowe:

- Katowice – Nikiszowiec (13 styczeń 1947);
- Katowice – Pszów przez Rybnik (14 styczeń 1947);
- Katowice – Pszczyna (5 maj 1947);
- Katowice – Dąbrowa Górnicza przez Mysłowice (23 czerwiec 1947);
- Katowice – Oświęcim (5 październik 1947);
- Bytom – Tarnowskie Góry przez Bobrowniki, Suchą Górę oraz istniejącą jeszcze wtedy, gęsto zabudowaną Dąbrowę Miejską (25 sierpień 1947);
- Bytom – Pyskowice (25 sierpień 1947);
- Rybnik – Gliwice przez Czerwionkę, Gliwice (17 maj 1947);
- Rybnik – Świerklany przez Chwałowice (27 maj 1947);
- Rybnik – Rudy Raciborskie przez Chwałowice (27 maj 1947);

• Chorzów – Azoty (15 grudzień 1947).

Uruchomiona w poniedziałek 25 sierpnia 1946 roku przez „Śląskie Linie Autobusowe” linia z Tarnowskich Gór do Bytomia, popularna w chwili obecnej „19-tka”, u zarania swojej działalności na tej trasie, wykonywała dziennie tylko cztery pary kursów w dni robocze, zaś w dni świąteczne tylko trzy pary:

Odjazdy z Bytomia: 6.30; 10.00; 14.00; 18.00;

Odjazdy z Tarnowskich Gór: 7.00; 10.30; 14.30; 18.30.

W niedziele i dni świąteczne autobus nie wyjeżdżał na trasę z Bytomia do Tarnowskich Gór o godz. 6.30 rano oraz nie było kursu powrotnego o godz. 7.00 z Tarnowskich Gór do Bytomia.

Jedną z kolejnych tras była uruchomiona 17 lipca 1948 roku linia z Katowic do Dąbrowy Górniczej przez Siemianowice Śląskie, Czeladź, Będzin.

Wcześniej, w dniach 10 – 11 lutego 1947 roku, miała miejsce konferencja, na której przedstawiciele Śląskich Linii Komunikacyjnych i Państwowej Komunikacji Samochodowej doszli do porozumienia w kwestii podziału kompetencji w przewozach pasażerskich na terenie ówczesnego województwa. W myśl ustaleń Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS) miała obsługiwać linie przewozowe powyżej 75 km, zaś Śląskie Linie Komunikacyjne linie krótkie (do 30 km) i średnie do 75 kilometrów.

W końcu 1947 roku (15 listopad). zatrudnienie w Śląskich Linii Komunikacyjnych wynosiło 329 osób z czego 290 fizycznych i 39 pracowników umysłowych.

Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne

Po z górą dwóch latach nastąpiła likwidacja Śląskich Linii Autobusowych. W wyniku Decyzji Ministra Komunikacji z 30 września 1948 roku, dokonano połączenia *Śląskich Linii Autobusowych* oraz *Kolejek Elektrycznych Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego* przez co z dniem 15 listopada 1948 roku powstało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą *Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne* w Katowicach. Siedzibą przedsiębiorstwa został dawny budynek dyrekcji przy ul. Matejki 2 w Katowicach:

Ogłoszenie

Na mocy decyzji Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 września 1948 r. nr I. 3-14/41/48 z dniem 15 listopada 1948 r. połączone zostały w jedną całość:

- a. *Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego.*
- b. *Śląskie Linie Autobusowe, Związek Celowy Samorządów Śląskich dla komunikacji autobusowej.*

Wyżej wymienione dwa działy komunikacji prowadzi odtąd Związek Międzykomunalny „Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne”. Siedziba Zarządu i Dyrekcji Związku znajduje się w Katowicach przy ul. Matejki 2, telefony: 319-81/82/83.

Związek prowadzi w tej chwili niżej wymienione linie komunikacyjne:

TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ

Zabrze - Gliwice; Gliwice - Trynek; Guido - Mikulczyce; Chorzów - Wójtowa Wieś; Zabrze - Bytom; Katowice - Bytom; Mysłowice - Bytom; Bytom - Szarlej; Miasto Chorzów - Bytom; Chorzów - Świętochłowice; Bogucice - Bytom; Chorzów - Wełnowiec; Katowice - Siemianowice; Katowice - Wełnowiec; Chorzów Batory - Chorzów; Sosnowiec - Chorzów; Szopienice - Katowice; Katowice - Brynów; Katowice - Park Kościuszki; Lipiny - Łagiewniki; Sosnowiec - Dąbrowa; Sosnowiec - Czeladź; Miłowice - Okrzei; Bytom - Wieszowa; Bytom - Miechowice; Bytom - Stolarzowice; Bobrek - Dąbrowa Miejska; Bytom - Remiza - Kop. Nowy Orzeł Biały; Bytom - Pl. Inwalidów - Remiza; Katowice - Gliwice.

AUTOBUSOWE

Katowice - Bytom; Katowice - Ligota; Katowice - Wodzisław; Katowice - Tychy; Katowice - Tarnowskie Góry; Katowice - Chorzów - Gliwice; Katowice - Zabrze; Katowice - Sosnowiec; Katowice - Ochojec - Piotrowice; Katowice - Pszczyna; Katowice - Bogucice - Mała Dąbrówka; Katowice - Janów - Nikiszowiec; Katowice - Panewniki; Katowice - Pszów; Rybnik - Gliwice; Rybnik - Świerklany; Rybnik - Rudy; Katowice - Mysłowice - Dąbrowa; Bytom - Tarnowskie Góry; Bytom - Pyskowice; Katowice - Oświęcim; Chorzów - Siemianowice; Katowice - Nowy Bytom - Gliwice; Będzin - Bytom; Bytom - Piekary; Sosnowiec - Mysłowice; Katowice - Siemianowice - Dąbrowa Górnicza; Będzin - Śączów; Katowice - Mikołów - Łaziska; Katowice - Giszowiec; Katowice - Bieruń - Pszczyna; Katowice - Bieruń Stary; Dąbrowa - Strzemieszyce.¹⁶⁸

Z chwilą połączenia tabor tramwajowy wynosił 202 wozy silnikowe oraz 193 wozy doczepne. Długość linii wynosiła 249,9 kilometra. W roku tym przedsiębiorstwo otrzymało pierwsze całkowicie wyprodukowane w kraju wagony silnikowe typu N i ND napędzane silnikami o mocy 60 KW. Wagony mogące pomieścić 100 osób produkowano w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych.

Na majątek przedsiębiorstwa składały się również udziały miast (Będzin, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Opole, Siemianowice, Sosnowiec, Tarnowskie Góry, Zabrze) oraz powiatów ówczesnego województwa śląskiego: będzińskiego, katowickiego, nyskiego oraz rybnicki. Każdy z udziałowców wniósł 1.250.000,- zł z wyjątkiem miasta i powiatu Katowice (po 5.000.000) oraz Chorzowa (3.750.000). Przedsiębiorstwo zatrudniając ówczesnie 506 pracowników, posiadało m.in. 82 autobusy, 11 przyczep autobusowych oraz do obsługi 37 linii komunikacyjnych.

W 1949 tym roku, w ramach czynionych oszczędności strategicznego metalu, jakim była miedź, zastosowano stalowo - aluminiowy przewód jezdny typu Gorzów. Prawdopodobnie czyniono to na wzór lat pierwszej wojny światowej, kiedy to Niemcy wykorzystywali ten metal do celów wojennych i wymieniali miedziane druty ślizgowe trakcji tramwajowych na aluminiowe lub stalowe. Po raz pierwszy w Polsce użyto go doświadczalnie, na budowanym nowym odcinku przedłużanej linii tramwajowej, prowadzącej z Rokitnicy do Stolarzowic. Liczący 800 metrów odcinek, oddano do użytku 22 lipca tegoż roku. Półtora miesiąca później, obok dworca kolejowego w Zabrzu, 1 września oddano do użytku pętlę tramwajową, której długość wynosiła 400 m., 18 września odcinek toru na ulicy Św. Jana w Katowicach, a

¹⁶⁸ Na podstawie afisza.

w końcu roku (21 grudnia 1949 r.) od nowa wybudowany odcinek linii tramwajowej prowadzący z Szarleja do kościoła w Piekarach Śląskich długości 2,7 kilometra.

W końcu 1949 roku ogólna długość wszystkich 29 linii tramwajowych¹⁶⁹ wynosiła 174,765 km.¹⁷⁰ Natomiast na stanie *Śląsko-Dąbrowskich Linii Komunikacyjnych* w wyniku przebudowy i przystosowania do komunikacji miejskiej zakupionych autobusów marki „Tubauto” i „Fiat”, znajdowały się już 104 autobusy.

Śląskie Linie Komunikacyjne. Związek Międzykomunalny.

W dniu 1 czerwca 1950 roku w Śląskim Dzienniku Wojewódzkim opublikowano rozporządzenie z 16 maja 1950 roku o zmianie nazwy Związku. Z dniem publikacji dokumentu uległa zmianie dotychczasowa nazwa *Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne* na *Śląskie Linie Komunikacyjne Związek Międzykomunalny*.

We wrześniu 1950 roku prasa doniosła: *Chorzowską Wytwórnię Konstrukcji Stalowych opuścił pierwszy wóz tramwajowy całkowicie polskiej konstrukcji. Wszystkie podzespoły i części, od silnika po deski ławek, zostały wytworzone w kraju.* W tym samym roku Fabryka Wagonów w Sanoku na Podkarpaciu, po kilkudziesięcioleciu latach produkcji, zaprzestała budowy wozów doczepnych. Od tej pory całość produkcji wagonów silnikowych oraz doczepnych przejęła wspomniana chorzowska fabryka.

Z chwilą przejścia w Polsce powojennej licznych wzorców sowieckich do życia codziennego, już w 1945 roku pojawiło się pojęcie socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Ruch stachanowski szczególnie rozplenił się po słynnych słowach apelu Wincentego Pstrowskiego z kopalni „Jadwiga” w Zabrzu – „Kto wyrąbie więcej niż ja?” wypowiedzianych i opublikowanych 27 lipca 1947 roku w katowickiej Trybunie Robotniczej. Współzawodnictwo pracy nie ominęło i komunikacji. Z tego też okresu pochodzi ciekawy a zarazem bardzo cenny dokument epoki, słusznych rozmiarów album z tytułem tłoczonym

¹⁶⁹ **Linia nr 1:** Gliwice Zygmunta Starego – Dworzec PKP; **Linia nr 2:** Gliwice Trynek – Gliwice Dworzec PKP; **Linia nr 3:** Zabrze „Guido” – Mikulczyce; **Linia nr 4:** Wójtowa Wieś – Gliwice – Zabrze – Chebzie – Chorzów; **Linia nr 5:** Bytom – Szombierki Bobrek – Biskupice – Zabrze; **Linia nr 6:** Bytom – Chorzów – Katowice; **Linia nr 7:** Bytom – Łagiewniki – Piaśniki – Świętochłowice – Chorzów Batory – Katowice – Mysłowice; **Linia nr 8:** Bytom – Szarlej – Piekary; **Linia nr 9:** Bytom – Chebzie – Wirek – Chorzów; **Linia nr 10:** Świętochłowice – Chorzów; **Linia nr 11:** Bytom – Wirek – Chorzów – Katowice II; **Linia nr 12:** Alfred (Bytków) – Węzłowiec – Chorzów; **Linia nr 13:** Siemianowice – Alfred (Bytków) – Katowice; **Linia nr 14:** Chorzów – Chorzów Batory; **Linia nr 15:** Chorzów – Chorzów Batowry – Katowice – Sosnowiec; **Linia nr 16:** Katowice – Park Kościuszki – Brynów; **Linia nr 17:** Łagiewniki – Chropaczów – Lipiny; **Linia nr 21:** Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza; **Linia nr 22:** Sosnowiec – Będzin – Czeladź; **Linia nr 24:** Milowice – Sosnowiec; **Linia nr 31:** Bytom – Karb – Miechowice – Rokitnica – Wieszowa; **Linia nr 31A:** Bytom – Bobrek Karb – Miechowice; **Linia nr 32:** Bytom – Miechowice – Rokitnica – Stolarzowice; **Linia nr 33:** Bobrek Karb – Dąbrowa Miejska; **Linia nr 34:** Bytom kopalnia „Orzeł Biały” – Zajezdnia; **Linia nr 34A:** Bytom Pl. Inwalidów Wojennych – Zajezdnia; **Linia nr 113:** Wełnowiec – Katowice; **Linia nr 116:** Katowice ul. Pocztowa – Park Kościuszki; **Linia nr 215:** Szopienice – Katowice – Załęże. Zobacz: Krzysztof Sojda: *Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej – 100 lat tramwaju elektrycznego*. Katowice 1998, s.108.

¹⁷⁰ Tamże: Tablica nr 5 s. 109.

złotymi literami na okładce: *Przodownicy i racjonalizatorzy śląskich Linii Komunikacyjnych w Katowicach*.¹⁷¹

Niespełna setka poszarżanych niewielkich fotografii, przedstawia prostych, strudzonych ciężką pracowników i pracownic zajezdni tramwajowych i autobusowych tamtych lat, których „ubrano” w szatki rodzimych stachanowców jednoznacznie scharakteryzowanych krótkim zdaniem: *Przodownicy pracy i racjonalizatorzy budowniczymi Polski Ludowej*.¹⁷²

1. *Paweł Stencel, kierowca autobusowy przejechał wraz ze swym kolegą Emilem Sekułą – 300.000 km bez naprawy głównej, starym autobusem marki „Mercedes”. Otrzymał odznakę państwową „Przodownikowi Pracy”.*

2. *Emil Sekuła, kierowca autobusowy przejechał wraz ze swym kolegą Pawłem Stenclem – 300.000 km bez naprawy głównej, starym autobusem marki „Mercedes”. Otrzymał odznakę państwową „Przodownikowi Pracy”.*

Osobno zamieszczono wspólną fotografię P. Stencla i E. Sekuły, po dokonaniu przez nich kolejnego osiągnięcia, dodając pod fotografią wpis: *Emil Sekuła i Paweł Stencel, kierowcy autobusowi przejechali starym autobusem marki „Mercedes” 350.000 km bez naprawy głównej, ustalając tym samym najwyższy przebieg wozu autobusowego bez remontu na terenie całego kraju.*

3. *Józef Kuc, konduktor tramwajowy remizy Park Kościuszki, inicjator współzawodnictwa długofalowego na terenie Śląskich Linii Komunikacyjnych otrzymał odznakę państwową „Przodownikowi Pracy”.*

4. *Gerard Bartecki, monter warsztatów autobusowych – racjonalizator, wykonuje 170 % normy.*

5. *Alojzy Kaliwoda, kierownik warsztatów autobusowych, wykonał 180 % normy.*

6. *Paweł Pośpiech, monter zajezdni autobusowej – wykonał w IV kwartale 144 % normy, uzyskując I-szą nagrodę w swoim dziale.*

7. *Franciszek Todorski. Racjonalizator - kowal warsztatów tramwajowych Będzin.*

8. *Bronisław Ordon. Racjonalizator – tokarz warsztatów tramwajowych Będzin.*

9. *Andrzeja Duraj. Przodownik Pracy – stolarz warsztatów tramwajowych Będzin.*

10. *Czesław Wikiera, stolarz zajezdni tramwajowej Będzin, wykonał 198,3 % normy w II – gim kwartale.*

11. *Józef Sajdak, brukarz odcinka torowego tramwajowej Będzin, wykonuje 216 % normy.*

12. *Stefan Świdorski, ślusarz warsztatów tramwajowych Będzin – artysta rysownik, wykonawca portretów przodowników racjonalizatorów Śląskich Linii Komunikacyjnych.*

13. *Władysław Taranek, robotnik torowy zajezdni tramwajowej Będzin, wykonał w III-cim kwartale 1950 roku 180 % normy.*

¹⁷¹ Album „Przodownicy Pracy i Racjonalizatorzy Śląskich Linii Komunikacyjnych w Katowicach. Sygnatura: KMTM PA 001.

¹⁷² Mottem całego albumu jest „cudowna” myśl Włodzimierz Ilicza Lenina: *Do rzędu niedorzeczności, które burżuazja chętnie rozpowszechniała o socjalizmie, należy niedorzeczność, jakoby socjaliści negowali znaczenie współzawodnictwa. W rzeczywistości zaś jedynie socjalizm, znoszący klasy, a więc i ujarzmienie mas, po raz pierwszy istotnie otwiera drogę do współzawodnictwa w skali masowej. Kapitalizm szczególnie w okresie panowania monopolów, dusi i dławi zdolności, energie i talenty w klasie robotniczej. Tylko po zlikwidowaniu wyzysku kapitalistycznego, po upołączeniu przemysłu, może powstać masowy ruch współzawodnictwa, który wciąga większość pracujących do aktywnego budownictwa socjalistycznego i pozwala im rozwinąć swoje zdolności, inicjatywę i talenty.*

14. Józef Broncel. Racjonalizator – podmistrz warsztatów autobusowych, Katowice.
15. Jerzy Boder. Racjonalizator – tokarz warsztatów autobusowych Katowice.
16. Franciszek Malek. Racjonalizator – tokarz warsztatów autobusowych Katowice.
17. Marian Niewiadomski. Przodownik Pracy – elektryk warsztatów autobusowych Katowice.
18. Teodor Kosmala, kierowca autobusowy zajezdni Katowice przejechał 150.000 km bez remontu autobusem marki „Chausson”.
19. Witold Wilczok. Racjonalizator – tokarz warsztatów autobusowych Katowice.
20. Józef Rataj i Stanisław Chwaliszewski, Racjonalizatorzy – blacharze warsztatów autobusowych Katowice.
21. Teodor Albrecht i H(enryk) Buczek, – blacharze warsztatów autobusowych Katowice, wykonują 200 % normy.
22. Józef Salamon, kowal warsztatów autobusowych Katowice, wykonał ponad 200 % normy.
23. Jerzy Kulba, racjonalizator, tokarz warsztatów autobusowych Katowice.
24. Gerard Bartecki, racjonalizator - monter samochodowy warsztatów autobusowych Katowice.
25. Czesław Wanciszewicz, kowal warsztatów autobusowych.
26. Maksymilian Janus, wulkanizator warsztatów autobusowych, dla uczczenia II-go Światowego Kongresu Pokoju wykonał 415 % normy.
27. Antoni Chudy, wulkanizator warsztatów autobusowych, dla uczczenia II-go Światowego Kongresu Pokoju wykonał 300 % normy.
28. Wiktor Chmielorz, wulkanizator warsztatów autobusowych. Dla uczczenia II-go Światowego Kongresu Pokoju wykonał 300 % normy.
29. Józef Janota i Teofil Kaps, kierowcy warsztatów autobusowych – przejechali 250.000 km bez remontu głównego autobusem marki „Büssing”.
30. Erenfryd Szukalski, motorniczy zajezdni tramwajowej Gliwice, otrzymał odznakę „Przodownikowi Pracy”.
31. Feliks Garnek. Przodownik Pracy – tokarz warsztatów tramwajowych Gliwice.
32. Szczepan Pienio, motorniczy zajezdni tramwajowej Gliwice, osiągnął czołowe wyniki współzawodnictwa.
33. Tadeusz Danilewicz, ślusarz zajezdni tramwajowej Gliwice, ślusarz zajezdni tramwajowej – Gliwice, należy do czołowych współzawodników, wykonuje 159 % normy.
34. Jan Stańczyk, konduktor zajezdni tramwajowej Gliwice, przedterminowo wykonał zobowiązanie.
35. Emil Kłos, kowal zajezdni tramwajowej Gliwice, jest czołowym współzawodnikiem, wykonuje 162,6 % normy.
36. Tadeusz Stelmach, tokarz warsztatów tramwajowych Gliwice, wykonał ponad 170 % normy.
37. Franciszek Greiner, tokarz warsztatów Gliwice – osiągnął 155,6 % normy.
38. Józef Wiczysty. Racjonalizator – tokarz warsztatów tramwajowych Gliwice.
39. Ignacy Mazurek. Racjonalizator – tokarz warsztatów tramwajowych Gliwice.
40. Wiktor Duda. Przodownik Pracy – kowal warsztatów tramwajowych Gliwice.
41. Anna Nowak, pracownica warsztatów Gliwice, zatrudniona na strugarce elektrycznej.

42. Zygmunt Piniacz, Przodownik Pracy – ślusarz warsztatów tramwajowych Bytom.
43. Bernard Salamon, pomocnik ślusarski zajezdni tramwajowej Bytom, wykonuje 144,7 % normy..
44. Jan Stankiewicz, konduktor zajezdni tramwajowej Bytom, długofalowiec, przedterminowo wykonał zobowiązanie długofalowe.
45. Paweł Świerzek, konduktor – długofalowiec zajezdni tramwajowej Bytom, przedterminowo wykonał zobowiązanie długofalowe.
46. Józef Biel, motorniczy zajezdni tramwajowej Bytom, osiągnął czołowe wyniki we współzawodnictwie.
47. Jan Bredel, brukarz zajezdni tramwajowej Bytom, wykonał 213,8 % normy.
48. Rudolf Batlug, brukarz zajezdni tramwajowej Chorzów Batory – wykonuje około 358% normy.
49. Anzelm Koźlik, mechanik zajezdni tramwajowej Chorzów Batory, jest przodującym współzawodnikiem i racjonalizatorem.
50. Marian Liniowski. Racjonalizator – technik warsztatów tramwajowych Chorzów Batory.
51. Ludwik Hartman, stolarz warsztatów Chorzów Batory.
52. Teodor Konrad. Przodownik Pracy i Racjonalizator – ślusarz warsztatów tramwajowych Chorzów Batory.
53. Stefania Wolan, Przodownik Pracy – nawijarka warsztatów tramwajowych Chorzów Batory.
54. Henryk Kucharczyk, podmistrz podstacji Chorzów Batory. Za osiągnięcie 181,1 % normy otrzymał odznakę „Przodownikowi Pracy”. Po raz drugi wpis do księgi: Racjonalizator – podmistrz podstacji Chorzów Batory.
55. Józef Dziuk. Racjonalizator – mistrz podstacji tramwajowej Chorzów Batory.
56. Jan Hepner, lakiernik warsztatów Chorzów Batory – wykonuje około 200% normy.
57. Zygmunt Ryczek, monter warsztatów Chorzów Batory, wykonał w III-cim kwartale 1950 roku 176 % normy.
58. Roman Fornalak, stolarz warsztatów Chorzów Batory– wykonał 178,2 % normy...
59. Władysław Wawszczak, lakiernik warsztatów Chorzów Batory, za swą wydajną pracę otrzymał odznakę „Przodownikowi Pracy”.
60. Henryk Gansiniec, blacharz zajezdni tramwajowej Chorzów Batory, wykonując około 180 % normy zdobył miejsce w szeregu najlepszych współpracowników.
61. Stefan Stypka, ramarz (!) warsztatów Chorzów Batory, wykonuje 356 % normy.
62. Paweł Wijas, konduktor – długofalowiec zajezdni Szopienice, przedterminowo wykonał zobowiązanie długofalowe.
63. Bronisława Wojtaszek, konduktorka – długofalowiec zajezdni Szopienice, przedterminowo wykonała zobowiązanie.
64. Antoni Jastrówicz, konduktor – długofalowiec zajezdni tramwajowej Szopienice, przedterminowo wykonał zobowiązanie.
65. Stefan Stala, konduktor współzawodnictwa długofalowego zajezdni tramwajowej Szopienice.
66. Henryk Czopa, robotnik torowy zajezdni tramwajowej Szopienice, wykonuje około 160 % normy.

67. Jerzy Janocha, konduktor – długofalowiec zajezdni tramwajowej Szopienice, wykonał przedterminowo zobowiązanie.

68. Tomasz Saternus, motorniczy zajezdni Szopienice, osiągnął czołowe wyniki we współzawodnictwie.

69. Ernestyna Deda, konduktorka – długofalowiec zajezdni Łagiewniki, przedterminowo wykonała zobowiązanie.

70. Józef Szczotka, ślusarz warsztatów Łagiewniki, za wykonanie 173,1 % normy otrzymał odznakę „Przodownikowi Pracy”.

71. Józefa Walus, czyszcicielka wozów zajezdni Łagiewniki, wykonuje 173,7 % normy.

72. Jan Dudek. Przodownik Pracy – robotnik torowy remizy tramwajowej Łagiewniki.

73. Stefan Kędzia, ślusarz warsztatów Łagiewniki, wykonał 170,7 % normy.

74. Franciszek Sidorowicz, konduktor zajezdni tramwajowej Łagiewniki, przedterminowo wykonał zobowiązanie.

75. Ernestyna Deda, konduktorka zajezdni tramwajowej Łagiewniki.

76. Juliusz Klasik, konduktor zajezdni tramwajowej Łagiewniki, przedterminowo wykonał zobowiązanie.

77. Helena Przybyłka, konduktorka zajezdni tramwajowej Łagiewniki, przedterminowo wykonała zobowiązanie.

78. Jerzy Palus, konduktor zajezdni tramwajowej Łagiewniki, długofalowiec, przedterminowo wykonał zobowiązanie długofalowe.

79. Jan Wojciech, motorniczy zajezdni Łagiewniki, osiągnął czołowe wyniki w współzawodnictwie.

80. Julian Oglaza, motorniczy zajezdni tramwajowej Rozbark, osiągnął czołowe wyniki w współzawodnictwie.

81. Marta Orlik, konduktorka zajezdni tramwajowej Rozbark, długofalowa, przedterminowo wykonała zobowiązania długofalowe.

82. Karol Sidor, motorniczy zajezdni tramwajowej Rozbark, wysunął się w II-gim kwartale na czołowe miejsce w współzawodnictwie.”

Z tego samego okresu pochodzi inny niedatowany album z wytłoczonym złotymi literami na przedniej stronie okładki napisem: „Śląskie Linie / Komunikacyjne / Zajezdnia / Bytom” o podobnej tematyce, lecz w wykonaniu bardziej skromny. W albumie wklejonych zostało 30 fotografii, niestety, nie wszystkie zostały zaopatrzone w opisy:

- Przodownik Stanisław Sikora. Nadzór toru – Bytom;
- Przodownik Edward Zakrzewski. Warsztat – Bytom;
- Przodownica długofalowa Zdzisława Dohnke. Ruch – Bytom;
- Przodownik Zygmunt Piniacz. Warsztat – Bytom
- Zestaw 4 fotografii z uroczystego otwarcia linii nr 32 w ramach realizacji Planu 6-cio Letniego:
 1. Przecinanie wstęgi;
 2. Udekorowany wóz motorowy nr 786 tramwaju linii 32;
 3. 2 fotografie przedstawiające uczestników uroczystości.
- Zestaw 12 fotografii z uroczystości wręczenia „Proporca Przechodniego” za współzawodnictwo pracy:

1. Otwarcie uroczystości w Domu Kultury w Bytomiu przez Szłapaka, przedstawiciela Związku Zawodowego.
 2. Przemówienie Naczelnego Dyrektora Marka.
 3. Przemówienie przedstawiciela Okręgowego Związku Zawodowego Cwynara.
 4. Wręczenie „Proporca Przechodniego” przewodniczącemu Rady Zakładowej przez Naczelnego Dyrektora.
 5. Przewodniczący Rady Zakładowej po otrzymaniu sztandaru (!?).
 6. Fragment Sali – uczestnicy uroczystości..
 7. Fragment sali – przodownicy pracy z otrzymanymi kwiatami.
 8. Chór Wokalny „Nastroje”.
 9. Prof. Stanisław Ligoń – „Karlik” podczas wygłaszania anegdot.
 10. Występ primadonna Opery Śląskiej w Bytomiu M. Stokowackiej.
 - 11 – 12. Wystąpienia młodzieży.
- Zestaw 6 fotografii z imprez dla dzieci w ramach realizacji Planu 6-letniego.
 - Zestaw 4 fotografii nieznanych pracowników zajezdni Śląskich Linii Komunikacyjnych - Zajezdnia w Bytomiu.

Już po kilku miesiącach istnienia Związku Międzykomunalnego, Uchwałą Rady Ministrów z 8 listopada 1950 roku, dotyczącą uregulowania sprawy związków międzykomunalnych, *Śląskie Linie Komunikacyjne* Związek Międzykomunalny, jako taka organizacja przestał istnieć. Na jego miejsce Uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach z dnia 27 lutego 1951 roku Śląskie Linie Komunikacyjne przekształcono w *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach* z dotychczasową siedzibą w Katowicach przy ul. Matejki 2.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach, rozpoczęło działalność z dniem 28 marca 1951 roku, przejmując dotychczasowy majątek *Śląskich Linii Komunikacyjnych*. Związek Międzykomunalny. Nowy scentralizowany zakład przejął między innymi 240 kilometrów sieci torów, z czego 90 % stanowiły tory o normalnym rozstawie szyn (prześwicie) szerokości 1435 mm. Pozostałe 10 % stanowiły tory o wąskim prześwicie czyli rozstawie szyn szerokości 785 mm.¹⁷³ Przejęto także, według stanu na koniec 1950 roku, 144 autobusy obsługujące 53 linie komunikacyjne.

Tramwaje w Bielsku i Cieszynie

Podział ziem Górnego Śląska, jaki się dokonał w wyniku wojen śląskich Fryderyka II, króla Prus, prowadzonych z Marią Teresą, austriacką cesarzową w XVIII wieku, przetrwał do schyłku pierwszej wojny światowej. Po latach, w trakcie kształtowania się polskich granic państwowych doszło do czesko-polskiego konfliktu o Śląsk Cieszyński, znajdującego się w południowo-wschodniej części Górnego Śląska. W wyniku wojny, ziemie dawnego księstwa cieszyńskiego, podobnie jak i miasto Cieszyn, zostały podzielone pomiędzy państwo czechosłowackie a Rzeczypospolitą Polskę.

¹⁷³ Jan Wyrwich: *Kronika komunikacji tramwajowej*. (w:) Zeszyty Gliwickie. Tom XXIII. Gliwice 1994, s. 92.

Cieszyńskie tramwaje elektryczne.

Ostatnim przed pierwszą wojną światową miastem, znajdującym się w południowej części Górnego Śląska, czyli na tak zwanym Śląsku austriackim, które wprowadziło komunikację tramwajową, był Cieszyn. Przez wieki stanowił on jedną z najważniejszych siedzib książęcych na Górnym Śląsku. Poprowadzenie przez Cieszyn linii kolejowych z Koszyc (Słowacja) do Bogumina w 1871 roku i z Kojetína do Bielska w roku 1888, przyczyniło się do szybkiej industrializacji miasta. Węzeł kolejowy w Cieszynie zaliczał się do znaczących w tej części Europy. Podobnie jak to miało miejsce w innych ośrodkach miejskich nie tylko na Górnym Śląsku, oddalenie dworca od centrum miasta było niewygodnym dla przyjezdnych jak i mieszkańców Cieszyna, którzy zmuszeni byli korzystać w ówczesnych czasach z dostępnych jedynie konnych dorożek. Te i inne względy zadecydowały, że w 1909 roku, na wzór pobliskiego Bielska i Ostrawy¹⁷⁴ a także doświadczeń miast pruskiego ówczesnie Górnego Śląska, zdecydowano o budowie najnowocześniejszego wtedy środka komunikacyjnego, jakim był elektryczny tramwaj.

Pomimo iż roboty rozpoczęto latem (sierpień) 1910 roku a termin zakończenia i oddania do użytku inwestycji ustalono na dzień 27 października tegoż roku, z powodu różnych jednak przyczyn plany nie zostały zrealizowane (m.in. zastosowano mało wytrzymałe szyny, nie uzyskano wymaganych zezwoleń, itp.). Po niezbędnej przebudowie, jednotorowa linia posiadała długość niespełna dwóch kilometrów (1.793 m.) i łączyła cieszyński dworzec kolejowy ze skrzyżowaniem ulic; Wyższa Brama z Bielską, prowadząc przez most na Olzie i staromiejski Rynek.

Na Rynku znajdowała się mijanka, zaś na ul. Zamkowej rozjazd (zwrotnica) prowadzący do wybudowanej przy ul. Dojazdowej – w pobliżu elektrowni miejskiej – zajezdni z trzema torami i naprawczym kanałem, mogącej pomieścić 6 wozów.

Oficjalne otwarcie zbudowanej przez firmę AEG z Wiednia linii tramwajowej, o rozstawie szyn 1000 mm, nastąpiło w niedzielę 12 lutego 1911 roku, o godzinie 10.30, w obecności władz miejskich, przedstawicieli urzędów państwowych i komunalnych oraz rzeszy mieszkańców miasta i okolicznych miejscowości a także przyjezdnych gości.

Uroczystości zakończył bankiet w pomieszczeniach hotelu „Dworzec Centralny”, podczas którego przemawiali Rudolf Bukowski, ówczesny burmistrz Cieszyna, ks. Jan Sikora, i inni.

¹⁷⁴ Jakkolwiek idee poprowadzenia linii tramwajowych w Ostrawie sięgają wczesnych lat osiemdziesiątych dziewiętnastego wieku, pierwszą dopiero, parową linię tramwajową uruchomiono 18 sierpnia 1894 roku¹⁷⁴. Trasa jej prowadziła od ostrawskiego kolejowego dworca poprzez Morawską Ostrawę do Witkowic. Obsługiwana była przez cztery parowozy, 15 wagonów osobowych a także 6 wagonów towarowych. Całą trasę tramwaj pokonywał średnio w ciągu 42 minut. W 1896 roku wybudowano odgałęzienie linii prowadzącej do Řisskeho Mostu (Cesarski Most), zaś w roku 1899 uruchomiono linię z Morawskiej Ostrawy przez Lgotkę do Hulwak. Po kilku latach (1907) linię tą przedłużono na odcinku od Hulwak do Šviniowa podobnie jak trasę od Witkowic do Mariańskich Gór. Już wcześniej, w 1897 roku powstała w Ostrawie elektrownia, zbudowana przez firmę *Ganz & com*. Dzięki tej inwestycji, podobnie jak to miało miejsce w innych miejscowościach, za cel obrano sobie elektryfikację istniejących w mieście linii tramwajowych. Po niespełna czterech latach, z dniem 1 maja 1901 roku, na trasy wyjechały już elektryczne tramwaje, których pierwsze egzemplarze wykonano w fabryce wagonów w Sanoku na Podkarpaciu (15 wozów motorowych). Zabytkowa lokomotywa parowa z Ostrawy (z 1894 roku) przechowywana jest w brneńskim Muzeum Techniki.

Dziękując wszystkim za przyczynienie się do wykonanego dzieła, wznoszono zarazem toasty za zdrowie Miłościwie Panującego Cesarza Franciszka Józefa, burmistrza miasta i innych person.

Dla mieszkańców największą atrakcją była możliwość skorzystania już w pierwszym dniu z przejazdu tramwajem ulicami Cieszyna. W dniu uroczystości od godzin popołudniowych (13.00) do wieczora przewieziono ponad 4.000 pasażerów.

Dwumotorowe tramwaje napędzane elektrycznymi sinikami o mocy 22 KW firmy AEG, dostarczyła praska firma Franza Ringhoffer. Każdy wóz malowany w kolorze czerwonym w partii dolnej i białą częścią górną z dachem od linii okien. Posiadał 18 miejsc siedzących oraz 12 stojących. Pierwszy wóz dostarczono już 18 grudnia 1910 roku, zaś pierwsze jazdy próbne przeprowadzono w styczniu następnego roku. Docelowo Cieszyn posiadał 4 wozy, jednak w ruchu znajdowały się tylko 3 wozy, które całą trasę pokonywały w czasie 11 minut. W początkowym okresie pasażerom sprzedawano papierowe bilety tramwajowe, w których miejsce, po likwidacji etatu konduktora – biletera, wprowadzono bite w mosiądzu i aluminium żetony, które wrzucane były przy wsiadaniu do wozu, do specjalnego pojemnika – skrzynki.

Początkowe plany przedłużenia linii i jej rozbudowy nie doszły do skutku. Wybuch pierwszej wojny światowej a po jej zakończeniu konflikt czesko-polski o Śląsk Cieszyński i w konsekwencji podział miasta utrudniały funkcjonowanie komunikacji tramwajowej.

W związku z zaistniałą sytuacją polityczną, 2 kwietnia 1921 roku zlikwidowano w Cieszynie tramwajową komunikację. Jeszcze w tym samym roku, jeden z tramwajów sprzedano do pobliskiego Bielska, zaś pozostałe trzy, w kolejnych latach 1922-1923, do Łodzi.

Bielskie tramwaje

Za początek eksploatacji bielskich tramwajów a równocześnie komunikacji miejskiej w Bielsku przyjmuje się dzień 11 grudnia 1895 roku. Wtedy to o godz. 10⁰⁰ rano ruszył pierwszy pociąg, w którym miejsca zajęli przedstawiciele Komitetu Akcyjnego, władze miasta, członkowie rady miejskiej oraz zaproszeni goście. Bielski tramwaj był zarazem pierwszym na Górnym Śląsku a drugim po Wrocławiu (1893) pojazdem tego typu napędzanym energią elektryczną na ziemiach śląskich.

Pierwszy, inauguracyjny kurs trwał 22 minuty, po którym wspomniani uczestnicy uroczystości podejmowani byli uroczystym śniadaniem w restauracji reprezentacyjnego hotelu *Kaiserhof* wzniesionym w 1893 roku (późniejszy hotel „Prezydent”).¹⁷⁵

Wcześniej, w 1884 roku na wieść o uruchomieniu elektrycznych tramwajów w Niemczech (Berlin – 1881) i w Austrii (Mödling – 1883) został przedstawiony Radzie Miejskiej Bielska wniosek o wybudowanie podobnej linii prowadzącej z bielskiego dworca kolejowego do Cygańskiego Lasu. Podjęto pertraktacje z firmą „Lindheim & Co”, jednak z powodu braku w Bielsku elektrowni zakończyły się one niepowodzeniem. Ponawiane próby realizacji tegoż pomysłu napotkały dobry grunt dopiero z chwilą, gdy miasto 5 października

¹⁷⁵ Jerzy Polak: *Historia bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko Biała 1998 s. 25, passim.

1891 roku podpisało umowę z wiedeńskim towarzystwem IEG¹⁷⁶ na oświetlenie miasta i inne cele wykorzystania energii elektrycznej.

Już 13 września 1893 roku uruchomiono wzniesioną na Żywieckim Przedmieściu elektrownię, która wytwarzała prąd elektryczny o napięciu 110 V.¹⁷⁷ Niedługo później Max Déri¹⁷⁸ oraz Alojzy Bernaczik¹⁷⁹ wnieśli projekt budowy linii tramwajowej Dworzec Kolejowy – Cygański Las, na prace wokół którego bielskie starostwo wyraziło zgodę 2 listopada 1893 roku, podobnie Powiatowy Wydział Dróg nie wniósł zastrzeżeń (2.12.1893). Gdy niedługo później (14.12.1893 r.) zwrócono się do Rady Miasta Bielsko, ta wyraziła zgodę, jednak odmówiła finansowania, radząc utworzenie towarzystwa akcyjnego.

Po przychylnym rozporządzeniu z 17 lutego 1894 roku Rządu Krajowego dla Śląska Austriackiego w Opawie oraz Urzędu Kolei Lokalnej w Ministerstwie Handlu w Wiedniu przystąpiono do prac nad projektem technicznym „kolejki elektrycznej” (Kleinbahn) w Bielsku, które ukończono we wrześniu 1894 roku i już 18 dnia tegoż miesiąca przeprowadzono przegląd przyszłej trasy.

W dniu 14 października 1894 roku na zwołanym w Domu Cechowym spotkaniu zgromadzenia subskrybentów dokonano ukonstytuowania Komitetu Akcyjnego Lokalnej Kolei Żelaznej w skład którego weszli Alojzy Bernaczik, Max Déri Gustaw Josephy, dr Bernard Ichheiser i dr Sigmund Markusfeld. Komitet Akcyjny przystąpił do gromadzenia środków i jeszcze w tym samym miesiącu wystąpił do Rady Miejskiej o zgodę na przebieg trasy linii kolejowej, który został zaaprobowany z niewielkimi zmianami 21 października tegoż roku.¹⁸⁰

Po zaaprobowaniu prac przygotowawczych umowy przez Radę Miasta, Prezydium Rządu Krajowego oraz Ministerstwo Handlu, Gmina Miejska Bielsko, reprezentowana przez wiceburmistrza Emila Twerdy’ego¹⁸¹ zawarła 7 lutego 1895 roku umowę, którą ze względu na zawarcie w niej przepisów o systemie działania komunikacji tramwajowej w Bielsku zamieszczamy w Aneksie.

Jeszcze w tym samym miesiącu, Alojzy Bernaczik i Max Déri zawarli umowę z IEG - Elektrownia Bielsko na dostawę energii elektrycznej, montaż tzw. elektryki dla planowanej sieci trakcyjnej a także dostawę taboru tramwajowego. Umowa z 19 lutego, która opiewała na kwotę 43.300 florenów, była w późniejszym czasie korygowana.

W maju tegoż roku Alojzy Bernaczik i Max Déri otrzymali z Ministerstwa Handlu w Wiedniu koncesję „na budowę i eksploatację napędzanej elektrycznie kolejki wąskotorowej Bielsko – Cygański Las” na okres 60 lat.¹⁸²

¹⁷⁶ *Internationalen Elektricitätsgesellschaft* – Międzynarodowe Towarzystwo Elektroenergetyczne.

¹⁷⁷ Elektrownia zbudowana przy dawnej ul. Blichowej (obecnie ul. Partyzantów), była trzecią po Szczecinie i Wrocławiu elektrownią na ziemiach polskich.

¹⁷⁸ Max Déri - jeden z dyrektorów *Internationalen Elektricitätsgesellschaft* w Wiedniu.

¹⁷⁹ Alojzy Bernaczik (1835-1905), członek Rady Miasta Bielsko od roku 1882, właściciel sukienniczej firmy *Bernaczik & Sohn*. Założyciel licznych towarzystw w Bielsku. Bielski filantrop, który testamentem utworzył fundację dla chorych z kapitałem 5.000 koron austriackich.

¹⁸⁰ Szerzej na temat planowanego przebiegu trasy zobacz: Jerzy Polak: *Historia ...*, s. 14.

¹⁸¹ Emil Twerdy (1840 - przed 1928), właściciel fabryki maszyn parowych w Bielsku, radny Bielska od 1888 roku, wiceburmistrz od 1891 roku.

¹⁸² Zobacz w Aneksie: *Obwieszczenie Ministerstwa Handlu z dnia 5 maja 1895 roku, Rządowy Dziennik Ustaw nr 64, dotyczące udzielania koncesji na napędzaną elektrycznie kolej wąskotorową Bielsko-Cygański Las*. Źródło: Jerzy Polak: s.113 – 115.

Alojzy Bernaczik i Max Déri powołali jako tymczasowe towarzystwo do eksploatacji budującej się i otwartej w dniu 11 grudnia 1895 roku linii tramwajowej pod nazwą „Bielitz-Bialaer Local Eisenbahngesellschaft”¹⁸³ oraz opracowali wstępny statut, którego ostateczna wersja została zatwierdzona przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w Wiedniu w dniu 21 listopada 1897 roku. Formalnie spółka ukonstytuowała się na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy 26 stycznia 1897 roku pod nazwą „Bielitz-Bialaer Electricitäts- und Eisenbahn – Gesellschaft”¹⁸⁴. Jednocześnie na zgromadzeniu przyjęto statut spółki akcyjnej, który zamieszczony jest w Aneksie.

Spółka została zarejestrowana w rejestrze handlowym Sądu Okręgowego w Cieszynie pod datą 8 maja 1897 roku.

Powstała w Bielsku linia tramwajowa posiadała tory o rozstawie szyn szerokości 1000 mm. Jej długość wynosiła 4.959 metrów z czego 4.848 m. torów użytkowych oraz 111 m. torów w zajezdni. Na całej trasie od Dworca Kolei Północnej w Bielsku aż po Cygański Las, znajdujący się we wsi Olszówka, znajdowało się 7 mijanek oraz 14 przystanków: Nordbahnhof (mijanka), „Kaiserhof” (mijanka), Sparkasse, Theater, Pastornak (mijanka), Bad, Bleichplatz (mijanka), Centrale (zajezdnia), Park (mijanka), Stadtgrenze, Kamitz, Teich (mijanka), Nickelsdorf, Zigeunerwald (mijanka).

Jerzy Polak w swej pracy napisał, że *„Już od samego początku jego normalnej eksploatacji, prócz dużego ruchu w kierunku centrum, niezwykle popularne stały się wyjazdy nim do Cygańskiego Lasu, zwłaszcza w niedziele, w okresie czerwiec – sierpień. Wyjazdy te służące rekreacji i letniemu wypoczynkowi, stały się powszechne wśród mieszkańców miasta, powiększając popularność Lasku. Wzmogły się spacery po lesie, korzystanie z kortów tenisowych i basenu kąpielowego, wyraźnie też przybrały na sile wycieczki w pobliże szczyty Szyndzielni, Klimczoka i Koziej Góry. Tramwaj pozwolił także zwiększyć ruch z Górnego Śląska, skąd w niedziele przybywało pociągami tysiące turystów, złaknionych zielonych Beskidów.”*¹⁸⁵ Ruch ten wzmogły również powstałe później obiekty sportowe i wypoczynkowe: lodowisko (1897), schronisko na Szyndzielni (1897), park miejski (1899) a także nowy gmach poczty (1898) oraz koszar kawalerii za Blichem (1903).

W 1897 roku dzienna frekwencja wynosiła średnio 839 osób; w 1900 roku 1162 pasażerów a w 1904 roku przewożono już 1431 pasażerów dziennie. W przeliczeniu rocznym w 1897, za 11 miesięcy tegoż roku przewieziono 315.165 osób; za 1900 rok 424.191 pasażerów a w 1904 roku już 522.344 pasażerów.

Uruchomienie linii tramwajowej w Bielsku stało się jednak dużym wyzwaniem konkurencyjnym dla istniejącej w mieście konnej firmy omnibusowej E. Förstera, która po kilku latach zakończyła swój żywot w 1896 roku, sprzedając posiadane cztery omnibusy.¹⁸⁶ Istotnym również było to, że sprawdzona inwestycja dała niedługo później impuls powstania tego typu komunikacji w innych miastach Śląska austriackiego.

Jeszcze w końcu 1895 roku planowano rozbudowę linii tramwajowej z Cygańskiego Lasu do miejskiej leśniczówki na Błoniach. W tym samym czasie zaprojektowana została budowa

¹⁸³ Bielsko-Bialska Spółka Lokalna Kolej Żelazna..

¹⁸⁴ Bielsko-Bialska Spółka Elektryczna i Kolejowa.

¹⁸⁵ Jerzy Polak: *Historia*., s. 33.

¹⁸⁶ Ogłoszenie o wyprzedży omnibusów ukazało się w „Silesii” nr 40 z 18 lutego 1896 roku. Zobacz: Jerzy Polak: *Historia* ..., przyp. 47 s. 94.

linii do „Strzelnicy”. Projektowano również poprowadzenie tramwaju do sąsiedniej Białej, jednak do realizacji powyższych planów z różnych przyczyn nie doszło, początkowo między innymi z powodu braku środków, później w realizacji planów przeszkodził wybuch pierwszej wojny światowej.¹⁸⁷

Z chwilą wybuchu pierwszej wojny światowej tabor bielskich tramwajów liczył 11 wozów motorowych, 9 doczepnych oraz 1 wóz techniczny, zaś ogólna długość torów wynosiła 4.980 m z czego tory użytkowe liczyły 4.853 metry.

W 1938 roku główna linia tramwajowa miała już 5.180 m toru. W zajezdni były dwa tory dojazdowe długości 54 i 57,7 metrów. Bocznice przemysłowe liczyły w sumie 440 m. zaś bocznic kolejowa 330 m. torów. Trasa eksploatacyjna posiadała długość 4.909 metrów na której było 16 przystanków, 6 mijanek długości 74 – 76 m z wyjątkiem dwóch mijanek na Placu Żwirki i Wigury długości 90 m. Trakcja napowietrzna zawieszona na wysokości 5.50 m. zawieszona była na 110 słupach metalowych, 106 słupach drewnianych oraz 133 hakach i rozetach naściennych. W znajdujących się 3 remizach tramwajowych, mogło się pomieścić 29 wozów motorowych i doczepnych.¹⁸⁸

Po kilkudziesięciu latach, w dniu 30 kwietnia 1971 roku na linię tramwajową wyjechał ostatni tramwaj. Jego zjazd zakończył siedemdziesięciosześcioletnie dzieje bielskiego tramwaju, dawnego symbolu wielkomiejskości Bielska. Przegrał rywalizację z autobusem spalinowym, podobnie jak przed laty, konkurencji nie wytrzymał konny omnibus, przemierzający bielskie ulice, z bielskiego dworca kolejowego poczynając.

¹⁸⁷ Zobacz: Jerzy Polak: *Historia*, s. 31.

¹⁸⁸ Tamże s. 78.

Zdarzenia i wypadki

Od zarania pojawienia się w pejzażu Górnego Śląska tramwajów, niemal codziennie ukazujące się, tak polsko, jak i niemieckojęzyczne gazety, odnotowywały wszelkie zaistniałe zdarzenia i wypadki, jakie miały na drogach wiejskich i ulicach miast. Wprowadzenie tego, nowego środka komunikacji w miastach i innych miejscowościach było związane z wieloma nie zawsze drobnymi wypadkami. Najczęściej były to wykolejenia tramwajów na wskutek przekraczania dozwolonej szybkości a także niedoskonałego sprzętu, szczególnie zwrotnic o czym wielokrotnie pisano w *Der Oberschlesische Wanderer*, *Katoliku* a także w innych gazetach ukazujących się na Górnym Śląsku.

Już 27 sierpnia 1894 roku, w dniu uroczystości otwarcia linii tramwajowej w Gliwicach wydarzył się niegroźny wypadek. W pewnym momencie lokomotywa wyskoczyła z szyn i dopiero po pewnym czasie ściągnięto z zajezdni inną lokomotywę i z jej pomocą ustawiono wykolejona na torach. W krótkim zebrał się tłum gapiów oraz niezadowolonych z przerwy w podróży pasażerów. Obecni przy zdarzeniu dorożkarze, niezadowoleni z konkurencji, nakłaniali przybyłego żandarma, aby ten za zakłócanie ruchu ulicznego nałożył motorniczemu mandat, jako oni zmuszeni są płacić karę w takich okolicznościach.¹⁸⁹

Wypadki niegroźne z skutkach zdarzały się już wcześniej, trakcie budowy linii tramwajowych i próbnych jazd tramwajów parowych.

Niemal od chwili pojawienia się na ulicach tramwajów, pojawili się do „walki” z nimi przeciwnicy tego środka komunikacji, wandale i groźni przestępcy, obrzucający wozy tramwajowe kamieniami czy to stawiając przeszkody na tramwajowych torach w celu wykolejenia. W sobotę 1 grudnia 1894 roku *Katolik* opublikował korespondencję z Gliwic o jednym z tego typu zdarzeń, jakie miało miejsce na pograniczu miasta z Gwozdkiem (część Maciejowa): *W miejskim boru położył znów ktoś kilka wielkich kamieni na szyny parowej kolei ulicznej. Na szczęście maszynista zdołał zatrzymać pociąg, w przeciwnym razie byłoby wielkie nieszczęście zaszło.*¹⁹⁰

O innym typie zagrożenia, które miało miejsce w sobotę 8 października poinformował *Katolik* w sobotę 15 października 1898 roku: *W czasie gdy pociąg parowej kolei ulicznej przejeżdżał w sobotę wieczorem niedaleko stacyi Gwozdka strzelił ktoś z rewolweru do okien wagonu. Kula wybiła szybę i przeszła pewnej kobiecie kapelusz. Pomimo, że pociąg natychmiast przystanął, sprawy nie znaleziono.*¹⁹¹

Kilka dni później po raz kolejny sytuacja się ponowiła: *We wtorek wieczorem koło 8 godziny wystrzelono po raz trzeci w przeciagu krótkiego czasu na przejeżdżającą między Gwozdkiem a miejskim lasem gliwickim kolejkę uliczną. Między podróżnymi powstał wskutek tego wielki popłoch; szczęśliwym trafem kula i tym razem przebiła tylko szybę wagonu; sprawy nie wykryto.*¹⁹²

Wspomniane wypadki miały miejsce najczęściej na linii prowadzącej z Gliwic do Zabrze w okolicy Gwozdka (Maciejów) oraz w samym Zabrzu. Zaniepokojona dyrekcja

¹⁸⁹ Jacek Schmidt: *Początki komunikacji tramwajowej Gliwice-Zabrze.*

¹⁹⁰ *Katolik*, R.27 Nr 142 sobota 1 grudnia 1894 r.

¹⁹¹ *Katolik*, R. 31 Nr 122 sobota 15 października 1898 r.

¹⁹² *Katolik*, R. 31 Nr 123 wtorek 18 października 1898 r.

przedsiębiorstwa, po kolejnym zdarzeniu wyznaczyła nagrodę w wysokości 500 marek za pomoc w ujęciu sprawcy, lub sprawców wykołowania tramwajów.

Podobne i inne, wręcz bandyckie napady zdarzały się również i później o czym informowała prasa w okresie międzywojennym. W sierpniu 1929 roku: *W godzinach popołudniowych niewyśledzony sprawca wrzucił w Siemianowicach do wnętrza tramwaju bombę cuchnącą, która wytworzyła tak obrzydliwą woń, że z wozu uciekli nie tylko pasażerowie, ale także motorniczy.*

W następnym 1930 roku, w kwietniu: *W tramwaju zdążającym z Siemianowic do Katowic doszło do krwawej walki między bandytami a obsługą tramwaju i pasażerami. Bandyci zaatakowali konduktora bijąc go i kpiąc. Sytuację uratowali pasażerowie, którzy przemogli strach i obezwładnili napastników oddając ich w ręce policji.*

W związku z często powtarzającymi się poważnymi wypadkami, już od początku kursowania tramwajów, zapowiedziano wprowadzenie surowych kar dla łamiących zakazy. Szczególnie ostre przepisy bezpieczeństwa wydano w Zabrzu. Wzywały one do zachowania szczególnej uwagi oraz ograniczenia prędkości w terenie zabudowanym. Wprowadzono zakaz sprzedaży towarów na chodnikach ulic, gdzie prowadził ruch tramwajowy a także proponowano zwiększenie przydrożnych punktów świetlnych. W celu poprawy bezpieczeństwa postulowano również przedłużenie linii tramwajowych do restauracji znajdujących się na peryferiach, będących ulubionym miejscem relaksu mieszkańców. Tak między innymi zrobiono, prowadząc linie tramwajową do Dąbrowy Miejskiej w Bytomiu.

Jedną ze zmór, jak to dawniej powiadano, było nagminne wskakiwanie i wyskakiwanie a z wagonów będących w ruchu tramwajów. Jedni robili to dla fantazji, inni z pośpiechu, chcąc skrócić sobie drogę do domu, pracy. Wielu (mężczyzn) wyskakiwało w biegu, w pogoni za porwanym przez wiatr nakryciem głowy w otwartym wagonie. Powodem wypadków w okresie letnim były również wspomniane otwarte wagony umożliwiające wychylanie się z okien wozów co groziło tragicznymi skutkami w zderzeniu z trakcyjnymi lub telegraficznymi słupami. W związku z tym postanowiono temu zaradzić, odsuwając od torów nieszczęsne słupy.

W numerze z soboty 10 września 1898 roku *Katolik*, doniósł, o wypadku do którego doszło w niedzielę 4 września поблизу Maciejowa (Zabrze):

*Z kolejki ulicznej nie trzeba zeskakiwać, inaczej łatwo nieszczęście się zdarzy. Często czyta się o nieszczęściach. W niedzielę zeskoczył młody człowiek niedaleko Gwozdka i upadł tak nieszczęśliwie na bruk, że odniósł kilka ran; bezprzytomnego odstawiono do domu. Niech to będzie przestroga dla wszystkich.*¹⁹³

O przedziwnym zdarzeniu spowodowanym tupetem złodzieja donosił korespondent *Katolika* z Lipin, 30 sierpnia 1898 roku:

*Tymi dniami jechał kolejką uliczną do Chebzia pewien agent zabezpieczenia (!). Agent położył obok siebie na siedzeniu paczkę z formularzami i innymi mniej ważnymi papierami. Za Lipinami przysiadł się do agenta pewien człowiek, który upatrzywszy sposób na chwilę, chwycił za paczkę i wyskoczył z kolejki. Agent skoczył za nim, lecz tak nieszczęśliwie, że sobie zbił twarz i kolano. Złodziej umknął.*¹⁹⁴

¹⁹³ *Katolik*, R. 31 Nr 107 sobota 10 września 1898 r.

¹⁹⁴ *Katolik*, R. 31 Nr 102 z 30 sierpnia 1898 r.

Kilkanaście lat później, 4 maja 1910 roku, pasmo nieszczęść przydarzyło się pewnej kobiecie: Nieznana bliżej: *Zyta W. z Orzegowa miała takiego pecha, że do końca życia tego nie zapomni. A coś jej rano mówiło, żeby nie wychodzić z domu. Jechała sobie ona z targu pociągiem kolejki ulicznej. Ale przy opuszczaniu wozu zapomniała zabrać pakunki z kielbasami i mięsem. Rozdrażniona tym biedaczka szła ku domowi i nie zauważyła dużej dziury. Wpadła do niej, i to tak nieszczęśliwie, że straciła przytomność. Gdy przyszła do siebie i wezwała pomocy, ulitował się nad nią jakiś mężczyzna. Podczas wyciągania z dziury postradała trzewiki, a przed domem spostrzegła, że litościwy pomocnik wywłaszczył ją z portmonetki. Nie miała siły by biec za złodziejem, więc zawlokła się do mieszkania. Ale wtedy wyszło, że nie ma kluczy, bo zapomniała zamknąć drzwi. Mieszkaniem zaopiekował się w tym czasie jakiś nicpoń i ogołocił je z najlepszego dobytku.*

Zdarzały się i takie wypadki, jak ten, o którym pisał *Katolik* w czwartek 3 października 1907 roku a który wydarzył się 26 września tegoż roku przed Dębem:

*Pożalowania godne nieszczęście zdarzyło się tutaj w ubiegły czwartek pewnemu mistrzowi hutniczemu z Królewskiej Huty. Jadąc kolejką oparł się na platformie o furtkę, która się znajduje na boku i wypadł niepostrzeżony przez nikogo. Tuż przed Dębem zwróciła pewna osoba personelowi kolejki uwagę, że jeden z pasażerów wypadł z kolejki. Natychmiast zatrzymano kolejkę i udano się na wskazane miejsce. Nieszczęśliwego znaleziono z zdruzgotaną nogą w rowie, w pobliżu tutejszego domu nauczycielskiego. Pierwszej pomocy udzielił rannemu tutejszy lekarz, poczem odwieziono do lecznicy knapszaftowej w Katowicach. W sobotę musiano odjąć rannemu nogę. Kto właściwie zawinił, wykaże wdrożone śledztwo. W każdym razie powinno to być przestrogą aby w kolejce nie opierać się o furtkę.*¹⁹⁵

W tramwajach na ogół panowało przepełnienie i ścisk. Jacek Schmidt napisał, że w pierwszych dniach kursowania do Zameczku Leśnego w Gliwicach, pasażerowie walcząc o miejsce w wagonie, wychodzili z niego dosłownie bez guzików, ale byli szczęśliwi, iż udało im się zaliczyć przejazd, a to należało w lokalnej opinii do dobrego tonu.¹⁹⁶ Nie zawsze jedna. Brak wolnych miejsc, tłok i ścisk niejednokrotnie były przyczyną zaistnienia tragicznych wypadków, często ze skutkiem śmiertelnym.

Po kilku latach od zaistnienia zdarzenia, *Katolik* w korespondencji z Rudy w jednym z numerów z 1898 roku¹⁹⁷, przypomniał tragiczny wypadek jaki miał miejsce na *Karmańskim* czyli w dzisiejszej Rudzie Południowej:

Maszynistę Sommera, zajętego w zarządzie dóbr hrabiowskich, spotkało w wrześniu 1895 roku nieszczęście na kolei ulicznej. Wracał on w jedną niedzielę z wystawy ogrodniczej z Bytomia. Niedługo na przystanku Karola Emanuela¹⁹⁸ wyparto go z wozu, podczas gdy pociąg znajdował się w biegu. S[ommer] upadł i tak silnie uderzył się o kamień wystający, że w kilku miejscach połamał sobie żebra i umarł wkrótce potem w skutek zapalenia płuc. Sekcja wykazała, że rzeczywiście wypadek spowodował bezpośrednio śmierć. Najprzód wytoczono proces winnym, a sąd skazał najwinniejszego na 6 miesięcy więzienia. S. Pozostawił

¹⁹⁵ *Kuryer Śląski*, R.1 Nr 3 czwartek 3 października 1907 r.

¹⁹⁶ *Der Oberschlesische Wanderer*, R. 1894, nr 125; Jacek Schmidt: *Początki komunikacji tramwajowej Gliwice-Zabrze*. s. 119-120;.

¹⁹⁷ *Katolik*, R. 3, 1898, nr 6.

¹⁹⁸ Ruda Południowa.

dziwięcioro dzieci, wszystkie z wyjątkiem jednego, niedorose. Opiekun dzieci wytoczył spółce kolejowej Kremer & Co. proces o odszkodowanie [dla] dzieci. Według zapadłego już wyroku sądowego wspomniana firma zobowiązana jest do płacenia odszkodowania, tak że teraz chodzi już tylko o wysokość sumy odszkodowań. Opiekun i dorosły syn żądają od firmy 40 tysięcy marek.

Osobną, bardzo liczna grupę wypadków stanowiły kolizje z pojazdami konnymi - furmankami, dorożkami. Powodem była zazwyczaj niefrasobliwość powożących (furmanów), którzy omijali zakazy, między innymi poruszania się wzdłuż torów tramwajowych oraz przejazdu przez tory przed nadjeżdżającym wozem parowym bądź elektrycznym..

W 1898 korespondent z Lipin doniósł: *W zeszły wtorek wieczorem wjechał pociąg uliczny na wóz masarza Ryczka. Uderzenie było tak silne, że Ryczka spadł z wozu i dostał się pod pociąg. Ciężko pokaleczonego wsadzono na wóz i odwieziono do lazaretu.*¹⁹⁹

W tym samym roku *Katolik*, napisał o wypadku w Welnowcu. Robotnicy Glanc i Zieliński z Karbowy zatrudnieni w folwarku tutejszym wieźli paszę z pola do domu. Na szosie spotkali naprzeciw idący pociąg. Konie spłoszyły się i skrzyły w bok, a wóz dostał się w rów, robotnicy zaś przyduszeni zostali ciężarem woza i odnieśli dość ciężkie obrażenia cielesne.²⁰⁰

Kilkanaście miesięcy później, w listopada 1898 roku w Chebziu: Ciężkie nieszczęście kolejowe zdarzyło się tutaj w czwartek wieczorem. Naprzeciwko pociągu tutejszej kolejki parowej jechał wóz ciężarowy, na którym siedział woźnica. Gdy woźnica zamierzał zjechać z drogi pociągowi, spadł z woza tuż przed lokomotywą kolejki, tak że dostał się pod koła, i poniósł ciężkie obrażenia iż śmierć wkrótce nastąpiła.²⁰¹

Szczęśliwie zakończyła się natomiast kolizja tramwaju z furmanką w Gliwicach, 30 września 1907 roku o czym napisał *Kuryer Śląski* w piątek 4 października tegoż roku. Otóż: *W poniedziałek wieczorem o mało co by tu się stało wielkie nieszczęście. Pewien właściciel domu jechał wozem, na którym siedziało kilkoro dzieci. W chwili, gdy skręcał do swego podwórza, nadjechała kolejka i uderzyła w wóz. Kierownik kolejki zatrzymał dość wcześnie kolejkę, tak iż tylko powlokła wóz kilka metrów, nie wywracając go. Wypadek skończył się na wybiciu szyb w kolejce i strasliwym krzyku dzieci.*²⁰²

Szczególnie poszkodowane w takich wypadkach były zaprzężone do wozów konie, nie obyte i przyzwyczajone do poruszających się po drogach stalowych potworów, hałasujących, dymiących prychających parą.

W Gliwicach *Przed centralnym hotelem na ulicy Wihelmowskiej przejechała kolej uliczna konia i złamała mu obie przednie nogi.* Przewidując, *Katolik* stwierdził: *Podobnych nieszczęść zajdzie więcej, aż się konie przyzwyczają do loskotu, jaki kolej sprawia.*²⁰³

Katolik w kwietnia 1898 roku na podstawie korespondencji z Rozbarku napisał:

Właściciel Jakubczyk stąd pojechał dnia 14.b.m. wozem do Łagiewnik w celu zakupu bydła. W towarzystwie żona i syn. Powracając do domu, napotkali po drodze parową kolejkę, której widokiem konie tak się bardzo przestraszyły, zer się rozbiegły. Wóz przewrócił się, przyczem gospodyni znaczne rany na nogach odniosła, lecz gospodarz nie stracił

¹⁹⁹ *Katolik*, R.31, 1898, nr 11.

²⁰⁰ *Katolik*, R.31 nr 27 z soboty 2.07.1898 r.

²⁰¹ *Katolik*, R. 31 Nr 142 czwartek 1grudnia 1898 r.

²⁰² *Kuryer Śląski*, R.1 Nr 4, piątek 4 października 1907 r.

²⁰³ *Katolik*, z 12 lipca 1894 roku.

przytomności i trzymał konie silnie, aż syn nie doskoczył i koni nie uspokoił. Rany gospodyni nie grożą kalectwem.²⁰⁴

Innym kuriozalnym wypadkiem, tragicznym w skutkach dla egzotycznego zwierzęcia było zdarzenie z sierpnia 1930 roku:

W Królewskiej Hucie wydarzył się nader egzotyczny wypadek, jak kolejka miejska przejechała wielbłąda. Zwierz przybył tam z cyrkiem Staniewskich i razem z niedźwiedziem był oprowadzany po mieście w celach reklamowych. Widząc tramwaj spłoszył się i został przejechany w pozycji leżącej.

Chwile grozy w lutym 1895 roku przeżyli pasażerowie tramwaju relacji Gliwice - Zabrze, gdy w tramwaju z ogromnym hukiem pękła rura parowego pieca (kotła) w wyniku czego wszyscy pasażerowie mieli niespodziewaną gorącą kąpiel. Wypadek ten zakończył się ogólną paniką przerażonych podróżnych. Podobnie kończyły się nagminnie wybuchające naftowe lampy oświetlenia wozów tramwajowych.

W Królewskiej Hucie, jak napisano w *Katoliku*: *Na tutejszej stacji kolei ulicznej zaszedł następujący wypadek. Na lokomotywie ranżerującej²⁰⁵ pękł przyrząd do mierzenia wody, w skutek czego z kotła uchodzić zaczęła gęstymi kłęбами para, która kierownika lokomotywy tak zewsząd otoczyła, że musiał ustąpić, nie mogąc zatrzymać lokomotywy. Takowa popędziła sama dalej i wpadła w całym pędzie na stojące na szynach wagony, do których miano ją przyczepić, a w których już siedziało kilkanaście osób. Skutkiem zderzenia kilka z nich spadło z ławki na ziemię, atoli tylko jedno dziecko odniosło pokaleczenie tak znaczne, że musiano z nim udać się do lekarza. Lokomotywa i wozy są mocno uszkodzone.*²⁰⁶

Z przyczyn technicznych często wymuszonych także brawurą maszynistów bądź motorniczych dochodziło do groźnych wypadków tramwajowych. W 1897 roku doszło do tragicznego wypadku tramwajowego na trasie Borsigwerk (Biskupice) – Bytom. Spowodowany został w godzinach wieczornych a przyczyną była nadmierna szybkość tramwaju. Jeden z wagonów wypadł z szyn, przewrócił się w wyniku czego jeden z pasażerów został zabity a kilka innych zostało rannych. Za przyczynę dyrekcja uznała pęknięcie hamulca w krytycznym momencie.²⁰⁷

Nie zawsze zawodziła technika. Często przyczyną tragedii był alkohol, głupota ludzka i brawura maszynistów bądź motorniczych:

Wiosną 1897 roku prasa rozpisywała się na temat wyścigu jaki miał miejsce na trasie z gliwickiego Zameczku do Zabrza pomiędzy tramwajem parowym a dwójką kolarzy (rowerzystów). Motorniczy tramwaju po przyjeździe do centrum Gliwic, pół godzinną przerwę do odjazdu spędził sobie w restauracji, racząc się alkoholem. Na trasie, mimo ostrzeżeń konduktora, z nadmierną szybkością zdążył do Zameczku, gdzie krótka przerwę przeznaczył na pokrzepienie się piwem. Tymczasem dwóch kolarzy spotkało znajomych w tramwaju, którym chcieli towarzyszyć do Zabrza. Podchmielony motorniczy zaproponował im wyścig i od razu ruszył z dużą szybkością. Nie zwalniając, przejechał wiadukt i wychylając się z wozu, jeszcze zdążył pomachać ręką, nie mogącym nadążyć za nim kolarzom. Potem nastąpiła katastrofa. Lokomotywa przejeżdżając przez zwrotnicę, wykoleiła

²⁰⁴ *Katolik*, R 31, Nr 47 z 21 kwietnia 1898 r.

²⁰⁵ Ranżerować – manewrować.

²⁰⁶ *Katolik* z 19 stycznia 1897 roku.

²⁰⁷ *Der Oberschlesische Wanderer*, R. 1897, nr 86, 87, 89, 140. Zobacz: Jacek Schmidt: s. 118.

się, wlokąc przez ponad 100 m za sobą wagony. Ostatecznie tramwaj został zahamowany przez jednego z przytomnych pasażerów. W miejscu wykolejenia szyny były wygięte, a wiele progów połamanych. Indagowany przez przerażonych pasażerów maszynista najspokojniej w świecie zszedł z wozu i zapalił cygaro.

Epilog rozegrał się w sądzie, który udowodnił maszyniście winę. Jechał on z szybkością 30 km na godzinę, mimo nakazu ograniczenia jej do 16 km/h na wiadukcie oraz do 22 km/h przy przejeździe przez zwrotnice. Ponadto zlekceważył ostrzeżenia konduktora nastawniczego. Nie uznając stanu podchmienia za okoliczność łagodzącą, sąd wymierzył mu karę 10 miesięcy więzienia oraz pozbawił prawa prowadzenia parowozu.²⁰⁸

Niedługo później, w tymże roku, inny motorniczy, którego nie odstraszył wyrok, wydany przez gliwicki sąd, również został oskarżony i skazany za spowodowanie zagrożenia pasażerów i narażenie przedsiębiorstwa na straty. Maszynista zaczął od samowolnej przerwy w ruchu, w czasie której popijał alkohol w jednej z gliwickich kawiarni. Droga powrotna do Bytomia była dla pasażerów ciężkim przeżyciem. Pędząc po torach z maksymalną szybkością, potrafił po drodze furmankę, przejechał przystanek, następnie, nie zmniejszając szybkości wiadukt i zwrotnicę. W Zabrze ponownie potrafił furmankę, aby potem wjechać na niewłaściwy tor, co o mało nie doprowadziło do czołowego zderzenia z innym tramwajem. W dodatku stwierdzono, iż w kotle stan wody znacznie odbiegał od normy, co mogło doprowadzić do eksplozji. Chociaż prokurator zażądał 9 miesięcy więzienia, sąd wymierzył mu jedynie dwa miesiące pozbawienia wolności i utratę prawa jazdy.²⁰⁹

Katolik w numerze z 7 lipca 1898 roku wydrukował korespondencje z Lipin: *Pewien obywatel w Lipinach założył się w święto Piotra i Pawła, że jednokonnym wózkiem dojedzie równocześnie z kolejką uliczną z Lipin do lasu pod Gliwicami „Waldschlösscherwald” (!). Rzeczywiście dopiął on celu swego, ale gdy stanął na miejscu, koń ze zbytniego wysiłku drżał i ledwo zdołał utrzymać się na nogach. Zaznaczyć jeszcze należy, że w czasie tych dzikich wyścigów koń wszystkie pogubił podkowy. Znajdujący się w lasu urzędnik policyjny zapisał owego pana na karę.*²¹⁰

We wtorek 18 grudnia 1898 roku, na trasie z Gliwic do Zabrze w czasie szkoleniowej jazdy, doszło do tragicznego wypadku o czym pisał *Katolik* w najbliższą sobotę po zdarzeniu:

*We wtorek w południe zaszło na torze kolejki ulicznej okropne nieszczęście. Za kolonią Gwozdkiem wykoleiła się maszyna i spadła z wysokiej grobli do rowu, miażdżąc, w całym słowa znaczeniu, pod sobą kierownika maszyny. Inna wiadomość podaje bliższe szczegóły; otóż Kleemann liczył dopiero 22 lata. Zadaniem jego było, aby nowemu koledze z Bytomiu cały tór pokazać i na niektóre niebezpieczne miejsca zwrócić uwagę. Maszynę kierował ów nowy kolega, który podobna za szybko jechał. Widząc wielkie niebezpieczeństwo przed oczyma, zdążył jeszcze z palaczem z maszyny zeskoczyć, przyczep się obaj ciężko poranili. Pod zdruzgotaną maszyną znajduje się K., któremu tylko jedną rękę widać. Prokurator już na miejsce zjechał. Dodać jeszcze należy, że dwa wagony, w których się dużo podróżujących znajdowało zostały prawie cudownym sposobem ocalone.*²¹¹

²⁰⁸ Jacek Schmidt: *Początki komunikacji tramwajowej Gliwice-Zabrze*. s. 118.

²⁰⁹ *Der Oberschlesische Wanderer*, R. 1897, nr 201; Jacek Schmidt: *Początki komunikacji tramwajowej Gliwice-Zabrze*. s. 119.

²¹⁰ *Katolik*, R. 31 Nr 79 z 7 lipca 1898 r.

²¹¹ *Katolik*, R. 27 Nr 151 sobota 22 grudnia 1898 r.

W następnym numerze *Katolika* powrócono do zaistniałego wypadku²¹²: *O nieszczęściu jakie tu na torze parowej kolejki ulicznej zaszło, krążą w całej okolicy różne pogłoski. To przypuszczające, że maszyna była lichej konstrukcji, to zaś, że na szynach leżały kamienie itd. Wszystko to jest bezpodstawnym gadaniem, bo właściwego powodu jeszcze nikt z rzeczoznawców nie dociekł. Zgruchotana maszyna leży jeszcze w rowie. Prokurator gliwicki, który się tą sprawą zajął, wzywa wszystkich, którzy wówczas w jednym z wagonów jechali, aby się do niego zgłosili.*

Wcześniej, w maju 1897 roku w Zabrze, w pobliżu tartaku, wykoleiła się lokomotywa ciągnąca za sobą z dużą szybkością dwa wagony kryte oraz jeden otwarty. Gdy ostatni wagon wywrócił się, kilka osób potłukło się do utraty przytomności, a wielu zostało pokaleczonych odłamkami szkła z rozbitych szyb z okien tramwaju.²¹³

Sprawcami licznych tragicznych, często ze skutkiem śmiertelnym wypadków z udziałem tramwajów byli nierozważni piesi w tym i dzieci:

W Zabrze: *W piątek wieczorem [14 października 1898 roku] pociąg kolei ulicznej przejechał pewnego 6-letniego chłopca. Koła odcięły mu nogę. Kto winien nieszczęściu na razie nie wiadomo.*²¹⁴

W listopadzie 1898 roku zaś: *Parowa kolej uliczna przejechała w pobliżu Lipin robotnika Tomalę. Koła odcięły nieszczęśliwemu obie nogi od tułowia. Ciężko ранego odniesiono do lazaretu knapszaftowego, skąd już prawdopodobnie nie wyjdzie. Po czyjej stronie była wina nieszczęścia na razie nie wypośrodkowano.*²¹⁵

W październiku 1907 roku *Kuryer Śląski* poinformował o tragicznym wypadku w który wydarzył się w ostatnim dniu września tegoż roku w Gliwicach:

*Nieszczęśliwy wypadek zdarzył się w poniedziałek wieczorem na ulicy Fryderyka. Właściciel domu mieszkający przy ul. Sośnicowickiej przejechany został przez kolejkę elektryczną i odniósł tak ciężkie obrażenia, że w krótkim czasie po wypadku umarł w strasznych boleściach.*²¹⁶

Również na innych liniach tramwajowych dochodziło do tragedii. Na nowo oddanej do użytku linii z Katowic do Huty Laura (Siemianowice Śląskie) 3 października 1898 roku doszło do wykolejenia tramwaju:

*Ciężkie nieszczęście na nowo otworzonej elektrycznej kolei ulicznej przygodziło się w poniedziałek wieczorem po godzinie 7. W miejscu bowiem, gdzie tor kolejki koło zakładu hutniczego nagle się skręca, wykoleił się i przewrócił wagon napelniony podróżnymi. Ośm osób odniosły ciężkie rany, kilka innych lżejsze. Przyczyna nieszczęśliwego wypadku powstać miała stąd, iż znajdującego się w pełnym biegu wagonu nie można było zatrzymać, ponieważ hamulec się zepsuł*²¹⁷

W numerze który ukazał się dwa dni później, powrócono do wypadku:

²¹² *Katolik*, R. 27, nr 152, wtorek 25 grudnia 1898 r.

²¹³ *Der Oberschlesische Wanderer*, R. 1897, Nr 117.

²¹⁴ *Katolik*, R. 31 Nr 124 czwartek 20 października 1898 r.

²¹⁵ *Katolik*, R. 31 Nr 138 wtorek 22 listopada 1898 r.

²¹⁶ *Kuryer Śląski*, R. I Nr 4 piątek 4 października 1907 r.

²¹⁷ *Katolik*, R. 31 Nr 118 czwartek 6 października 1898 r.

*Z ciężko rannych osób przy wypadku na nowo otworzonej kolei elektrycznej umarł zatrudniony przy tejże kolei robotnik Berger. Reszta rannych przyjdzie prawdopodobnie powoli do zdrowia.*²¹⁸

W Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, jedną z większych w skutkach była tragiczna katastrofa, jaka wydarzyła się 6 listopada 1945 roku w Lipinach k. Świętochłowic. Wtedy to na wiadukcie nad torami kolejowymi doszło do czołowego zderzenia dwóch pociągów tramwajowych, w wyniku którego zginęło 7 osób, a 35 zostało ciężko rannych. Przyczyną tragicznego zderzenia było niezachowanie ostrożności przez motorniczych podczas jazdy w gęstej mgle.

W Bielsku, według Jerzego Polaka, pierwszy poważny wypadek zdarzył się 12 marca 1896 roku. Wtedy to na ul. Pastornak wykolejony wóz motorowy, który w rozpędzie wyrznął - wraz z jadącymi nim z uczestnikami pogrzebu - w dom Alojzego Bernaczika. Odbyło się jednak bez ofiar.²¹⁹ Pierwszą natomiast ofiarą śmiertelną w tym mieście był 7-letni chłopczyk, który 30 sierpnia 1898 roku zginął pod kołami tramwaju.²²⁰

W Cieszynie natomiast pierwszy wypadek z udziałem tramwaju wydarzył się 16 października 1911 roku, kiedy to na ul. Wyższa Brama potrącone zostało dziecko, któremu jednak szybko udzielono pomocy.²²¹ W mieście tym bardzo niebezpiecznym miejscem był ostry skręt w lewo pod zamkiem, gdzie często dochodziło do wykolejeń tramwajów zjeżdżających ul. Głęboką.²²²

Zdarzały się w tramwajach również zdarzenia, które wymagały pilnej interwencji lekarskiej. O jednym z takich niecodziennych przypadków napisał *Katolik* w lipcu 1898 roku:

*W drodze parową kolejką uliczną z Bytomia do Gliwic pewna niewiasta dostała nagle napadu obłąkania. W Porębie trzeba ją było gwałtem z wagonu wysadzić i odwieźć do lazaretu w Zabrze.*²²³

Inny przypadek, który mógł mieć nieobliczalne skutki, był udziałem podchmielonych podróżnych o czym doniósł *Katolik* w korespondencji z Lipin:

*W drodze kolejką uliczną z Bytomia do Lipin baraszkowało się z sobą dwóch podpitych mężczyzn. W czasie tym jeden drugiemu wepchnął sztuczne zęby w gardło. Wypadek mógłby być spowodować smutne następstwo, gdyby tutejszy lekarz p. dr Jaks nie był zawady z gardła wydobył.*²²⁴

²¹⁸ *Katolik*, R. 31 Nr 119 sobota 8 października 1898 r.

²¹⁹ *Silesia*. Nr 117 z 21.05.1898 r.; Jerzy Polak: *Historia bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko Biała 1998 s. 35,

²²⁰ *Silesia*. Nr 199 z 1.09.1898 r.; Jerzy Polak: *Historia bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko Biała 1998 s. 35.

²²¹ Maciej Dembiniok: *Cieszyńskie tramwaje*. (w:) *Tramwajem po Cieszynie. Tramwaji po Těšíně*. Opracowanie zbiorowe pod redakcją Mariana Dembinioka. Český Těšín 2008 s. 17.

²²² Tamże. s. 17.

²²³ *Katolik*, R. 31 Nr 78 z 5 lipca 1898 r.

²²⁴ *Katolik*, R. 31 Nr 145 czwartek 8 grudnia 1898 r.

Zdarzenia zabawne i humorystyczne.

Góral z Brennej

Jerzy Polak w swej pracy o bielskich tramwajach przytoczył anegdotę o góralu z niedaleko od Bielska położonej wioski Brenna, która ma być oparta na autentycznych faktach.

„Przybył raz góral z Brennej i stanął na Wzgórzu z otwartymi ustami i szeroko wytrzeszczonymi oczami, zobaczył bowiem z przerażeniem jadący z okropnym dzwonieniem wprost na niego nowy zaprzęg bez konia! Uciekł z przestachem z tego miejsca, a gdy przybył do domu, opowiedział swym bliskim: co też ja dzisiaj widziałem w mieście: jechał tam wóz bez konia, dotykał drągiem drutu i jedzie.

Ale wkrótce wyzbył się strachu przed tramwajem i gdy pewnego razu jechał pewny siebie swoim konnym wozem po torach, motorniczy dzwonił za nim wściekle. Ale koń górala człapał spokojnie przed elektrycznym dalej.

- Nie umiesz zjechać na bok ? wrzasnął motorniczy.

- Jo umim, ale ty nie ! odparł cwany chłop.”²²⁵

Niewidzialny szafner

Wieczorem 27 sierpnia 1899 roku, przez Katowice jechała dziwna kolejka uliczna. Bo pociąg, który udawał się do Królewskiej Huty, zapomniał zabrać ze sobą ... szafnera²²⁶. Jak kolejka ruszyła, nie wiadomo. Jechała więc sobie aż do Dębu, tylko dość szybko i nie stawała na przystankach. Wtedy sprzedający bilety konduktor spostrzegł, że albo szafner zrobił się niewidzialny, albo go nie ma. Opanował jednak przełknięcie i zawrócił kolejkę ku Katowicom. Przy hucie Baildona napotkał szafnera, który pędził za pociągiem co sił w nogach. Wszyscy najedli się strachu, a szafner poszedł pod sąd. Bo z nowymi wynalazkami trzeba uważać. Furę bez woźnicy niejednen już widział, ale koń zna drogę do domu, a kolejka może pobłądzić.

Pierzasty konduktor

W czerwcu 1900 roku w Gliwicach, na przystanku ulicznej kolejki, zaszedł zabawny wypadek. I choć skutek nagłego odjazdu wchodząca do wagonu niewiasta stoczyła się pod koła, a dwóch młodzieńców zawisło na stopniach, wszystko skończyło się śmiechem. Otóż maszynista, posłyszawszy słowo „fertig”²²⁷, ruszył z miejsca. Wprawdzie bardzo się zdziwił, bo konduktor sygnalizując odjazd, zazwyczaj wołał „gotowe”, ale pomyślał, że może w pobliżu zaczął się jakiś inspektor. Zaraz zrobił się rumor. Przybiegł policjant i próbował wyjaśnić wypadek, ale nie mógł dojść do ładu. Bo konduktor zaklinał się, że żadnego sygnału nie dawał, zaś motorniczy przyrzekał, że sygnał słyszał. Nagle jednak wszyscy usłyszeli

²²⁵ Jerzy Polak: *Historia bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko Biala 1998 s. 36, za: *Bielitz-Bialaer Beskidenbriefe* Nr 19 z 1970 (wg Oskara Fendera).

²²⁶ Maszynista.

²²⁷ W przekładzie na język polski – „Gotowe”.

słowo „fertig”. Doleciało ono z pobliskiego balkonu, na którym stała klatka z papugą. Ptaszysko, słysząc często to słowo, samo się go nauczyło i zabawiło się w niemieckiego konduktora.

Zaradna konduktorka

W październiku 1916 roku do tramwaju w Królewskiej Hucie wsiadła młoda kobieta i ociągała się z kupnem biletu. Wobec tego, energiczna konduktorka skonfiskowała tej pani kapelusz.

Innej damie usunęła z głowy kapelusz, ponieważ wystająca szpilka nie była osłonięta i mogła skaleczyć pasażerów.

Tajemnica jedwabnej pończoszki.

W lipcu 1929 roku jedna uroczą i młodą siemianowiczanka jadąc tramwajem, najadła się wstydu. Jak wykwintnie ubranej pannie przystało, jechała ona w II klasie. Nagle niechcący wsunęła obcas eleganckiego bucika między listwy tramwajowej podłogi. I choć dojechała już do Królewskiej Huty, obcasa ze szpary wyswobodzić się nie dało. Mogła wysiąść bosą, ale tego zrobić za żadne skarby nie chciała. W końcu, przymuszona przez konduktora, wyciągnęła nóżkę. I co się okazało? Że wykwintnie z wierzchu ubranej panience zabrakło na palcach i pięcie jedwabnej pończoszki. Na ten widok współpasażerowie, którzy przedtem darzyli ją współczuciem, parsknęli śmiechem

„Szpicbródka”.

W lutym, a dokładnie 4 lutego 1931 roku, w jadącym tramwaju, został przyłapany zwykły kasiarz, co się za słynnego Szpicbródkę podawał. Nagle w wagonie tramwajowym rozległ się krzyk: Łapać Szpicbródkę! To jeden z wywiadowców rozpoznał grasującego na terenie Sosnowca, Będzina i Dąbrowy Górniczej osobnika, który wyludzał pieniądze od naiwnych, ale tylko bogatych ludzi. Przedstawiał się jako osławiony król kasiarzy Szpicbródka. Na to słowo ludzie truchleli i prosząc o życie, dawali kasę. Opornym groził, że naśle na nich swoich kamratów. Okazało się, że był to niejaki Wacław Godlewicz, pseudo-Szpicbródka, poszukiwany przez policję i ... oszukanych współników

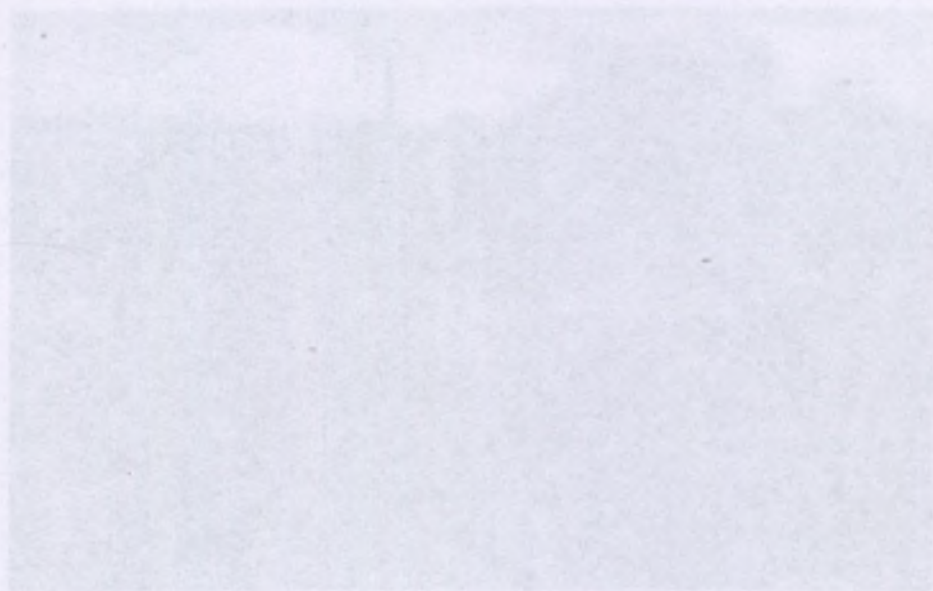
Stryczek z wisielca

Przed więzieniem w Będzinie, 20 stycznia 1933 roku, na dachach pobliskiej remizy tramwajowej i sąsiednich domów, zgromadziły się tłumy gapiów, bo na dziedzińcu więziennym kat wykonywał wyrok śmierci na Wojciechu W., mordercy stróża kopalnianego i policjanta. Złoczyńca, nawet podczas pożegnania z rodziną, zachował zimną krew. O północy poprosił o księdza. Rano zakomunikowano mu, że Pan Prezydent nie skorzystał z prawa łaski. Odczytano wyrok śmierci i kat, w białych rękawiczkach, zawiązał skazańcowi oczy chusteczką. Potem założył mu pętlę na szyję. Ciało zdjęto po 20 minutach i włożono do

trumny. Wtedy tłumy naparły na więzienne wrota, by zebrać o kawałek stryczka z wisielca na szczęście.

Udziałowiec

Przed Sądem Grodzkim w Sosnowcu, 27 lipca 1936 roku, stanął kupiec Abraham Gold, który sprzedał jakiemuś naiwniakowi publiczną własność. Spotkał on swego czasu na ulicy 3 Maja Antoniego Wnuka z Niegorowic, który szukał w Zagłębiu dobrego interesu. Gold zaproponował mu więc udział w przedsiębiorstwie tramwajowym. Pobrał od niego 350 zł tytułem zaliczki i przyjął w poczet akcjonariuszy tramwajów elektrycznych. Nic by się nie wydało, ale Wnuk śmiało sobie poczynił i jeździł tramwajem jak swoim, czyli bez biletu. W końcu kontrola go spisała, a on oskarżył Golda. Ten zaś zeznał sądowi, że wzorem warszawskich kanciarzy, zrobił to dla żartu. Ale, że pieniądze wziął prawdziwe, odpokutuje 6 miesięcy w areszcie.



Fot. Max Stockel. Kłopot z tramwajami w Sosnowcu.
Poznań 7.12.1947.

Największym polem artystycznego polowania były na pewno te dziwne, stare wydawnictwa z lat XIX i w początkach XX wieku. Fotografowali poturkowie, hindusów lub innych przypominających im ludzi, którzy w rzeczywistości nie mieli nic wspólnego z tymi, których przedstawiali.

¹²⁸ Max Stockel, ur. 26 maja 1879 roku w Frankfurt nad Odrą. W 1901 roku wyjechał z rodzinną rodziną do Berlina, gdzie miał swoją pracownię fotograficzną. Na pocz. lat 30-tych przeniósł się do Zurychu, a później po roku 1936 do Głiwic. W latach 1937-1941 przebywał w Mauthausen (okolicy Wina), a po jego wyzwoleniu w sowieckiej strefie okupacyjnej. Zmarł 12 grudnia 1947 roku w Untermythen koło Halle nad Saalą.

Tramwaje w fotografii, sztukach plastycznych, literaturze pięknej oraz w anegdocie.

Od chwili pojawienia się na ulicach miast, wsi i robotniczych osiedli tramwaju, pojazdy szynowe stały się obiektem nie tylko komunikacji pasażerskiej, lecz również obiektem zaciekawienia tym nowym rozwiązaniem technicznym, a także inspiracją twórczą w utrwalaniu ich wizerunku na papierze czy płótnie.

Niewątpliwie od przeszło kilkunastu dziesięcioleci prym w przekazie obrazu wiodła fotografia. Po umasowieniu karty pocztowej, widokówka stała się obiektem nie tylko dokumentacji, lecz i kolekcjonerskich poszukiwań.

Wśród niezliczonej rzeszy fotografów, największe uznanie zyskał Max Steckel²²⁸, najbardziej znany ze swych fotografii związanych z ówczesnym górnictwem a jego wydany w 1928 roku fotograficzny album *Czarne Diamenty* jest nieprześcignionym. Wiele jednak jego fotografii, które ukazują obraz górnolaskich miast międzywojnia, stanowi również doskonałą dokumentację ówczesnych środków miejskiej komunikacji, autobusów, tramwajów. Liczne, powielone drukiem, zdobią czołowe strony kart pocztowych.



Foto: Max Steckel: *Rynek z Teatrem Miejskim w Katowicach.*
Pocztówka z ok. 1941 r.

Największym polem artystycznego popisu stały się również na masową skalę wydawane w końcu XIX i w początkach XX wieku litograficzne pocztówki, bardziej lub mniej przypominające tamtą rzeczywistość, nierzadko o wręcz fantastycznych scenach życia

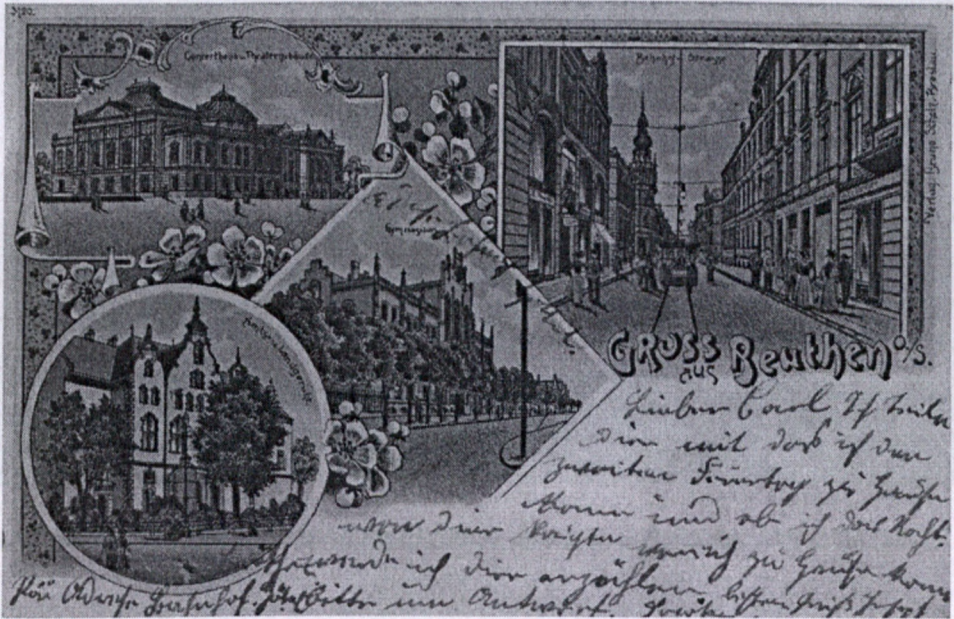
²²⁸ Max Steckel, ur. 26 maja 1870 roku we Frankfurcie nad Odrą. W 1891 roku osiadł w Królewskiej Hucie, gdzie miał swoją pracownię fotograficzną (atelier). Na pocz. lat 30-tych przeniósł się do Zabrza, a później, po roku 1936 do Gliwic. W latach wojny (od 1941) przebywał w Małopolsce (okolice Brzeska), a po jej zakończeniu w sowieckiej strefie okupacyjnej. Zmarł 12 grudnia 1947 roku w Unterröblingen koło Halle an der Saale.

ówczesnej ulicy. Produkowane w licznych, niewielkich prywatnych wydawnictwach, również i na Górnym Śląsku, obecnie stanowią przysłowiowe białe kruki. Z biegiem czasu litografię łączono z fotografią, która jeszcze przed pierwszą wojną światową wyparła tą technikę z produkcji pocztówek.



Bytom. Tramwaj konny na dawnym Bulwarze (obecnie Plac Kościuszki). 1898 r.

Umieszczony w podpisie pocztówki konny tramwaj, jest niewielkim szczegółem w centralnej części reprezentacyjnego ówczesnie bytomskiego Bulwaru. Szczególnym „wymiarem” kartki jest także to, że napisana 26 września 1898 roku, została wysłana z Bytomia następnego dnia (27.09.1898), a już do Karlsruhe w dalekiej Badenii dotarła po dwóch dniach, 29 września, co na odwrocie poświadcza odcisk pocztowego datownika.



Bytom. Tramwaj elektryczny na ul. Dworcowej.
Wydawca: Bruno Schulz z Wrocławia (przed 1906 r.)

Fotografia nie tylko w przeszłości, lecz również i współcześnie stała się inspiracją w uprawianiu sztuki. Szczególnie uwidocznione jest to w malarstwie nieprofesjonalnym, najczęściej u nieżyjącego już Pawła Wróbla z janowskiego środowiska malarzy dnia siódmego. Jego barwny, malarski świat, pełen jest kopających „ciufć”, autobusów oraz tramwajów.

Dużym zainteresowaniem odbiorców cieszą się widoki miast, gdzie pierwszoplanowymi obiektami są dawne środki lokomocji, szczególnie archaiczne tramwaje, niezależnie od technik wykonania: grafika, akwarela, prace olejne, uznanych artystów plastyków. W Zabrze międzywojnia popularna była akwarela z 1936 roku Alfreda Broła, przedstawiająca tramwaj parowy na ul. Wolności (dawna Kronprinzenstrasse. Inną, późniejszą pracą była grafika R. Adlera „Hindenburg”, przedstawiająca nieistniejącą architekturę centrum miasta (obecny Plac Wolności) z tramwajem elektrycznym na pierwszym planie.

Również i dzisiaj podobna tematyka znajduje się w centrum uwagi. W Bytomiu dużym powodzeniem cieszą się akwarele i prace olejne Magdaleny Kuźniak²²⁹. Wiele z jej prac związanych z bytomskimi tramwajami powstało na bazie wykorzystania zatrzymanych przed dziesięć laty w kadrze aparatu fotograficznego widoków Starego Miasta z pojazdami szynowymi na jego uliczkach.



Magdalen Kuźniak: *Tramwaj przed starym dworcem w Bytomiu*. Akwarela, 2012.

²²⁹ Urodzona w Sosnowcu. Dyplom na Wydziale Malarstwa i Fotografii ASP w pracowni Rodzińskiego w Krakowie w 1999 roku. Brała udział w wielu wystawach indywidualnych i zbiorowych w kraju i zagranicą. Posiada Galerię Sztuki przy ul. Jainty 14 w Bytomiu.

Również na tematykę tramwajową lub autobusową możemy się natknąć w śląskiej literaturze pięknej. Klasycznym przykładem niech będzie opowiadanie o Minarku z książki: *Cholonek czyli dobry Pan Bóg z gliny*²³⁰, pochodzącego z Zabrza Janoscha czyli Horsta Eckerta²³¹, jednego z najlepszych, jeżeli nie najlepszego z śląskich pisarzy współczesnej doby, piszących w języku niemieckim:

„[...] Minarek to był ten, który od ostatniej wojny światowej miał jedną nogę za mało i któremu brat z nadzwyczajną zręcznością wystrugał piękną protezę. Wyglądała jak prawdziwa noga. Była nawet piękniejsza i miała te zaletę, że była kolosalnie niewrażliwa. Na przykład nie było nieszczęścia, jeśli Minarek spadł ze schodów i złamał sobie nogę. Nie miało to także znaczenia, jeśli w te nogę go but uwierał. Ale pewnego dnia musiał w Minarka zły duch wstąpić, bo gdy siedział w szynku, a był akurat odpust i buda pełna ludzi, przeważnie z innych miejscowości, którzy nie znali Minarka – zachciało mu się przechwalek, bo noga była piękna i z zewnątrz nie można było poznać, że sztuczna. Zaczął więc się zakładać, że położy się pod tramwaj i tu tę nogę pozwoli sobie odciąć, ciach i koniec! Inni też byli w dobrym nastroju, skorzy do różnych kawałów, i przyjęli zakład. Postawili piwo, gorzałkę, tytoń, toteż nastrój zrobił się jak najlepszy. Kapica też przybił, ale tylko dla pozorów, bo wiedział, że to proteza, a wystąpił tylko w roli przynęty. Jak postanowiono, tak uczyniono – stawka była ustalona. Tramwaj przejeżdżał co dwadzieścia minut. Minarek z Szeszkowic wyszedł, wziął z sobą gazetę do podłożenia, aby sobie nie zbrudzić spodni, i położył się za żywopłotem obok torów. Było już ciemno. Pozostali czekali w drzwiach szynku. Kapica zacierał ręce, bo to dla niego był też interes. Potem nadjechał tramwaj.

Minarek szybko wysunął protezę na szyny. Konduktor nawet się nie zorientował. Brat zrobił mu potem nową protezę.

Minarkowi bardzo się ta zabawa spodobała i przy następnej okazji powtórzył swój numer. W innym szynku, z innymi ludźmi, przy czym przynętę, służącą do podbicia ceny, przywiózł ze sobą. Znowu nadjechał tramwaj, gdy Minarek leżał za żywopłotem. Dzieliły go już tylko dwa metry od tramwaju i szybko chciał wysunąć protezę. Nie mógł jednak tak prędko uporać się z nią i - żeby nie przegrać zakładu – wysunął szybko prawdziwą nogę i koniec kropka.

[...] Całą ta historię przedstawiono w ubezpieczalni jako wypadek, dwóch kamratów zaznało, że Minarek chciał się jeno odlać i pośliznął się na ogryzku. Podwyższyli mu rentę o dwadzieścia marek, i to zupełnie za nic! [...]”

Po latach, na podstawie cytowanego wyżej fragmentu powieści Janoscha, całe to fikcyjne, literacko ubrane zdarzenie, wykorzystane zostało w filmie: „Grzeszny żywot Franciszka Buły”²³² w reżyserii Janusza Kidawy²³³. Czy fikcyjne? Na Górnym Śląsku wszystko było

²³⁰ Janosch [Horst Eckert]: *Cholonek czyli dobry Pan Bóg z gliny*. Z języka niemieckiego przełożył Leon Bielas. Wyd. 1. Wydawnictwo „Śląsk”. Katowice 1974 s. 44 – 45.

²³¹ Janosch, (Horst Eckert) ur. 11 marca 1931 w Poremby, czyli w Zabrze – Zaborzu. Literat. W 1945 roku wysiedlony wraz z rodzicami do Niemiec. Zamieszkał początkowo w Oldenburgu, później w Monachium. Autor ponad 300 książek dla dzieci. W 1970 wydał książkę „Cholonek oder Der liebe Gott aus Lehm” (polskie wydanie: „Cholonek, czyli dobry Pan Bóg z gliny”, ukazało się w 1975 roku).

²³² Film fabularny produkcji polskiej z roku 1980. Premiera odbyła się 5 września 1980 roku. W jednej z recenzji na pytanie o źródła scenariusza, zacytowano słowa reżysera: "Atmosferę tego regionu zachowałem w pamięci z lat dziecińczych. Wiele interesujących szczegółów dorzucili starzyki - emerytowani górnicy i hutnicy - niezwykle ciekawe postacie. Wykorzystałem też wiele oryginalnych przedwojennych piosenek ludowych ze zbiorów Adolfa Dygacza i Piotra Dziemby. Podbudowy dla całej otoczki obyczajowej dostarczyła mi uroczą

możliwe! Do takiego wniosku doszliśmy z Januszem Kidawą, przed kilkunastu laty w czasie jednej z naszych rozmów w Pracowni Zbiorów Śląskich *Silesianki* w Katowicach.

Nieodzownym na Górnym Śląsku podczas spotkań w gronie najbliższych, kolegów, przy różnych okazjach jest opowiadanie zasłyszanych lub przechowywanych w pamięci od pokoleń i swoiście pielęgnowanych anegdot – kawałów. Wśród przebogatej tematyki są i takie, gdzie tramwaj również jest „bohaterem” literatury mówionej. Jednym z przykładów tejże plebejskiej „literatury ustnej” niechaj będzie poniższa anegdota z cyklu „o Antku i Francku”:

„Antek i Francek spotkali się na starych Szombiyrkach przy małym kufie, aby się trochę pogodać, co kaj nowego godajóm? I naraz Antek pado do Francka:

– Ty! słyszoeś Francek, że w Bytómiu żywo baba wykopali !?

– Niymożliwe ! Niy słyszoelech ! Ale na prowda Antek? – zdziwiony zapytał Francek.

– Nó, na prowda Francek, co cie byda cyganiył. W Bytómiu sie to stało, na Rynku. Z tramwaju jóm wykopali! – odpedzioł Antek.

Okrutna w swojej wymowie anegdota, czyli tak zwany „ślonski wic” – co można dokładnie określić – pochodzi z epoki przepełnionych do maksimum tramwajów o autobusach nie wspominając.

nowela "Cholonek, czyli dobry Pan Bóg z gliny" - utwór Janoscha, zachodnioniemieckiego autora urodzonego na Śląsku".

²³³ Janusz Kidawa urodzony 9 marca 1931 roku w Strumieniu na Górnym Śląsku, niedaleko od Cieszyna. Studia w Państwowej Wyższej Szkole Filmowej w Łodzi ukończył w 1956 roku. Po studiach pracował początkowo w Ośrodku TV w Katowicach a od 1961 roku w Wytwórni Filmów Dokumentalnych i Fabularnych w Warszawie. W 1978 roku debiutował filmem „Pejzaż horyzontalny”, strasznie zmasakrowanym przez ówczesną cenzurę, za ukazanie rzeczywistości przy wznoszeniu Huty Katowice. W 1980 roku zrealizował „Grzeszny żywot Franciszka Buły”, film, który stał się jednym z kultowych nie tylko dla Górnoszlązaków. Od 1981 roku zaprzestał kręcenia filmów. Zmarł w Katowicach 4 września 2010 roku. Spoczywa na cmentarzu przy ul. Francuskiej w Katowicach.

Tabela nr I.
Transport tramwajowy w Bydgoszczy w 1933 r.

Tabela nr II.
Tramwaje Miejskie w Bydgoszczy w 1933 r.

ANEKSY

Tabela nr III.
Miesięczny przewóz pasażerów w 1933 r. w tramwajach Miejskich w Bydgoszczy. Liczba sprzedanych biletów.

Tabela nr IV.
Wypadki komunikacyjne w tramwajach Miejskich w Bydgoszczy w 1933 r.

A. Tabele

Tabela nr I.

Transport tramwajowy w latach 1905 – 1927.

Tabela nr II.

Tramwaje Miejskie w Bytomiu. Przewóz pasażerów w latach 1914 – 1926

Tabela nr III.

Miesięczny przewóz pasażerów w 1927 roku miejskim tramwajami w Bytomiu. Ilość sprzedanych biletów.

Tabela nr IV.

Wypadki komunikacyjne w Bytomiu w latach 1925 – 1928.

B.

Źródła i materiały

(wykaz dokumentów)

I.

Umowa zawarta w Olszówce w dniu 7 lutego 1895 roku, na podstawie uchwały Rady Miejskiej Bielska z dnia 31 stycznia 1895 roku między Gminą Miejską Bielsko, a panami Alojzym Bernaczikiem, fabrykantem z Bielska i Maxem Déri, dyrektorem towarzystwa „Internationale Elektrizitätsgesellschaft” we Wiedniu z drugiej strony, i dotyczą napędzanej elektrycznie wąskotorowej kolei wąskotorowej z Bielska do Cygańskiego Lasu.

II.

Obwieszczenie Ministerstwa Handlu z dnia 5 maja 1895 roku, dotyczące udzielania koncesji na napędzaną elektrycznie kolej wąskotorową Bielsko-Cygański Las.

III.

Statut Bielsko-Bialskiej Spółki Elektrycznej i Kolejowej z 26 stycznia 1897 roku

IV.

Statut Śląskich Linii Autobusowych, Związek Celowy Samorządów Śląskich dla prowadzenia komunikacji autobusowej z dnia 12 grudnia 1929 roku.

V.

Zezwolenie Dyrekcji Policji w Katowicach na prowadzenie przedsiębiorstwa komunikacji autobusowe.

VI.

Rozporządzenie policyjne z dnia 12 grudnia 1929 r. w przedmiocie ruchu kolejek elektrycznych na górnośląskiej części Województwa Śląskiego.

VII.

1 – 7. Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr von 28. Juni bis 31 Dezember 1929 – 1935.

VIII.

12. Sprawozdanie firmy Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Katowice za rok operacyjny 1936 i bilans otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 roku.

IX.

38 Sprawozdanie firmy Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna Katowice za rok 1936. Katowice 1936.

X.

„Stan i potrzeby gmin śląskich”, przemówienie Fryderyka Antesa burmistrza Tarnowskich Gór na Walnym Zebraniu Związku Gmin Województwa Śląskiego w 1938 roku..

I.

*Umowa zawarta w Olszówce w podpisanym niżej dniu [7 lutego 1895 roku], na podstawie uchwały Rady Miejskiej Bielska z dnia 31 stycznia 1895 roku między Gminą Miejską Bielsko, a panami Alojzym Bernaczikiem, fabrykantem z Bielska i Maxem Déri, dyrektorem towarzystwa „Internationale Elektrizitätsgesellschaft”²³⁴ we Wiedniu z drugiej strony, i dotyczą napędzanej elektrycznie wąskotorowej kolei wąskotorowej z Bielska do Cygańskiego Lasu o następującej treści:*²³⁵

I.

Gmina Miejska Bielsko nadaje panom Alojzemu Bernaczikowi i Maxowi Déri oraz ich następcom w budowie i eksploatacji wyżej wymienionej kolei elektrycznej prawo na okres udzielonej im pierwszej koncesji do zainstalowania i użytkowania tramwaju elektrycznego na trasach terenu miejskiego w Bielsku, określonych w ustępie II. niniejszej umowy oraz na przyłączonych do tych linii głównych dalszych linii, które trzeba będzie zainstalować. Prawo to dotyczy zwłaszcza układania torów i ustawiania słupów linii oraz użytkowania dróg, ulic i placów na terenie miasta przy całkowitym przestrzeganiu praw własności Gminy Miejskiej Bielsko.

Jeżeli trasy wymienionej linii tramwajowej prowadzi po drogach państwowych lub powiatowych, to o zezwolenie na użytkowanie tych dróg przedsiębiorcy muszą się wystarać sami w kompetentnych administracjach tych dróg.

II.

Zgodnie z niniejszą umową linia tramwajowa prowadzi jako część składowa załączonego planu trasy począwszy od placu przed dworcem Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda przez nową drogę dojazdową, Töpferplatz lub tak zwany Pechring, przecina Stadtbergstrasse obok budynku Kasy Oszczędności, przechodzi w pobliżu Teatru Miejskiego do Pastornakstrasse, potem przechodzi nad małym potokiem i prowadzi do Alei, przechodzi tam między drzewami aż do pierwszego Bleichplatz, przecina go, przedostaje się do Bleichstrasse i wzdłuż niej dochodzi do granicy miasta z Kamienicą.

III.

Gdyby jednak linia tramwajowa została przeprowadzona przez inne ulice miasta Bielska niż wyżej podano, to Gmina Miejska Bielsko wyraża wprawdzie z góry swoją zgodę, zastrzega sobie jednak prawo do udzielenia zezwolenia na te trasy.

²³⁴ Międzynarodowe Towarzystwo Elektroenergetyczne.

²³⁵ Źródło: Jerzy Polak: s.103 – 112.

IV.

Gdyby przed lub po wykonaniu linii tramwajowej ze względów komunikacyjnych lub innych względów interesu publicznego konieczne stało się przełożenie lub przesunięcie trasy linii tramwajowej na obszarze miasta Bielska, o czym decyduje jedynie cesarsko-królewskie Ministerstwo Handlu lub inny urząd zastępujący je na tym miejscu, to przedsiębiorcy muszą przeprowadzić przełożenie lub przesunięcie na polecenie urzędu burmistrza miasta Bielska na własny koszt i w odpowiednim uzgodnionym terminie.

V.

Przy korzystaniu z ulic, dróg i placów podczas instalowania linii tramwajowej i jej eksploatacji przedsiębiorcy muszą się stosować do tych warunków i zarządzeń, które są związane z udzieleniem koncesji, zezwoleniem na budowę i organizację ruchu przez kompetentne urzędy.

W taki sam sposób przedsiębiorcy muszą stosować się do rozporządzeń lokalnej policji.

Przedsiębiorcy są szczególnie zobowiązani przy zakładaniu lub wymianie torów tramwajowych, to znaczy szyn razem z podbudową i podtorzem, lub w razie uszkodzenia drogi przez komunikację tramwajową, do doprowadzenia na własny koszt korpusu drogi, zarówno przy drogach brukowanych jak i tłuczniowych, do dobrego stanu. Musi to być wykonane w taki sposób, żeby założone szyny nie wystawały nad poziomem drogi, tak aby części drogi użyte do założenia szyn nadawały się do niezakłóconej i swobodnej ogólnej komunikacji za pomocą pojazdów konnych. W związku z tym urząd burmistrza wyda odpowiednie rozporządzenie, żeby pojazdy konne podczas jazdy drogami z torami unikały tak dalece, jak to jest możliwe, jazdy po szynach w kierunku wzdłużnym.

Przedsiębiorcy nie są uprawnieni do żądania od gminy miejskiej rekonstrukcji lub zmiany bruku na ulicach, drogach, placach z powodu budowy linii tramwajowej. Natomiast są oni zobowiązani do przeprowadzenia takich prac rekonstrukcyjnych, jeżeli uważają je za konieczne przy budowie linii tramwajowej i muszą to uczynić w porozumieniu z przedstawicielstwem gminy i na własny koszt.

VI.

Gmina ma prawo, bez względu na istniejącą linię tramwajową, do rekonstrukcji swoich dróg, przez które przechodzą szyny, i do wykonywania na nich nowej nawierzchni tłuczniowej i brukowej lub innych robót, co nie może dać przedsiębiorcy podstawy do wnoszenia sprzeciwu lub wysuwania roszczeń odszkodowawczych z tytułu zakłóceń w ruchu lub uszkodzenia urządzeń tramwajowych.

To samo obowiązuje przy wykonywaniu kanalizacji, sieci wodociągowej i gazowej i przeprowadzaniu przewodów elektrycznych dla celów publicznych.

Jeżeli w wyniku tego konieczna jest równocześnie rekonstrukcja urządzeń tramwajowych, to przedsiębiorcy muszą to wykonać bezzwłocznie i na własny koszt.

VII.

Urząd burmistrza ma prawo, ze względu na lokalną policję, ze specjalnych powodów, a szczególnie z powodu wydarzeń pociągających za sobą duże zbiegowisko ludzi lub wymagające czasowo zamknięcia dzielnicy przez którą przechodzi linia tramwajowa, do całkowitego wstrzymania ruchu tramwajowego na pewien czas na poszczególnych odcinkach, lub uregulować ten ruch inaczej, co nie może dać podstawy do jakichkolwiek roszczeń odszkodowawczych ze strony przedsiębiorców.

VIII.

Budowa linii tramwajowej lub prace związane z jej utrzymywaniem nie mogą spowodować trwającej dłuższej przerwy w ruchu ulicznym.

Każda praca, która ma być wykonana na korpusie drogi, musi być zgłoszona wcześniej w urzędzie burmistrza, najpóźniej jednak jednocześnie z jej rozpoczęciem. Pracę należy wykonać możliwie jak najprędzej i, jeżeli to jest możliwe, bez przerywania ruchu aż do jej całkowitego zakończenia.

Nawierzchnia brukowa lub szutrowa drogi może zostać na tylko tyle naruszona, na ile to jest możliwe, i przed zakończeniem codziennej pracy musi być przywrócona do dawnego stanu. Nagromadzenie większej ilości materiału, która mogłaby zakłócić komunikację, jest z reguły niedozwolone. Przedsiębiorstwo musi wykonać na własny koszt niezbędne przejścia i drogi łączące oraz zabezpieczyć i oświetlić miejsca zagrożone przez budowę.

IX.

Przedsiębiorstwo odpowiada za wszystkie szkody powstałe z winy przedsiębiorstwa lub jego pracowników na własności publicznej lub prywatnej. Gdyby z takich powodów wysuwane były roszczenia odszkodowawcze wobec gminy Bielsko, wówczas przedsiębiorstwo musi je zaspokoić bez powództwa i bez powetowania sobie straty.

X.

Utrzymywanie w dobrym stanie odcinków dróg potrzebnych do zainstalowania linii tramwajowej na obszarze miejskim Bielska ze strony gminy następuje tylko w zakresie potrzebnym do utrzymania ruchu drogowego. Jeżeli to nie wystarcza przedsiębiorcom tramwajowym do ich celów, to muszą oni przedsięwziąć konieczne prace we własnym zakresie i na własny koszt.

Przedsiębiorstwo tramwajowe musi czyścić tory i odślaniać jezdnię na własny koszt i na własną odpowiedzialność, a także odśnieżać i usuwać lód z torów i wywozić ten usunięty śnieg i lód.

Usuwanie śniegu i lodu musi następować w taki sposób, żeby nie powstały różnice poziomu zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego.

XI.

*Wybór szerokości toru, sieci trakcyjnej i podtorza pozostawia się przedsiębiorcom.
Zakręty muszą mieć odpowiednio do lokalnych warunków możliwie największy promień.*

XII.

Dla regulaminu jazdy i bezpieczeństwa ruchu linii tramwajowej, który musi być przez przedsiębiorców wydany wraz z rozpoczęciem ruchu, uzgadnia się następujące zasadnicze przepisy:

a) Przedsiębiorstwo jest zobowiązane do przedłożenia danego regulaminu jazdy radzie gminy do zatwierdzenia jeszcze przed jej wprowadzeniem. Jest ono zobowiązane do utrzymania ruchu wagonów od 1 maja do 30 września o 6 godziny rano do 10 godziny wieczorem na całej linii, natomiast od 1 października aż do końca kwietnia od 6 godziny rano do 8 godziny wieczorem i tylko wewnątrz miasta. Przedsiębiorstwo ma jednak prawo utrzymywać ruch wagonów według własnego uznania przez dłuższy czas, a z przekonujących powodów (vis major), po otrzymaniu zgody reprezentacji gminy, ograniczyć ruch na krótszy czas lub okresowo całkiem go zatrzymać. Gdyby przedsiębiorcy bez zgody przedstawiciela gminy i bez koniecznych powodów, do których zalicza się także strajki, ograniczyli lub przerwali ruch tramwajowy, to za każdy dzień takiego naruszenie umowy przypada kara w wysokości 100 koron.

b) Ruch tramwajowy może odbywać się tylko w wagonach zakrytych dachem, a w zimie lub przy złej pogodzie tylko w zamkniętych wagonach, na których typy potrzebne jest zezwolenie gminy.

c) Ruch wagonów musi następować w zakresie czasu opisanego w punkcie a) przy możliwie najlepszym uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych, w każdym razie tak, żeby dla każdego pociągu przewidzianego rozkładem jazdy, który przyjeżdża do Bielska, względnie stamtąd odchodzi, kursował co najmniej jeden wagon tramwajowy do stacji kolejowej, względnie od stacji.

d) Urządzenia komunikacyjne i środki transportowe muszą odpowiadać stanowi techniki lokalnych kolei. Szczególnie wagony należy wyposażać w najbardziej skuteczne, wypróbowane i precyzyjne urządzenia hamulcowe.

e) Do wagonu nie wolno przyjąć większej liczby osób, niż podano w zezwoleniu urzędu burmistrza.

f) Przystanki tramwajowe należy ustalić w porozumieniu z gminą.

g) Wsiadanie do wagonów i wysiadanie z nich może odbywać się tylko na przystankach.

h) Personel kierujący ruchem i towarzyszący jeździe musi być porządnie i czysto ubrany, zaopatrzony w widoczną odznakę służbową, znać język niemiecki i musi wobec publiczności zachowywać się z największą uprzejmością.

i) Tramwaj może jeździć na terenie miasta w wąskich ulicach z prędkością nie większą niż 8 kilometrów na godzinę, a w szerszych ulicach z prędkością nie większą niż 16 km na godzinę.

k) W celu uniknięcia nieszczęśliwych wypadków i zderzeń, przy każdej ulicy poprzecznej i w wąskich miejscach ulicy musi następować dzwonienie.

l) Do wewnętrznej przestrzeni wagonu osobowego nie wolno zabierać ani psów, ani większego bagażu.

m) Wagony muszą być w godzinach wieczornych dobrze oświetlone.

XIII.

Porządek ewentualnego ruchu towarowego unormowany będzie przez przedsiębiorstwo. Musi on następnie uzyskać zgodę reprezentanta gminy.

XIV.

a) Przedsiębiorcy są uprawnieni do pobierania maksymalnej opłaty za jednorazową jazdę wewnątrz miasta 10 halerzy od osoby, i 40 halerzy od osoby za jazdę z jednego punktu w mieście do stacji końcowej w Olszówce lub powrotem.

b) Przedsiębiorcom pozostawia się ustalenie za zgodą przedstawicielstwa gminy wysokość opłat za przewóz bagażu.

c) Bez uszczerbku dla praw w myśl istniejących ustaw administracji państwowej zastrzega się również dla przedstawicielstwa gminy prawo do obniżania maksymalnej taryfy komunikacji osobowej i towarowej, gdy tylko linia tramwajowa w ciągu trzech kolejnych lat z własnych dochodów netto oprocentowała kapitał zakładowy, nie pozyskany przez obligacje priorytetowe, na co najmniej 6%. Następuje to po wysłuchaniu przedsiębiorstwa, przy czym należy tu uwzględnić z jednej strony interesy publiczne, z drugiej strony natomiast stałe zabezpieczenie tego 6 oprocentowanego kapitału zakładowego obok kwoty spłaty z własnych dochodów netto linii tramwajowej.

Jeżeli między reprezentacją gminy i przedsiębiorstwem nie dojdzie do zgody na wielkość obniżenia taryfy, wówczas zadecyduje o tym statecznie Urząd Lokalnej Kolei przy cesarsko-królewskim Ministerstwie Handlu lub inny urząd wyznaczony na jego miejsce.

Począwszy od pierwszego dnia następnego miesiąca od zgody lub otrzymania powyższej decyzji przedsiębiorstwu nie wolno, pod karą 10 koron za każdy przypadek przekroczenia, pobierać należności większych niż to uzgodniono względnie ustalił Urząd Lokalnej Kolei.

XV.

Przewody elektryczne przeznaczone dla celów linii tramwajowej muszą mieć na terenie miasta Bielska żelazne słupy. Muszą być one wykonane według rysunku zatwierdzonego przez radę gminy i tak ustawione, żeby nie utrudniały komunikacji i nie zagrażały życiu lub zdrowiu osób. Ich prawidłowa konserwacja należy do przedsiębiorstwa.

XVI.

Na przystankach należy na żądanie gminy, na gruncie oddanym do bezpłatnego użytkowania, wznieść poczekalnie o odpowiednim architektonicznym wykonaniu.

XVII.

Gdyby przedsiębiorcy nie spełnili któregokolwiek zobowiązania dotyczącego prawidłowego wykonania i utrzymania w stanie sprawności torów, dróg, bruku, słupów, przewodów lub poczekalni w stosownym terminie zarządzonym w danym razie przez burmistrza, to rada gminy jest uprawniona oddać dane prace do wykonania na koszt przedsiębiorców, a przedsiębiorcy są zobowiązani do zwrotów tych kosztów.

XVIII.

Gmina Miejska Bielsko jako właścicielka posiadłości ziemskiej Mikuszowice, Bystra i część Olszówki Dolnej – EZ. 47 w księdze gruntowej Sądu Powiatowego w Cieszynie – zezwala przedsiębiorcom na wzniesienie i użytkowanie dla celów linii tramwajowej, a zwłaszcza na wzniesienie hali dworcowej na parceli nr 214 należącej do tej ostatniej posiadłości za rocznym czynszem wynoszącym dziesięć guldenów austriackich.

XIX.

W celu zabezpieczenia wszystkich zobowiązań związanych z niniejszą umową w stosunku do gminy przedsiębiorcy wpłacą w Miejskim Urzędzie Podatkowym kaucję w wysokości 2000 florenów albo w postaci książeczki wkładowej w bielskiej Kasie Oszczędności, albo w odpowiednich austriackich państwowych papierach wartościowych. Przedsiębiorcy mają obowiązek uzupełnić kaucję w przypadku jej całkowitego lub częściowego pobrania.

XX

Gminie Bielsko przysługuje udział w zysku netto z omawianego przedsiębiorstwa tramwajowego.

Ten zysk oblicza się w ten sposób, że od dochodu przedsiębiorstwa odlicza się wszystkie wydatki administracyjne i wydatki przedsiębiorstwa, należne odsetki i podatki oraz amortyzację, którą należy obliczyć według okresu obowiązywania koncesji. Od pozostałej reszty odlicza się 10 procent na fundusz odnowy środków trwałych, fundusz rezerwowy i ewentualnie fundusz emerytalny.

Jeżeli pozostała reszta wynosi mniej niż 5 procent danego kapitału zakładowego lub akcyjnego przedsiębiorstwa, to z nadwyżki przypadają dwie szóste udziału gminie Bielsko. Przedsiębiorstwo ma wolną rękę do większego dotowania powyższych funduszy, jednak wartość przekraczającej powyższe 10 procent nie wolno potrącić przy obliczaniu w zyskach gminy miejskiej.

XXI.

Przedsiębiorcy są zobowiązani wraz z zakończeniem każdego roku gospodarczego, najpóźniej jednak z końcem marca, przedłożyć bilans roczny przedsiębiorstwa i najpóźniej do końca czerwca zapłacić gminie w gotówce udział w zysku obliczony zgodnie z ustępem XX. Gmina jest uprawniona do kontroli bilansu i w każdym czasie do wglądu w księgi

przedsiębiorstwa w jego biurze przez delegowanych przedstawicieli i do wykonania z nich odpisów.

XXII.

Gdyby nastąpiła rozbudowa linii tramwajowej do Białej, to gmina Bielsko zgadza się na to i oświadcza, że maksymalnie jedną trzecią przypadającego na nią udziału w zysku obliczonego według ustępu XX przydzieli gminie miejskiej w Białej. O tę trzecią część udziału zmniejszyłby się zatem udział w zysku gminy Bielsko.

XXIII.

Przedsiębiorcom przyznaje się prawo do założenia towarzystwa akcyjnego lub innego towarzystwa z innymi osobami w celu budowy i eksploatacji linii tramwajowej oraz do finansowania przedsiębiorstwa według własnego uznania .

Przedsiębiorcom przyznaje się także prawo, ale tylko za zezwoleniem reprezentacji gminy, do odstąpienia przedsiębiorstwa pojedynczym osobom.

Zarówno w jednym jak i w drugim przypadku wszystkie postanowienia niniejszej umowy muszą być także jak najdokładniej przestrzegane przez prawnych następców przedsiębiorców.

W każdym przypadku przedsiębiorstwo jest zobowiązane mieć swoją siedzibę w Bielsku.

XXIV.

W przypadku przejścia przedsiębiorstwa do towarzystwa akcyjnego, do jego statutu musi być przyjęte postanowienia, że rada gminy jest uprawniona do wysyłania ze swego grona członka komisji rewizyjnej.

XXV.

Urzędowi burmistrza zarówno w swej właściwości jako organowi wykonawczemu reprezentacji gminy, jak i w zakresie działania policji lokalnej zastrzega się prawo do nadzorowania i dopilnowania dokładnego wykonania, zgodnie z niniejszą umową, ciążących na przedsiębiorcach obowiązków oraz nad przestrzeganiem regulaminu ruchu i taryfy opłat za jazdę. W tym celu urząd burmistrza ma także prawo do powołania własnych przedstawicieli, których nazwiska muszą być podane do wiadomości przedsiębiorcom tramwajowym. Zarządzenie tych przedstawicieli, po dodatkowym zaciągnięciu opinii rady gminy, muszą być przestrzegane.

W przypadku, gdy przedsiębiorcy zaniedbują zarządzenia zawarte w regulaminie ruchu lub dopuszczają się wykroczeń w zakresie taryfy opłat za jazdę, muszą nastąpić te kroki i kary lokalnej policji, które w takich przypadkach przewidziane są w obowiązujących w Bielsku przepisach dla publicznych pojazdów konnych.

XXVI.

Przedsiębiorcy są zobowiązani do ustanowienia pełnomocnika i, po zdeponowaniu opracowanego prawnie nieograniczonego pełnomocnictwa w urzędzie burmistrza, przedstawić go.

Wszystkie nakazy i polecenia przekazywane na ręce tego pełnomocnika pisemnie lub ustnie oraz wszystkie doręczenia do jego rąk należy uważać za doręczenie do rąk własnych przedsiębiorcy.

XXVII.

Gmina Miejska Bielsko jest uprawniona do rozwiązania niniejszej umowy,

a) gdy uruchomienie omawianego przedsięwzięcia tramwajowego nie nastąpi w ciągu najpóźniej dwóch lat od dnia zawarcia niniejszej umowy,

b) gdy przedsiębiorstwo po rozpoczęciu budowy linii tramwajowej nie zważając na wydane pisemne wezwanie do wpłacenia umówionej kaucji w ciągu 14 dni od otrzymania tego wezwania nie wpłaci jej lub

c) gdy kaucja ta przez wymierzenie zgodnie z umową kary konwencjonalnej lub uznanych prawnie roszczeń odszkodowawczych została wyczerpana albo tylko zmniejszona i w ciągu 14 dni po wydaniu pisemnego wezwania nie została uzupełniona do początkowej sumy.

Gdyby warunki takiego rozwiązania umowy lub utraty kaucji zostały zakwestionowane, wtedy decydują o tym sądy powszechne w toku instancji, a uprawnienie do rozwiązywania umowy i przepadnięcia kaucji staje się skuteczne z chwilą uprawomocnienia się decyzji sądziowskiej.

XXVIII.

Przedsiębiorstwo jest uprawnione w każdej chwili do zażądania rozwiązania umowy za uprzednim jednorocznym wypowiedzeniem.

XXIX.

We wszystkich przypadkach rozwiązania umowy przed upływem czasu jej trwania wolno gminie Bielsko albo przejąć część linii tramwajowej leżącą na terenie Śląska, i to nie tylko na należących do gminy ulicach, drogach i placach, lecz także na drogach państwowych i powiatowych, albo polecić przedsiębiorstwu, żeby na swój koszt usunęło linię tramwajową – ale tylko na terenie miasta Bielsko – i doprowadziło drogi, ulice i place do dobrego stanu.

W pierwszym przypadku powierzchnia górna i podtorze linii tramwajowej przechodzą z chwilą rozwiązania umowy natychmiast bez zapłaty bezpośrednio na własność gminy, i w takim przypadku przedsiębiorstwo musi przekazać linie tramwajową w stanie nadającym się do ruchu.

Istniejące ewentualnie tory holownicze i tory zajezdni tramwajowej, zajezdnie tramwajowe, budynki obsługi ruchu i ich urządzenia należy przekazać gminie, jeżeli je chce przyjąć, według wartości szacunkowej.

Natomiast gmina nie jest uprawniona zażądać przekazania środków transportu, ani nie jest zobowiązana do ich przejęcia.

Szacowanie wartości, które ma być przeprowadzone w celu przejęcia wymienionych wyżej torów holowniczych i torów zajezdni tramwajowej, budynków obsługi ruchu i ich urządzeń ma nastąpić pod kierownictwem rady gminy przez dwóch rzeczoznawców, z których jednego wyznacza rada gminy, a drugiego przedsiębiorcy. W przypadku różnicy w ekspertyzach tych rzeczoznawców należy powołać trzeciego, wówczas decyduje losowanie między dwoma osobami, które zostały wymienione imiennie przez obu rzeczoznawców.

Jeżeli przedsiębiorcy zaniedbają imiennego wymienienia rzeczoznawcy w ciągu 14 dni od wydanego w tym celu przez radę gminy wezwania, wówczas rada gminy wyznacza obu rzeczoznawców.

Koszty szacowania ponoszą po połowie gmina i przedsiębiorstwa. Jeżeli rozwiązanie umowy nastąpi dopiero po upływie umowy, wtedy w sprawie zwrotu linii tramwajowej zastosowanie znajdą przepisy prawa.

Przedsiębiorstwo wyraża swoją zgodę na to, że przysługujące państwu lub przekazane przez państwo na korzyść przedsiębiorstwa prawo zwrotu przechodzi na Gminę Miejską Bielsko.

XXX.

Przedsiębiorcy są zobowiązani, w myśl istniejących ustaw, do uzyskania potrzebnej koncesji u kompetentnych władz na wykonanie i eksploatację linii tramwajowej, o której mowa, a niniejszą umowę zawiera się, od dnia dzisiejszego licząc, na czas obowiązywania pierwszej koncesji.

XXXI.

Jeżeli postanowienia koncesji, którą w myśl ustępu XXX niniejszej umowy należy uzyskać, nie dają się pogodzić z postanowieniami ustępu XXX, wówczas miejsce tych ostatnich zastąpią odpowiednie postanowienia koncesji.

XXXII.

W przypadkach spornych przedsiębiorstwo poddaje się orzeczeniu cesarsko-królewskiego Sądu Okręgowego lub występującego na jego miejscu sądowni I instancji w Bielsku.

XXXIII.

Związane z niniejszą umową opłaty stemplowe i inne bezpośrednie opłaty pokrywają przedsiębiorcy sami.

XXXIV.

Obie strony umowy rezygnują ze środka prawnego zaskarżenia niniejszej umowy z powodu naruszenia połowy rzeczywistej wartości.

XXXV.

Niniejsza umowa sporządzona jest tylko w jednym oryginalnym egzemplarzu i przechowywana jest w archiwum miasta Bielska. Przedsiębiorcy są uprawnieni do sporządzenia w każdej chwili uwierzytelnionych odpisów na własny koszt.

XXXVI.

Jeżeli Ustawa o Kolei Lokalnej z dnia 31 grudnia 1894 roku, nr 2 ex 1895 – Rządowy Dziennik Ustaw – ustala korzystniejsze dla gminy Bielsko warunki niż ustalone w niniejszej umowie, wówczas obowiązują korzystniejsze postanowienia Ustawy o Kolei Lokalnej.

O tym, czy warunek należy uznać za korzystniejszy, decyduje cesarsko-królewski Urząd Kolei Lokalnej lub inny zastępujący go w tej sprawie urząd.

XXXVII.

Przedsiębiorcy zapoznają się z istniejącą umową między Gmina Bielsko i Międzynarodowym Towarzystwem Elektroenergetycznym we Wiedniu z dnia 5 października 1891 roku, która dotyczy użytkowania dróg do celów połączeń kablowych.

Jeżeli to prawo użytkowania przeciwstawia się ni mniejsej umowie, to rzeczą przedsiębiorców jest uzyskać zgodę Międzynarodowego Towarzystwa Elektroenergetycznego na niniejszą umowę i zagwarantować gminie pokrycie ewentualnych roszczeń odszkodowawczych tego towarzystwa.

Bielsko, dnia 7 lutego 1895 roku

Alojzy Bernaczik

Max Déri

Emil Twerdy, wiceburmistrz

Stanisław Gutwiński, radny gminy

dr Hugo Spitzer, radny gminy²³⁶

²³⁶ Tłumaczył J. Kubaczka.

II.

Obwieszczenie Ministerstwa Handlu z dnia 5 maja 1895 roku, dotyczące udzielania koncesji na napędzaną elektrycznie kolej wąskotorową Bielsko-Cygański Las. Rządowy Dziennik Ustaw nr 64,

Cesarsko-królewskie Ministerstwo Handlu na podstawie ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31 grudnia 1894 roku (Rządowy Dziennik Ustaw nr 2 z 1895 roku) i zgodnie z jej przepisami, w porozumieniu z zainteresowanymi cesarsko-królewskimi ministerstwami oraz z cesarskim i królewskim Ministerstwem Wojny udzieliło właścicielowi fabryki Alojzemu Bernaczikowi w Bielsku razem z inż. Max Déri we Wiedniu, na ich prośbę, koncesji na budowę i eksploatację napędzanej elektrycznie kolei wąskotorowej Bielsko-Cygański Las na następujących, podanych szczegółowo niżej warunkach i klauzulach.

§1.

Koncesjonowanej kolei przyznaje się preferencje finansowe, przytoczone w artykule V wymienionej na wstępie ustawy.

Czas obowiązywania przewidzianych w artykule V, lit. d, powyższej ustawy zwolnień od podatku od wynagrodzeń i podatku dochodowego, od opłat stemplowych kuponowych orz od każdego nowego podatku państwowego, który mógłby zostać wprowadzony w przyszłości na ich miejsce, ustala się na 15 lat, licząc od dnia dzisiejszego.

Dla ewentualnego przekształcenia opłaty stemplowej za bilety osobowe na opłatę procentową obowiązuje zastosowanie postanowień artykułu XX, ustę 2 wymienionej na wstępie ustawy.

§2.

Koncesjonariusze są zobowiązani rozpocząć jak najprędzej budowę wymienionej na wstępie kolei, zakończyć ją najpóźniej w ciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, i przekazać gotową kolej do publicznej komunikacji, a także utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały czas obowiązywania koncesji.

Dotrzymywanie powyższego terminu budowy koncesjonariusze zabezpieczają wpłacenie kaucji w wysokości dwóch tysięcy guldenów (2000) w postaci odpowiednich papierów wartościowych.

W przypadku niedotrzymania powyższego zobowiązania można ogłosić przepadnięcie tej kaucji.

§3.

Koncesjonariuszom nadaje się w celu wykonania koncesjonowanej kolei prawo wywłaszczania według postanowień właściwych przepisów prawnych.

Takie samo prawo nadaje się koncesjonariuszom w stosunku do ewentualnej budowy kolei holującej, jednak jej wykonanie powinno być przez administrację państwową uznane za leżące w interesie publicznym.

§4.

Jeżeli budowa koncesjonowanej kolei wymaga korzystania z dróg publicznych, to koncesjonariusze muszą uzyskać na to zgodę tych, którzy są zobowiązani do utrzymywania tych dróg,

względnie od tych urzędów lub organów, który w myśl obowiązujących ustaw powołane są do wyrażenia zgody na użytkowanie tych dróg.

§5

Przy budowie i eksploatacji koncesjonowanej kolei koncesjonariusze muszą postępować zgodnie z treścią niniejszego dokumentu koncesyjnego i ustanowionymi przez Ministerstwo Handlu technicznymi warunkami koncesji oraz zgodnie z obowiązującymi dla takich przypadków ustawami i rozporządzeniami, a zwłaszcza Ustawy Koncesyjnej dla Kolei z dnia 14 września 1854 roku (Rządowy Dziennik Ustaw nr 238), Regulaminu dla Kolei z 16 listopada 1851 roku (Rządowy Dziennik Ustaw nr 1 z 1852 roku), w zakresie, w którym te przepisy prawne są zgodne z postanowieniami ustępu B ustawy z dnia 31 grudnia 1894 roku (Rządowy Dziennik Ustaw nr 2 z 1895) i znajdują zastosowanie do kolei wąskotorowych, a także zgodnie z ewentualnie wydanymi w przyszłości ustawami i rozporządzeniami.

§6.

Koncesjonariuszom przyznaje się prawo do utworzenia, za specjalną zgodą administracji państwowej i na warunkach przez nią ustalonych, towarzystwa akcyjnego, które przejmie wszelkie prawa i zobowiązania koncesjonariuszy.

Wydawanie obligacji priorytetowych jest wykluczone.

Suma nominalnego i efektywnego kapitału zakładowego wymaga zezwolenia administracji państwowej.

Musi przy tym obowiązywać zasada, że oprócz rzeczywistych i należycie udokumentowanych kosztów opracowania projektu, budowy i zainstalowania kolei łącznie z nabyciem taboru, dotowania funduszu rezerwowego, razem z rzeczywiście powstałymi stratami kursowymi – na przykład przy wystaraniu się o kapitał – nie mogą być doliczone jakiekolwiek inne wydatki.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego zostały wykonane jeszcze dalsze nowe obiekty lub pomnożone zostały urządzenia ruchu, to powstałe koszty mogłyby zostać doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracja państwowa wyrazi zgodę na budowę zamierzonych nowych obiektów lub pomnożenie urządzeń ruchu u koszty zostaną należycie udokumentowane.

Całkowity kapitał zakładowy należy umorzyć w czasie obowiązywania koncesji według planu umorzenia, zatwierdzonego przez administrację państwową.

Statuty towarzystwa oraz formularze wydawanych akcji wymagają zatwierdzenia przez administrację państwową.

§7.

Koncesjonariusze są zobowiązani w myśli ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 roku (Rządowy Dziennik Ustaw nr 60), uwzględnić przy obsadzaniu stanowisk służbowych wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i landwery.

§8.

Urzędnicy państwowi, pracownicy i służący podróżujący koleją na polecenie nadzoru nad administracją i eksploatacją kolei oraz osoby reprezentujące interesy państwa, wynikające z koncesji, lub cieszące się uznaniem za zasługi, a legitymujące się urzędowym certyfikatem wystawionym przez cesarsko-królewskie Ministerstwo Handlu, muszą być razem z bagażem podróжным przewożone bezpłatnie.

§9.

Koncesjonariusze są zobowiązani o przewożenia wszystkimi pociągami, kursującymi według rozkładu jazdy, poczty oraz personelu poczty i telegrafu.

Za te oraz pozostałe usługi na rzecz instytucji pocztowej koncesjonariusze mogą pobrać opłatę, ustaloną na drodze porozumienia.

Korespondencja administracji kolei, prowadzona między dyrekcją względnie zarządem przedsiębiorstwa kolejowego a podporządkowanymi im placówkami, lub między tymi placówkami, może być przewożona przez personel przedsiębiorstwa kolejowego.

§10.

Ważność koncesji razem z zabezpieczeniem przed budową nowych kolei zgodnie z 9 literą b Ustawy Koncesyjnej Kolei ustala się na sześćdziesiąt lat (60), licząc od dnia dzisiejszego. Wygasa ona po upływie tego terminu.

Termin ważności licencji może zostać uznany za wygaśnięty przed upływem powyższego czasu, gdy zobowiązania ustalone w 2 i dotyczące terminu rozpoczęcia i zakończenia budowy oraz otwarcia komunikacji kolejowej nie zostaną dotrzymane, chyba że ewentualne przekroczenie terminu może zostać usprawiedliwione w myśl 11, literą b Ustawy Koncesyjnej Kolei.

§11.

Prawo zwrotu na rzecz państwa, unormowane w 8 Ustawy Koncesyjnej Kolei z dnia 14 września 1854 roku (Rządowy Dziennik Ustaw na 238), nie znajduje zastosowania do koncesjonowanej kolei.

§12

Koncesjonariusze nie są upoważnieni do przekazania eksploatacji kolei osobom trzecim, chyba, że otrzymają na to wyraźną zgodę ze strony administracji państwowej.

§13.

Administracja państwowa uprawniona jest do sprawdzania, czy budowa kolei i instalowanie urządzeń przebiega we wszystkich częściach w sposób celowy, a wykonanie jest solidne, oraz do zarządzenia, żeby nieprawidłowości zostały niezwłocznie i prawidłowo usunięte.

§14.

W przypadku, gdyby mimo uprzedniego ostrzeżenia nastąpiło powtórne naruszenie jednego z zobowiązań lub warunków wynikających z koncesji lub nałożonych przez prawo, albo niestosowania się do nich, administracja państwowa ma zastrzeżone prawo, albo niestosowania się do nich, administracja państwowa ma zastrzeżone prawo do podjęcia odpowiednich oraz zgodnych z prawem kroków przeciwko temu i zależnie od okoliczności uznać koncesję za wygasłą jeszcze przed upływem czasu jej ważności.

Wurmbrand m.p.²³⁷

²³⁷ Tłumaczył J. Kubaczka.

III.

Statut

Bielsko-Bialskiej Spółki Elektrycznej i Kolejowej z 26 stycznia 1897 roku.²³⁸

Ogólne postanowienia

Art. 1.

Na zasadzie §6 obwieszczenia c.k. Ministerstwa Handlu z dnia 5 maja 1895, Rządowy Dziennik Ustaw nr 64, mocą którego udzielono Alojzemu Bernackikowi, fabrykantowi w Bielsku i Maksymilianowi Deriemu, inżynierowi w Wiedniu, koncesji na budowę i prowadzenie ruchu wąskotorowej kolejki elektrycznej na linii Bielsko-Las Cygański, utworzono Spółkę Akcyjną, która przejęła wszelkie prawa i obowiązki koncesjonariuszy.

Art. 2.

Nazwa firmy brzmi: „Bielsko-Bialska Spółka Elektryczna i Kolejowa”. Spółka ta ma siedzibę w Bielsku i jest zarejestrowana w rejestrze handlowym właściwego Sądu handlowego.

Art. 3.

Czas trwania spółki nie jest ograniczony.

Art. 4.

Obwieszczenia Spółki skutecznie Prezydent Rady Zawiadawczej albo jego zastępca w „Gazecie Opawskiej” i w jednym z wychodzących każ dobie w Bielsku dzienników, względnie tygodników.

Art. 5.

Spółka jest uprawnioną do rozpoczęcia swej działalności z chwilą odbycia konstytuującego walnego zgromadzenia (art.8.) i dokonania wpłaty w art. 7. ust. 1 oznaczonego kapitału akcyjnego według postanowień niżej wyszczególnionych i po uskutecznieniu wpisu Spółki do rejestru handlowego.

Wpłata oznaczonego w art. 7 ust. 1. kapitału akcyjnego według postanowień niżej wyszczególnionych i po uskutecznieniu wpisu Spółki do rejestru handlowego.

Wpłata oznaczonego w art. 7 ust. 1. kapitału akcyjnego nastąpiła w ten sposób, że ukończona już i uruchomiona kolejna Bielsko-Las Cygański (art.1.) wraz z wszystkimi środkami lokomocji, kaucjami, wpłatami, uposażeniami i dochodami uzyskanymi z jej eksploatacji aż do ukonstytuowania się Walnego Zgromadzenia, względnie z nadwyżkami dochodów, jako też kwotą potrzebną do dotowania funduszu rezerwowego z kapitału zakładowego (art.5) przeszła na własność Spółki, za co przyjęto w miejsce zapłaty 2500 sztuk akcji po 100 fl nominalnej wartości.

Zakres działania

Art. 6.

Spółka uprawniona jest do następujących działań:

a) do prowadzenia wymienionej w art. 1 kolei elektrycznej;

²³⁸ Źródło: Jerzy Polak: s. 116 – 129.

b) do urządzenia, budowy i prowadzenia, jako też do nabywania i wydzierżawienia innych kolejek w Bielsku, Bialej i okolicy po myśli ustawy z dnia 31 grudnia 1894, Rządowy Dziennik Ustaw nr 2 z 1895 z zastrzeżeniem uzyskania potrzebnych na to koncesji, jako też do uczestnictwa w takich przedsiębiorstwach;

c) do budowy i prowadzenia zakładów dla produkcji światła elektrycznego i dla przenoszenia sił w Bielsku, Bialej i okolicy;

d) do prowadzenia przedsiębiorstw dla komunikacji wozami najemnymi i stałymi w Bielsku, Bialej i okolicy, o ile te przedsiębiorstwa są urządzone dla wzmożenia ruchu na szlakach należących do Spółki, albo przez nią wydzierżawionych;

e) do nabywania, wystawiania, spieniężania will, hoteli w Bielsku, Bialej i okolicy, o ile te przedsiębiorstwa nadają się do ożywienia ruchu na szlakach Spółki;

f) do prowadzenia domów spedycyjnych i przewozowych wraz z projektowanym na ich szlakach przewozem towarowym; wymienione pod c) do e) przedsiębiorstwa jednak tylko z zastrzeżeniem uzyskania potrzebnych do tego osobnych uprawnień.

Kapitał Spółki, Akcje i Akcjonariusze

Art. 7.

Kapitał akcyjny Spółki wynosi 250.000 florenów austriackich rozłożonych na 2500 sztuk opiewających na okaziciela pełno wypłaconych akcji po 100 florenów austriackich.

Powyższy kapitał akcyjny może być w miarę potrzeby na podstawie uchwały walnego zgromadzenia z zastrzeżeniem zezwolenia rządowego podwyższony w drodze emisji dalszych pełno wypłaconych akcji po 100 fl, które jednak nie mogą być puszczane w obieg poniżej pari.

Art. 8.

Po skutecznym zatwierdzeniu statutów i dokonaniu subskrypcji oznaczonego w art. 7. ustęp 1 kapitału akcyjnego zwołane zostało konstytuujące walne zgromadzenie. Zwołanie nastąpiło przez koncesjonariuszy wymienionej a art. 1. kolejki przez zaproszenie pisemne wystosowane do wszystkich subskrybentów akcji i przez jednorazowe ogłoszenie w „Gazecie Opawskiej” przy czym miały zastosowanie postanowienia artykułów 37 do 40 niniejszego statutu odnoszące się do zwoływania Walnego Zgromadzenia i składania akcji. Przewodniczącego wybrało zgromadzenie. Konstytuujące walne zgromadzenie wybrało członków Rady Zwiadowczej absolutną większością głosów na przeciąg pierwszych trzech lat administracyjnych; miało ono w ogólności wszelkie uprawnienia, które zastrzeżone są walnemu zgromadzeniu.

Konstytuującemu Walnemu Zgromadzeniu zastrzeżone zostało zatwierdzenie umów na podstawie których wymienione w art. 5. ustęp ostatni substancje (entytety) nabyte zostały przez wręczenie w miejsce zapłaty 2500 akcji po 100 fl nominalnej wartości.

Z obrad tegoż zgromadzenia prowadzono protokół, który został przez przewodniczącego i 2 subskrybentów akcji wyznaczonych przez zgromadzenie podpisany a przez wezwanego na zgromadzenie notariusza zalegalizowany.

Art. 9.

Przy emisji dalszych akcji (art. 7. ust. 2.) przysługuje prawo pierwszeństwa co do poboru tychże posiadaczom dawniejszych emisji w miarę posiadanych przez nich akcji. Walne zgromadzenie określi warunki korzystania z powyższego prawa pierwszeństwa.

Art. 10.

Akcje sporządzone zostały wedle formularza I. Opiewają one na okaziciela i zaopatrzone są w kupony i talony wedle formularza II i III. Przepisanie jednej akcji na większą ilość akcji albo więcej akcji na jedną jest niedopuszczalne.

Art. 11.

Każdy akcjonariusz uczestniczy w majątku w stosunku do posiadanych przez się akcji a stosowanie do przepisów statutów w zysku Spółki. Wobec osób trzecich odpowiada Spółka całym majątkiem za wszelkie swe zobowiązania.

Żaden akcjonariusz nie może być pociągany do wpłaty ponad nominalną wartość swych akcji.

Art. 12.

Cały kapitał akcyjny ustanowiony w art. 7. ust. 1. umorzony będzie wedle zatwierdzonego przez Rząd planu losowania w przeciagu okresu koncesyjnego wymienionej w art. 1 kolejki (art. 50, punkt 3.). Umorzyć się mające akcje oznaczy się przez losowanie, którego w terminie oznaczonym w planie losowania dokona Walne Zgromadzenie. Spółce przysługuje jednak w czasie wyżej wymienionego okresu amortyzacyjnego prawo wycofania z obrotu i umorzenia w drodze odkupu z wolnej ręki poniżej nominalnej wartości pewnej części akcji odpowiadającej każdorazowej kwocie amortyzacyjnej. Posiadaczom akcji umorzonych przez wylosowanie wypłaci się najpóźniej do 6 miesięcy po ciągnięciu kwotę nominalną akcji w gotówce wraz z zapadłymi i niepojętymi, ale jeszcze nie przedawnionymi dywidendami a na każdą wylosowaną akcję wraz z należnymi nie zapadłymi jeszcze kwotami dywidendowymi i talonem otrzymują arkusz pożytkowy opiewający na okaziciela, zaopatrzony w kupony i talon. Arkusze pożytkowe nie uczestniczą w 5% dywidendzie wspomnianej w art. 50, lecz tylko na zasadzie niżej podanych postanowień w superdywidendzie przypadającej po myśli art. 50 ustęp ostatni ewentualnie do rozdziału.

Przy ustaleniu kompletu Walnego Zgromadzenia, oznaczaniu wysokości zastąpionego na nim kapitału i co do uprawnienia głosowania, dalej co do poboru superdywidendy podlegającej na zasadzie uchwały Walnego Zgromadzenia rozdziałowi (art. 50.) równają się dwa arkusze pożytkowe jednej akcji. W razie rozwiązania i likwidacji Spółki są arkusze pożytkowe co do udziału w nadwyżce majątku Spółki, przypadające w myśl art. 55 do podziału po pokryciu wkładek akcyjnych równe akcjom.

Formularze arkuszy pożytkowych jak też kupony i talony podlegają zatwierdzeniu przez Rząd.

Kierownictwo i Zarząd

Art. 13.

Organami powołanymi do prowadzenia interesów spółki są:

- 1) Rada Zawiadowcza,
- 2) Kierownictwo ruchu (Dyrekcja),
- 3) Komisja Rewizyjna,
- 4) Walne Zgromadzenie.

Rada Zawiadowcza

Art. 14.

Rada Zawiadowcza jest naczelnym organem Spółki w myśl art. 227 do 241 Ustawy Handlowej, do niej należy naczelne kierownictwo wszystkich interesów Spółki i kontrola kierownictwa ruchu (Dyrekcji) przeznaczonego do prowadzenia interesów.

Art. 15.

Rada Zawiadowcza składa się co najmniej z pięciu a co najwyżej z siedmiu członków wybieranych przez Walne Zgromadzenie na okres trzech lat. Wszyscy członkowie Rady Zawiadowczej muszą posiadać obywatelstwo austriackie. Najmniej dwóch z nich musi w Bielsku mieć swe zwyczajne miejsce zamieszkania, najmniej jeden musi mieć zwyczajne miejsce zamieszkania w Białej.

Na członka Rady Zawiadowczej nie może być brany ten, który jest urzędnikiem Spółki, albo kto stoi w bezpośrednim stosunku umownym ze Spółką jako dostawca, przedsiębiorca budowlany itd. Wykluczeni z wyboru do Rady Zawiadowczej są wreszcie wszystkie osoby, które popadły w konkurs lub zastanowiły zapłaty, nie zaspokoivszy całkowicie swych wierzycieli, jako też ci przeciw którym za zbrodnię lub występki popełniony z chęci zysku, lub przeciw obyczajności albo za takie przekroczenie wdrożono śledztwo lub których uznano winnymi i wreszcie ci, którzy stracili własnowolność. Zaistnienie takiego powodu wykluczenia w osobie członka Rady Zawiadowczej pociąga za sobą utratę stanowiska.

Na pierwsze trzy lata gospodarcze zostają wybrani na członków Rady Zawiadowczej z konstytuującego Walnego Zgromadzenia subskrybentów akcji (art. 8). Na trzecim Walnym Zgromadzeniu wszyscy członkowie Rady Zawiadowczej zostają na nowo wybrani.

Członkowie Rady Zawiadowczej legitymują się na podstawie wyciągu z protokołu Walnego Zgromadzenia, którym zostali wybrani, względnie w razie prowizorycznego nadania stanowiska (art.17) na podstawie wyciągu z protokołu posiedzenia Rady Zawiadowczej, na którym zostali kooptowani.

Art. 16.

Członkowie Rady Zawiadowczej, których okres urzędowania upłynął, mogą być ponownie wybrani.

Art. 17.

Na wypadek ustąpienia członka Rady Zawiadowczej przed upływem czasu urzędowania, może Rada Zawiadowcza obsadzić jego miejsce prowizorycznie aż do walnego zgromadzenia, które uskuteczni definitywny wybór uzupełniający. Gdy liczba członków Rady Zawiadowczej spadła poniżej cyfry minimalnej określonej w art. 15, obowiązana jest Rada Zawiadowcza opróżnione miejsce obsadzić prowizorycznie aż do walnego zgromadzenia, które uskuteczni definitywny wybór uzupełniający.

Wybrany przez walne zgromadzenie członek sprawuje czynności aż do końca czasu urzędowania swego poprzednika.

Art. 18.

Każdy członek Rady Zawiadowczej winien przed rozpoczęciem swego urzędowania złożyć jako kaucję w Spółce na cały czas swego urzędowania 10 akcji wraz z niezapadłymi kuponami.

Niezastosowanie się do tego przepisu w przeciągu dni 8 po ogłoszeniu wyboru uważa się za nieprzyjęcie wyboru przez składającego.

Pozbycie lub zastawienie złożonych tytułem kaucji akcji przez składającego podczas urzędowania i aż do czasu załatwienia rachunków odnoszących się do czasu urzędowania członka nie ukróca praw Spółki co do tychże, ponadto uważa się je za dobrowolne ustąpienie składającego ze stanowiska członka Rady Zawiadowczej.

Art. 19.

Rada Zawiadowcza wybiera corocznie po odbyciu zwyczajnego walnego zgromadzenia spośród członków prezesa i zastępcę tegoż.

Prezes musi mieć swoje zwyczajne miejsce zamieszkania w Bielsku lub Białej.

Ustępujący mogą po upływie ich jednorocznego czasu urzędowania być ponownie wybrani, o ile są jeszcze członkami Rady Zawiadawczej. W razie przeszkody prezesa lub tegoż zastępcy ustanawia Rada Zawiadawcza jednego ze swoich członków do prowadzenia tymczasowego przewodnictwa.

Art. 20.

Firmę Spółki będzie się podpisywać w ten sposób, że:

- a) albo dwaj członkowie Rady Zawiadawczej albo
- b) jeden z członków Rady Zawiadawczej i jeden z urzędnik Spółki obdarzony prokurą albo
- c) dwaj urzędnicy Spółki obdarzeni prokurą pod wypisanym, albo wydrukowanym brzmieniem firmy umieszczają swe podpisy uprawnieni do podpisywania firmy, prokurzyści zaś z dodatkiem wskazującym prokurę.

Art. 21.

Rada Zawiadawcza jest powołana i uprawniona do rozstrzygania i uchwalania w granicach tych statutów we wszystkich sprawach Spółki, które nie są zastrzeżone decyzji Walnego Zgromadzenia i do wydawania wszelkich zarządzeń leżących w interesie Spółki. W szczególności przysługuje Radzie Zawiadawczej prawo mianowania członków Dyrekcji i wszystkich funkcjonariuszy Spółki, jako też ustanowienia dla nich regulaminu służbowego podlegającego rządowemu zatwierdzeniu.

Członkowie Dyrekcji i Urzędnicy legitymują się za pomocą dekretów nominacyjnych względnie dekretów przyjęcia do służby Spółki.

Wzmiankowany regulamin służbowy ma zawierać następujące postanowienia:

Do służby przedsiębiorstwa kolejowego można użyć jako urzędników podurzędników lub służbę, bądź to definitywnie, bądź prowizoryczni tylko takie osoby, które posiadają w jednym z krajów austr.-węg. Monarchii prawo obywatelstwa.

Dopuszczalnie wyjątków w tym względzie wymaga w każdym poszczególnym wypadku osobnego zezwolenia c.k. Ministerstwa Kolei.

Funkcjonariuszy kolejowych, którzy w wykonywaniu poruczonej im służby wedle opinii władz administracyjnych Państwa dają uzasadniony powód do zażalenia, należy usunąć na polecenie c.k. Ministerstwa Kolei z odnośnego stanowiska służbowego.

Art. 22.

Rada Zawiadawcza ustanawia swój własny regulamin służbowy. Może ona doprowadzenia kierownictwa przedsiębiorstwa, także do wspomagania i do kontroli Dyrekcji wybrać z Rady Zawiadawczej Komitet Egzekucyjny na określony lub chwilowy okres i działania tegoż ustanowić. W ostatnim przypadku można temu Komitetowi Egzekucyjnemu, nie naruszając art. 231 Ustawy Handlowej, powierzyć pewne, w granicach statutowych uprawnienia Rady Zawiadawczej dotyczące przedsiębiorstwa.

Komitetowi Egzekucyjnemu za jego wysiłki walne zgromadzenie może przyznać odpowiednie wynagrodzenie bez naruszenia poborów członków tego Komitetu przysługujących im statutowo jako członkom Rady Zawiadawczej.

Art. 23.

Rada Zawiadawcza zbiera się wg regulaminu raz miesiącu na zarządzenie prezesa lub jego zastępcy. W miarę potrzeby Rada Zawiadawcza zbiera się na posiedzenie na zarządzenie prezesa lub na wniosek Dyrekcji. W dwóch ostatnich wypadkach omawiane posiedzenie odbywa się najpóźniej do 8 dni od dnia złożenia wniosków.

Art. 24.

Do ważności uchwał jest wymagane zgodne z przepisami zaproszenie wszystkich członków Rady Zawiadowniczej i obecność co najmniej trzech z nich.

Art. 25.

Uchwały Rady Zawiadowniczej zapadają absolutną większością głosów. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego. Gdyby przy wyborze w pierwszym głosowaniu nie osiągnięto absolutnej większości, wtedy ma się odbyć ściślejszy wybór między tymi, na których padło najwięcej głosów, przy czym podwójna liczba wybrać sięgających podlega ściślejszemu wyborowi.

Przy ściślejszym wyborze rozstrzyga w razie równości los.

Art. 26.

Z obrad Rady Zawiadowniczej winny być prowadzone protokoły, w których należy wymienić imiennie obecnych i uwidocznić zapadłe uchwały. Protokoły mają być podpisane przez przewodniczącego i jednego członka Rady Zawiadowniczej.

Art. 27.

Członkowie Rady Zawiadowniczej otrzymują za swoje trudy oznaczoną dla nich przez walne zgromadzenie (art. 50) tantiemę, o której podziale rozstrzyga Rada Zawiadownicza.

Ponadto otrzymują za każde posiedzenie plenarne, na którym uczestniczyli, marki obecności, których wartość na każdy rok gospodarczy oznacza zwyczajne walne zgromadzenie, a którą dla członków zamiejscowych należy ustalić w podwójnej wysokości, gdyż ci nie mogą sobie rościć prawa do zwrotu kosztów podróży.

Wartość marek obecności na pierwszy rok gospodarczy zostanie określona przez konstituujące walne zgromadzenie.

Dyrekcja (Kierownictwo ruchu)

Art. 28.

Dyrekcja jest organem egzekucyjnym Rady Zawiadowniczej i odpowiedzialnym organem Spółki wobec władz i osób trzecich za prowadzenie ruchu i jego bezpieczeństwo. Członkowie Dyrekcji zostają wyznaczeni przez Radę Zawiadowniczą i są odpowiedzialni za prowadzenie przedsiębiorstwa.

Art. 29.

Dyrekcja składa się z Dyrektora (Kierownika ruchu), któremu w miarę potrzeby dodaje się zastępcę.

Nominacja Dyrektora (Kierownika ruchu) jest uzależniona od zatwierdzenia c.k. Ministerstwa Kolei. Rada Zawiadownicza jest uprawniona do pominięcia nominacji Dyrektora, w takim przypadku jednakże zobowiązuje się powierzyć funkcję Dyrektora jednemu ze swoich członków.

Art. 30.

Dyrektor i każdorazowy zastępca pobierają pewne pobory, które zostały określone przez Radę Zawiadowniczą i weszły w skład zawartego kontaktu służbowego.

Art. 31.

Dyrekcja przedkłada odpowiednie wnioski Radzie Zawiadowniczej co do mianowania, pborów, awansu, zawieszenia w urzędowaniu albo oddalenia urzędników i sług, co do udzielania urlopów, renumeracji, zapomóg itd. W nagłych wypadkach uprawniona jest Dyrekcja samodzielnie zawieszać w urzędowaniu urzędników i sługi Spółki.

Art. 32.

Dyrektora lub jego zastępcę może Rada Zawiadowcza zawieszać u urzędowaniu i oddalić, atoli bez przeszkody dla ich roszczeń wynikających z kontraktu służbowego.

Zawieszenie w urzędowaniu lub oddalenie dyrektora lub jego zastępcy może być uchwalone tylko na posiedzeniu Rady Zawiadowczej umyślnie na ten cel zwołanym, po zawezwaniu zawieszonego względnie oddalonego być mającego.

Art. 33.

Sprecyzowanie zakresu działania i odpowiedzialności Dyrekcji zostanie określone w instrukcji Rady Zawiadowczej.

Komisja Rewizyjna

Art. 34.

Komisja Rewizyjna składa się z dwóch członków i jednego zastępcy, których wybiera zwyczajne walne zgromadzenie na jeden rok i grona akcjonariuszy, nie należących do Rady Zawiadowczej i o ile Rada Gminna miasta Bielska korzystać chce z przyznanego jej prawa, z jednego przez nią z jej łona zawsze na jeden rok ustanowionego członka.

Art. 35.

Komisja Rewizyjna czuwa nad prowadzeniem Spółki we wszystkich gałęziach zarządu. Ma prawo zażądać przedłożenia wykazów co do stanu majątkowego i co do prowadzenia interesów Spółki i jest obowiązana na zaproszenie Rady Zawiadowczej corocznie przez wgląd do ksiąg Spółki zbadać roczne zamknięcie rachunkowe i walnemu zgromadzeniu założyć o tym sprawozdanie.

Członków Komisji rewizyjnej mających być wybranych przez walne zgromadzenie wybrało na pierwszy rok gospodarczy konstituujące walne zgromadzenie (art. 8).

Walne Zgromadzenie

Art. 36.

Walne zgromadzenie zastępuje ogół akcjonariuszy, uchwały tegoż powzięte w sposób statutowy obowiązują wszystkich akcjonariuszy.

Art. 37.

Posiadanie więcej jak dwóch akcji daje prawo do jednego głosu na walnym zgromadzeniu. Celem wykonania tego prawa musi akcjonariusz 8 dni przed zebraniem się walnego zgromadzenia złożyć wymaganą ilość akcji wraz z niezapadłymi kuponami w kasie Spółki w Bielsku albo innym przez Radę Zawiadowczą oznaczonym i w obwieszczeniu walne zgromadzenie wymienionym miejscu.

Art. 38.

Prawo głosowania na walnym zgromadzeniu może akcjonariusz wykonywać albo osobiście albo przez udzielanie pełnomocnictwa innemu uprawnionemu do głosowania akcjonariuszowi. Osoby pozostające pod opieką lub osoby prawne wykonują prawo głosowania przez swych ustawowych lub statutowych zastępców, kobiety przez swych pełnomocników, jeśli ci nie są akcjonariuszami.

Art. 39.

Liczba głosów, którą jeden akcjonariusz w imieniu własnym lub na zasadzie pełnomocnictwa reprezentować może, jest nieograniczona.

Art. 40.

Zwyczajne walne zgromadzenie odbywa się corocznie w pierwszych czterech miesiącach roku gospodarczego w Bielsku, a zwołuje je Rada Zawiadowcza.

Zwołanie zwyczajnego, jako też nadzwyczajnego walnego zgromadzenia (art. 41) musi być ogłoszone przynajmniej miesiąc przed terminem zgromadzenia w gazecie wymienionej w art. 4 oraz z oznaczeniem miejsca i godziny walnego zgromadzenia, miejsca złożenia akcji (art. 37) i porządku dziennego walnego zgromadzenia.

Co do przedmiotów nie wymienionych w obwieszczeniu zwołującym nie mogą zapadać uchwały. Wyjątek stanowi jednakże uchwała co do postawionego na walnym zgromadzeniu wniosku o zwołanie nadzwyczajnego walnego zgromadzenia.

Art. 41.

Zwołanie nadzwyczajnego walnego zgromadzenia następuje wskutek uchwały Rady Zawiadowczej. Ponadto winno nadzwyczajne walne zgromadzenie być zwołane, jeżeli jeden lub więcej uprawnionych do głosowania akcjonariuszy, którzy reprezentują przynajmniej dziesiątą część kapitału akcyjnego i którzy przed zdeponowaniem akcji w Spółce udowodnią swoje prawo głosowania, żądając pisemnie zwołania z przytoczeniem celu i motywów, albo jeżeli walne zgromadzenie uchwali zwołanie.

O obu ostatnich wypadkach zwołanie nadzwyczajnego walnego zgromadzenia ma nastąpić najpóźniej w terminie jednego miesiąca, licząc od dnia wniesienia żądania akcjonariuszy albo od dnia powzięcia uchwały walnego zgromadzenia.

Art. 42.

Walne zgromadzenie jest z wyjątkiem wymienionym w art. 46, ostatni ustęp zdolne do powzięcia ważnych uchwał, jeżeli wszyscy osobiście lub przez pełnomocników na zgromadzeniu jawiący się akcjonariusze reprezentują co najmniej dwudziestą część wyemitowanego kapitału akcyjnego.

Gdyby walne zgromadzenie nie było w ten sposób w przeciągu godziny po wyznaczonej na zgromadzenie porze zdolne do powzięcia uchwał, to należy je odroczyć, jednakże ponownie powinno być zwołane przez Radę Zawiadowczą najpóźniej w przeciągu 4 dni, przy czym czasokres między zwołaniem a odbyciem walnego zgromadzenia może być ograniczony do 10 dni a złożenie akcji ma nastąpić najpóźniej na 4 dni przed zebraniem się tego nowego walnego zgromadzenia. Zawiadomienie o odroczeniu ma nastąpić za pomocą gazety wymienionej w art. 4.

Drugie walne zgromadzenie jest uprawnione – zgodnie z art. 46, ostatni ustęp, wymienione uchwały bez względu na ilość uprawnionych obecnych akcjonariuszy akcji nad wszystkimi sprawami, dla których pierwsze zgromadzenie zostało zwołane, lecz także nad tymi obradować i uchwalać sprawy, na co w obwieszczeniu zwołującym zwrócono uwagę.

Art. 43.

Walnemu zgromadzeniu przewodniczy prezes albo tegoż zastępca, a w razie przeszkody obydwóch członków Rady Zawiadowczej wyznaczony przez Radę. Przewodniczący ustanawia porządek spraw mających być przedmiotem obrad, kieruje obradami i zarządza głosowaniem. Powołuje dwóch skrutatorów z grona akcjonariuszy posiadających najwięcej głosów.

Przewodniczący mianuje protokolanta i dwóch weryfikatorów protokołu.

Art. 44.

Kompetencji walnego zgromadzenia zastrzega się:

- a) rozważanie i przyjęcie sprawozdania Rady Zawiadowczej i zamknięcia rachunkowego z ubiegłego roku,
- b) podział zysku,

- c) udzielenia absolutorium (Radzie Zawiadawczej) po przyjęciu sprawozdania i wniosku komisji rewizyjnej,
 - d) wybór członków Rady Zawiadawczej i komisji rewizyjnej,
 - e) oznaczenie wartości marek obecności(art. 27) i wynagrodzenia dla Komitetu Egzekucyjnego (art. 22),
 - f) powzięcie uchwały co do budowy albo nabywania nowych linii kolejowych,
 - g) powzięcie uchwały co do sprzedaży wszystkich lub poszczególnych linii kolejowych Spółki,
 - h) powzięcie uchwały co do nabywania, urządzenia i sprzedaży wymienionych w art. 6. lit. e przedsiębiorstw,
 - i) powzięcie uchwały co do podwyższenia kapitału akcyjnego (art. 7),
 - k) powzięcie uchwały co do zmiany statutów,
 - l) powzięcie uchwały co do połączenia Spółki z inną Spółką,
 - m) powzięcie uchwały w przedmiocie rozwiązania Spółki oraz warunków likwidacji,
- Uchwały pod punktami f, g, i, k, l, m wymagają zatwierdzenia rządowego.

Art. 45.

Z obrad i chwał każdego walnego zgromadzenia prowadzi się protokół, który podpisują przewodniczący walnego zgromadzenia, protokolant i weryfikatorzy.

Art. 46.

Uchwały walnego zgromadzenia zapadają bezwzględną większością głosów. W razie równości głosów, uchwałą staje się to każde zdanie, za którym głosował przewodniczący.

Walne zgromadzenie może wtedy tylko powziąć ważne uchwały co do rozwiązania Spółki i warunków likwidacji, jeżeli akcjonariusze, głosujący za odnośną uchwałą reprezentują 3/4 weryfikowanego kapitału akcyjnego.

Art. 47

Wszystkie wybory odbywają się przez głosowanie za pomocą kartek, chyba, że walne zgromadzenie postanowi przeprowadzenie wyborów przez aklamację.

Jeżeli przy wyborach w pierwszym głosowaniu nie osiągnie się absolutnej większości głosów, wówczas następuje wybór ściślejszy między tymi członkami, którzy przy pierwszym głosowaniu otrzymali największą ilość głosów, a mianowicie bierze się w takich w takim wypadku do ściślejszego wyboru podwójną ilość członków, którzy mają być wybrani. Jeśli przy wyborach ściślejszych dwaj kandydaci otrzymają równą ilość głosów, to rozstrzyga ta okoliczność, który z nich zdeponował większą ilość akcji, jeżeli zaś obaj złożyli równą ilość akcji, rozstrzyga los.

Bilans, czysty zysk, dywidenda

Art. 48.

Rok gospodarczy Spółki rozpoczyna się zawsze dnia 1 stycznia a kończy się 31 grudnia.

Art. 49.

31 grudnia każdego roku zestawia się bilans, a po zestawieniu przedkłada się takowy Komisji rewizyjnej wraz z załącznikami do wglądu i zbadania.

Art. 50.

Z dochodów przedsiębiorstwa należy przede wszystkim pokryć:

- 1) bieżące koszty utrzymania ruchu i zarządu przedsiębiorstwa,
- 2) potrzeby na oprocentowanie i umorzenie ewentualnie wiszących długów,

- 3) kwotę potrzebną na amortyzację kapitału akcyjnego (art. 12 ust. 1.),
- 4) dodatki do funduszu renowacyjnego i rezerwowego (art. 51),
- 5) odpisy z inwentarza ruchu, które należy ewentualnie dokonać w myśl art. 31 Ustawy

Handlowej.

Pozostałe w ten sposób nadwyżki należy użyć w następujący sposób: wydziela się najpierw 5% dywidendę dla nieumorzonych jeszcze akcji. Z pozostałej w ten sposób reszty przydziela się tantiemę dla członków Rady Zawiadawczej corocznie przez walne zgromadzenie oznaczyć się mającą a nadwyżkę rozdziela się jako superdywidendę na jeszcze nieumorzone akcje i arkusze użytkowe po potrąceniu przypadającego gminom miast Bielska i Białej udziału w zysku na podstawie każdorazowo przyjętych zobowiązań w sposób w art. 12 wskazany, o ile na wniosek Rady Zawiadawczej i na podstawie uchwały walnego zgromadzenia nadwyżka ta lub część tejże nie zostanie przeniesiona na konto zysku następnego roku.

Art. 51.

Dla utworzonego funduszu renowacyjnego i rezerwowego obowiązują następujące postanowienia:

a) Fundusz renowacyjny przeznaczony jest do pokrycia kosztów odnowienia każdorazowo istniejących zakładów i urządzeń ruchu.

Funduszowi renowacyjnemu przydziela się:

- 1) dochody uzyskane ze sprzedaży wymienionych starych materiałów,
- 2) roczny przyrwył z dochodów ruchu, którego wysokość corocznie oznaczy walne zgromadzenie,
- 3) odsetki samego funduszu renowacyjnego.

b) Fundusz rezerwowy przeznaczony jest na cele opędzania nadzwyczajnych większych wydatków spowodowanych wyjątkowymi okolicznościami – jak klęskami żywiołowymi i nieszczęśliwymi wypadkami jako też do pokrycia ewentualnych strat.

Fundusz ten może być także używany dodatkowo do wystawienia uznanych za potrzebne dobudówek.

Także można odsetek funduszu rezerwowego użyć na uzupełnienie dywidend do wysokości 5% kapitału zakładowego, jeżeli roczny czysty dochód Spółki nie wystarcza do rozdziału dywidend w wysokości 5% wpłaconego kapitału akcyjnego.

Fundusz rezerwowy stwarza się względnie dotuje się:

- 1) przez poświęcenie kwoty 6000 zł. z kapitału zakładowego Spółki,
- 2) przez przekazanie dodatku z rocznych dochodów ruchu Spółki w kwocie wnoszącej co najmniej 4% a co najwyżej 10% czystego dochodu,
- 3) przez odsetki samego funduszu rezerwowego,
- 4) przez przydzielenie wszystkich oszczędności wynikłych w porównaniu z jednośnymi zatwierdzonymi preliminarzami przy wykonaniu urzędów kolejowych,
- 5) przez przydzielenie przypadłych dywidend i superdywidend. Z chwilą kiedy fundusz ten osiągnie wysokość 20% całego kapitału akcyjnego Spółki, odpada wspomniane wyżej pod 2, dotowanie tego funduszu z dochodów ruchu Spółki. Na wypadek obniżenia się jednak funduszu rezerwowego poniżej tej kwoty, zaczyna się jego statutowe dotowanie z dochodów ruchu Spółki na nowo.

Art. 52.

Dywidendy wypłaca się co roku najpóźniej 1 lipca, ewentualnie wskutek uchwały walnego zgromadzenia także w terminie wcześniejszym po walnym zgromadzeniu. Rada Zawiadawcza może

ponadto także po zamknięciu rocznego bilansu zarządzić świadczenia opłat na rachunek dywidend już od 1 stycznia, jeżeli poweźmie wiadomość o dochodach.

Dywidendy i superdywidendy nie podjęte w przeciągu 3 lat od dnia płatności przepadają na rzecz Spółki i mają być wcielone do funduszu rezerwowego.

Rozwiązanie Spółki i likwidacja.

Nadzór Państwa

Art. 53.

W razie rozwiązania Spółki walne zgromadzenie ma uchwalić sposób likwidacji i wybrać likwidatorów.

Art. 54.

Na wypadek, gdyby walne zgromadzenie nie powzięło uchwały co do sposobu likwidacji, odbywa się likwidacja wedle przepisów ustawy handlowej. Likwidatorzy mogą na podstawie uchwały walnego zgromadzenia za zezwoleniem rządowym przenieść prawa i zobowiązania rozwiązanej Spółki na inną Spółkę.

Z chwilą zawiadomienia likwidatorów ustaje działalność Rady Zawiadowczej, podczas gdy uprawnienia Walnego Zgromadzenia i komisji rewizyjnej pozostają w mocy także na czas trwania likwidacji.

Art. 55.

Z majątku Spółki istniejącego w chwili rozwiązania należy przede wszystkim umorzyć wszelkie długi Spółki.

Z pozostałego majątku należy następnie pokryć wkładki kapitałów reprezentowanych przez niezamortyzowane akcje, pozostałe ewentualnie nadwyżki po wypłacie pełnej nominalnej wartości wszystkich niezamortyzowanych akcji należy rozdzielić równomiernie pomiędzy posiadaczy akcji i arkuszy poużytkowych.

Art. 56.

Władza państwowa może wykonywać przysługujące jej prawo nadzoru za pośrednictwem komisarza krajowego przez nią zamianowanego. Temu przysługuje prawo brania udziału w posiedzeniach Rady Zawiadowczej i utworzonego ewentualnie po myśli art. 22 komitetu egzekucyjnego, jako też w Walnych Zgromadzeniach, o ile będzie to za stosowne uważał, tudzież prawo systemowania tych uchwał i zarządzeń, któryby zdaniem jego naruszały ustawę, koncesje albo statuty Spółki względnie interesy publiczne.

Art. 57.

O ile statuty nie wprowadzają specjalnych postanowień, mają we wszystkich wypadkach zastosowanie przepisy kodeksu handlowego z dnia 17 grudnia 1862.

Art. 58.

Spółka obowiązana jest przy nadawaniu posad uwzględniać przede wszystkim wysłużonych podoфіcerów w myśl postanowień z dnia 19 kwietnia 1872.

Powyższe statuty zatwierdza się na podstawie upoważnienia monarszego.

Wiedeń, z dnia 21 listopada 1896.

Badeni m.p.

IV

Statut Śląskich Linii Autobusowych, Związek Celowy Samorządów Śląskich dla prowadzenia komunikacji autobusowej z dnia 12 grudnia 1929 roku.

„Na mocy ustawy o związkach celowych z dnia 19 lipca 1911 r. (Dz.U.Pr. 115) tworzy się za zgodą interesowanych, Związek Celowy Samorządów Śląskich, dla prowadzenia komunikacji autobusowej, którego Statut ustala się następująco:

STATUT

Śląskie Linie Autobusowe, Związek Celowy Samorządów Śląskich dla prowadzenia komunikacji autobusowej.

I. Członkowie Związku:

§1.

Członkami Związku Celowego są: miasto Katowice, miasto Królewska Huta gmina Siemianowice, powiat Katowice Wieś, powiat Świętochłowice.

II. Zadania, nazwa i siedziba Związku:

§2.

Zadaniem Związku jest wzajemna pomoc Związku, przy uruchamianiu i prowadzeniu komunikacji autobusowej osobowo-towarowej.

§3.

Nazwa Związku brzmi: „Śląskie Linie Autobusowe, Związek Celowy Samorządów Śląskich, dla prowadzenia komunikacji autobusowej”.

§4.

Siedzibą Związku jest miasto Katowice.

III. Majątek Związku:

§5.

Celem przeprowadzenia zadań Związku tworzy się kapitał zakładowy wynoszący 600 000 zł, słownie: sześćset tysięcy złotych, który składa się z następujących udziałów:

- 1) miasto Katowice – 200 000 (dwieście tysięcy złotych)
- 2) miasto Królewska Huta – 150 000 (sto pięćdziesiąt tysięcy złotych)
- 3) gmina Siemianowice – 50 000 (pięćdziesiąt tysięcy złotych)
- 4) powiat Katowice Wieś - 50 000 (pięćdziesiąt tysięcy złotych)
- 5) powiat Świętochłowice - 150 000 (sto pięćdziesiąt tysięcy złotych).

(Dodatkowa uchwała 81. R. Wojew. z dnia 26 X 1929 r. Rw.558/1 z dnia 31 X 1929 r.)

§6.

Dalsi członkowie mogą być przyjmowani stosownie do przepisów ustawy o związkach celowych z 19 VII 1911 roku oraz na podstawie uchwał Wydziału Związku po wpłaceniu udziału w wysokości co najmniej 50,000 zł.

Wpłata poszczególnych udziałów winna nastąpić w ratach, których terminy ustali Wydział Związku.

IV. Władze Związku:

§7.

Władzami Związku są:

1. Wydział Związku jako organ uchwalający.
2. Przewodniczący Związku jako organ wykonawczy.

§8.

Wydział Związku składa się z delegatów poszczególnych członków Związku według klucza na każdy udział 50,000 zł, jeden delegat.

§9.

Z urzędu wchodzi w skład Wydziału Związku jako delegaci Przewodniczący Wydziału Powiatowego, Burmistrzowie, Naczelnicy Gmin lub wyznaczeni przez nich zastępcy.

Dalszych ewentualnych przedstawicieli członków i ich zastępców po myśli 8. wybierają organa uchwalające tychże członków Związku na przebieg trzech lat. Wybrani przedstawiciele, których okres urzędowania upłynął ustępują dopiero po objęciu urzędowania przez ich następców.

Wybór ponowny jest dopuszczalny.

§10.

Wydział Związku zwołuje Przewodniczący Związku (14) w razie potrzeby lub na żądanie przynajmniej 1/3 udziałowców, złożone na piśmie.

Z wyjątkiem wypadków nagłych, zaproszenie na posiedzenie wraz z podaniem porządku dziennego winny być wysłane listem poleconym przynajmniej osiem dni przed dniem posiedzenia.

§11.

Wydział Związku jest zdolny do powzięcia uchwał, jeżeli jest obecnych przynajmniej $\frac{1}{2}$ członków Wydziału. Wyjątek zachodzi wtedy, gdy po skonstatowaniu niezdolności do uchwalenia zostanie zwołane powtórne posiedzenie, z tym samym porządkiem dziennym. W wypadku tym jest Wydział zdolny do powzięcia uchwał bez względu na ilość obecnych. Na te następstwa należy z zaproszeniu na drugie posiedzenie zwrócić uwagę.

Uchwały Wydziału zapadają większością głosów z wyjątkiem uchwał, dotyczących rozwiązania Związku lub zmiany Statutu (19).

W razie równości głosów przewodniczący Związku ma głos rozstrzygający.

§12.

O jawności obrad Wydziału Związku decyduje sam Wydział.

§13.

Przewodniczącego Związku i jego zastępcę wybiera Wydział z swego grona na przeciąg lat 3.

Przewodniczący zarządza sprawami Związku, jest jego organem wykonawczym, jak również zastępuje Związek na zewnątrz sądownie i pozasądownie. Jest także bezpośrednim przełożonym urzędników Związku.

§14.

Dokumenty w sprawach, w których Związek przyjmuje zobowiązania wobec osób trzecich, jak również pełnomocnictwa, muszą być podpisane przez przewodniczącego Związku i jego członka Wydziału.

V. Urzędnicy Związku:

§15.

Dyrektora Związku przyjmuje i zwalnia przewodniczący Związku na podstawie uchwały Wydziału Związku, zaś innych urzędników, pracowników przyjmuje i zwalnia Przewodniczący Związku na wniosek dyrektora.

Warunku stosunku służbowego ustala Wydział Związku.

VI. Budżet, rachunkowość i kasowość Związku:

§16.

Rokiem budżetowym Związku jest rok związków komunalnych. Budżet uchwała Wydział Związku.

§17.

Rachunkowość i kasowość Związku unormuje osobna instrukcja uchwalona przez wydział Związku.

Co miesiąc należy przeprowadzić rewizję rachunkowości przez Komisję wybraną przez Wydział Związku z jego grona.

Do Komisji rewizyjnej nie może należeć członek Wydziału, czynny w rachunkowości lub kasowości Związku.

§18

Niedobór pokrywają członkowie Związku w stosunku do swych udziałów, wymienionych w 6. statutu, w tym samym stosunku następuje podział zysków bilansowych, o ile uchwałą Wydziału zysk nie zostanie przekazany na cele Związku.

VII. Zmiany statutu. Rozwiązanie Związku:

§19.

Zmiana Statutu lub rozwiązanie Związku może nastąpić na podstawie uchwały, powziętej przynajmniej przez 2/3 udziałowców.

Każdy członek może wystąpić ze Związku za poprzednim jednorocznym wypowiedzeniem i to z końcem roku budżetowego.

O rozliczeniu majątkowym na wypadek braku zgody stron rozstrzyga Wojewódzki Sąd Administracyjny w Katowicach.

VIII. Władza nadzorcza:

§20.

Nadzór na Związkiem wykonuje Wojewoda Śląski.

§21.

Uchwały Związku dotyczące zaciągnięcia pożyczek, które mają Związek obciążyć długiem albo istniejący dług powiększyć, oraz przyjmowania poręki wymagają zatwierdzenia Śląskiej Rady Wojewódzkiej.

IX. Postanowienia końcowe:

§22

Publiczne ogłoszenia Związku będą zamieszczone w „Gazecie Urzędowej” Województwa Śląskiego oraz w miarę potrzeby w prasie miejscowej.

§23.

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem zatwierdzenia.

Za gminę Siemianowice Śląskie

/-/ Poppek

/-/ Dubiel

Katowice, dnia 25 czerwca 1929 r.

dr Adam Kocur (prezydent Katowic)

I burm. M. Katowice

dr Michał Grażyński (wojewoda)”

V.

Zezwolenie Dyrekcji Policji w Katowicach na prowadzenie przedsiębiorstwa komunikacji autobusowej.

Dyrekcja Policji
w Katowicach

Dot: udzielenia zezwolenia na przedsiębiorstwo komunikacji autobusowej.

Do Związku Celowego Samorządów Śląskich
dla prowadzenia komunikacji autobusowej
(do rąk p. Burmistrza mgr Szkudlarza)
w Katowicach

W zatwierdzeniu podania z dnia 6 października 1929 roku, Dyrekcja Policji na podstawie rozporządzenia policyjnego z dnia 7 lutego 1901 roku o prowadzenie w mieście Katowicach komunikacji autobusowej udziela związkowi zezwolenia na utrzymanie stałej komunikacji samochodowej na następującej linii:

Katowice Rynek – Siemianowice.

- 1. Odstąpienie zezwolenia osobom trzecim jest dopuszczalne jedynie za zgoda Dyrekcji Policji.*
- 2. Uruchomienie przedsiębiorstwa winno nastąpić najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy od daty otrzymania pozwolenia, w razie przeciwnym pozwolenie traci ważność.*
- 3. Do ruchu dopuszcza się tylko samochody na gumach dętych.*
- 4. Przewóz wysyłek wszelkiego rodzaju zastrzeżonych ustawą z dnia 3 czerwca 1924 roku o poczcie, telegrafii i telefonii (Dz. U. ST. str. 58, poz. 584) jako wyłączność państwowa, co do poczty, jest wzbroniony.*

Na żądanie zarządu pocztowego jest Związek obowiązany przewozić ładunki pocztowe przy pomocy własnych organów lub pod dozorem funkcjonariuszy pocztowych za opłatą ustaloną przez zarząd pocztowy dla przedsiębiorstw przewozu poczty.

W razie potrzeby na żądanie miejscowej władzy pocztowej przedsiębiorca obowiązany jest rezerwować miejsce dla konwoju.

- 5. Samochody przed użyciem ich do celów publicznych winny być przedstawione w Dyrekcji Policji do zbadania, który to Urząd przeprowadzi badania w własnym zakresie, względnie poleci badać wozy w odpowiednich warsztatach.*
- 6. Każdy samochód kursujący na podstawie niniejszego zezwolenia powinien posiadać, oprócz tablic ze znakami rejestracyjnymi, także tablice z boku samochodu, zawierające jasno*

i czytelnie wypisane imię i nazwisko właściciela (przedsiębiorcy), miejsca zamieszkania, względnie siedzibę przedsiębiorstwa oraz napis oznaczający linię jazdy.

7. Komunikacja winna trwać regularnie przez cały rok według zatwierdzonego rozkładu jazdy, nie wyłączając niedziel i świąt i bez względu na ilość miejsc wykupionych.

8. Przed uruchomieniem linii Dyrekcja Policji należy przedłożyć szczególny plan odnośnie do kierunku linii autobusowych (ulic), rozkładu jazdy, taryfy, opłat za przewóz osób i paczek do zatwierdzenia.

Zatwierdzony przez Dyrekcję Policji rozkład jazdy i taryfę opłat za przewóz osób i paczek należy przed rozpoczęciem jazdy ogłosić w „Gazecie Urzędowej” miasta Katowic.

9. Ogłoszenie w autobusach o taryfie cen, rozkładu jazdy, ilości osób zatwierdzonych przez Dyrekcję Policji winno być umieszczone na widocznym miejscu wewnątrz autobusu, oraz końcowych stacjach komunikacyjnych.

Na wszelkie zmiany jazdy lub taryfy oraz przerwę w wykonywaniu komunikacji potrzebne jest zezwolenie z tutejszego Urzędu.

10. Jako kierowcy samochodu mogą być zatwierdzone tylko te osoby mające przynajmniej 21 lat i posiadające, oprócz zezwolenia do prowadzenia samochodów na drogach publicznych, osobne zezwolenie z tutejszego Urzędu do kierowania samochodami przeznaczonymi do publicznego użytku.

11. Przedsiębiorstwa, względnie właściciel i kierowca pojazdu, ponosi zgodnie z ustawami obowiązującymi, odpowiedzialność za bezpieczeństwo przewożenia osób, za całość przyjętych do przewozu ładunków, oraz za uszkodzenia poczynione w urządzeniach kolejowych, drogowych, mostowych lub innych, o ile by wynikały z winy przedsiębiorcy lub kierowcy pojazdu.

12. Przed uruchomieniem przedsiębiorstwa należy przedłożyć polisę towarzystwa ubezpieczeniowego na podstawie, której osoby korzystające z przedsiębiorstwa są ubezpieczone w razie wypadku, względnie złożyć odpowiednie wadium.

13. Przedsiębiorca zobowiązany jest do przestrzegania wszystkich przepisów i rozporządzeń obowiązujących w zakresie ruchu kołowego na drogach publicznych. Dopuszczalna szybkość jazdy w miejscach zaludnionych nie może być większa niż 15 km a na drogach otwartych 40 km.

14. Waga samochodu wrz z obciążeniem nie może przewyższać tej wagi względnie ilości, jaka Urząd Wojewódzki określił w pozwoleniu, na prawo kursowania tego samochodu po drogach publicznych. Dozwolona przez Dyrekcję Policji ilość podróży winna być wypisana dużymi literami na widocznym miejscu wewnątrz samochodu, w każdym przedziale osobno.

15. Pozwolenie niniejsze zachowuje ważność do 31 grudnia 1935 roku. W razie wydania przed tym terminem innego rozporządzenia lub ustawy w sprawie wydawania pozwolenia na przedsiębiorstwo samochodowe, pozwolenie niniejsze ulegnie zmianie, na co przedsiębiorca wyraża swą zgodę przez podpisanie odnośnej deklaracji. Po upływie wyżej wymienionego terminu, może Zarząd ubiegać się o prolongatę pozwolenia – jednakowoż Dyrekcja Policji zastrzega sobie w tym względzie wolną decyzję.

16. Dyrekcja Policji zastrzega sobie prawo zmiany powyższych warunków, o ile by to leżało w interesie dobra publicznego przez przejściowe lub stałe ograniczenie praw nadanych

niniejszą koncesją lub w drodze przełożenia linii jazdy na inne drogi. Dalej Dyrekcja Policji zastrzega sobie każdorazowe prawo cofnięcia pozwolenia.

17. Przedsiębiorca jest obowiązany utrzymać czystość pojazdu zwłaszcza wewnątrz autobusu, oraz pilnować, aby obsługujący pojazd kierowca i konduktor byli zawsze czysto i schludnie ubrani i by się odnosili do podróżnych z należyłą grzecznością.

18. W razie nałożenia na przedsiębiorstwo lub prowadzącego jego wozy kary sądowej lub administracyjnej, za przekroczenie przepisów policyjnych, jako też w razie nie wykonania, którego kol wiek z warunków pozwolenia, Dyrekcja Policji ma prawo cofnąć pozwolenie.

19. Wewnątrz autobusu na miejscu widocznym winien być umieszczony wyciąg z dokumentu koncesyjnego potwierdzony przez Dyrekcję Policji, zawierający datę i liczbę dopuszczonych do ruchu autobusów i termin ważności koncesji.

20. Autobusy winne być dostawione tutejszemu Urzędowi

21. Kierowca autobusu winien posiadać książeczkę kontrolną wykazującą datę ostatniego badania technicznego autobusu i dopuszczenia do ruchu.

22. Komunikacja winna być prowadzona wozami pochodzenia wyłącznie krajowego.

Dyrekcja Policji

(-) Gebhardt

§ 3.

§ 4.

§ 5.

VI.

Rozporządzenie policyjne

z dnia 12 grudnia 1929 r.

**w przedmiocie ruchu kolejek elektrycznych na górnośląskiej części
Województwa Śląskiego.**²³⁹

I. Postanowienia ogólne.

§ 1.

Przepisy niniejsze obowiązują kolejki elektryczne wszelkiego rodzaju na całej górnośląskiej części Województwa Śląskiego.

§ 2.

Pociągi kolejki elektrycznej mogą składać się najwyżej z 3 wagonów, łącznie z wagonem silnikowym.

W razie konieczności natury technicznej (np. doczepienia wagonów uszkodzonych, wagonów podróжных) dopuszczalny jest większy skład pociągu., nie przekraczający jednak 5 wagonów razem z wagonem silnikowym.

W każdym wagonie kolejki elektrycznej jeden pomost winien być oznaczony napisem „wejście” i jeden napisem „wyjście”, inne pomosty winne być zamknięte.

§ 3.

Pociąg kolejki elektrycznej może być uruchomiony i prowadzony jedynie przez motorowego, mającego, na podstawie złożonego egzaminu, prawo prowadzenia takich pociągów.

§ 4.

Pociągi kolejki elektrycznej kursują przy dwutorowych liniach po prawym torze kierunku jazdy.

Jazda po lewym torze jest dopuszczalne w razie uszkodzenia i naprawy prawego toru. W takich wypadkach administracja kolejki powinna wydać każdorazowo specjalne zarządzenie w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. W każdym razie podczas jazdy po lewym torze powinna być zachowana szczególna ostrożność.

§ 5.

Pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach i połączeniach linii kolejek elektrycznych mają pociągi nadjeżdżające z prawej strony w kierunku jazdy.

W miejscach gdzie ruch uliczny nie jest regulowany za pomocą sygnałów optycznych lub przez policję, pociągom kolejki elektrycznej przysługuje na skrzyżowaniach, przy wylotach ulic itp. prawo przejazdu przed wszystkimi innymi pojazdami, z wyjątkiem taborów straży

²³⁹ Opublikowano: *Dziennik Ustaw Śląskich*. R. IX z 1930 r. Nr 2 poz 3.

ogniowej i pogotowia ratunkowego; w miejscach zaś o regulowanym ruchu ulicznym, ruch pociągów kolejki elektrycznej powinien stosować się do sygnałów i znaków ostrzegawczych i porozumiewawczych policji i miejskiej służby technicznej.

Na skrzyżowaniu kolejki elektrycznej z koleją żelazną pierwszeństwo przejazdu służy pociągowi kolejowemu.

Na żądanie właściwych władz administracja kolejki elektrycznej jest obowiązana ustawić specjalną sygnalizację na trudnych i zacieśnionych skrzyżowaniach o intensywnym ruchu.

§ 6.

Największa dopuszczalna szybkość biegu pociągu kolejki elektrycznej na ulicach ciasnych lub o znacznym ruchu nie może przekraczać 30-tu km a na innych ulicach 40-tu km na godzinę.

Ustalenie szybkości biegu pociągów kolejki elektrycznej na poszczególnych ulicach w granicach powyżej normy należy do administracji kolejki.

Władze administracji państwowej mogą w poszczególnych wypadkach ograniczyć szybkość biegu pociągów kolejki elektrycznej na pewnych odcinkach linii czasowo lub na stałe.

§ 7.

W razie uszkodzenia urządzeń technicznych, mogącego zagrażać bezpieczeństwu publicznemu, personel ruchu kolejki elektrycznej powinien sam lub przy pomocy policji przedsięwziąć środki zapobiegające zbliżaniu się podróżnych i osób postronnych do niebezpiecznego miejsca i zawiadamiać niezwłocznie odnośne pogotowie techniczne.

§ 8.

Personel ruchu kolejki elektrycznej powinien składać się z osób, które odpowiadają wymaganiom specjalnych przepisów co do wieku oraz co do kwalifikacji fizycznych i psychicznych nadto zaś ukończyły odpowiednie kursy teoretyczne i praktyczne, zakończone złożeniem przepisanych egzaminów.

Personel ruchu kolejki elektrycznej podczas pełnienia służby powinien nosić ubiór służbowy, do którego również należy numer umieszczony na widocznym miejscu.

Personel ruchu kolejki elektrycznej jest obowiązany zachowywać się w stosunku do publiczności grzecznie i uprzejmie i z wyjątkiem motorowego, udzielać na żądanie potrzebnych informacji i wskazówek.

Osoby z pośród personelu kolejki elektrycznej będące w stanie nietrzeźwości, nie powinny bezwzględnie być dopuszczone do pełnienia służby, osoby zaś oddające się pijaństwu powinny być usuwane ze służby.

II. Obowiązki motorowego.

§ 9.

Motorowy powinien znać dokładnie przepisy dla motorowego i konduktora oraz przepisy i ruchu ulicznym i drogowym.

§ 10.

Motorowy obowiązany jest w czasie służby jak najdalej idącą ostrożność i stosować się do sygnałów oraz znaków ostrzegawczych i porozumiewawczych stosowanych na ulicach i drogach.

Motorowy jest obowiązany w szczególności stosować się ściśle do zarządzeń i sygnałów policji i służby drogowej, odnoszących się do regulowania ruchu i przestrzegania porządku.

§ 11.

Podczas pełnienia służby w linii motorowy powinien znajdować się przy nastawniku.

Przed opuszczeniem swojego miejsca motorowy jest obowiązany wagon zahamować, korbę zaś zabrać ze sobą lub powierzyć konduktorowi, oraz odpowiednio zabezpieczyć wagon kolejki, ażeby nie ruszył z miejsca oraz aby niepowołane osoby nie miały możliwości uruchomienia wagonu.

Jeżeli pociąg znajduje się na pochyłości, motorowy w żadnym wypadku nie ma prawa zejść z pomostu prowadzonego wagonu bez poprzedniego powierzenia hamulca zmieniającemu go motorowemu lub konduktorowi danego pociągu.

§ 12.

Motorowy ma prawo uruchomić pociąg po otrzymaniu sygnału odjazdu od konduktora wagonu silnikowego i po upewnieniu się, że przez przedni pomost jego wozu podróżni opuszczający wagon już wyszli, lub przybywający weszli.

§ 13.

Personel ruchu kolejki elektrycznej powinni mieć nieustannie zwróconą baczną uwagę na drogę. Zabrania się mu podczas jazdy rozmawiać z kimkolwiek, odwracać się od nastawnika, pożywiać się, palić tytoń itp.

Odległość między pociągami kolejki elektrycznej podczas jazdy powinna być przez motorowego tak regulowana, aby w zależności od szybkości i składu pociągu, wykluczała możliwość zderzenia się pociągów.

Gdy na torze kolejki elektrycznej znajdują się pojazdy, jeźdźcy, cykliści lub piesi, względnie gdy ci zbliżają się do toru, winien motorowy dać sygnał ostrzegawczy, jechać wolno, względnie zatrzymać pociąg, jeżeli to okazuje się koniecznem ze względu na bezpieczeństwo osób lub rzeczy.

Przed skrzyżowaniem torów kolejki elektrycznej z innem torami winien motorowy zatrzymać pociąg i do dalszej jazdy dać sygnał dopiero po osobistem przekonaniu się, że tory te są wolne.

§ 14.

Dla ostrzeżenia przechodniów i prowadzących pojazdy należy posługiwać się dzwonkiem ostrzegawczym.

Dzwonić należy w następujących przypadkach:

- a) przed każdym ruszeniem pociągu;
- b) przy mijaniu i na punktach skrzyżowania się z innymi pociągami;
- c) przed skrzyżowaniem ulic i przed wylotami ulic poprzecznych;

- d) we wszystkich przypadkach, kiedy przechodnie lub pojazdy znajdują się na torze, między torami lub też obok toru.

Sygnal dzwonkiem ostrzegawczym powinien być podawany zawczasu.

§ 15.

Motorowy jest obowiązany prowadzić pociąg ze zmniejszona szybkością:

- a) w miejscach i na ulicach wskazanych w zarządzeniach administracji kolejki elektrycznej lub w miejscach oznaczonych czasowemi specjalnemi znakami ostrzegawczemi;
- b) przy zbiegowiskach lub bardzo ożywionym ruchu ulicznym a także w razie spotkania konduktów pogrzebowych, procesji, przemarszu wojsk itp.;
- c) na ostrych łukach i przy mijaniu ulic poprzecznych oraz na zwrotnicach i krzyżownicach;
- d) w miejscach, gdzie tor lub ulice поблизу szyn są rozkopane lub podkopane i w ogóle gdzie wykonywane są jakiekolwiek roboty kępujące ruch uliczny, jak również tam, gdzie tor ułożony jest w bliskości chodnika;
- e) w czasie mgły, ślizgawicy, zamieci śnieżnej lub przy niedostatecznym oświetleniu drogi;
- f) na ulicach ze spadkiem przekraczającym 1%;
- g) na żądanie policji.

§ 16.

Pociąg kolejki elektrycznej należy zatrzymać:

- a) na wszystkich przystankach stałych, na warunkowych zaś na żądanie publiczności lub podróżnych;
- b) dla przepuszczenia pociągów mających pierwszeństwo na skrzyżowaniach;
- c) na sygnał konduktora;
- d) w razie gdy podróżni znajdujący się na przednim pomoście utrudniają prowadzenie pociągu;
- e) w razie zagrozenia drogi przez procesje, pochody, zbiegowiska, pogrzeby, oddziały wojska, straż ogniową itp.;
- f) na żądanie zwierzchności i upoważnionych do tego pracowników kolejki elektrycznej;
- g) na żądanie policji;
- h) wszędzie, gdzie dozór linii ustawi w dzień czerwoną tarczę, a w nocy czerwona latarnię;
- i) w razie zauważenia uszkodzenia toru lub przewodnika;
- j) w razie, gdy zachodzi obawa zderzenia, najechania na osoby, najechania lub zawadzenia o pojazd znajdujący się obok toru;
- k) w razie spłoszenia koni;
- l) dla przepuszczenia z którejkolwiek strony pogotowia ratunkowego lub technicznego pogotowia kolejki elektrycznej, albo straży ogniowej zdążającej do pożaru;
- m) w innych nadzwyczajnych wypadkach wymagających zatrzymania pociągu.

§ 17.

Motorowemu nie wolno zatrzymać pociągu bliżej niż 5 m. od wylotu lub skrzyżowania ulicy, z wyjątkiem okoliczności wskazanym w punktach c), f), g), h), i), j), m) § 16.

Przy zatrzymaniu pociągów jeden za drugim na przystankach i stacjach końcowych należy pozostawić pomiędzy pociągami odstęp 1/5 metra.

W razie chwilowego zatrzymania ogólnego ruchu ulicznego, albo tylko ruchu pociągów kolejki elektrycznej należy pozostawić między pociągami odstęp przynajmniej 4 m.

III. Obowiązki konduktora.

§ 18.

Konduktor powinien znać dokładnie przepisy dla konduktora i motorowego oraz przepisy o ruchu ulicznym i drogowym.

Pozatem obowiązuje konduktora dokładna znajomość miasta i okolic w celu informowania podróżnych.

§ 19.

Przed zbliżaniem się pociągu kolejki elektrycznej do przystanku konduktor jest obowiązany w odpowiedni sposób wywołać nazwę przystanku a w miejscach przesiadania wymienić kierunki przesiadania.

§ 20.

Konduktor wagonu przyczepnego jak również i silnikowego obowiązani są dać sygnał na odjazd dopiero po stwierdzeniu, że wszyscy przybywający podróżni do ich wagonów weszli a opuszczający wagon wyszli.

W razie zapelnienia wagonu konduktor powinien głośno zapowiedzieć: „miejsc niema, wagon rusza”, poczem dopiero ma prawo dać sygnał odjazdowy.

Normy zapelnienia wagonów przez podróżnych ustala w zależności od ilości miejsc do siedzenia i do stania w wagonach, administracja kolejki i normy te oznacza przez umieszczenie odnośnych napisów w wagonach i na pomostach.

§ 21.

Konduktor jest obowiązany przestrzegać, aby podróżni wchodzili i wychodzili przez pomosty do tego przeznaczone.

Miejsca wchodzenia i wychodzenia podróżnych reguluje zarządzenie administracji kolejki.

§ 22.

Do obowiązków konduktora należy wskazywanie miejsc i rozmieszczanie podróżnych w wagonach. Nie powinien on pozwalać na znajdowanie się podróżnych podczas jazdy na stopniach, taranach, zderzakach itp.

§ 23.

Konduktor nie powinien wpuszczać do wagonu osób wymienionych w § 33 niniejszych przepisów, ani też przyjmować osób ponad unormowaną ilość miejsc siedzących i stojących.

§ 24.

Konduktor powinien unikać zatargów z publicznością i każdym wypadku zachować się taktownie.

W razie niestosowania się podróżnych do obowiązujących przepisów, konduktor powinien powołać się na przepisy i prosić podróżnego o podporządkowanie się tym przepisom.

W razie oporu ze strony podróżnego konduktor powinien prosić go o opuszczenie wagonu na pierwszym przystanku, w razie zaś dalszego oporu zwrócić się do policji o interwencję.

Przy sprzedawaniu podróżnym biletów, w razie płacenia większej wartości monetą lub banknotem i niemożności natychmiastowego wydania reszty, konduktor powinien uprzedzić podróżnego, że o ile nie będzie mógł wydać reszty przed ukończeniem podróży, to podróżny będzie zmuszony zgłosić się po odbiór reszty do administracji kolejki, w godzinach biurowych. W razie zgody podróżnego i niemożności wydania reszty, konduktor obowiązany jest zanotować nazwisko podróżnego i resztującą sumę na bilecie a przypadająca do zwrotu sumę konduktor powinien z końcem dnia przy raporcie złożyć w administracji kolejki. W razie niezgodzenia się podróżnego na takie załatwienie, należy prosić go o opuszczenie wagonu na najbliższym przystanku.

§ 25.

W razie zatargów między podróżnymi, konduktor powinien starć się taktownie załagodzić zajście, opierając się na przepisach. W razie oporu ze strony podróżnych, konduktor powinien prosić o opuszczenie wagonu.

Konduktor powinien okazywać pomoc jadącym kolejką starcom, kalekom, osobom słabym lub chorym, dzieciom itp. a również wszystkim podróżnym przy zatrzymywaniu w wagonie złodziejów, osób wszczynających awantury lub obrażających podróżnych itp. wzywając w razie potrzeby policję.

§ 26.

Obowiązkiem konduktora jest pilnować, aby z nastaniem zmroku a również w razie nagłej mgły, burzy i śnieżycy były zapalane lampy służące do wewnętrznego i zewnętrznego oświetlenia. Również obowiązkiem konduktora jest przewietrzanie wagonu i otwieranie okien w zależności od pory roku i pogody, stosownie do poleceń zwierzchności oraz przestrzeganie zamykania drzwi podczas chłodu.

IV. Przepisy dla publiczności.

§ 27.

Na odgłos sygnałów ostrzegawczych piesi, jeźdźcy, cykliści i osoby prowadzące furmanki lub bydło a znajdujący się w tymże czasie na torze kolejki winni natychmiast opuścić tor. Przepis ten nie dotyczy oddziałów wojskowych w marszu, orszaków pogrzebowych i innych uroczystych pochodów jak również wozów pocztowych i wozów straży pożarnej, podczas wykonywania ich czynności służbowych.

Jazda po torze kolejki elektrycznej jest wzbroniona ciężko ładowanym i wolno poruszającym się wozom.

Podczas postoju kolejki na przystankach jeżdźcy, cykliści i pojazdy, zbliżające się do przystanku, winni zwolnić jazdę i minąć przystanek w ten sposób, aby podróżni przy wsiadaniu i wysiadaniu nie byli narażeni na niebezpieczeństwo.

§ 28.

Zabrania się uszkodzania wszelkich urządzeń kolejek elektrycznych, jakoteż ich taboru i sprzętu. Również zabrania się dotykania uszkodzonych i zwisających lub leżących przewodów ślizgowych, jak i przewodów elektrycznych służących dla światła.

Zabrania się bezprawnego dawania sygnałów, przestawiania lub zamykania zwrotnic, naruszania przyrządów służących do uruchomienia taboru lub do zabezpieczania ruchu kolejki, przesuwania wozów kolejki, tamowania ruchu przez zatrzymywanie pojazdów lub zwierząt, względnie przez składanie obok toru lub na torze przedmiotów, jakoteż podejmowania wszelkich innych czynności, któryby wstrzymywały normalny ruch kolejek elektrycznych.

§ 29.

Chodzenie bez odpowiedniej legitymacji po torach kolejki ułożonych poza obrębem dróg publicznych dozwolone jest tylko na przejściach, a to o ile przejścia nie są w tym czasie zamknięte lub nie nadchodzi pociąg kolei.

W chwili zbliżania się pociągu kolejki pojazdy, cykliści, piesi, poganiacze bydła i zwierząt pociągowych winni zatrzymać się w odpowiedniej odległości od toru kolejki, względnie natychmiast opuścić tor, o ileby w tej chwili znajdowali się na torze.

Zabrania się samowolnego otwierania zapór lub utrudniania ich funkcjonowania.

§ 30.

Korzystający z kolejki poddają się temsamem niniejszym przepisom i winni stosować się do wskazówek i żądań konduktora, wynikających z tychże przepisów.

Podróżni nie przestrzegający przepisów obowiązani są na żądanie konduktora lub kontrolera opuścić wagon bez prawa do zwrotu sumy zapłaconej za bilet.

§ 31.

Podróżnym wolno wchodzić i wychodzić tylko po zatrzymaniu pociągu na przystanku, a na przystanku końcowym wchodzić dopiero po ukończeniu przetaczania pociągu.

Podróżnym zasadniczo wolno wchodzić do wagonu przez pomost oznaczony napisem „wejście” i wychodzić przez pomost oznaczony napisem „wyjście”, z wyjątkiem kalek o protezach i kulach oraz następujących osób w uniformie:

1. funkcjonariuszy policji głównej;
2. funkcjonariuszy policji państwowej i Województwa Śląskiego;
3. żandarmerii danego dywizjonu;
4. pracowników kolei elektrycznej.²⁴⁰

Powyższym osobom dozwolone jest wchodzić i wychodzić przez każdy pomost.

Podróżni znajdujący się na pomoście przeznaczonym do wsiadania , w razie przepełnienia wagonu, mogą wysiadać z tego pomostu, z warunkiem nietamowania wejścia podróżnym przybywającym.

Zabrania się wskakiwać i wyskakiwać z wagonu kolejki elektrycznej podczas biegu, czepiać się urządzeń kolejki, stać na stopniach, taranach i zderzakach.

Zabrania się otwierać samowolnie podczas jazdy wagony kolejki, siadać na poręczach platformy lub skrzynkach motorowych, oraz wsiadać do wagonów oznaczonych przez konduktora jako „zajęte”.

Zabrania się wsiadać i wysiadać podczas jazdy oraz w miejscach skrzyżowania torów kolejek w poziomie z torami kolei państwowych lub z torami przemysłowymi, gdzie pociąg kolejki winien być zatrzymany.

Z chwilą gdy konduktor ogłosi, że miejsc nie ma, wchodzić do wagonu nie wolno.

§ 32.

Przewożenie broni nabitej oraz pakunków, które przeszkadzałyby podróżnym ze względu na ich rozmiar, zapach lub nieczystość, jako też przewożenie przedmiotów łatwopalnych jest wzbronione w wagonach i przedziałach przeznaczonych wyłącznie dla podróżnych. Przejście w wagonie nie może być zastawione pakunkami.

Przewóz psów i innych zwierząt, jeżeli nie przeszkadzają podróżnym, dozwolony jest w następujący sposób:

- a) małych psów i innych małych zwierząt, o ile są trzymane na rękach.
- b) innych psów, o ile zatrzymane krótko na smyczy i umieszczone na platformie wagonu.

§ 33.

Korzystać z komunikacji kolejki elektrycznej nie mają prawa:

- a. osoby nietrzeźwe;
- b. osoby ubrane niechlujnie, lub mogące powalać ewentualnie zanieczyścić podróżnych;
- c. osoby wzbudzające odrazę chorobą, brudem lub wonią;
- d. osoby z psami, kotami, zwierzętami lub ptakami;
- e. osoby z pakunkami przewyższającymi wymiary określone przez administrację kolejki, lub z przedmiotami, które swym kształtem przeszkadzają innym podróżnym, narażają ich na niebezpieczeństwo lub na zniszczenie ubrania, lub też z powodu woni lub nieczystości mogą być uciążliwe dla innych;
- f. osoby przewożące materiały palne, wybuchowe, żrące;
- g. osoby zachowujące się nieprzystojnie, osoby żebrzące , jako też pragnący uprawiać w wagonach jakikolwiek handel i proceder;
- h. eskorty z więźniami, z wyjątkiem osób doprowadzanych przez policję, których przewożenie dowolnymi środkami lokomocji na ich koszt jest dopuszczone przez odnośne przepisy.

§ 34.

Nie wolno w wagonach pluć, śmiecić, jeść, wychylać się, albo wystawiać rąk z okien, siadać na parapetach, palić tytoniu.

Palenie tytoniu jest dozwolone tylko na pomostach i w przedziałach dla palących.

Podróżni znajdujący się na przednim pomoście wagonu silnikowego nie powinni krepować motorowego w ruchu przy nastawniku i hamulcach, jako też nie powinni rozmawiać z motorowym.

§ 35.

Prócz miejsc do siedzenia, podróżni mogą zajmować miejsca do stania w wagonie pomiędzy ławkami oraz na przednim pomoście, stosownie do wskazówek konduktora lub kontrolera kolejki.

§ 36.

Przejazd podróżnych odbywa się na podstawie biletu kupnego lub bezpłatnego.

Po wejściu do wagonu każdy podróżny obowiązany jest bez wezwania niezwłocznie wykupić bilet, o ile go już nie posiada.

Winny jazdy bez biletu podróżny obowiązany jest zapłacić konduktorowi grzywnę w wysokości ceny do czterech normalnych biletów. W razie odmowy podróżny obowiązany jest opuścić wagon, co nie wyklucza pociągnięcia go do odpowiedzialności sądowej.

Bilety kwartalne, bezpłatne i wszelkie legitymacje upoważniające do jazdy lub do wykupienia biletu ulgowego, należy bez wezwania okazywać konduktorom i kontrolerom do kontroli.

Podróżny powinien wykupiony bilet zachować przez cały czas jazdy i okazać go na żądanie kontrolera lub konduktora.

W razie zagubienia biletu podróżny obowiązany jest wykupić nowy bilet.

§ 37.

Podróżny zobowiązany jest wypłacić należność za bilet odliczoną monetą.

W razie braku właściwej kwoty lub w razie niemożności zmiany pieniędzy, podróżny obowiązany jest opuścić wagon na najbliższym przystanku.

Na życzenie podróżnego konduktor stosownie do § 24 powinien przyjąć przy opłacie za bilet większą monetę.

§ 38.

Podróżnym nie wolno podawać sygnałów, na ruszenie pociągu. Zatrzymanie pociągu przez podróżnego sygnałem jest dopuszczalne jedynie w razie nagłego zaszlabnięcia kogoś z podróżnych w wagonie lub z powodu grożącego niebezpieczeństwa, jak również w razie ruszenia pociągu podczas wychodzenia z wagonu podróżnego, gdy tego konduktor nie zauważył i podał sygnał odjazdu.

§ 39.

Podróżny obowiązany jest pokryć wszelkie straty powstałe z jego winy lub niedbalstwa w wagonie lub w tegoż urządzeniach. Konduktor ma prawo wymagać bezzwłocznej zapłaty należności. Odszkodowanie oblicza się na zasadzie ustanowionego przez administrację kolejki cennika. W razie gdy cennik nie obejmuje danej szkody, wysokość odszkodowania ustali administracja kolejki.

§ 40.

O wszelkie informacje podróźni mogą zwracać się tylko do konduktora lub kontrolera.

§ 41.

Przedmioty zgubione lub pozostawione w wagonach są wydawane w biurze administracji kolejki po udowodnieniu własności.

§ 42.

Podróżni nie mogą rościć sobie pretensji do administracji kolejki z powodu przerwy ruchu lub z powodu zmian w kierunku linii, spowodowanych przyczynami natury technicznej lub zarządzeniami policji.

IV. Postanowienia końcowe.

§ 43.

Pojazdy z materiałami wybuchowymi mogą jeździć po torach kolejki tylko w razie niemożności osiągnięcia celu swej jazdy inną drogą. W razie zbliżania się pociągu kolejki transporty materiałów wybuchowych znajdujące się na ulicach lub dogach używanych przez kolejki, winne zatrzymać się w odpowiedniej odległości od toru kolejki a podczas jej przejazdu winni kierowcy transportu materiałów wybuchowych przytrzymać konie za uzdy. W miarę zbliżania się transportu z materiałami wybuchowymi winni kierowcy pociągu kolejki dać sygnał ostrzegawczy, jechać po woli, a jeżeli transport nie zatrzymał się, winni natychmiast pociąg kolejki zatrzymać.

§ 44.

Zażalenia wnoszone przez podróżnych i publiczność do administracji kolejki o sprawach wszelkich niewłaściwości ruchu i obsługi pociągu, administracja powinna rozpatrzyć i zawiadomić o wyniku petenta.

§ 45.

Odpowiedzialność za naruszenie niniejszych przepisów, o ile stanowi ono przekroczenie obowiązujących przepisów karnych, normują odnośne ustawy karne.

W innych wypadkach niezastosowania się do przepisów niniejszego rozporządzenia będzie karane grzywną do 60 (sześćdziesięciu) złotych, w razie zaś niezamocności winnego odpowiednim aresztem.

§ 46.

Wyciąg z niniejszych przepisów, obowiązujący podróżnych, powinien być wywieszony na widocznych miejscach w wagonach i poczekalniach.

§ 47.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie traci moc obowiązujące rozporządzenie policyjne Prezesa Rejencji w Opolu z dnia 9-go sierpnia 1907 r. (Dz. Urz. str. 311).

VII.
Wojewoda Śląski

(L.S.)

w. z.

(Żurawski)

Wicewojewoda

Rozporządzeniem policyjnym Wojewody Śląskiego z dnia 18 lipca 1935 roku dokonano zmiany rozporządzenia policyjnego z dnia 12 grudnia 1929 roku w przedmiocie ruchu kolejek elektrycznych na górnośląskiej części województwa śląskiego (Dz. U. Śl. Nr 2, poz. 3 z 1930 r.). W ustępie drugim § 31 kropkę po punkcie 4-tym, zastąpiono średnikiem i dodano nowy punkt 5 o brzmieniu: „*funkcjonariuszów straży granicznej*”. Ustęp drugi § 34 otrzymał brzmienie: „*Palenie tytoniu dozwolone tylko w przedziałach dla palących i na pomostach z wyjątkiem przedniego pomostu wagonu silnikowego*”.

VII.

1.

Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr von 28. Juni bis 31 Dezember 1929.

Aufsichtsrat

Generaldirektor Philipp Schrimppff, Berlin, Vorsitzender.

Baurat Philipp Pforr, Berlin, stellvertretender Vorsitzender.

Baurat Eugen Manke, Berlin.

Vorstand

Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter.

Bericht des Vorstandes über das Erste Geschäftsjahr 1929.

In dem ersten halbe Jahre ihres Bestehens hat die Gesellschaft noch keinen Gewerbebetrieb ausgeübt. Ihre Einnahmen beschränken sich daher auf Zinsen aus dem eingezahlten Aktienkapital. Diese reichten zur Deckung der Gründungskosten nicht aus, sodaß ein Fehlbetrag neue Rechnung vorzutragen ist.

Gleiwitz, im Mai 1930.

Der Vorstand.

2.

Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1930.

Aufsichtsrat

Generaldirektor Philipp Schrimppff, Berlin, Vorsitzender.

Baurat Philipp Pforr, Berlin, stellvertretender Vorsitzender.

Direktor Josef Chuard, Zürich.

Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas, Rheinfelden, Kanton Aargau.

Baurat Eugen Manke, Berlin.

Direktor Albert Müller, Berlin.

Direktor Dr. Ing. E. h. Simon Roos, Berlin.

Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow, Berlin.

Vorstand

Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter.

Stellvertretendes Mitglied:

Dr. jur. Carl Sonneck, Direktor.

Bericht des Vorstandes

Am 22. Mai 1930 hat der Vorstand der Gesellschaft die restlichen 75 v.H. des Grundkapitals der Gesellschaft von den Aktionären eingefordert. Nach ihrer Einzahlung sind den Aktionären die Interimscheine ausgehändigt und inzwischen gegen Aktien ausgetauscht worden.

Durch notariellen Vertrag vom 14. Juni 1930 hat die Gesellschaft das gesamte Vermögen der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. in Gleiwitz übernommen gegen die Verpflichtung, als Vergütung dafür deren Gesellschaftern 4.000 Stück auf den Inhaber lautende eigene Aktien zum Nennbetrage von je 1.000.— RM. unmittelbar auszufolgen.

Nach dem Vertrage gilt das Unternehmen der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. seit dem 1. Januar 1930 als für Rechnung der Gesellschaft geführt. Mit Wirkung von diesem Tag an sind daher auch alle Lasten und Nutzungen auf die Gesellschaft übergegangen.

Die Außerordentliche Generalversammlung vom 18. Juni 1930 hat den vorerwähnten Vertrag genehmigt und beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft um einem Betrag von 4.000.000.— RM. durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Aktien zum Nennbetrage von je 1.000.— RM. zu erhöhen, sowie die Aktien den Gesellschaftern der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. auszufolgen.

Sie hat endlich den Aufsichtsrat ermächtigt, nach durchgeführter Kapitalerhöhung den § 6 des Gesellschaftsvertrages entsprechend zu ändern.

Die Erhöhung des Grundkapitals um 4.000.000.— RM. ist am 18. October 1930, die Aenderung des § 6 des Gesellschaftsvertrages (Erhöhung des Grundkapitals) am 12. Dezember 1930 in das Handelsregister eintragen worden.

Die Uebernahme des Vermögens der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. ist erfolgt. Die Akten sind ihren Gesellschaftern ausgereicht.

Am 15. November 1930 hat die Gesellschaft den Betrieb der auf sie übergegangenen Bahnen der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. auch nach außen hin übernommen.

Der Umbau der elektrischen Strecken machte im Berichtsjahre besondere Fortschritte. Die gesamte Strecke Hindenburg – Beuthen mit neuer Schleifenfahrt innerhalb der Stadt Beuthen, sowie die Strecke Beuthen – Landesgrenze bei Redensblick in einer Gesamtlänge von 13,5 km wurden normalspurig in Betrieb genommen. Somit sind Ende 1930 rd. 31 km Bahnstrecke unter gleichzeitigen Neubau zweiter Gleise umgebaut, und es bleiben lediglich noch die von Beuthen und Schomberg nach dem drei Grenzübergangen führenden Streckenstücke von insgesamt rd. 5 km Länge umzubauen.

Der Verkehr auf den elektrischen Strecken zeigte im Januar und Februar den üblichen Rückgang gegen das Vorjahresende, ließ dann aber den in den letzten Jahren gewohnten Wiederanstieg vermissen, erholte sich nach dem diesmal besonderen Tiefstand im Juli nur langsam bis etwas über den besten Stand in Februar und blieb mit dem Dezember-Höchststand noch weit hinter dem Dezemberstand des Vorjahres zurück. Immerhin stieg im Jahresdurchschnitt die Zahl der beförderten Personen um 7,27 v.H. auf 15.674.622. Dem stehen erhöhte Leistungen von 14,78 v.H. an Motorwagen- und 34,01 v.H. an Anhängewagenkilometern gegenüber, wozu bemerkt werden muß, daß auch in diesem Jahre

die Zahlen wegen der Verschiedenheiten der alten und neuen Zugeinheiten kein richtiges Bild geben.

Auf der Dampfbahn Gleiwitz – Ratibor fiel die Zahl der beförderten Personen um 13 v.H. auf 383.701, während nur 4,06 v.H. Personenwagenachskilometer eigespart werden konnten. Noch größer war der Rückgang im Güterverkehr. Es wurden nur 59.285 t, das sind 31,5 v.H. weniger als im Vorjahre, befördert und dabei 33,17 v.H. weniger Gütertonnen-km geleistet. Die Minderleistung an Zugkilometern für Personen- und Güterverkehr betrug 12,37 v.H.

Die Steigerung der Einnahmen der elektrischen Strecken entsprach mit 6 v.H. nicht ganz der Steigerung der Beförderungsziffer. Auf Gleiwitz – Ratibor dagegen war die Mindereinnahme mit 11,2 v.H. infolge Erhöhung der durchschnittlichen Reiselänge etwas geringer als der Verlust an beförderten Personen. Auch im Güterverkehr entsprach der Einnahmeverlust mit 28,3 v.H. nicht ganz dem Verkehrsverlust von 31,5 v.H.

Die Betriebskosten des elektrischen Netzes lagen trotz verstärkter Leistung nur wenig über denen des Vorjahres. Bei Gleiwitz – Ratibor konnten sie trotz allergrößter Sparsamkeit nicht in dem gleichen Maße gesenkt werden, wie sich die Einnahmen verringerten, sodaß ein bedeutend höherer Betriebszuschuß entstand als im Vorjahre.

Die Unterhaltung der Bahnanlagen beider Bahngattungen wurde in dem für die Erhaltung der Betriebssicherheit erforderlichen normalen Umfange ausgeführt. Die Werkstättenumstellung auf wirtschaftsliste Arbeitsweisen bewährte sich auch weiter gut.

Im neuen Betriebsjahre blieb bisher der Verkehr beider Bahngattungen hinter dem des Vorjahres merklich zurück, wie dies allgemein bei den Verkehrsanstalten als Folge des wirtschaftlichen Niederganges zu beobachten ist. Durch organisatorische Maßnahmen wird angestrebt, die Einnahmen zu heben und die Ausgaben zu senken.

Die Vorbereitungen zum Umbau der letzten noch schmalspurigen Streckenstücke in und um Beuthen sind in die Wege geleitet, sodaß mit der Vollendung des gesamten Umbaues im Laufe dieses Jahres gerechnet werden darf.

Aus der Vermögensübersicht ergibt sich unter Berücksichtigung des Verlustvortrages und des Verlustvortragen und des Gewinnvortrages der Oberschlesische Ueberlandbahnen G. m. b. H. aus dem Vorjahre ein Reingewinn von RM 250.405,21

Hiervon gegen ab:

Gesetzliche Rücklage 5 v.H. von RM 245.415,27 RM 12.271.–

Vorgeschriebene Sonderrücklage ½ v.H.

von RM 245.415,27 RM 1.227,21 RM 13.498,21

Die verbleibenden RM 236.907.–

beantragen wir wie folgt zu verteilen:

5 ½ v.H. Gewinnanteil auf 4.100.000 RM Aktien RM 225.500.–

Entschädigung an den ersten Aufsichtsrat RM 7.500.–

Vortrag auf neue Rechnung RM 3.907.–

RM 236.907.–

Gleiwitz, im April 1931.

Der Vorstand

Mit vorstehenden Bericht des Vorstandes sind wir einverstanden. Die Vermögensübersicht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung haben wir prüfen lassen; sie sind mit den ordnungsmäßig geführten Büchern übereinstimmend befunden worden.

Die ordentliche Generalversammlung vom 18. Juni 1930 wählte die Herren Dir. Chuard, Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Haas, Direktor Müller, Direktor Dr. Ing. E. h. Roos und Generaldirektor a. D. Dr. Wussow zu weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrates.

Nach dem Gesetz endigt mit dem Schluß der ordentlichen Generalversammlung der gesamte Aufsichtsrat neu zu wählen. Wiederwahl ist gestattet.

Berlin, im April 1931.

Der Aufsichtsrat

3.

Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1931.

Aufsichtsrat

Generaldirektor Philipp Schrimppff, Berlin, Vorsitzender.

Baurat Philipp Pforr, Berlin, stellvertretender Vorsitzender.

Direktor Josef Chuard, Zürich.

Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas, Rheinfelden, Kanton Aargau.

Baurat Eugen Manke, Berlin.

Direktor Albert Müller, Berlin.

Direktor Dr. Ing. E. h. Simon Roos, Berlin.

Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow, Berlin.

Vorstand

Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter.

Dr. jur. Carl Sonneck, Direktor.

Bericht des Vorstandes

Die Absicht, den Umbau der schmalspurigen elektrischen Strecken auf Normalspur im Berichtsjahre zu vollenden, konnte wegen der ungünstigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht verwirklicht werden. Es wurde aber die Strecke von Schomberg nach der Landesgrenze umgebaut, und die bisher noch auf 305 m Länge provisorisch betriebene Eiführung der Strecke Hindenburg – Beuthen in die Stadt Beuthen, nach Fertigstellung dort erforderlich gewesener Brückenbauten, nebst einer Bachverlegung endgültig, zweigleisig, auf eigenem Bahnkörper hergestellt.

Im Interesse einer wirtschaftlicher Betriebsführung wurde zwischen der Normalspuranlage in Beuthen und dem Roßberg eine normalspurige Verbindung durch

Einbau einer dritten Schiene geschaffen, sodaß nunmehr auch Normalspurwagen daselbst untergebracht werden können.

Der werkstärke Betrieb machte die Neuanlage einer weiteren Umformerstation in Hindenburg erforderlich. Es kamen drei Glasgleichrichter von je 220 KW bei 630 V gegen Jahresende in Betrieb.

Von den zum Umbau vorgesehenen Strecken werden jetzt nur noch die Strecken Beuthen – Kaiserplatz – Landesgrenze gegen Königshütte (Król. Huta), und Beuthen – Pogoda – Landesgrenze gegen Scharley (Szarlej), insgesamt 4,16 km, schmalspurig betrieben.

Der Verkehr auf den elektrischen Strecken ging, verglichen mit dem des Dezember, im Januar und Februar etwas stärker zurück als im Vorjahr, stieg dann aber im März, April und Mai über das Vorjahresergebnis an. Der Juni brachte einen starken Abfall, dem nach einigem Anstieg im Juli und August ein weiteres Absinken auf den Jahrestiefstand im September folgte. Nach guter Erholung im Oktober brachte der November einen neuen Rückgang, während der Beförderungsziffer von 15.674.622 um 5 v.H. auf 14.860.139, trotzdem die Leistung an Wagenkilometern um v.H. höher war. Ein Teil dieser Erhöhung ist auf die im März erfolgte Einführung von durchgehenden Eilzügen Beuthen – Hindenburg – Gleiwitz zurückzuführen, eine Neuerung, die sich sehr bewährt hat.

Auf der Dampfbahn Gleiwitz – Ratibor setzte sich der vorjährigen Rückgang im Personenverkehr in noch etwas verstärktem Maße fort. Es wurden 324.431 Personen, das sind 15,4 v.H. weniger als Vorjahre, befördert. Die Personenwagenachskilometer konnten dagegen nur 9 v.H. herabgedrückt werden. Im Güterverkehr wurden zwar 70.495 t, das sind 18,9 v.H. mehr als im Vorjahr befördert, jedoch liefen die meisten Güter nur über kurze Strecken mit niedrigen Massentarifen, während die einträglicheren Beförderungen stark zurückgingen. Die Zug-Kilometer fielen um 12,5 v.H. auf 188.372.

Die Einnahmen der elektrischen Strecken gingen um 4 v.H. zurück, also nicht ganz so viel die Beförderungsziffer. Auf Gleiwitz – Ratibor dagegen war im Personenverkehr eine den Verkehrsrückgang übersteigende Mindereinnahme von 17,9 v.H. zu verzeichnen, hauptsächlich, weil in verstärktem Maße von Vergünstigungskarten Gebrauch gemacht wurde. Im Güterverkehr entstand trotz der erhöhten Tonnenleistung aus dem oben angegebenen Gründen doch ein Einnahmeausfall gegen das Vorjahr in Höhe von 9,5 v.H.

Die Betriebskosten des elektrischen Netzes weisen trotz verstärkter Leistung und erhöhter Leistung und erhöhter Steuerausgaben eine nur mäßige Steigerung gegen das Vorjahr auf. Bei Gleiwitz – Ratibor wurden sie um 12,8 v.H. gesenkt, sodaß der seit Jahren unvermeidliche Betriebszuschuß um 2,5 v.H. niedriger ausfiel.

Die Bezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes für das Jahr 1931 belaufen sich auf insgesamt 24.019,45 RM.

Die Unterhaltung der Bahnanlagen beider Bahngattungen wurde in dem für die Erhaltung der Betriebssicherheit erforderlichen normalen Umfange ausgeführt.

Im neuen Betriebsjahre machte sich der durch die allgemeine Wirtschaftsnot bedingte Verkehrsrückgang in verstärktem Maße fühlbar. Entsprechende Einschränkungen im Betriebe waren die Folge. Die aufgrund der 4. Notverordnung vorzunehmenden Tarifsenkungen wurden durchgeführt. Wegen Erlass der Beförderungsteuer aus Billigkeitsgründen schwebt zurzeit noch ein Antrag in der Beschwerdeinstanz beim Finanzministerium. Eine Günstige Lösung der

Steuerangelegenheit ist mit Rücksicht auf die anlässlich des Umbaus eingegangenen ausländischen Darlehnsverpflichtungen, sowie insbesondere auch angesichts der rückgängigen Erträge des Betriebes für die weitere Entwicklung des Unternehmens von ausschlaggebender Bedeutung.

Für den Umbau der letzten noch schmalspurigen Streckenstücke von insgesamt 4,16 km Länge in der Stadt Beuthen sind leider auch in diesem Jahre keine Mittel vorhanden.

Die seit Jahren bei der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor unvermeidlichen Betriebszuschüsse machen es, namentlich auch im Hinblick auf das hohe Anlagekapital dieser Bahn, erforderlich, dem Rückgange ihres Verkehrswertes entsprechende Anschreibungen vorzunehmen. Im vorliegenden Abschluß sind daher 200.000 RM dem Erneuerungsfonds II der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor zugewiesen. Die Ausschüttung eines Gewinnanteiles an die Aktionäre war unter diesen Umständen nicht möglich.

Aus der Vermögensübersicht ergibt sich unter Berücksichtigung des Vortrages aus dem Vorjahre ein Reingewinn von RM 5.387,94

Hiervon gegen ab:

Gesetzliche Rücklage 5 v.H. von RM 2.480,94 RM 124,–

Vorgeschriebene Sonderrücklage ½ v.H.

von RM 2.480,94 RM 12,94 RM 136,94

Die verbleibenden RM 6.251,–

beantragen wir auf neue Rechnung vorzutragen.

Gleiwitz, im Mai 1932.

Der Vorstand

4.

**Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz
betreffend das Geschäftsjahr 1932.**²⁴¹

Zur Vorlage in der am 30. Juni 1933 um 15 Uhr stattfindenden ordentliche Generalversammlung
bestimmt.

Aufsichtsrat

Generaldirektor Philipp Schrimppff, Berlin, Vorsitzender.

Baurat Philipp Pforr, Berlin, stellvertretender Vorsitzender.

Direktor Josef Chuard, Zürich.

Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas, Rheinfelden, Kanton Aargau.

Baurat Eugen Manke, Berlin.

Direktor Albert Müller, Berlin.

Direktor Regierungsaurat a. D. Fritz Spennrath, Berlin.

Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow, Berlin.

²⁴¹ Neumanns Stadtbuchdruckerei Gleiwitz.

Vorstand

Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter.

Dr. jur. Carl Sonneck, Direktor.

Bericht des Vorstandes

Der Umbau der noch schmalspurig betriebenen Strecken auf Regelspur hat sich auch in diesem Jahre infolge der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht verwirklichen lassen. 4,16 km Bahnstrecke werden deshalb noch schmalspurig betrieben, während 31,9 km Bahnstrecke umgebaut sind.

Mit Ausnahme eines Abstellgleises für Beiwagen in Borsigwerk, durch das Leerfahrten eingespart werden, sind keine Neuanlagen geschaffen worden.

Der Verkehr auf den Elektrischen Strecken ist im Berichtsjahr noch stärker zurückgegangen als im Vorjahr. Die Beförderungsziffer, die im Vorjahr noch 14.860.139 betrug, sank in diesem Jahr auf 11.871.936 Fahrgäste. Das ergibt einem Rückgang von 20,1 v.H. im Vorjahr. Die Leistung an Wagen-Kilometern konnte nur um 15,3 v.H. verringert werden.

Auf der Dampfbahn Gleiwitz – Ratibor war der Verkehrsschwund noch größer. Es wurden nur noch 221.210 Personen gegenüber 324.431 im Vorjahr, also 31,8 v.H. weniger befördert. Durch weitere Fahrplaneinschränkungen konnten die Personenwagenachs-Kilometer aber nur um 26,9 v.H. herabgesetzt werden. Im Güterverkehr wurden 58.479 t oder 17 v.H. weniger befördert als im Vorjahr. Die Zug-Kilometer sanken um 10,45 v.H. auf 168.681.

Die Einnahmen der elektrischen Strecken gingen um 20,9 v.H. zurück. Der Rückgang übersteigt also den Verkehrsschwund. Das erklärt sich aus den aufgrund der 4. Notverordnung erfolgten Tarifsenkungen. Der Einnahmeausfall konnte durch Senkung der Ausgaben zwar vermindert, aber nicht ausgeglichen werden.

Die Mindereinnahmen auf Gleiwitz – Ratibor betrugen im Personalverkehr 30,3 v.H., im Güterverkehr 29,7 v.H. gegenüber dem Vorjahr. Es war nicht möglich, die Betriebsausgaben dementsprechend zu verringern.

Die Betriebskosten des elektrischen Netzes konnten nur um 11,02 v.H. herabgedrückt werden, nicht zuletzt wegen der hohen Steuerforderungen. Bei Gleiwitz – Ratibor betrug die Senkung sogar nur 2,21 v.H. Der nun schon seit Jahren erforderliche Betriebszuschuß hat sich dadurch fast auch das Dreifache des Vorjahres erhöht.

Die Ausgaben gemäß § 260a Ziffer 6 des HGB. betragen RM. 13.150,83 und RM. 5.500,00.

Die Unterhaltung der Bahnanlagen wurde im dem für die Erhaltung der Betriebssicherheit erforderliche Umfange ausgeführt.

Da das Reichsfinanzministerium es abgelehnt hatte, die Beförderungssteuer für die elektrischen Strecken zu erlassen, blieb in Anbetracht der ungünstigen wirtschaftlichen Lage des Unternehmens nichts anderes übrig, als die Neufestsetzung von Höchstpreisen für die Personenbeförderung zu beantragen. Die daraufhin von den Kleinbahnaufsichtsbehörden vorgenommene finanzielle Prüfung des Unternehmens hat ergeben, daß dieser Antrag nicht als unbegründet angesehen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, den Antrag vorläufig noch zurückzustellen.

Im Neuen Geschäftsjahr sind Verkehr und Einnahmen weiter zurückgegangen. Die Bemühungen um Erlaß der Beförderungssteuer sind daher erneut aufgenommen worden.

Es besteht leider keine Aussicht, die für den Umbau der noch schmalspurigen Streckenstücke notwendigen Mittel etwa in diesem Jahr aufzubringen.

Dagegen hat sich die Stadt Gleiwitz verpflichtet, das Geld zur Verlängerung der regespurigen Strecke Gleiwitz – Reichsbahnhof – Polizei-Unterkunft West um etwa 800 Meter bis zum Ortsteil Richtersdorf aus einer ihr gewährten Anleihe zu den Bedingungen dieser Anleihe herzugeben. Die Arbeiten, die zugleich mit der erstmaligen Pflasterung dieses Straßenteiles ausgeführt werden, sind bereits im Gange.

Die aufgrund der 2. Verordnung vom 20.12.1932 zur Durchführung der aktienrechtlichen Vorschriften der Verordnung des Reichspräsidenten vom 19.9.1931 notwendigen Umstellungen sind vorbereitet worden.

Aus der Vermögensübersicht ergibt sich nach Abzug des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1931 ein Verlust von 247.517,76 RM., den wir beantragen, auf neue Rechnung vorzutragen.

Die gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung zur Erneuerungsrücklage I der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor konnte nicht erfolgen, weil kein Betriebsüberschuß erzielt wurde.

Gleiwitz, im Mai 1933.

Der Vorstand.

5.

Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1933.

Aufsichtsrat

Herr Generaldirektor Philipp Schrimppff, Berlin, Vorsitzender.

Herr Baurat Philipp Pforr, Berlin, stellvertretender Vorsitzender.

Herr Direktor Josef Chuard, Zürich.

Herr Generaldirektor Professor Dr. Phil. Dr. Ing. C. h. Robert Haas, Rheinfelden, Kanton Aargau.

Herr Baurat Eugen Manke, Hohenwiese i. Rsgb.²⁴²

Herr Direktor F. Tauserschmidt, Berlin.

Herr Direktor Regierungsbaurat a. D. Fritz Spennrath, Berlin.

Herr Generaldirektor a. D. Dr. jur. Fritz Wussow, Berlin.

Vorstand

Herr Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter, Direktor, +31.7.1933.

Herr Dr. jur. Carl Sonneck, Direktor.

Herr Wilhelm Beutler, stellv. Direktor.

Bericht des Vorstandes

²⁴² Obecnie Wojków koło Jeleniej Góry.

Die allgemeine Wirtschaftsbelebung, die nach dem Amtsantritt der nationalsozialistischen Reichsregierung einsetzte, wirkte sich auf den elektrisch betriebenen Linien in einer Zunahme des Arbeiterverkehrs, auf der Kleinbahn Gleiwitz – Rauden – Ratibor in einer Belebung des Frachtgeschäfts in Kohlen und Rohstoffen für Düngemittel aus.

Die Gesamtverkehr auf den elektrischen Strecken schrumpfte jedoch im Berichtsjahr noch weiter zusammen, freilich in geringeren Maße als im Vorjahre. Während im Jahre 1932 11.871.936 Fahrgäste befördert und 3.323.537 Wagenkilometer geleistet wurden, ergab das Jahr 1933 eine Benutzungsziffer von nur 10.413.517 (– 12,3 v.H.) und eine Leistung von nur 3.081.747 (– v.H.) Wagenkilometern.

Die Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor wurde im Vorjahre von 232.543, im Berichtsjahre von nur 192.763 Fahrgästen benutzt. Der Rückgang beträgt 17,1 v.H. und ist somit geringer als im Vorjahre. An Personenwagenachskilometern wurden 10 v.H. weniger geleistet als im Jahre 1932. Die beförderte Gütertonnenmenge (84.272 t) stieg im Vergleich zum Vorjahre (58.477 t) um 44,1 v.H.. Die Zug-Kilometer-Leistung (160.079) war um 5,1 v.H. niedriger als im Jahre 1932 (168.681).

Die Einnahmen der elektrischen Strecken sanken um 13,1 v.H.

Auf der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor brachte der Personenverkehr 16,2 v.H. weniger, der Güterverkehr dagegen 27,2 v.H. mehr ein als im Vorjahre.

Die Betriebskosten des elektrischen Netzes waren um 15,5, der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor um 17,7 v.H. niedriger als im Jahre 1932.

Die Ausgaben gemäß § 260a Ziffer 6 des Handelsgesetzbuch betragen RM. 12.613, – und RM. 8.300, –.

Der Unterhalt der Bahnanlagen wurde in dem für Erhaltung der Betriebssicherheit erforderlichen Umfange ausgeführt.

An Neuanlagen wurde im Zusammenhang mit einem Straßenausbau eine Verlängerung der Linie 1 um rd. 800 Meter von Polizeiunterkunft „West“ bis zur Ortslage Richtersdorf geschaffen und am 13. Juni in Betrieb genommen.

Die vermögensübersicht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung ist erstmalig auf Grund der II. Verordnung zur Durchführung der aktienrechtlichen Vorschriften der Verordnung des Reichspräsidenten vom 10.9.1931 aufgestellt worden. Die Rechnung Bahnanlagen elektrische Strecken **umsatzt** den dem Buchwert der neu erbauten 31,9 km Regelspurstrecken, den Zeitwert der noch vorhandenen 4,16 km Schmalspurstrecken und die sonstigen Anlage vermögensteile. Die Zugänge bestehen aus den Kosten der Erweiterung nach Richtersdorf, Raudenerstraße, dem anteiligen Abzahlungsbeträge für Umformerwerke sowie den Restkosten aus den Bauabrechnungen. Der als Abgang ausgewiesene Betrag betrifft abgeschriebene, nach Durchführung des Umbaus ausgeschiedene Vermögensteile der Schmalspuranlage.

Abschreibungen wurden in angemessener Höhe vorgenommen.

Der Posten Wertpapiere erhöhte sich um den Wert noch nicht veräußerter Steuergutscheine und einiger Zugänge festverzinslicher Papiere.

Die gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung zur Erneuerungsrechnung I der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor konnte wie 1932 wegen des Betriebsverlustes nicht aus den Ueberschüssen erfolgen. Wir haben jedoch aus der zu unserer freien Verfügung stehenden

Erneuerungsrechnung II sowohl für 1932 als auch für 1933 je 72.685, – RM. zugunsten der Rücklage I Gleiwitz – Ratibor übertragen, um die gesetzliche Verpflichtung zur Speisung dieses Fonds zu erfüllen.

Unter Bürgschaften ist der Aufwertungsbetrag einer auf den Bahneinheiten eingetragenen Sicherungshypothek zugunsten der Inhaber der von der Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna, früheren Schlesische Kleinbahnen A.G., Kattowitz, ausgegebenen Vorkriegsteilschuldverschreibungen ausgewiesen. Eine Inanspruchnahme aus dieser Sicherungshypothek ist nicht zu befürchten. Der Rest der ausgewiesenen Verpflichtungen entfällt auf eine Zollbürgschaft.

In neuen Geschäftsjahr blieben Verkehr und Einnahmen auf den elektrischen Linien im ersten Vierteljahr noch um 5 v.H. hinter dem gleichen Abschnitt des Vorjahres zurück, stiegen aber erfreulicherweise zu Beginn des zweiten Vierteljahres über den gleichen vorjährigen Zeitabschnitt um 2 bzw. 4 v.H.

Unserem Antrag auf Erlaß der Beförderungssteuer im Wege der Tarifsenkung ist vom Reichsfinanzministerium stattgegeben worden. Ab 1. April ds. Js. wurden deshalb die 10-Rpfg.-Kurzfahrerstaffel für eine Teilstrecke, Sammelkarten für Fahrten über je 3 Teilstrecken mit $16 \frac{2}{3}$ v.H. Preisermäßigung sowie verschiedene andere Vergünstigungen eingeführt.

Auf der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor hielt die Steigerung des Güterverkehrs an. Die Gesamteinnahmen stiegen im ersten Vierteljahr um 15 v.H. gegen den gleichen Abschnitt 1933.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt einschließlich des Verlustvortrages aus 1932 einen Gesamtverlust von RM. 513.759,40 den wir beantragen, auf neue Rechnung vorzutragen.

Gleiwitz, im Mai 1933.

Der Vorstand

Wir haben den Vorstehenden Bericht des Vorstandes und die beigelegte Vermögensübersicht sowie die Gewinn- und Verlustrechnung geprüft. Sie sind mit den ordnungsmäßig geführten Büchern übereinstimmend befunden worden.

Die Aufsichtsprüfung durch die Kleinbahnaufsichtsbehörde hat stattgefunden. Der Prüfungsbericht hat uns vorgelegen. Die Prüfung hat zu Beanstandungen keinen Anlaß gegeben.

Dem Geschäftsbericht des Vorstandes haben wir nichts hinzuzufügen.

Am 31. Juni 1933 wurde uns das Mitglied unseres Vorstandes, Herr Regierungsbaumeister a. D. Hans Hoerter, nach längere Krankheit durch Tod entrissen. Das Andenken an ihn, der mehr als 18 Jahre lang das Unternehmen mit großer Tatkraft und reichem Fachwissen geleitet hat, werden wir in Ehren halten.

Aus dem Aussichtsrat scheiden satzungsgemäß aus die Herren Baurat Philipp Pforr und Baurat Eugen Manke.

Die Ausscheidenden sind wieder wählbar.

Gleiwitz, im Juni 1934.

Der Aufsichtsrat.

Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1934.

Bericht des Vorstandes

Die allgemeine Wirtschaftsbelebung 1934 ist auf die Entwicklung des Verkehrs auf unseren Bahnen nicht ohne Einwirkung geblieben, wenn auch das Gesamtergebnis noch nicht befriedigend ist; denn gegen das Spitzenjahr 1930 beträgt der Rückgang der Einnahmen immer noch 32,7 v. H. auf den elektrisch betriebenen Kleinbahnen und 50 v. H. auf der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor.

Bei den elektrisch betriebenen Kleinbahnen trat eine wenn auch nicht nennenswerte Steigerung des Verkehrs ein; es wurden rd. 10,5 Millionen Personen befördert bei rd. 3,2 Millionen geleisteten Wagenkilometern.

Bei der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor betrug die Verkehrsteigerung rd. 14 v. H. sowohl im Güter- wie im Personenverkehr. An Personen wurden befördert rd. 221.000, an Gütern rd. 96.000 t. Die Leistung an Zugkilometer erhöhte sich auf rd. 168.000.

Der erhöhte Benutzung der Bahnen stehen infolge notwendiger Tarifiermäßigungen nicht entsprechende Mehreinnahmen gegenüber. Andererseits erhöhten sich die Betriebskosten im Vergleich zum Vorjahre, insbesondere durch Steigerung des Lohnkontos.

Wie bereits im Bericht über das Geschäftsjahr 1933 erwähnt, wurde ab 1.4.1934 für die elektrisch betriebenen Kleinbahnen die Beförderungssteuer erlassen unter der Voraussetzung weiterer Tarifiermäßigungen, die vom gleichen Termin ab eingeführt wurden.

An Neuanlagen wurde eine Gleisverbindung auf dem Bahnhofsvorplatz Beuthen zu der Strecke in der Hohenzollernstraße geschaffen und anlässlich von Erneuerungsarbeiten am Sachmalspurgleisen neben der Königshütter Landstraße in Beuthen in Richtung Reichsgrenze teilweise eine dritte Schiene für den zukünftigen Regelspurbetrieb verlegt.

Aus der Vermögensübersicht ergibt sich bei dem Anlagevermögen der elektrisch betriebenen Bahnen ein Zugang vor 203.251,89 RM. der die bisherigen Kosten der Neuanlagen, der anteiligen Abzahlungsbetrag für die Umvormeranlagen, sowie das hierfür noch zu zahlende Restkaufgeld enthält. Weiter umfaßt dieser Betrag eine Umbuchung in den Vorjahren abgeschriebener Beträge für Kunstbauten auf Wertberichtigungsrechnung. I Abgang von 237.712,25 RM. ist einmal die Wertberichtigung für abgeschriebene, ausgeschiedene Vermögensteile der Schmalspuranlage, anderseits der Verkaufserlös für ein Mietwohngrundstück in Beuthen enthalten.

Der Zugang bei dem Anlagevermögen Gleiwitz – Ratibor enthält den Uebertrag in den Jahren 1924/1932 abgeschriebener Werke für Kunstbauten auf Wertberichtigungsrechnung.

Die gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung zur Erneuerungsrechnung Gleiwitz – Ratibor unterblieb wegen des Betriebsverlustes.

Abschreibungen auf Anlagen bzw. Wertberichtigungen beschränkten sich auf die durch Abnutzung und Gebrauch hervorgerufenen Wertverluste.

Die im Vorjahre ausgewiesenen Erneuerungsrechnungen II worden als Wertberichtigungsrechnungen weitergeführt.

Bürgschaftsverpflichtungen sind gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben.

Die Gewinn= und Verlustrechnung ergibt einschließlich des Verlustvortrages aus dem Jahren 1932/1933 einen Gesamtverlust von RM. 525.565.,39, den wir beantragen, auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Bezüge des Aufsichtsrats betrugen RM. 8.650,-, die Aufwendungen der Gesellschaft für den Vorstand beliefen sich auf RM. 14.364,-.

Am 9. Dezember 1934 starb der seit 1925 im Ruhestand lebende Direktor Felix Przyborowski, der den ober Schlesischen Kleinbahnunternehmung seit deren Erbauung, seit 1903 als kaufmännischer Prokurist angehört hat. Wir werden seiner treuen Mitarbeit stets gedenken.

Gleiwitz, im Juni 1935.

Der Vorstand

7.

Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1935.

**Zur Vorlage in der am 7 Dezember 1936 in den Geschäftsräumen unserer Gesellschaft stattfindenden
ordentlichen Generalversammlung bestimmt.**

Bericht des Vorstandes

Die Maßnahmen der Reichsregierung zur weiteren Belebung der Wirtschaft wirkten sich auf unseren Bahnen im Berichtsjahr in einer, wenn auch geringen, weiteren Steigerung des Personenverkehrs aus; dagegen ist beim Güterverkehr wieder ein Rückschritt eingetreten.

Die elektrisch betriebenen Bahnen beförderten rund 10.745.000 Personen, d.s. etwa 2 v.H. mehr als. Die Leistung belief sich unverändert auf rund 3,2 Millionen Wagenkilometer.

Bei der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor betrug die Verkehrsteigerung im Personenverkehr fast 24 v.H.; der Güterverkehr ließ dagegen um etwa 9 v.H. nach. Es wurden rund 274.000 Personen und rund 88.000 t Güter befördert. Die Zugkilometerleistung ging von rund 168.000 auf 166.000 zurück.

Ab 1. März 1935 wurde die Beförderungssteuer für die Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor erlassen unter der Voraussetzung, daß der Personen= und Gütertarif mindestens um den Steuerbetrag gesenkt wird. Diese Tarifiermäßigen sind vom gleichen Tag ab durchgeführt worden.

Die Verkehrseinnahmen haben sich auf den elektrisch betriebenen Bahnen trotz erhöhter Beförderungsziffer nur unwesentlich erhöht, weil die im April 1934 vorgenommenen Tarifierkungen sich 1935 erst voll auswirkten.

Auf der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor steht der erhöhten Einnahme aus dem Personenverkehr die Verminderung der Güterverkehrseinnahmen gegenüber. Die Gesamteinnahmen stiegen deshalb gegen 1934 nur um rund 2 v.H.

Die bei den Betriebsausgaben erzielten Ersparnisse gingen durch erhöhte Steueransprüche wieder verloren.

Am 1. Dezember 1935 wurde der Schmalspurbetrieb auf der Linie Beuthen, Königshütter Landstraße (Reichsgrenze) bis Kaiserplatz aufgegeben, der Vollspurbetrieb auf der umgebauten Strecke eröffnet und durch Schleifenfahrt nach dem Reichsbahnhof Beuthen erweitert.

Damit ist der 1927 begonnene Umbau des Streckennetzes vollendet worden.

Aus der Vermögensübersicht ergeben sich bei dem Anlagevermögen der elektrisch betriebenen Bahnen RM. 109.141,91 Zugänge. Es handelt sich um die weiteren Bahnbaukosten in Beuthen, Zuschüsse für Grunderwerb in Hindenburg und um sonstige kleinere Neuanschaffungen. Bei den Abschreibungen war eine Sonderabschreibung auf ein Mietwohngrundstück zu berücksichtigen.

Die gesetzlich vorgeschriebene Zuweisung zur Erneuerungsrechnung der Kleinbahn Gleiwitz – Ratibor unterblieb wieder wegen des Betriebsverlustes. Der Fehlbetrag im Erneuerungsfonds erreicht dadurch für 1932/1935 RM. 290.740,-.

Unter Bürgschaftsverpflichtungen erscheint die zu Gunsten der Inhaber der Vorkriegsschuldverschreibungen der *Śląskie Kolejki Sp. Akc., Katowice*, im Bahngrundbuch eingetragene aufgewertete Sicherheitshypothek, welche am 15 April 1936 gelöscht worden ist, sowie unsere um 24.400 RM. ermäßigte Zollausfallbürgschaft für die Deutsch=Oberschlesien verkehrenden Autobusse derselben Gesellschaft. Die Gesellschaft zahlt uns jährlich eine Vergütung von 0,5 v.H. für diese Leistung.

Wir haben der Pensionskarte Deutscher Privateisenbahnen, Berlin gegenüber die Verpflichtung übernommen, als Beitrag zur Sanierung dieser Kasse den Betrag von 98.338,- RM. jährlich mit 4 ½ v.H. zu verzinsen und mit ½ v.H. zuzüglich der ersparten Zinsen zu tilgen.

Die Gewinn= und Verlustrechnung ergibt einen Reingewinn von RM. 4.706,32. Nach Verrechnung auf den Verlustvortrag besteht ein Gesamtverlust von RM. 520.859,07, den wir beantragen, auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Bezüge des Aufsichtsrates betrugen RM. 7.352,50; die Aufwendungen für den Vorstand beliefen sich auf RM. 17.041,-. Bisher ist es möglich gewesen, die tatsächlichen Bezüge des Vorstandes durch Abmachungen mit dritter Seite zu senken, jedoch ist für 1936 mit den vollen Bezügen zu rechnen, weil das Abkommen in Berichtsjahr abgelaufen ist.

Die Stärke der Gefolgschaft konnte von 445 auf 463 Köpfe vermehrt werden. Neben der Beteiligung an der Adolf-Hitler-Spende der Deutschen Wirtschaft und am Winterhilfswerk des Deutschen Volkes wurden größere Beträge für Kraft=durch=Freude=[Reisen, festliche Betriebsveranstaltungen und Betriebsversammlungen zur Verfügung gestellt. Erstmals zu Weihnachten 1935 ist der Lohn für die ausgefallene Feiertagsarbeit ohne Nacharbeit voll ausgezahlt worden. Der Erholungsurlaub der Lohnbediensteten wurde dem Urlaub Angestellten angeglichen.

Wir waren bestrebt, der kameradschaftlichen Geist innerhalb der Gefolgschaft zu fördern. Unser Augenmerk galt besonders dem guten Einvernehmen zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft.

Für die treue Mitarbeit sprechen wir der Gefolgschaft unseren besonderen Dank aus.

In neuen Geschäftsjahr setzte sich die schwache Steigerung des Verkehrs fort. Den Erhöhten Betriebseinnahmen stehen jedoch größere Betriebskosten gegenüber.

Durch Verfügung des Herrn Regierungspräsidenten in Oppeln vom 10. Februar 1936 sind die elektrisch betriebenen Bahnen auf Grund des §50 der Durchführungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz vom 4.12.1934 als Straßenbahnen diesem Gesetz unterstellt worden.

Auf unseren Straßenbahnen werden seit 1. April 1936 übertragbare Sammelfahrscheinblocks zu 50 Fahrten ohne zeitliche Beschränkung ausgegeben. Gegenüber dem Tarif für Einzelfahrscheine ergibt sich durch den Kauf der Sammelfahrscheine eine Tarifiermäßigung von 10-60 v. H.

Rada Nadzorcza:

Gleiwitz, im November 1936.

Der Vorstand

Tadeusz Bańkowski, Dyrektor, Warszawa.

Prin. Spennrich, Katedr budown., Dyrektor, Berlin.

Tadeusz Bańkowski, Dyrektor, Warszawa.

Ignacy Barański, Dyrektor, Sosnowiec.

Dr. Hermann Zerradl, Dyrektor, Zürich.

Janusz Reguński, Dyrektor, Warszawa.

Tadeusz Stupczyński, Radca, Katowice.

Felix Timerschenko, Dyrektor, Berlin.

Arthur Viel, Dyrektor, Berlin.

Pawel Nestryk, dypl. inżynier, Katowice.

Leon Radoński, dypl. inżynier, Katowice, zastępca przewodniczącego od dnia 1. 1. 1937 r.

Sprawozdanie Zarządu

za rok operacyjny 1936.

Rok sprawozdawczy nie wykazał poprawy w wynikach działalności eksploatacyjnej przez nas przedsiębiorstw tramwajowych i autobusowych.

Na liniach śląskich spadła ilość przewiezionych pasażerów z 17.065.046 w roku 1935 na 16.920.708, czyli o 0,85% zaś ilość wykonanych wozokilometrów z 5.056.568 w roku 1935 na 4.885.150, czyli o 3,39%.

Na liniach Zagłębia Dąbrowskiego wzrosła ilość przewiezionych pasażerów z 5.676.770 w roku 1935 na 6.922.667, czyli o 21,6%, zaś ilość wykonanych wozokilometrów z 1.402.199 w roku 1935 na 1.571.338, czyli o 12,6%.

Na linii autobusowej Katowice-Bielichy spadła ilość przewiezionych pasażerów z 214.394 w roku 1935 na 216.671, czyli o 0,79% natomiast ilość wykonanych kilometrów 192352 pozostała mniej więcej ta sama co w roku 1935.

Dochody na liniach tramwajowych śląskich uległy spadkowi o 2,82%, natomiast w Zagłębiu Dąbrowskim wzrosły o 7,32% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Wzrosły dochody na liniach Zagłębia Dąbrowskiego przypisać należy zwiększonej frekwencji, powstałej na

VIII.

12. Sprawozdanie firmy Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Katowice za rok operacyjny 1936 i bilans otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 r.

Rada Nadzorcza:

Tadeusz Sułowski, Prezes, Warszawa, Przewodniczący.

Pritz Spennrath, Radca budown., Dyrektor, Berlin.

Tadeusz Baniewicz, Dyrektor, Warszawa.

Ignacy Bereszko, Dyrektor, Sosnowiec.

Dr. Hermann Korrodi, Dyrektor, Zurych.

Janusz Regulski, Dyrektor, Warszawa.

Tadeusz Stopczyński, Radca, Katowice.

Felix Tauerschmidt, Dyrektor, Berlin.

Arthur Viol, Dyrektor, Berlin.

Paweł Nestrypke, dypl. inżynier, Katowice.

Leon Radwański, dypl. inżynier, Katowice, zastępca przewodniczącego od dnia 1. I. 1937 r.

Sprawozdanie Zarządu za rok operacyjny 1936.

Rok sprawozdawczy nie wykazał poprawy w wynikach działalności eksploatowanych przez nas przedsiębiorstw tramwajowych i autobusowych.

Na liniach śląskich spadła ilość przewiezionych pasażerów z 17.065.046 w roku 1935 na 16.920.708, czyli o 0,85%/ zaś ilość wykonanych wozokilometrów z 5.056.568 w roku 1935 na 4.885.150, czyli o 3,39%.

Na liniach Zagłębia Dąbrowskiego wzrosła ilość przewiezionych pasażerów z 5.836.770, w roku 1935 na 6.922.667, czyli o 18,6%, zaś ilość wykonanych wozokilometrów z 1.402.199 w roku 1935 na 1.571.358, czyli o 12,06%.

Na linii autobusowej Katowice-Beuthen spadła ilość przewiezionych pasażerów z 218 394 w roku 1935 na 216671, czyli o 0,79%/ natomiast ilość wykonanych kilometrów 192352 pozostała mniej więcej ta sama co w roku 1935.

Dochody na liniach tramwajowych śląskich wykazują spadek o 2,82% , natomiast w Zagłębiu Dąbrowskim wzrost o 7,52% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Wzrost dochodów na liniach Zagłębia Dąbrowskiego przypisać należy zwiększonej frekwencji, powstałej na

skutek przeprowadzonych w roku 1934 i 1935 zmian taryfowych, jak również w związku z coraz więcej uwydatniającą się poprawą gospodarczą.

Dochody na linii autobusowej spadły o 3,07% w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Koszty eksploatacyjne w porównaniu z rokiem ubiegłym na liniach śląskich zwiększyły się o 2,71 %, a w Zagłębiu Dąbrowskim o 3,32%.

Koszty ruchu komunikacji autobusowej zmniejszyły się w porównaniu do roku ubiegłego o 3,86%.

Nowych budowli i przebudowy na Śląsku w roku 1936 nie wykonano — za wyjątkiem jednej mijanki w Nowym Bytomiu.

W Zagłębiu Dąbrowskim zainstalowano w roku 1936 na terenie remizy w Będzinie urządzenie wodociągowo-kanalizacyjne.

Dla ruchu autobusowego na linii Katowice — Beuthen zakupiono 3 autobusy „Polski Fiat” Zawarta w dniu 20 lipca 1935 r. ze Spółkami — właścicielkami umowa eksploatacyjna nie została przedłużona. Wobec tego na odbytemi w dniu 30 grudnia 1936 r. Nadzwyczajnym Zgromadzeniu Spółników uchwalono rozwiązać „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne” Sp. z o. o. przez otwarcie likwidacji na dzień 31 grudnia 1936 r. Likwidatorami mianowano p. dyrektora Nestrypke i p. dyrektora Radwańskiego.

Bilans wykazuje zysk w wysokości zł 2.268,40. Proponujemy, by zysk ten przenieść na rachunek likwidacyjny.

Katowice, w kwietniu 1937 r.

Likwidatorzy.

Sprawozdanie Rady Nadzorczej.

Bilans oraz rachunek zysków i strat został zbadany zarówno co do zgodności z księgami i dokumentami, jak i ze stanem faktycznym. Księgi znaleziono w zupełnym porządku, a bilans i rachunek strat i zysków sporządzone są prawidłowo.

Przedstawiając Walnemu Zgromadzeniu sprawozdanie likwidatorów do zatwierdzenia, Rada Nadzorcza - zgodnie z propozycją likwidatorów - stawia wniosek, aby zysk w wysokości zł 2.268,40 przenieść na rachunek likwidacyjny.

Jednocześnie Rada Nadzorcza stawia wniosek, aby Walne Zgromadzenie zechciało udzielić władzom Spółki absolutorium.

Katowice, w kwietniu 1937 r.

Rada Nadzorcza.

IX.

38 Sprawozdanie firmy Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna Katowice za rok 1936. Katowice 1936.

Zarząd:

Pan Paweł Nestrypke, Maks Dehner, do 30. VI. 1936 r., Leon Radwański, od 1. VII. 1936 r.,

Rada Nadzorcza:

*Pan Fritz Spennrath, Radca budown., w st. sp. Dyrektor, Berlin,
Przewodniczący.*

*Dr. Adam Kocur, Prezydent miasta Katowic - Zastępca Przewodniczącego .
Fritz Froese, Dyrektor, Berlin.*

Dr. Hermann Korrodi, Dyrektor, Zurych.

Eugen Manke, Radca budown. w st. sp., Hohenwiese (Riesengebirge), zmarł dnia 6. II. 37 r.

Philipp Pforr, Radca budown. w st. sp., Berlin.

Leon Rudowski, Dyplomowany Inżynier, Sosnowiec.

Tadeusz Sułowski, Prezes, Warszawa.

Felix Tauer Schmidt, Dyrektor, Berlin,

Arthur Viol, Dyrektor, Berlin.

Artur Winiger, Dyrektor, Zurych.

Porządek obrad Walnego Zgromadzenia, w dniu 28 kwietnia 1937 r.:

- 1.) Sprawozdanie Zarządu i Rady Nadzorczej.*
- 2.) Rozpatrzenie i zatwierdzenie bilansu oraz rachunku strat i zysków za rok operacyjny 1936.*
- 3.) Udzielenie absolutorium Zarządowi i Radzie Nadzorczej.*
- 4.) Wybory do Rady Nadzorczej.*

Sprawozdanie Zarządu.

Mimo zwiększającego się ożywienia gospodarczego nie mogliśmy osiągnąć w roku sprawozdawczym dla naszego przedsiębiorstwa lepszych wyników - aniżeli w roku poprzednim. Pod względem ilości przewiezionych pasażerów i dochodów nie nastąpiła żadna widoczna zmiana w porównaniu do roku ubiegłego. Wskutek przejściowego wstrzymania ruchu na linii Katowice - Siemianowice przewieźliśmy tylko 16.920.708 osób, czyli o około 1% mniej jak w roku ubiegłym. Natomiast zmniejszyły się dochody o około 3% z powodu większego korzystania z ulg taryfowych. Wozokilometrów przejechano w roku sprawozdawczym 4.885.150 (3,4% mniej jak w roku poprzednim). Wydatki natomiast wzrosły o około 3% i to z powodu nadzwyczajnych kosztów, jakie jednorazowo powstały w roku sprawozdawczym. W ruchu autobusowym - w porównaniu z rokiem ubiegłym - ilość

przewiezionych osób wynosiła 216.671 pasażerów, czyli o około 1% mniej, przy tej samej ilości przejechanych kilometrów, Dochody obniżyły się o około 3%, natomiast wydatki udało się obniżyć o około 4%. Zmiany w wartości majątku uwidocznione są w objaśnieniu do bilansu. Stan naszej Załogi wynosił 83 urzędników i 663 robotników = 746 osób. W ciągu roku sprawozdawczego zmarli: Kontroler Józef Bartocha, motorowy Paweł Składny, tokarz Linus Spyra, telefonistka Katarzyna Briickowa.

Cześć Ich pamięci.

Rachunek strat i zysków wykazuje razem z przeniesioną stratą z roku 1935 - stratę w łącznej kwocie zł 2.712.428,15. Stratę tę proponujemy przenieść na nowy rachunek.

Katowice, w kwietniu 1937 r.

Zarząd.

Sprawozdanie Rady Nadzorczej.

Zgadzamy się z powyższym sprawozdaniem Zarządu. Bilans oraz rachunek strat i zysków został na nasze polecenie zbadany, zarówno co do zgodności z księgami i dowodami, jak i co do stanu faktycznego. Przeprowadzone badanie nie dało powodu do żadnych zastrzeżeń.

Zgodnie ze statutem ustępują w roku bieżącym z Rady Nadzorczej następujący Panowie:

- Prezydent miasta Dr. Adam Kocur, Katowice,

- Dyrektor Fritz Froese, Berlin,

- Dypl. Inżynier Leon Rudowski, Sosnowiec,

- Dyrektor Feliks Tausersmidt, Berlin.

Dnia 6. lutego 1937 r. zmarł po długiej chorobie p. Radca budownictwa w st. sp. Eugen Manke. Zmarły, jako długoletni Delegat Rady Nadzorczej, brał wybitny udział w rozwoju przedsiębiorstwa. Jego nadzwyczajne zalety charakteru i umysłu zapewniają Mu trwałe miejsce w naszej pamięci.

Katowice, w kwietniu 1937 r.

Rada Nadzorcza.

²⁴ [Przedręcz] Adam Kocur, Radca budownictwa w st. sp. Eugen Manke, Opatrzność, Orga Zarządu Głównego, 14 września 1937 r.

X.

Stan i potrzeby gmin śląskich, przemówienie Fryderyka Antesa burmistrza Tarnowskich Gór na Walnym Zebraniu Związku Gmin Województwa Śląskiego w 1938 roku. ²⁴³
(Fragment dotyczący komunikacji w województwie śląskim)

Z okazji Zjazdu Śląskich Gmin należałoby podkreślić niektóre ujemne i dodatnie strony naszego życia samorządowego, które w sprawozdaniu Zarządu Związku Gmin nie znalazły pełnego naświetlenia. (...).

„... Przychodzę obecnie do zagadnienia komunikacji podmiejskiej na terenie województwa śląskiego, które pozornie dla spraw samorządowych miałoby mniejsze znaczenie. Przy bliższym jednak zapoznaniu się z obecnym stanem okazuje się, że zagadnienie to ma duże znaczenie również dla większości miast i w tej chwili należyte jeszcze nie jest rozwiązane. Przedsięwzięcia komunikacyjne trudnią się obecnie przewozem osób, z małymi wyjątkami, w ramach ustalonych i przyjętych przed kilkudziesięciu laty, nie czyniąc tak pod względem rozbudowy sieci, jak i powiększenia szybkości znaczniejszych postępów. Nie oddziałują one planowo i skutecznie na inne rozmieszczenie się, ludności na Śląsku od dotychczas istniejącego!, mimo że widzimy, iż ludność w centralnym okręgu Śląska formalnie się dusi. Nie czynią tym samym te towarzystwa zadość wymaganiom, które stawia ludności zwłaszcza w czasie pokoju obrona przeciwlotnicza i przeciwgazowa, pod względem ewakuacji i zmniejszenia gęstości zaludnienia. Chodzi bowiem o to, aby ludności już obecnie w czasie pokojowym umożliwić za pomocą sprawnej i szybkiej komunikacji rozmieszczenie się po całym terenie województwa śląskiego. Dla zainteresowanych zaś gmin usprawnienie komunikacji będzie miało bardzo duże znaczenie. Które to gminy są w tym zainteresowane? Otóż w pierwszym rzędzie gminy zagłębia centralnego jak Katowice, Chorzów, gminy przemysłowe powiatu katowickiego i świętochłowickiego z jednej strony, a z drugiej strony gminy leżące w obrębie 30 — 40 km od wyżej wymienionych. W pierwszych widzimy duży brak mieszkań. Inicjatywa prywatna jak i publiczna, bądź państwowa, lub samorządowa, nie mogą podolać w dostarczaniu potrzebnej ilości mieszkań, zwłaszcza dla warstw średnio i mniej zamożnych. Poza tym zakładanie zupełnie nowych osiedli pochłania olbrzymie kwoty na należyte uzbrojenie przyszłego terenu: budowlanego, których gminy, jako obowiązane do tego, nie mogą pokryć z własnych jak i nawet z obcych kredytów. Najlepszy przykład mamy w Katowicach, o których już mówiłem poprzednio. Z drugiej strony w strefie 30 — 50 km widzimy miasta i miasteczka oraz gminy wiejskie, które są należyte przygotowane do odciążenia gmin okręgu przemysłowego i mogą zapewnić obywatelom, chcącym w nich zamieszkać, wszelkie wygody i udogodnienia życiowe. Wszelkie dane po temu posiadają takie miasta, jak Mikołów, Pszczyna, Rybnik i Tarnowskie Góry. Są to miasta, które liczą od 10 tysięcy do 30 tysięcy mieszkańców, posiadają pewną ilość mieszkań już obecnie wolnych, stosunkowo niskie czynsze mieszkaniowe. Istnieje w nich możliwość nabycia taniego gruntu przy ulicach już uzbrojonych, więc odpada wzgl. się grubo zmniejsza koszt uzbrojenia. Mają

²⁴³ [Fryderyk] Antes: *Stan i potrzeby gmin śląskich*. (w:) Orędownik Samorządu. Organ Związku Gmin Śląskich. R. 14 nr 6/7 (czerwiec-lipiec 1938).

dobrze urządzone szkoły powszechne, średnie i zawodowe, jest kino i teatr, mogą się pochłubić pięknymi parkami i zieleńcami, posiadają przeważnie kanalizację, wodociągi, światło elektryczne i gaz. Poza tym mogą służyć także innymi urządzeniami, czy to gospodarczymi lub kulturalnymi wzgl. społecznymi. Są więc należycie przygotowane, a ich możliwości pod tym względem absolutnie nie są wyczerpywane. Równocześnie rozlokowanie ludności w tych gminach wzgl. w gminach wiejskich, gdzie koszty związane z budową i uzbrojeniem terenu jeszcze są niższe, miałyby dla tych gmin duże znaczenie gospodarcze i przyczyniłoby się do dalszego rozwoju tych jednostek, które wskutek polityki przeniesienia przemysłu do środka kraju nieco ucierpiały. Aby tym potrzebnym tendencjom zadośćuczynić, musimy na terenie województwa śląskiego rozporządzać tanim, sprawnym i szybkim aparatem komunikacyjnym. Obecnie tak daleko jeszcze nie jest. Czasy przejazdów pomiędzy ośrodkami miejskimi są za duże, aby zachęcić mieszkańca Katowic do przeniesienia się do Rybnika, Tarnowskich Gór lub Pszczyny. Nie tylko za duże, lecz powiem nawet anachroniczne — biorąc np. pod uwagę czas przejazdu pociągu osobowego na, przestrzeni 36 km pomiędzy Katowicami a Tarnowskimi Górami, który wynosi dziś jeszcze jak przed 16 laty, przeciętnie jedną godzinę 10 minut, kiedy równocześnie wóz motorowy (lux torpeda) przebywa przestrzeń o długości 318 km pomiędzy Katowicami a Warszawą w ciągu 3 godzin 34 minut. Z tego przeciwstawienia widać, że na Śląsku w dzielnicy najbardziej uprzemysłowionej jeździmy niesłychanie powoli. Otóż, któż to więc trudni się przewozem osób — oto bowiem w tej chwili mi chodzi — na terenie województwa śląskiego? Są to następujące przedsiębiorstwa komunikacyjne:

1. kolej państwowa;
2. śląskie kolejki tramwajowe;
3. przedsiębiorstwa autobusowe, jak:
 - a) Śląskie Linie Autobusowe;
 - b) Firma „Molin”;
 - c) Bukowski;
 - d) Bielskie Kolejki Elektryczne;
 - e) inne mniejsze przedsiębiorstwa autobusowe.

Spośród wyżej wymienionych pierwsze miejsce mimo silnej konkurencji zajmuje nadal kolej państwowa ze względu na masowy przewóz osób. Tu jednak należy zaznaczyć, że kolej dotychczas stanowczo za mało czyniła dla powiększenia szybkości jazdy. Powinna ona bezwzględnie zaprowadzić na kilku liniach wozy motorowe, które z powodzeniem mogą zastąpić niektóre pociągi osobowe, posiadające zbyt małą szybkość z powodu swoich ciężkich składów. Wozy motorowe, kursujące bezpośrednio pomiędzy ważniejszymi ośrodkami na Śląsku — ze względu na swoje możliwości techniczne — mogą w dużej mierze powiększyć szybkość i skrócić czas jazdy do minimum. Gdyby Dyrekcja Kolei w Katowicach równocześnie z Związkiem Gmin ustaliła czasy odjazdów i przyjazdów wozów, to mogłaby w sposób świadomy i planowy skierować dużą ilość mieszkańców na prowincję i przyczynić się do rozwiązania problemu mieszkaniowego, gospodarczego i obrony plg. naszych miast i gmin.

Mniejsze znaczenie i bardziej ograniczone możliwości mają Śląskie Kolejki Elektryczne. Obsługują one miejscowości położone w okręgu przemysłowym, bo sieć ich nie sięga poza ten teren, a wskutek wysokich kosztów, które pochłania budowa nowych linii, rozbudowa sieci jest prawie że niemożliwa. Zatem, nie mogą one spełniać tego i zadania, jakie stawiają

przedsiębiorstwu komunikacyjnemu wymogi nowoczesnej komunikacji, to jest przewozu pracownika w sposób możliwie szybki i wygodny z miejsca zamieszkania na miejsce pracy i odwrotnie. W tym znaczeniu zaczyna coraz to lepiej i skuteczniej działać autobus. Przedsiębiorstwa autobusowe są po prostu jakby stworzone do spełniania tej roli, jaką wyżej opisałem. Autobus nowoczesny jest szybki, wygodny, pomieści stosunkowo dużą ilość pasażerów, może dojeżdżać swobodnie do wszystkich miejscowości i w sam środek tychże miejscowości — odpada nieraz daleka droga na dworzec kolejowy. Tym bardziej może to zrobić, że dysponuje na Śląsku bardzo dobrymi drogami. I trzeba przyznać, że przedsiębiorstwa te coraz to starają się ująć ruch komunikacyjny w pewne ramy i nadać mu pewne wytyczne, co zresztą sownie im się opłaca. Nie potrafiły one dotychczas stworzyć ruchu bezpośredniego — tranzytowego dla sfer pracujących.

Może ze względu na nieopłacalność tego ruchu, lub może z innych powodów, które mi nie są znane. Uważam jednak, że zarządy tychże przedsiębiorstw powinny zająć się tym zagadnieniem i niewątpliwie znajdą odpowiednie rozwiązanie, chociażby spoinie z zainteresowanymi gminami. Zresztą nie byłoby to znów tak wielkim ciosem lub obciążeniem, skoro one ze strony Państwa otrzymały monopol przewozu osób na pewnych trasach. Z tego tytułu można by je spowodować, aby na rzecz ogółu ponosiły pewne świadczenia. Akcja ta musi być jednak dobrze obmyślona i uzgodniona, aby ani przedsiębiorstwo, ani pasażer nie poniósł szkody.

Przy omówieniu komunikacji autobusowej chciałbym zwrócić uwagę na Śląskie Linie Autobusowe, jako przedsiębiorstwo komunalne, które obok innych firm prywatnych — zwłaszcza na Śląsku Cieszyńskim — trudni się przewozem osób. Rozwój tego przedsiębiorstwa powinien nas samorządowców napawać specjalną dumą, ponieważ okazuje się, że przedsiębiorstwo komunalne nie obliczone na zysk prywatnych — może i obcej narodowości — kapitalistów, może tak samo piękne i duże sukcesy uzyskać, jeżeli posiada odpowiednie kierownictwo. Tu należy panu prezydentowi Szkudlarzowi oraz całej dyrekcji naprawdę powinszować pięknego sukcesu. Jeszcze jeden moment należało by podkreślić, a mianowicie, że jest to przedsiębiorstwo czysto polskie, oparte wyłącznie o kapitał polski. Tym bardziej więc należy się cieszyć z rozwoju przedsiębiorstwa. Reasumując powyższe wywody, to stwierdzić należy, że przy dobrej woli, energii i inicjatywie zarządów tych przedsiębiorstw oraz przy zgodnej współpracy z władzami wojewódzkimi i gminami nastąpić powinien duży przewrót w dziedzinie komunikacji na terenie województwa śląskiego, tak dla dobra gmin, jak i dla obywateli ze względu na bezpieczeństwo przeciwlotnicze. Skoro mowa była o komunikacji na Śląsku, wypadaloby także omówić nieco stosunek samorządu gminnego do turystyki śląskiej. Przyznajemy z miejsca, że to zagadnienie na ogół było prawie że nigdzie — za wyjątkiem może miast i gmin beskidzkich — poważnie traktowane ze strony czynników samorządowych. W tym wypadku wyprzedziły nas poważnie niektóre gminy innych województw. Przyznać więc trzeba, że Śląsk na ogół pod względem turystycznym był i jest dzisiaj jeszcze krajem nieznanym. W wyobraźni przeciętnego Polaka z innych dzielnic, Śląsk znany jest jako Śląsk Czarny, posiadający kopalnie węgla i duże huty, oraz, że najbogatszą jest dzielnicą Polski. Może jeszcze, że posiadamy piękne góry i uzdrowiska beskidzkie. Na tym też koniec. Reszta Śląska czy część północna lub południowa jest absolutnie nieznaną. Że tak jest, to w dużej mierze samiśmy zawinili, bo nikt, jak już powiedziałem, nie zajmował się poważnie tą sprawą. Nieznajomość stosunków na Śląsku szła tak daleko, że Ministerstwo

Komunikacji, które rok rocznie wydaje dużą ilość broszurek propagandowych najróżnorodniejszych miejscowościach w Polsce, nie wydało dotychczas dosłownie ani jednej broszurki o Śląsku w ogóle, a tym bardziej o żadnej z naszych miejscowości. Jest to fakt niezmiernie przykry, jeżeli się weźmie pod uwagę, że Śląsk stale uchodzi za perłę w koronie Polski Otóż dziś ten stan jednak zaczyna się zmieniać dzięki intensywnej pracy Związku Propagandy Turystyki na Śląsku, który wyszedł z słusznej zasady, że przez ułatwienie organizacji turystyki na Śląsku umożliwia się szerokim rzeszom Polski zapoznanie się z Śląskiem, a równocześnie Śląsk niechaj korzysta na równi z innym i dzielnicami w ogólnym ruchu turystycznym. Z tej zasady wypływa dla nas samorządowców nakaz:

1. przystąpić do Związku Propagandy Turystyki na Śląsku, aby mógł działać jak najszerzej na terenie całej Polski w sprawie sprowadzania wycieczek na Śląsk;
2. opracować przewodniki o danej miejscowości wzgl. powiatu;
3. odszukać i przygotować obiekty godne zwiedzania;
4. budować domy turystyczne wzgl. noclegowe dla wycieczek;
5. ściśle współpracować z Związkiem Propagandy Turystyki.

Z dobrze przygotowanej i zorganizowanej akcji turystycznej powinny wynikać tak korzyści moralne, jak i materialne dla niejednej gminy na Śląsku.[...].”

Bibliografia

(Wybór)

Źródła:

- J. Ch. G. Berndt: *Postwegweiser für die königliche preussische Provinz Schlesien*. Breslau 1828.
- *Dziennik Ustaw Śląskich*.
- *Dziennik Ustaw RP*. 1945 – 1951.
- *Geschäfts – Bereich Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz*. (von 28 Juni bis 31 Dezember) 1929 - 1935. (Zbiory: KZK GOP Katowice).
- *Monitor Polski*. 1945 – 1951.
- *Przodownicy pracy i racjonalizatorzy Śląskich Linii Komunikacyjnych w Katowicach*. Album w zbiorach KZK GOP.
- *12. Sprawozdanie firmy Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Katowice za rok operacyjny 1936 i bilans otwarcia likwidacji na dzień 1 stycznia 1937 r.*
- *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien*. 1927 Jahrbuch. 1 Folge. Druck: Oberschlesische Zeitung. Beuthen O.-S [1929].
- *Śląski Dziennik Wojewódzki*.
- *Ustawy Sejmu Śląskiego 1922 – 1932*. Sejm Śląski. Katowice [1932].

Opracowania:

- *10 lat KZK GOP*. Katowice 2001.
- *80 lat Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach*. Katowice 1978.
- *85 lat komunikacji miejskiej*. Opr. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy w Katowicach. Katowice 1984.
- *150 lat Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Materiały I-go Ogólnopolskiego Seminarium poświęconego kolejom wąskotorowym zorganizowanego ramach Jubileuszu 150-lecia Górnośląskich Kolei Wąskotorowych*. Opracowanie Jakub Halor. Bytom 12 września 2003.
- Irena Adamczyk, Vlasta Byrtusová, Janusz Spyra, Henryk Wawreczka: *Cieszyn wczoraj i dziś. Český Těšín včera a dnes*. Trzyniec 2001.
- Antes: *Stan i potrzeby gmin śląskich*.(w:) Orędownik Samorządu. Organ Związku Gmin Śląskich. R. 14 nr 6/7 (czerwiec lipiec 1938).
- J. Bruck: *Beuthener Erinnerungen eines betagten Oberschlesiers*.(w:) Mitteilungen des Beuthener Geschichts- und Museumsvereins. R.1916 z. 4. s.38 – 41. Tłumaczenie w: Śląsk w pierwszej połowie XIX wieku. Tom I, Śląsk w latach 1806 – 1847. Wybór źródeł.

- Opracowali i wstępem opatrzyli Wacław Długoborski i Kazimierz Popiołek. Wrocław 1957, s. 175-177.
- Maciej Dembiniok: *Cieszyńskie tramwaje*. (w:) *Tramwajem po Cieszynie. Tramwaji po Těšíně*. Opracowanie zbiorowe pod redakcją Mariana Dembinioka. Český Těšín 2008.
 - Leon Dietz d'Arma: *Miasto Zabrze, jego rozwój i przeobrażenia przestrzenne*. Zabrze 1966. (maszynopis).
 - Tadeusz Falecki: *80 lat komunikacji autobusowej w aglomeracji katowickiej*. Katowice 2009.
 - Józef Tomasz Galus: *60 lat komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*. Katowice 1958.
 - Józef Tomasz Galus: *75 lat komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*. Opracowania: E. Całka, A. Otrębski, M. Urban. Katowice 1973.
 - *Hindenburg Stadt der Gruben und Hütten*. Bearbeitet von Josef Pollok. Essen [1979].
 - *Informator na miasto Chorzów*. Drukarnia Katolicka. Katowice 1936.
 - Janosch [Horst Eckert]: *Cholonek czyli dobry Pan Bóg z gliny*. Z języka niemieckiego przełożył Leon Bielas. Wyd. 1. Wydawnictwo „Śląsk”. Katowice 1974.
 - *Katowice 1865 - 1945. Zarys rozwoju miasta*. Praca zbiorowa pod redakcją Józefa Szaflarskiego. Katowice 1978.
 - *Oberschlesien vor 55 Jahren Und wie ich es wieder fand* von Anton Oskar Klaufmann. Phönix-Verlag. Inhaber: Fritz und Carl Siwinna Berlin-Breslau-Kattowitz-Leipzig [1911]; Anton Oskar Klaufmann: *Górny Śląsk przed laty*. Tłumaczenie: Antoni Halor. Wydawca: Muzeum Historii Katowic. Katowice 1996.
 - Josef Knossalla: *Geschichte der Stadt Hindenburg O/S (Zabrze) aus Unlass der Stadtwerdung in Einzelbildern dargestellt*. Katowice 1929.
 - W. von Koenig: *Chronik von Siemianowitz, Laurahütte, Fannygrube und Georgshütte mit Einschluss des Wichtigsten aus der Kulturgeschichte Schlesiens und insbesondere des Oberschlesischen Industriebezirks*. Laurahütte 1902.
 - Hubert Lachotta: *Kohle, Zink und Eisen. Aus dem Wachsen und Werden des ober-schlesischen Industriegebietes*. Berlin 1941.
 - Przemysław Nadolski: *Zarys dziejów komunikacji tramwajowej w Gliwicach (do 1945 r.)* (w:) *Rocznik Muzeum w Gliwicach • Tom XXII (2010)*.
 - Przemysław Nadolski: *Zarys dziejów komunikacji tramwajowej na terenie obecnego miasta Zabrze (do 1945 roku)*. (w:) *Kroniki miasta Zabrze. Rocznik Muzeum Miejskiego w Zabrzu*. Nr 1 (18) Zabrze 2009.
 - *Od drożki do metra. Dzieje komunikacji miejskiej w Polsce. City Public transport in the World*. Pod redakcją Antoniego Bochema. Bydgoszcz 2009.
 - A. Pobog-Rutkowski: *Historia miasta Królewskiej Huty*. Królewska Huta 1927.
 - Tomasz Rzeczycki: *Był tramwaj na Celnej...* (w:) *Kronika Bytomska* Nr 2 z 8 czerwca 2001.
 - Tomasz Rzeczycki: *Powojenne autobusy*. (w:) *Montes Tarnovicensis* Nr 26, wrzesień 2007.
 - Tomasz Rzeczycki: *Z dziejów komunikacji międzygminnej. Autobusem do Będzina*. (w:) *Montes Tarnovicensis*. Nr 64, Październik 2013.

- Tomasz Rzeczycki: *Z dziejów komunikacji międzygminnej. Na trasie do Tworoga*. (w:) Montes Tarnovicensis. Kwiecień 2011.
- Jerzy Polak: *Historia bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko Biała 1998.
- Jacek Schmidt: *Początki komunikacji tramwajowej Gliwice – Zabrze*. (w:) Zeszyty Gliwickie. R.16 (1984).
- Krzysztof Soida: *Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej. 100 lat tramwaju elektrycznego*. Katowice 1998.
- Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom I. Tramwaje katowickie do 1945 roku*. Rybnik 2010.
- Krzysztof Soida, Zbigniew Danyluk, Przemysław Nadolski: *Tramwaje górnośląskie. Tom II. Tramwaje katowickie po 1945 roku*. Rybnik 2012.
- Bernard Szczech: *Autobus Pietruszki*. (w:) Szlaki. R: 2013 Nr
- Bernard Szczech: *Szlaki pocztowe na Górnym Śląsku w pierwszej połowie XIX wieku*. (w:) Dziedzictwo poczty. Region województwa śląskiego. Bytom 2001.
- Bernard Szczech: *Zabrze nasze korzenie*. Zabrze 1997.
- Bernard Szczech: *Zabrze w fotografii 1866 – 1941*. Muzeum Miejskie w Zabrzu 1995.
- Aleksander Śnieżko: *Szkice z dziejów poczty śląskiej*. Hrubieszów 1957.
- *Tramvají po Těšíně. Tramwajem po Cieszynie*. Redakcja Marian Dembiniok. Český Těšín 2008.
- *Tramwaje Śląskie Spółka Akcyjna*. Katowice [2003].
- *Województwo śląskie (1912-1939). Zarys monograficzny*. Red. F. Serafin. Katowice 1996.
- Jan Wyrwich: *Kronika komunikacji tramwajowej*. (w:) Zeszyty Gliwickie. Tom XXIII. Gliwice 1994.

Czasopisma:

- *Der Oberschlesische Wanderer*. R. 1892 – 1925.
- *Dziennik Śląski*.
- *Goniec Śląski*.
- *Katolik*.
- *Montes Tarnovicensis*.
- *Orędownik Samorządu*. Organ Związku Gmin Województwa Śląskiego.
- *Polonia*.
- *Polska Zachodnia*.
- *Zabrzer Anzeiger*.

Mapy, plany:

- *Plan miasta Bytomia*. Państwowe Przedsiębiorstwo Wydawnictw Kartograficznych. Warszawa 1957.

Tabela nr I.

Transport tramwajowy w latach 1905 – 1927²
Oberschlesische Überlandbahnen, Gleiwitz.

Rok kalendarzowy								Przejechane wagonokilometry (Wozy motorowe i doczepne)
	Bytom – Szarlej – Piekary	Bytom – Królewska Huta – Katowice	Bytom – Świętochłowice – Katowice	Bytom – Wirek – Królewska Huta	Bytom – Lipiny	Bytom – Bobrek – Zabrze	Ogółem pasażerów (kolumny 2-7)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1905	Wspólnie	1.833.383	•	1.151.123	347.528	1.114.974	(4.477.008)	•
1906	z	2.094.878	•	1.255.782	360.728	1.199.611	(4.910.999)	•
1907	rubryką nr 3	2.320.934	•	1.372.560	370.566	1.357.081	(5.421.141)	•
1908	•	2.520.905	•	1.562.535	400.385	1.364.338	(5.848.163)	•
1909	•	2.699.133	•	1.720.286	482.281	1.421.179	(6.322.879)	•
1910	•	3.220.231	•	2.105.297	605.555	1.706.847	(7.637.930)	•
1911	•	3.348.401	•	2.180.629	676.075	1.761.464	(7.966.569)	•
1912	•	3.540.724	•	2.241.847	710.746	1.824.806	(8.318.123)	•
1913	952.031	2.182.390	2.333.491	1.997.566	609.371	1.629.728	9.704.577	3.510.800
1914	925.070	2.157.804	2.125.908	1.620.341	651.246	1.597.077	9.077.446	3.082.610
1915	904.134	1.927.864	2.951.897	1.542.597	716.753	1.461.363	8.504.608	2.491.518
1916	1.198.152	1.221.071	2.428.508	2.092.009	873.527	1.784.211	10.597.478	2.807.258
1917	1.392.489	2.559.545	3.128.450	1.992.035	979.665	2.245.642	12.297.826	2.305.283
1918	1.474.234	3.407.146	2.042.766	2.793.980	1.128.496	2.636.762	13.483.384	2.752.367
1919	1.764.490	3.865.645	3.675.590	3.463.510	1.183.344	2.727.818	16.680.397	3.241.942
1920	1.614.490	3.546.600	2.991.554	3.231.750	1.112.130	2.400.410	14.896.934	3.097.332
1921	1.496.906	3.096.612	3.257.306	3.011.432	1.074.249	2.355.083	14.291.588	3.297.688
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1922	352.852 ¹	669.360	258.580	489.330	197.042	1.712.382	3.679.546	1.047.612
1923	106.069	333.233	133.862	284.293	84.541	1.003.089	1.945.087	622.245
1924	114.820	503.927	148.726	289.821	55.371	1.402.955	2.515.620	685.951
1925	204.773	579.407	147.241	307.400	69.876	1.622.803	2.931.500	901.342
1926	212.808	1.005.180	274.305	292.440	33.195	1.915.962	3.733.890	1.054.959
1927	312.193	961.805	312.756	325.794	132.213	2.377.106	4.421.867	1.027.981

¹ Podane tylko przejazdy osób na liniach znajdujących się na niemieckim terytorium, bez przejazdów tranzytowych z Królewskiej Huty przez Szarlej do Piekar. Dotyczy szpalt od nr 2 – 6 oraz 9.

² Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch*. Beuthen O.-S [1929] s. 9, Tab..

Tabela nr II.

Tramwaje Miejskie w Bytomiu
Przewóz pasażerów w latach 1914 – 1926 ³

Rok kalenda- rzowy	Bilety jednorazowe			Bilety (karty) tygodniowe		Karty (bilety) szkolne		Ilość przewiezionych osób razem
	Linia I Bytom – Karb – Miechowice	Linia II Bytom – Karb- Dąbrowa Miejska	Razem	Ilość wykupionych kart	Ilość przewiezionych osób	Ilość wykupionych kart	Ilość przewiezionych osób	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1914	891.085	69.099	960.184 ⁴	7.153	85.836	318	19.080	996.001
1915	863.677	84.953	948.630	9.086	109.032	520	31.200	1.088.862
1916	791.572	163.734	955.306	13.787	165.444	727	43.620	1.164.370
1917	834.027	247.591	1.181.618	30.271	363.252	971	58.260	1.603.130
1918	1.332.421	296.258	1.628.679	17.133	205.596	1.292	77.520	1.911.795
1919	1.476.348	323.674	1.800.022	18.721	224.652	1.647	98.820	2.123.494
1920	1.977.043	384.221	2.361.264	21.889	262.668	1.955	117.300	2.741.232
1921	1.842.270	249.047	2.091.317	21.715	260.580	2.584	155.040	2.506.937
1922	1.726.093	260.978	1.987.071	13.221	158.652	2.775	166.500	2.312.223
1923	1.199.880	117.993	1.317.873	5.215	62.580	2.352	141.120	1.521.573
1924	1.021.114	226.076	1.247.190	3.187	38.244	1.327	79.620	1.365.054
1925	1.521.374	336.391	1.857.765	3.806	45.672	2.026	121.560	2.024.997
1926	1.921.646	341.677	2.263.323	3.553	42.636	2.795	167.656	2.473.615

³ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch*. Beuthen O.-S [1929] s. 90, Tab. 137.

⁴ W oryginale błąd w sumowaniu.

Tabela III.

**Miesięczny przewóz pasażerów w 1927 roku miejskim tramwajami w Bytomiu..
Ilość sprzedanych biletów.⁵**

Miesiąc	Bilety jednorazowe			Bilety (karty) tygodniowe		Karty (bilety) szkolne		Ilość przewiezionych osób razem
	Linia I Bytom – Karb – Miechowice	Linia II Bytom – Karb – Dąbrowa M.	Razem	Ilość wykupionych kart	Ilość przewiezionych osób	Ilość wykupionych kart	Ilość przewiezionych osób	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Styczeń	163.769	19.152	182.921	107	1.284	305	18.300	202.505
Luty	147.378	16.836	164.214	687	8.244	330	19.800	192.258
Marzec	157.086	20.829	177.915	825	9.900	332	19.920	207.735
Kwiecień	166.264	24.256	190.520	642	7.704	251	15.060	213.284
Maj	160.441	42.912	203.353	813	9.756	329	19.740	232.849
Czerwiec	171.162	50.893	222.055	608	7.296	303	18.180	247.531
Lipiec	160.135	45.723	205.858	778	9.336	123	7.380	222.574
Sierpień	167.195	46.347	213.542	1.039	12.468	313	18.780	244.790
Wrzesień	176.029	39.398	215.427	1.051	12.612	330	19.800	247.839
Październik	178.612	27.825	206.437	1.151	13.812	317	19.020	239.269
Listopad	181.767	18.836	200.603	1.367	16.404	365	21.900	238.907
Grudzień	209.644	20.535	230.179	1.529	18.348	370	22.200	270.727
Razem	2.039.482	373.542	2.413.024	10.597	127.164	3.668	220.080	2.760.268

⁵ Źródło: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch*. Beuthen O.-S [1929] s. 90, Tab. 138.

Tabela nr IV.

Wypadki komunikacyjne w Bytomiu w latach 1925 – 1928.¹

Rok		Wypadki spowodowane przez:							Rubryka 2-9 razem	
		Tramwaje	Autobusy	Samochody ciężarowe	Samochody osobowe	Pojazdy konne	Motocykle	Rowery		Piesi
1925	- 1									
1926	- 2									
1927	- 3									
1928										
do 30.06.28	- 4									
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ogółem	1	3	-	-	6	6	1	4	8	28
zderzeń	2	10	4	9	54	17	14	31	13	152
	3	12	5	9	75	22	14	46	29	212
	4	10	5	6	55	15	12	34	21	158
1.a	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Ofiary	2	1	-	-	1	-	-	-	-	2
śmiertelne	3	-	-	-	-	1	-	-	2	3
	4	-	-	-	-	-	-	-	4	4
1. b	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Z tego	2	1	-	-	-	-	-	-	-	1
piesi	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	-	-	-	-	-	-	4	-	4
2.a	1	1	-	-	5	5	1	4	8	24
Osoby	2	-	2	-	20	8	8	21	11	70
ranne	3	5	2	3	37	9	9	26	21	112
	4	-	2	-	20	7	6	12	16	63
2.b	1	-	-	-	4	3	1	2	7	17
Z tego	2	-	2	-	10	4	1	6	5	28
piesi	3	2	1	-	18	2	7	17	21	68
	4	-	2	-	9	4	2	5	16	38
3.	1	-	-	-	1	1	-	-	-	2
Tylko	2	9	1	8	29	6	4	7	-	64
uszkodzenia,	3	7	3	6	35	13	4	14	3	85
zniszczenia	4	9	1	6	34	8	4	16	-	79
4.	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Bez	2	-	1	4	3	3	2	3	2	16
szkód	3	-	-	3	-	-	-	6	3	12
	4	1	1	1	-	-	2	6	1	12

¹ Zobacz: *Statistisches Handbuch der Stadt Beuthen Oberschlesien. 1927 Jahrbuch.* Beuthen O.-S [1929] s. 95, tab. 145.