

Przemysław Nadolski

## ZARYS DZIEJÓW KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W GLIWICACH (DO 1945 R.)

### Pierwsze projekty

Zanim wybudowano pierwszą linię tramwajową na Górnym Śląsku, pojawiło się kilka mniej lub bardziej realnych pomysłów, których inicjatorzy wystąpili wprawdzie do władz o stosowne koncesje, jednak nie zdołali ich wykorzystać.

Pierwszy znany wniosek o zezwolenie na budowę linii tramwajowej pochodził od dwóch berlińskich finansistów pochodzenia żydowskiego. Podanie do magistratu Gliwic o koncesję na tramwaj konny do przewozu osób i towarów złożył dnia 8 listopada 1880 r. kupiec Adolph Nicolaus Mamroth z Berlina (urodzony w Poznaniu w 1840 r.). Był on niegdyś bogaty, ale stracił majątek w Wiedniu, a następnie zajmował się pośredniczeniem w różnych transakcjach. Właściwym autorem pomysłu tramwaju (jak stwierdziły władze w urzędowym piśmie - „z miłości do rodzinnego miasta” był berliński bankier Gustav Mosler (urodzony w Gliwicach 11 IX 1853 r.). Był on współwłaścicielem banku Joseph Stern i będąc stale zajęty, zlecił Mamrothowi dopilnowanie tej sprawy. Całe przedsięwzięcie współfinansował też Adolph Schwabacher z Berlina, gliwickie firmy i znany przemysłowiec Heinrich Händler z Zabrze. Koszt całej inwestycji oszacowano na 850 000 marek.

Trasa linii miała prowadzić z centrum Gliwic do dworca kolejowego oraz z Gliwic do Zabrze (przewidywano ruch osobowy i towarowy). Dnia 20 XII 1880 r. zezwolono na prace projektowe. Na odcinku dworzec-miasto zaplanowano dwa tory jednokierunkowe normalnej szerokości biegnące różnymi ulicami. Tor miał iść środkiem ulicy, a jeśli była ona wąska - bokiem.

Trasa od dworca do miasta prowadziła od przystanku i mijanki przy dworcu kolejowym przez Bahnhofstrasse (Dworcowa - przystanki koło pomnika Germanii na obecnym pl. Piastów i przy kościele ewangelickim), Nicolaistrasse (Mikołowska - przystanek), koło Thurmstrasse (Basztowa) mostem św. Jana Nepomucena przez Ostropkę, dalej przez Oberwallstrasse (Górnych Wałów, przystanki koło Bankstrasse-Bankowa i Teichgasse-Świętokrzyska), Klosterstrasse (Wieczorka, przystanek koło sądu) do Coseler Strasse (Koziełska - przystanek końcowy i mijanka koło gimnazjum).

Tor powrotny odgałęział się za kościołem ewangelickim i wzdłuż Bahnhofstrasse (Dworcowa) prowadził do wylotu Tarnowitzerstrasse (Matejki), dalej tą ulicą przez Marktplatz (Rynek - przystanek) na Pfarrgasse (Plebańska) do Fleischmarkt (Plac



1. Tramwaj i tory tramwajowe na placu Germanii (Germaniaplatz – obecnie plac Piastów), pierwsza dekada XX w.

Rzeźniczy – przystanek) i Klosterstrasse (Wieczorka). Dla ruchu towarowego przewidywano położenie toru przez Niederwallstrasse (Dolnych Wałów), gdzie był mniejszy ruch uliczny, zwłaszcza w dni targowe. Mankamentem takiego przebiegu linii były ciasne uliczki starego miasta i ostre łuki.

Trasa do Zabrze prowadziła od Germaniaplatz (plac Piastów – przystanek i trójkąt w miejscu połączenia z linią miejską) przez Kronprinzenstrasse (Jagiellońska – przystanek), Hüttenstrasse (Hutnicza, mijanka; od dworca do Hüttenstrasse tor miał iść po tzw. letniej drodze [Sommerweg], biegnącej wzdłuż szosy), dalej wiaduktem nad koleją do szosy zabrzańskiej (Chorzowska) i do Zabrze.

Miasto Gliwice podpisało umowę z Mamrothem dnia 30 maja 1881 r. na 35 lat. Zgodnie z nią magistrat nie mógł zezwolić na budowę linii żadnej konkurencyjnej firmie. Przez 20 lat tramwaje bezpłatnie miały korzystać z ulic, a potem 7% zysku miało trafiać do miasta.

Przed przystąpieniem do projektowania pojechano na wizję lokalną do Wrocławia, gdzie w 1876 r. inż. Johannes Büsing z Berlina otrzymał koncesję na tramwaj konny. Projekt linii był gotowy w czerwcu 1881 r. Swoje zastrzeżenia wniosły władze kolejowe, żądając budowy wiaduktu na skrzyżowaniu z linią Gliwice-Bytom (ul. Chorzowska). W lipcu 1882 r. Mamroth jednak zrezygnował z inwestycji wobec trudności czynionych ze strony rejencji opolskiej i starosty krajowego<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), zespół Rejencja Opolska Wydział I (dalej: ROI), sygn. 8400, die Mamrothsche Rossbahn-Anlage zwischen Gleiwitz und Zabrze 1881-1882.

### Gliwice-Piekary

Kiedy opisane wyżej pomysły nie doczekały się realizacji, do władz górnośląskich miast zgłosił się wreszcie poważny oferent dysponujący gwarancjami finansowymi. W kwietniu 1891 r. do magistratu Gliwic (a wcześniej do władz Bytomia) zwróciła się spółka komandytowa Kramer & Co. Mechanische Trambahnbetriebe – Dampf und Elektrizität z Berlina, w imieniu której występował kupiec inżynier Moritz Kramer (ur. 3 II 1853 we Friedlandzie). Przedstawiła ona projekt budowy sieci linii tramwajowych z trakcją parową, mającej połączyć główne ośrodki okręgu przemysłowego Górnego Śląska. Centralnym punktem sieci miał być Bytom, a linie prowadziłyby do Piekar, do Katowic przez Siemianowice, do Królewskiej Huty i Wirka oraz przez Zabrze do Gliwic. Jak stwierdzono, nowy środek lokomocji miał tak niesłychane znaczenie i był tak ważny dla miast, powiatów i wsi, że musiał spowodować przewrót w dotychczasowych stosunkach komunikacyjnych.

Założoną 15 kwietnia 1889 r. wymienioną wyżej spółkę utworzyli: Moritz Kramer (odpowiedzialny osobiście całym swoim majątkiem) i komandytariusze – angielski inżynier William Robert Rowan zamieszkały na zamku Binningen koło Bazylei w Szwajcarii (miał wieloletnie doświadczenie w branży) i właściciel fabryki inżynier August Ernst Beringer z Charlottenburga koło Berlina.

W styczniu 1893 r. Rowan wystąpił ze spółki, a Beringer objął jego udział. Finansowanie całego przedsięwzięcia zapewniał berliński Nationalbank für Deutschland oraz 11 berlińskich i wrocławskich banków. W sierpniu 1893 r. bank przejął prowadzenie inwestycji, a spółka Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft – nadzór techniczny.

Do prowadzenia ruchu chciano zamówić w 1893 r. 20 lokomotyw parowych, 18 wagonów osobowych II/III klasy, 10 wagonów letnich III klasy, 14 osobowych III klasy, 6 kombinowanych pocztowo-bagażowych oraz 300 (potem nawet 500) towarowych. Koszt budowy miał wynieść 2 700 000 marek i być stopniowo spłacany bankowi.

W ramach umowy miano pierwotnie zbudować na linii Gliwice-Piekary 26 bocznic do zakładów przemysłowych na całym jej przebiegu. Były to m.in. gliwickie: huta królewska (GZUT), Oberschlesische Eisenindustrie, walcownia rur Huldshinsky & Söhne i fabryka szmatowa. To zamierzenie nie doszło jednak do skutku, gdyż 14 VI 1895 r. rejencja opolska zakazała budowy bocznic tramwajowych do zakładów przemysłowych i w ogóle prowadzenia ruchu towarowego na sieci. Zawarto jedynie umowę z pocztą o dołączaniu do niektórych pociągów krytego wagonu pocztowo-bagażowego.

Co do taboru, pierwotnie planowano wprowadzenie dwukierunkowych parowych wagonów silnikowych systemu Rowan (Rowansche Dampfswagen). Firma eksploatowała już takie tramwaje parowe na różnych liniach w Niemczech: w Altonie koło Hamburga, w Zagłębiu Ruhry, na Frankfurter Waldbahn, Berliner Dampfstrassenbahn w Charlottenburg i Schöneberg i na liniach Mönchengladbach-Rheydt,

Duisburg-Ruhrort i Dortmund-Hörde. W marcu 1894 r. wynajęto okna wagonów tramwajowych pewnemu przedsiębiorcy na cele reklamowe (wzorem Berlina). W wozach było po 8 szyb z obu stron, z czego po 3 przeznaczono pod reklamy.

W kwietniu 1891 r. chciano zacząć prace pomiarowe w terenie, które prowadził królewski mierniczy Mallin z Wrocławia. Prace projektowe w imieniu firmy nadzorowali inżynier Peter Lihme oraz emerytowany starszy inżynier kolejowy Reimherr, a szczegółowe projekty linii na Górnym Śląsku opracowywał inżynier Ballhorn. Projekt ukończono do grudnia 1891 r.; firma chciała już wiosną 1892 rozpocząć prace budowlane.

Z każdą gminą miejską i wiejską, przez którą miała być przeprowadzona linia tramwaju parowego spółka Kramera zawarła przedtem stosowną umowę na użytkowanie ulic w celu budowy i eksploatacji wąskotorowego tramwaju parowego dla komunikacji osobowej i towarowej. Spółka była zobowiązana wykazać się posiadaniem kapitału niezbędnego do sfinansowania całej inwestycji, czego gwarancją miało być złożenie kaucji w wysokości 10 000 marek. Przepadała ona, jeśli spółka nie uruchomiłaby tramwajów w przeciągu dwóch lat od zawarcia umowy.

Linia miała być jednotorowa (tymczasowo) z mijankami, z możliwością wybudowania drugiego toru, w przypadku wzrostu natężenia ruchu. Tor musiał być położony pośrodku jezdni (jednak z dopuszczalnymi wyjątkami) i zabrukowany, nie mógł utrudniać ruchu innych pojazdów oraz dostępu do mediów miejskich (do toru zaliczano też przestrzeń do 50 cm po bokach szyn). Spółka miała obowiązek utrzymywania torów i usuwania zalegającego na nich brudu i śniegu. Jedynymi budynkami dopuszczonymi na ulicach do eksploatacji mogły być poczekalnie. Spółka była odpowiedzialna za wszelkie szkody powstałe w wyniku budowy i eksploatacji tramwajów.

Przy budowie torów należało zastosować najnowszy i najbardziej sprawdzony system. Konstrukcja zwrotnic musiała być analogiczna do zastosowanych w Berlinie oraz na liniach w St. Johann i Malstatt-Burbach-Louisenthal w Zagłębiu Saary (uruchomionych w 1890 r.) tej samej spółki. Przed przystąpieniem do budowy projekt linii musiał być zatwierdzony przez władze miasta. Z magistratem należało uzgadniać również taryfy po otwarciu ruchu. Umowę zawarto na okres 50 lat. Po upływie tego terminu wszystkie elementy infrastruktury tramwajowej miały przejść na własność miasta bez odszkodowania, a magistrat miał prawo je wtedy usunąć z ulic. Wyposażenie warsztatów i budynki mieszkalne mogły być również przejęte, ale za odszkodowaniem. Od przychodów brutto spółka płaciła corocznie podatki komunalne, rosnące w miarę okresu eksploatacji od 1 do 5%.

Miasto zastrzegło sobie prawo do zezwolenia na budowę innych linii tramwajowych, z możliwością korzystania z istniejącego toru na długości do 300 m, lub nawet do 1000 m, jeśli samo miasto wybudowałoby linię. W przypadku dwóch równorzędnych projektów budowy nowych linii spółka miała pierwszeństwo uzyskania zgody na realizację.

Miasto zobowiązało się też do niezezwalania na budowę konkurencyjnych linii w tych samych ulicach (lub na tej samej trasie), gdzie spółka miała już swój tor.

Jeśli chodzi o tabor, pociągi wyposażone były w hamulec parowy zespolony umożliwiający jednocześnie hamowanie wozu silnikowego i doczepnego. W przypadku nie spełnienia tych warunków w granicach miasta musiała być wprowadzona trakcja konna. Personel zatrudniony w spółce miał być odpowiednio wyszkolony i jednolicie umundurowany.

Urzednicy komunalni i policyjni mieli prawo do darmowych przejazdów. Miasto miało prawo zerwać umowę w przypadku nieuzyskania od władz państwowych zezwolenia na budowę tramwajów, jeśli przerwa w ruchu trwałaby ponad miesiąc lub w przypadku bankructwa spółki<sup>2</sup>. Magistrat pomagał w całym przedsięwzięciu wysyłając pisma do różnych władz wykazujące pilną potrzebę tej inwestycji. Przeprowadzono też pomiary ruchu na trasie przyszłego tramwaju. Tor musiano też prowadzić w miarę możliwości poza wodociągami biegnącymi wzdłuż szos, to samo dotyczyło linii przesyłowych gazu i energii elektrycznej.

W grudniu 1892 r. pod wpływem sugestii ministerstw robót publicznych i wojny zmieniono w projekcie szerokość toru tramwajowego z 1000 mm na 785 mm. Było to w interesie wojska, gdyż istniała już na Górnym Śląsku sieć kolei o tej szerokości toru (150 km) i traktowano tramwaje jako jej rozszerzenie.

Prezydent rejencji opolskiej wydał koncesję na linię Gliwice-Piekary dnia 31 maja 1893 r. Od 1 października 1892 r. obowiązywała pruska ustawa o kolejkach (Kleinbahngesetz) z 28 lipca tego roku, co ułatwiło całe przedsięwzięcie. Koncesję wydano na okres 50 lat, zakazując przewozu towarów<sup>3</sup>.

Linia biegła z Gliwic do Królewskiej Huty wzdłuż szosy zwanej drogą następcy tronu (Kronprinzenstrasse, obecnie ulice Chorzowska w Gliwicach, Wolności w Zabrze, Zabrzeńska w Rudzie Śląskiej, Chorzowska w Świętochłowicach, 3 Maja w Chorzowie), a z Królewskiej Huty do Bytomia szosą zbudowaną przez górnictwo (obecnie ul. Katowicka w Chorzowie i Chorzowska w Bytomiu).

Władze zażądały budowy wiaduktów na skrzyżowaniach z wszystkimi liniami kolei normalnotorowej (na odcinku Gliwice-Zabrze i w Chebziu, nie dotyczyło to bocznic do zakładów przemysłowych). Magistrat Gliwic udostępnił teren pod budowę nasypu i wiaduktu tramwajowego w lesie miejskim Żorek przy obecnej ul. Chorzowskiej, w lesie również czerpano ziemię na nasyp.

Na wydzielonym torowisku poza terenem zabudowanym dopuszczona była prędkość maksymalna 22 km/h, a po szosie – 17 km/h. Koło kolonii Huldschinskyego w Gliwicach (obecnie ulice Idy, Gajdy i Lindego) wynosiła ona tylko 8 km/h. Sygnały musiały być dawane dzwonkiem, zakazano używania gwizdawki parowej.

<sup>2</sup> Archiwum Państwowe w Katowicach (dalej: APK), zespół Akta miasta Bytomia (dalej: MByt), sygn. 4007 Vertrag betr. Dampf-Strassen-Bahn 1892.

<sup>3</sup> APK, MByt, sygn. 4006 Pferdeisenbahn Beuthen-Königshütte Dampfstrassenbahn für Personen und Güterverkehr 1881-1894.



**2. Tory tramwajowe przy Neudorferstrasse (obecnie ul. Bohaterów Getta Warszawskiego), pierwsza dekada XX w.**

Nadzór techniczny i wyszkolenie motorniczych zapewniały koleje państwowe. Dla celów wojskowych musiano zapewnić w określonych punktach możliwość przedładunku na kolej. Rozważano możliwość umieszczenia przedziałów pocztowych w wagonach, gdyż dyrekcja poczty chciała je wykorzystać do przewozu przesyłek. Termin ukończenia budowy wyznaczono na 2 lata, a jego niedotrzymanie miało pociągać za sobą karę finansową w wysokości 30 000 marek. Całkowity koszt inwestycji planowano na 2,5 mln marek.

Pierwszy projekt przewidywał poprowadzenie w Gliwicach toru przez Bahnhofstrasse (Dworcowa)-Nicolaistrasse (Mikołowska)-Oberwallstrasse (Górnych Wałów)-Klosterstrasse (Wieczorka)-Niederwallstrasse (Dolnych Wałów). Ostatecznie zdecydowano się na inny wariant: tor biegł z Zabrze po południowej stronie Bergwerkstrasse (Chorzowska), na jej przedłużeniu drogą wzdłuż kolei (Strasse am Güterbahnhof, po stronie północnej), dalej w Rohrstrasse (Piwna) środkiem i po stronie północnej oraz w Neudorferstrasse (Bohaterów Getta Warszawskiego) po stronie północnej (na zachód od dworca kolejowego była końcowa mijanka południowa, tor kończył się przed przejazdem kolejowym). Z Neudorferstrasse trasa prowadziła przez Wilhelmstrasse (Zwycięstwa - na skrzyżowaniu tych ulic zabudowano trójkąt) po jej zachodniej stronie i skręcał w Wilhelmsplatz (pl. Inwalidów Wojennych) po jego południowej stronie; tam była mijanka końcowa (północna, od starej poczty do synagogi). Trasę przez Wilhelmstrasse (jezdnia ulicy nie była jeszcze ukończona) poprowadzono na wyraźne życzenie magistratu. Tor umieszczono pod wiaduktem kolejowym

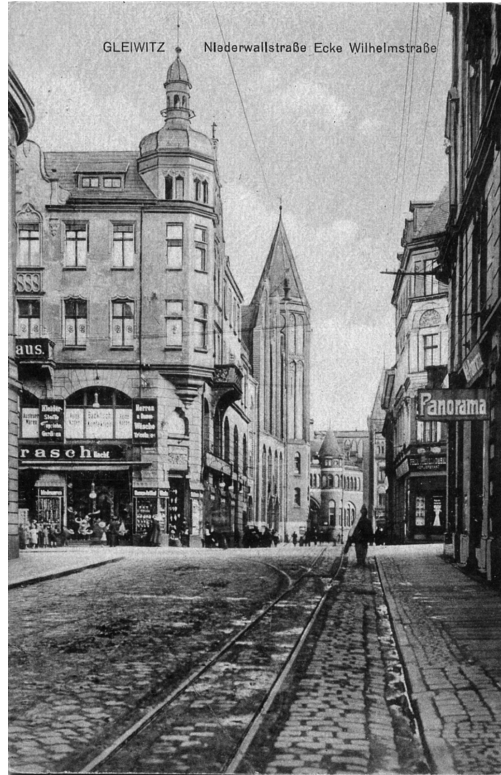
bo ówczesny wiadukt drogowy nad koleją przy obecnej ul. Zabrskiej miał za małą nośność.

W maju 1893 r. już były zamówione nowe szyny żłobkowe o ciężkim profilu przeznaczone na Wilhelmstrasse. Wykonawcą prac budowlanych była berlińska firma Internationale Eisenbahnbau-Gesellschaft Th. Schmidt, posiadająca swą filię w Gliwicach. W listopadzie 1893 r. postanowiono zbudować tymczasową mijankę na Wilhelmplatz (brakowało jeszcze szyn dla całego miasta). Na Wilhelmstrasse położono tor równocześnie z brukowaniem tej ulicy; był on już gotowy w grudniu 1893 r.

Trasę z Gliwic do Zabrze poprowadzono koło lasu miejskiego Żorek nasypem i wiaduktem ponad torami kolejowymi Gliwice-Bytom, a potem po letniej drodze (Sommerweg) południową stroną szosy do Zabrze. Zaplanowano stacje wodne służące do zaopatrywania lokomotyw w Królewskiej Hucie, Chebziu, Zabrze i w Gliwicach. Przystanki miały być rozmieszczone co 1 km, niektóre zaopatrzone w poczekalnie. Nad Bytomką w rejonie obecnej zajezdni zdecydowano o budowie osobnego mostu obok istniejącego drewnianego mostu drogowego<sup>4</sup>.

Pierwotnie przewidywano budowę trzech zajezdni w Gliwicach, Królewskiej Hucie i Piekarach. W każdej z nich miał być zbudowany dom mieszkalny dla maszynisty oraz ubikacja (Appartement) z murowanym szambem. Z tej ostatniej zajezdni na razie zrezygnowano, a pozostałe dwie powstały na dwóch końcach linii – w Gliwicach i Rozbarku.

Zrezygnowano z wprowadzenia wagonów silnikowych Rowana na rzecz parowych lokomotyw tramwajowych ciągnących wagony osobowe. Zakupiono dwuosiowe lokomotywy tramwajowe z wiązanymi kołami i zakrytym mechanizmem napędu oraz z kondensatorami Rowana na dachu (dla ochrony od dymu i pary). Dysponowały one większą sprawnością i były wyposażone w droższy automatyczny hamulec próżniowy zespolony działający na wszystkie koła (taki sam był w wagonach).



3. Tory tramwajowe przy skrzyżowaniu Niederwallstrasse (obecnie ul. Dolnych Wałów) z Wilhelmstrasse (obecnie Zwycięstwa), początek lat 20. XX w.

<sup>4</sup> APO, ROI, sygn. 8480 Dampfstrassenbahnen im Industriebezirk Gleiwitz-Deutsch Piekar 1891-1893.

Miasto Gliwice wynajęło spółce teren w lesie miejskim pod zajezdnię (do niedawna siedziba firmy Prefamet-Zremb) za małą opłatą. Prowadził do niej trójkąt torów; po stronie zachodniej stał dom mieszkalny maszynisty i szopa na koks, od wschodu biuro, dalej od wschodu hala wagonowa (Wagenschuppen) na 4 stanowiska, a od zachodu (za domem mieszkalnym) hala lokomotyw na 3 stanowiska (Locomotivschuppen, Maschinenschuppen). W głębi od wschodu stał warsztat naprawczy (dwa razy po 2 stanowiska dla lokomotyw, i dwa dla wagonów) z lakiernią oraz dobudówka z kotłami (ukończona w 1901 r.). W budynku z tyłu była kuźnia, ślusarnia, biuro i maszynownia z kotłem. Część hal dawnej zajezdni tramwajowej i dom mieszkalny maszynisty zachowały się do dziś.

W 1894 r. zainstalowano w zajezdni kocioł parowy lokomobilowy (No 13920) produkcji angielskiej firmy Robey & Co z Lincoln, o mocy 15 KM i ciśnieniu 6 atm (rok prod. 1893), a w 1900 r. doszły jeszcze dwa stacjonarne kotły parowozowe do celów grzewczych (w parterowym budynku z muru pruskiego) o ciśnieniu 5 atm. Wyprodukowała je w 1893 r. firma Hohenzollern-A-G für Locomotivbau w Düsseldorf (No 743, 746). Oba kotły umieszczono w dobudówce do starej kuźni, a spaliny odprowadzano blaszanym kominem<sup>5</sup>.

W październiku 1893 r. był gotowy projekt wiaduktu przy lesie miejskim w Gliwicach (nad koleją Gliwice-Bytom); zaangażowano również maszynistów, których intensywnie szkolono. Dnia 10 X 1893 r. pierwsza lokomotywa była gotowa do wysyłki z fabryki na Górny Śląsk. W grudniu 1893 r. pierwsze maszyny przetransportowano do zajezdni w Rozbarku.

Trasa z Gliwic przez Zabrze i Królewską Hutę do starego domu celnego w Łągiewnikach (ul. Chorzowska/Krzyżowa) była gotowa w listopadzie 1893 r. W grudniu tego roku bez zezwolenia puszczono w Gliwicach pociąg próbny z zajezdni przy lesie do miasta przez mosty nad Kłodnicą. Stało się to przyczyną odwołania inżyniera nadzorującego prace. Dopiero 17 stycznia 1894 r. wyruszyły na próbę, już legalnie, pociągi z zajezdni w Gliwicach – ale tylko poza zabudową miejską po wydzielonym torowisku przy obecnej ul. Chorzowskiej.

W grudniu 1893 r. zamierzano przystąpić do kładzenia toru od narożnika Neudorferstrasse (Bohaterów Getta Warszawskiego)/Wilhelmstrasse (Zwycięstwa) do Wilhelmplatz (pl. Inwalidów Wojennych) na długości 900 m; tor poprowadzono po zachodniej stronie Wilhelmstrasse. Koncesję na linię miejską w Gliwicach od dworca przez Wilhelmstrasse do Wilhelmplatz wydano dopiero 20 lipca 1894 r. (już po otwarciu ruchu).

Odbiór odcinka w Gliwicach z miasta (Wilhelmplatz) do lasu miejskiego nastąpił 25 maja 1894 r. Dokonano objazdu linii pociągiem próbnym (lokomotywa i jeden wagon) w obecności landrata Schrötera i burmistrza Kreidela, a potem ruszono do Zabrze i Piekar, objeżdżając całą trasę.

<sup>5</sup> Archiwum Państwowe w Katowicach Oddział w Gliwicach (dalej: APG), zespół Akta miasta Gliwic (dalej: MGI), sygn. 2615 Concessionierung der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn 1895-1901.

Regularny ruch na trasie Bytom dworzec – Piekary otwarto w niedzielę 27 maja 1894 r., a w Gliwicach na trasie z Wilhelmsplatz (pl. Inwalidów Wojennych) do lasu miejskiego (Stadtwald – Zameczek Leśny) – w poniedziałek 28 maja 1894 r.

Ruch pasażerów obsługiwały przystanki przed destylarnią Kochmanna na zachód od Germaniaplatz (dawniej Neumarkt, pl. Piastów) oraz na Schützenstrasse (górna część Zwycięstwa) między Wilhelmsplatz i Niederwallstrasse. W Gliwicach dziennie kursowało 38 pociągów. Pierwszy tramwaj z przystanku przy lesie wyruszał o 5.20, a ostatni zjeżdżał do zajezdni o 23.23. Czas przejazdu do lasu wynosił 28 minut (z sześciominutowym postojem koło dworca). Niektóre pociągi kursowały z Wilhelmsplatz tylko do dworca kolejowego. Po uruchomieniu linii, na zakręcie u zbiegu Wilhelmstrasse i Neudorferstrasse konduktor musiał wysiadać i iść przed tramwajem z czerwoną chorągiewką.

Cena biletu III klasy wynosiła 10 fenigów, a II klasy 20 fenigów. Dzieci płaciły połowę tych stawek. Bilet robotniczy tygodniowy kosztował 1 markę (uprawniał do przejazdu wyłącznie w dni robocze), szkolny bilet miesięczny – 3 marki, a miesięczne bilety ogólnodostępne 5 marek w III klasie i 10 marek w II klasie. Można było nabyć również bilety kwartalne, półroczne i roczne – te ostatnie kosztowały odpowiednio 30 i 60 marek<sup>6</sup>.

W firmie zatrudniono początkowo 9 maszynistów, a poza nimi palaczy, kierowników pociągów i konduktorów. Pociągi kursowały w maksymalnym składzie do 4 wagonów osobowych. W maju 1895 r. w zajezdni w Gliwicach zatrudnieni byli następujący pracownicy: 1 naczelnik (Stationsvorstand – pensja 150 marek), 1 kontroler (123 marki), 4 kierowników pociągów (67,5 marki), 5 konduktorów (60 marek), 1 wermistrz, 7 maszynistów, 1 palacz, 1 magazynier (Materialien-Verwalter), 8 palaczy, 2 brygadzystów ślusarzy (Vorschlosser), 14 ślusarzy, 2 blacharzy, 2 stelmachów, 2 tokarzy, 1 brygadzysta kowali (Vorschmied), 1 pomocnik kowala (Zuschläger), 1 maszynista (Maschinenwärter), 2 robotników warsztatowych, 2 brygadzystów czyszcicieli (Vorputzer), 6 czyszcicieli (Putzer), 3 ładowaczy koksu, 4 robotników (Depotarbeiter), 1 lampowy (Lampier), 2 dróżników, 2 brygadzystów (Vorarbeiter), 19 dróżników (Streckenwärter), 12 robotników torowych i 4 robotnice torowe. Koło zajezdni było miejsce, skąd czerpano piasek do posypywania szyn<sup>7</sup>.

Na linii z Gliwic do Piekar w październiku 1893 r. roboty torowe doszły aż do Małego Zabrza i Zaborza – składowano tam materiały i szyny. Budowę kierował inż. Schmidt. W czerwcu 1894 r. budowano wiadukt przy obecnej ul. Chorzowskiej nad koleją Gliwice-Bytom. Dnia 25 VIII 1894 r. nastąpił odbiór techniczny odcinka zajezdnia Gliwice-brykietownia Cäsar Wollheim w Zaborzu, na którym otwarto ruch dzień później – 26 sierpnia 1894 r. (trasa Gliwice-Zaborze Coaksplatz). Odbiór pozostałej części trasy Gliwice-Piekary (odcinek Zaborze-Chebzie-Królewska Huta-Bytom)

<sup>6</sup> APO, ROI, sygn. 8481 Dampfstrassenbahnen im Industriebezirk Gleiwitz-Deutsch Piekar Vol. 2 1893-1894.

<sup>7</sup> APG, MGJ, sygn. 4785 Gemeindebesteuerung der Gesellschafter der „Dt. Kleinbahn Betriebsgesellschaft Kramer & Co“ zu Berlin 1896-1901.

nastąpił 30 listopada 1894 r. w obecności landrata Lenza i nadburmistrza Brüninga. Uruchomiono ją 30 (27?) grudnia 1894 r. (odcinek Zaborze Koksplatz-Piekary). Koszt budowy całej linii wyniósł 133 245 marek<sup>8</sup>.

Na przystankach wywieszono rozkłady jazdy. Bilety sprzedawali konduktorzy za odliczoną sumę pieniędzy. Na bilecie uwidoczony był przystanek wsiadania i wysiadania oraz cena. Dzieciom poniżej 10 lat przysługiwała ulga, a te noszone na rękach jechały bezpłatnie. W tramwajach nie było miejscówek. Nie wpuszczano osób z widocznymi chorobami – uciążliwymi dla pasażerów, ewentualnie wysadzano je podczas jazdy. Skasowany bilet należało zachować do kontroli. Pasażer na gapę uiszcział podwójną opłatę od stacji wsiadania lub od początku trasy w przypadku niemożności ustalenia – gdzie wsiadł; jeśli odmówił, był wysadzany. Po danym przez lokomotywę sygnale odjazdu nie wolno było wsiadać pod groźbą kary. Konduktor ogłaszał ustnie nazwy przystanków i przesiadki, a potem otwierał drzwi po właściwej stronie. Przy nieplanowanym postoju wysiadać wolno było tylko za zezwoleniem maszynisty. Pojedynczy sygnał dzwonem parowym oznaczał obowiązek powrotu na miejsca, a trzykrotny – dalszą jazdę. 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. Te, które były zbyt duże należało umieścić w schowku bagażowym (Gepäckraum) i nalepić znaczek opłaty. Za rozbicie okna, zabrudzenie wnętrza wagonu lub rozdarcie zasłony na miejscu naliczano opłatę.

Za opóźnienia na trasie nie przysługiwał zwrot pieniędzy (jedynie w razie 24-godzinnej lub dłuższej przerwy w ruchu, przedłużano wtedy ważność biletów okresowych), a w przypadku wypadnięcia kursu – zwracano tylko za nieprzejechany odcinek. Zakazano przewozu psów i zwierząt za wyjątkiem małych psów na kolanach, jeśli nie sprzeciwili się temu pozostali współpasażerowie. Palić tytoń wolno było tylko w III klasie i na peronach. Zakazano przewozu przedmiotów łatwopalnych, broni i prochu strzelniczego. Myśliwi i osoby w służbie policyjnej i wojskowej mogli przewozić broń łufą do góry z podręczną amunicją. Osoby nie przestrzegające przepisów (zwłaszcza pijane i stawiające opór) wysadzano z tramwaju bez prawa do zwrotu ceny biletu.

Bilety jednorazowe kasowane były na określoną trasę i osobę, bez prawa do zwrotu. Dzieci w wieku 4-10 lat jechały za połowę ceny. Bilety okresowe (Zeitkarten) uprawniały do przejazdu wszystkimi pociągami w miarę wolnych miejsc. Bilety robotnicze (Arbeiterkarten) były wydawane pracodawcom, którzy przekazywali je swoim robotnikom. W tygodniu można było jechać 14 razy, ważne były tylko w dni robocze, chyba że pracowano w danym zakładzie również w niedziele. Miesięczne bilety uczniowskie uprawniały do jazdy 2 razy dziennie w dni robocze. Aby je zakupić, nale-

<sup>8</sup> APO, ROI, sygn. 8485 Kleinbahn Gleiwitz-Deutsch Piekar 1892-1893.

żało okazać zaświadczenie ze szkoły. Bilety czasowe ważne były przez 12 miesięcy, 6 miesięcy, 3 miesiące lub 1 miesiąc. Przy kontroli pasażer podawał nazwisko i numer biletu, ewentualnie go okazywał.

Pierwsza strefa obejmowała odcinki Piekary-Rozbark, Rozbark-Królewska Huta, Łagiewniki-Piaśniki, Królewska Huta-Chebzie, Piaśniki-Poremba, Chebzie-Zaborze, Poremba-Zabrze, Zaborze-Gwozdek (Maciejów), Zabrze-Gliwice Forsthaus (Okrzei), Gwozdek (Maciejów)-Gliwice (dworzec), Bytom (dworzec)-Rozbark. Przejazd kosztował 10 fenigów w III klasie i 20 fenigów w II klasie. Druga strefa to odcinki Piekary-Królewska Huta, Bytom (dworzec)-Piekary, Rozbark-Chebzie, Łagiewniki-Poremba, Królewska Huta-Zaborze, Piaśniki-Zabrze, Chebzie-Gwozdek (Maciejów), Poremba-Gliwice Forsthaus (Okrzei), Zaborze-Gliwice (dworzec). Płacono tu 20 fenigów w III klasie i 40 fenigów w II klasie. Trzecia strefa obejmowała odcinki Piekary-Chebzie, Rozbark-Zaborze, Łagiewniki-Zabrze, Królewska Huta-Gwozdek (Maciejów), Piaśniki-Gliwice Forsthaus (Okrzei), Chebzie-Gliwice (dworzec). Przejazd kosztował tu 30 i 60 fenigów. Czwarta strefa to odcinki Piekary-Zaborze, Rozbark-Gwozdek (Maciejów), Łagiewniki-Gliwice Forsthaus (Okrzei), Królewska Huta-Gliwice (dworzec), gdzie przejazd kosztował 40 i 80 fenigów. W piątej strefie (Piekary-Gwozdek, Rozbark-Gliwice) przejazd kosztował 50 fenigów i 1 markę, a w szóstej strefie (Piekary-Gliwice) 60 fenigów i 1,20 marki. Bilet miesięczny uczniowski (Schülerkarte) kosztował 3 marki, a tygodniowy robotniczy (Arbeiterkarte) 1 markę.

Za wynajęcie pociągu specjalnego (Extrazug) płacono 60 marek za 1 wagon, a 80 marek za 2 wagony w jedną stronę i 5 marek za każdą godzinę postoju na przystanku końcowym. Bilety okresowe w jednej strefie kosztowały: miesięczny 5 i 9 marek, kwartalny 12 i 20 marek, półroczny 20 i 35 marek, roczny 30 i 50 marek.

Przez pierwsze kilka lat eksploatacji na linii Gliwice-Piekary wożono przesyłki drobnicowe nadawane i odbierane na przystankach (na początku maja 1900 r. ich przewóz wstrzymano). Musiały one być bezpiecznie i trwale zapakowane oraz zaopatrzone w adres nadawcy i odbiorcy. Paczki w wadze do 50 kg należało dostarczać do miejsca składowania w dni robocze od 7.00 do 18.00, a przesyłki ekspresowe (podwójna opłata) też w niedziele od 8.00-10.00. Opłatę pobierano od nadawcy lub odbiorcy, nalepiając znaczki. Za przewóz pobierano 20 fenigów do 10 kg, 30 fenigów za 10-20 kg, 40 fenigów za 20-30 kg, 45 fenigów za 30-40 kg i 50 fenigów za 40-50 kg, powyżej 50 kg obowiązywała taryfa strefowa (3 strefy) – 50 fenigów płacono za każdą strefę i każde 50 kg.

Przewożono je najbliższym planowym pociągiem po nadaniu. Odbiór musiał nastąpić do 6 godzin od przybycia przesyłki, za dłuższe składowanie (do 3 dni) pobierano opłatę 10 fenigów od jednej paczki dziennie, a w przypadku przesyłek drobnicowych za każde zaczące 50 kg. Przesyłki nie odebrane przechowywano przez miesiąc i potem oddawano na policję. Towary szybko psujące się sprzedawano i potem zwracano pieńdże.

W 1898 r. tramwaje górnośląskie przynosiły 15 000 marek przychodu na kilometr linii, podczas gdy w Berlinie czy Hamburgu wartość ta wynosiła 50 000-60 000 marek. W 1894 r. wykonano 259 000 wozokilometrów, w 1895 r. 1 062 000 wozokilometrów, w 1900 r. 2,5 mln wozokilometrów, a w 1910 r. – 4 055 000 wozokilometrów. Dziennie przewożono w 1894 r. 2 300 osób, w 1 900 r. 17 000 osób, a w 1910 r. 29 000 osób. Liczba przewiezionych pasażerów wynosiła w 1894 r. – 853 158 osób, w 1895 r. – 2 363 254 osoby, w 1896 r. – 2 668 310 osób, w 1897 r. – 2 206 713 osób, a w 1898 r. – 3 603 350 osób.

W Gliwicach od samego początku zaczęły napływać skargi od mieszkańców miasta narzekających na głośnie dzwonienie tramwajów i dym z parowozów. Właściciele domów czynszowych i hoteli twierdzili, że lokatorzy i goście nie chcą mieszkać przy ulicach, którymi kursują tramwaje. Hałas lokomotyw ploszył konie, zwłaszcza wojskowe, zdążające na poligon pod Lasem Łabędzkim. Wpłynęła też skarga właściciela hotelu, który domagał się wprowadzenia trakcji konnej. Tego samego żądano także w Bytomiu. Z powodu tych niedogodności ruch miejski w Gliwicach (od dworca wzdłuż Wilhelmstrasse do Wilhelmplatz) wstrzymano 23 grudnia 1894 r. Niedługo później, w styczniu 1895 r. zezwolono na budowę mostów w ciągu Wilhelmstrasse nad Kłodnicą i Dziką Kłodnicą. W związku z tym od 11 marca tego roku tramwaje z Zabrza kończyły bieg w Gliwicach przy fabryce szamotów za torami kolejowymi (Chamottefabrik-teren obecnego Forum), od 15 marca na mijance za Lindenstrasse (Lipowa), a od 16 marca przy dworcu kolejowym na Neudorferstrasse.

W styczniu 1895 r. zamówiono w wytwórni Waggonfabrik Hoffmann we Wrocławiu konne wagony tramwajowe. Szkielet skrzyni wozu był zbudowany z drewna dębowego i jesionowego, ściany zewnętrzne zostały przedłużone dla osłony platform mieszczących po 5-6 osób, ściany platform wykonano z blachy na wspornikach z drewnianymi listwami. Hamulce były czteroklockowe działające na 4 koła uruchamiane korbą, podłoga platformy miała przyśrubowane listwy dla oczyszczania butów pasażerów z brudu i śniegu; wewnątrz było 10 siedzeń z listew z oparciami, po 3 opuszczane okna boczne z zasłonami, w ścianie czołowej drzwi przesuwne i przeszkłona ściana. Na zewnątrz zamontowano latarnie z blendami – czerwona i zielona, okna wentylacyjne na dachu, sztaby żelazne jako zabezpieczenie okien zewnętrznych na platformach, a wzdłuż dachu po bokach szyldy z kierunkiem jazdy. W przedziale pasażerskim były klapy do płacenia za bilet (Zahlklappen) w drzwiach przesuwnych, dwa drążki na suficie wewnętrznym z rzemieniami dla pasażerów, dzwonki sygnałowe na suficie platform. Ściany boczne wozów wykonane były z blachy 1,5 mm, a koła z odlewanej stali średnicy 580 mm i 85 mm szerokości.

W marcu 1895 r. przygotowano projekt rozkładu jazdy dla trakcji konnej w Gliwicach (jazda z Wilhelmplatz do narożnika Wilhelmstrasse koło dworca miała trwać 8+2 minuty). Od 21 marca dwa wozy tramwajowe zaprzężone każdy w jednego konia kursowały przez miasto do Wilhelmplatz; ich trasę w końcu marca skrócono do Schützenstrasse. Prezydent rejencji zezwolił dopiero 5 czerwca 1895 r. na wprowa-

dzenie tramwajów konnych w Gliwicach (na trasie z miasta do dworca) i w Bytomiu (od dworca do Pogody)<sup>9</sup>.

Na trasie tramwaju parowego dochodziło często do różnych incydentów pociągających za sobą urzędowe dochodzenia. I tak na przykład 3 lipca 1895 r. w Łagiewnikach maszynista Johann Pogorzalek i konduktor Janik (obaj z Gliwic) minęli bez zatrzymania przystanek przy domu celnym (Zollhaus). Przyczyną był zakład o szybkość z posiadaczem welocypedu. Co ciekawe, pasażerowie nie mieli nic przeciwko temu, a wręcz kibicowali wyścigowi. Zdarzały się też przejazdy nieoświetlonych lokomotyw ulicami miast, co zagrażało zwłaszcza pijakom, którzy tłumnie wracali wieczorami z szynków do domu. Zresztą i motorniczowie często byli pijani, nie pomagali szkolenia, aby stosowali się do regulaminu.

Spółka skarżyła się na wysokie koszty działalności – przed wybudowaniem linii musiano złożyć wysokie kaucje – do kasy rejencji opolskiej 266 500 marek, do kas miejskich za korzystanie z szos 34 000 marek, a kolei 57 000 marek. Ponadto w Gliwicach wskutek wymagań władz kolejowych spółka musiała wybudować wiadukt, dom i budkę dróżnika. Poza tym gminy za udostępnienie dróg na swoim terenie zażyczyły sobie biletów wolnej jazdy dla swoich urzędników<sup>10</sup>.

W tym czasie rozpoczęto pierwsze przymiarki do wprowadzenia na Górnym Śląsku trakcji elektrycznej. Już w styczniu 1896 r. spółka Kramera chciała ją wprowadzić na swoich liniach – gotowe były projekty sieci i wozów motorowych. Pociągi mogły liczyć maksymalnie dwa wozy doczepne. Zasilanie miało być napowietrzne (wzorem Wrocławia, Hamburga i Halle). Przewód kontaktowy o przekroju 8 mm był zawieszony w osi toru na wysokości 5,5 m. Poza szosami miały być ustawione zwykle maszty, a na szosach przewody poprzeczne zawieszano na masztach lub rozetach. Maszty stawiano w odstępach 40 m, wkopane na głębokość 1,75 m. Przewody doprowadzające prąd prowadzono na masztach lub jako kable ziemne. Sieć zasilano prądem stałym 550 V, prądy powrotne płynęły poprzez miedziane łączniki szyn. Na sieci zaplanowano osiem punktów zasilania (Speisepunkte) – były to domki z urządzeniami pomiarowymi i licznikami. Sieć była podzielona na sekcje za pomocą odłączników (Streckenunterbrecher).

Nowe elektryczne wozy motorowe miały być zabudowane na żelaznym podwoziu w kształcie. Każdy wagon miał dwa wózki dwuosiowe, każdą oś napędzał osobny silnik 12 KM. Korba obsługiwana była lewą ręką, hamulec automatyczny próżniowy (jak w wozach parowych) na cztery osie i ręczny, dzwonek uruchamiany stopą, a pompa próżniowa uruchamiana silnikiem. Jako odbierak prądu na wagonach służyło ruchome ramię (Kontaktrolle). W środku była ściana działowa. Na czole wagonu były 2 lampy, wóz był oświetlony elektrycznie i ogrzewany brykietami.

<sup>9</sup> APG, zespół Akta gminy Zaborze, sygn. 172 Dampf- und elektrische Strassenbahn 1891-1908, tamże, zespół Amtsbezirk Zaborze, sygn. 31 Dampfstrassenbahn in Zaborze 1893-1902.

<sup>10</sup> APK, zespół Wspólnota Interesów (dalej: WspInt), sygn. 2813 Kattowitzer AG Verpachtung eines Mittel-Lagiewniker Terrainstreifens an die Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft 1897.

Z pełnym obciążeniem ważył 12 000 kg. Dotychczasowe wagony tramwajowe miały być używane jako doczepne.

W przedziałach II klasy było 12 miejsc siedzących i brak stojących, ale konduktorzy tego nie przestrzegali. Tablice „Besetzt” nie pomagały wobec napierającego tłumu. W III klasie były rzemienne uchwyty u sufitu dla stojących. W 1900 r. na linię Gliwice-Królewska Huta wprowadzono nowe wozy motorowe na ponad 70 miejsc. Były tam trzy przedziały; środkowe III klasy były przeznaczone dla kobiet, ale często zajmowali je mężczyźni.

Do września 1896 r. przebudowano układ torowy na Germaniaplatz (pl. Piastów) służący do postoju i manewrowania składów przyjeżdżających i odjeżdżających do Zabrza. Położono łącznik od Rohrstrasse na południe do Bahnhofstrasse, zakręt wokół pomnika Germanii do Neudorferstrasse i zakręt na północ w stronę Rohrstrasse – w ten sposób powstała pętla, z której korzystały wozy nadjeżdżające z Zabrza (łuk z Neudorferstrasse na Rohrstrasse miał być rozebrany). W tym samym czasie zbudowano mijankę przy Waldschlösschen (Zameczek Leśny).

Elektryfikacja była trudną decyzją, gdyż posiadany tabor dostosowany do trakcji parowej był prawie nowy. Już w styczniu 1896 r. spółka chciała całą sieć przebudować na trakcję elektryczną (początkowo miasto Gliwice nie chciało się na to zgodzić, twierdząc, że tylko magistrat ma prawo do jej założenia) – projekty sieci miejskiej były gotowe. W 1896 r. zawarto umowę ze spółką AEG w sprawie dostaw prądu, która została zrealizowana w 1897/98. Koncesję na elektryfikację istniejącej linii Gliwice-Piekary, wydano 26 stycznia 1897 r. (właściwie Gliwice-Bytom; nie dotyczyła ona linii miejskiej w Bytomiu i odcinka Bytom-Piekary).

W październiku 1898 r. sieć trakcyjna na odcinku Gliwice (Wilhelmsplatz)-Zabrze (hotel Kochmann, koło obecnego pl. Wolności) była już gotowa. Dnia 19 X 1898 r. zezwolono na jazdy próbne, a 9 listopada 1898 r. nastąpił odbiór tej trasy. Z powodu wypadku, w pierwszym dniu eksploatacji wozów elektrycznych, zmieniono konstrukcję wózków i zmniejszono dopuszczalną prędkość<sup>11</sup>.

Spółka chciała na trasie Gliwice-Chebbie wprowadzić na razie tylko częściowo wozy elektryczne (w wozach doczepnych kursujących dotąd z lokomotywami parowymi trzeba było przebudować hamulce próżniowe na ciśnieniowe, zainstalować lampy początku i końca pociągu, oświetlenie naftowe zmienić na elektryczne; okazało się też, że dawne ogrzewanie parowe było lepsze, więc musiano ogrzewać wagony brykietami). Pociągi elektryczne w liczbie 37 uruchomiono tam 1 lutego 1899 r., a pozostałe były nadal parowe (stopniowo zastępowane elektrycznymi). W wozach motorowych zamieniono 2 reflektory na jeden (o jasności 16 świec). Od 6 marca 1899 r. na trasie Gliwice-Chebbie wszystkie planowe pociągi były elektryczne. Tramwaje elektryczne na trasie Chebbie-Królewska Huta uruchomiono 6 kwietnia 1899 r., Królewska Huta-Bytom 25 czerwca 1899 r., a Bytom-Piekary 30 czerwca 1899 r.<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> APK, MByt, sygn. 4019 die Strassenbahn im Innern der Stadt (Piekar-Beuthen-Königshütte) Vol. 3 1898-1904.

<sup>12</sup> Tamże, MByt, sygn. 4018 die Strassenbahn im Innern der Stadt [Piekar-Beuthen-Königshütte] Vol. II 1898.

W listopadzie 1892 r. planowano zbudować trasę Gliwice-Czekanów-Grzybowice-Nowe Repty-Tarnowskie Góry, z odgałęzieniem Grzybowice-Mikulczyce-Zabrze. Na tym odcinku zamierzano wprowadzić trakcję parową, jego budowa nie doszła jednak do skutku<sup>13</sup>. Z kolei firma Schikora & Wolff zamierzała w 1898 r. budować linię (o trakcji elektrycznej): Świętochłowice-Zgoda-Frydenshuta Rozamunda-Czarny Las-Wirek-Bielszowice-Pawłów-Dorota-Sośnica-Gliwice Germaniaplatz, czego również nie udało się zrealizować<sup>14</sup>.

### Linie miejskie w Gliwicach

Rozbudowę gliwickich linii miejskich rozpoczęto w czerwcu 1895 r. Początkowo planowano uruchomić konne linie od narożnika Wilhelmstrasse/Niederwallstrasse przez Niederwallstrasse (Dolnych Wałów)-Oberwallstrasse (Górnych Wałów)-Bahnhofstrasse (Dworcowa) do Germaniaplatz (pl. Piastów) oraz od trójkąta na wschodnim krańcu Klosterstrasse (Wieczorka) do gimnazjum (obecny klasztor redemptorystów), a w przyszłości linię z koszar ułanów (Ulanenkaserne-po 1945 koszary WOP) przez Raudenerstrasse (Daszyńskiego)-Friedrichstrasse (Kościuszki) do Teuchertstrasse (Zygmunta Starego).

W lipcu 1895 r. kładziono już tor od gimnazjum do koszar ułanów wzdłuż obecnej ul. Daszyńskiego. Miasto, niezadowolone z działalności spółki, starało się w sierpniu 1895 r. o własną koncesję tramwajową; starania te miały na celu przede wszystkim zdopingowanie spółki Kramera do przyśpieszenia budowy<sup>15</sup>.

Koncesję na linie konne Germaniaplatz (pl. Piastów)-Bahnhofstrasse (Dworcowa)-Oberwallstrasse (Górnych Wałów) oraz Niederwallstrasse (Dolnych Wałów, trójkąt koło kościoła Wszystkich Świętych)-gimnazjum (obecnie klasztor redemptorystów) wydano dopiero 19 marca 1896 r.

Według projektu tramwaj parowy dojeżdżał z Zabrze na Germaniaplatz, a stąd dwa wozy konne (potem elektryczne) kursowały przez Bahnhofstrasse (tor od wschodu)-Oberwallstrasse (tor od północy)-Teuchertstrasse (tor od zachodu)-Friedrichstrasse (tor od północy)-Raudenerstrasse (tor od południa) do koszar ułanów (mijanka północna końcowa naprzeciw gospody Gasthaus zur Wilhelmshöh) i drugą linią przez Wilhelmstrasse-Niederwallstrasse (tor od południa)-Klosterstrasse (tor od południa) również do koszar ułanów. Powrót do Germaniaplatz zawsze odbywał się drugą linią. Stara koncesja z 20 lipca 1894 r. została zmieniona 8 grudnia

<sup>13</sup> APK, LTarn, sygn. 712 Ausbau der Strassenbahn im Kreise Tarnowitz 1898-1900, APO, ROI, sygn. 8469 die elektrische Strassenbahn Deutsch Piekar-Koslowagora-Neudeck 1898-1900.

<sup>14</sup> APO, ROI, sygn. 8457 Electriche Strassenbahn Beuthen-Laurahütte-Rosdzin 1898, APO, ROI, sygn. 8492 Elektrische Strassenbahn Schwientochlowitz-Antonienhütte-Dorotheendorf-Gleiwitz 1898, APO, ROI, sygn. 8474 Elektrische Strassenbahn Zawodzie-Bogutschütz-Laurahütte-Beuthen 1898-1901, APO, ROI, sygn. 8490 Strassenbahnprojekt Gleiwitz-Sosniza-Dorotheendorf 1899.

<sup>15</sup> APG, MGI, sygn. 1593 Anlage von Strassenbahn im Stadtgebiet 1880-1897, tamże, sygn. 1594 Zeichnungen betreffend den Ausbau der Strassenbahn im hiesigen Stadtbezirk 1896.



**4. Tramwaj i tory tramwajowe na Teuchertstrasse (obecnie ul. Zygmunta Starego), pierwsza dekada XX w.**

1897 r. – zezwolono na opisaną wyżej miejską pętlę przez Friedrichstrasse i odcinek do koszar.

W lipcu 1896 r. rozpoczęto kłaść tory na ulicach miasta, m.in. na Friedrichstrasse, która była jeszcze częściowo nieuregulowana. Zrezygowano z kładzenia toru w zachodniej części Oberwallstrasse (na odcinku Teuchertstrasse-Klosterstrasse). Do ukończenia montażu elektrycznej sieci trakcyjnej miała być tymczasowo stosowana trakcja konna. Trakcja parowa dozwolona była tylko od Germaniaplatz w kierunku Zabrze oraz w nocy (20.00-8.00) na trasie dworzec Trynek-Nicolaistrasse-Bahnhofstrasse-Germaniaplatz<sup>16</sup>.

W marcu 1896 r. planowano pomiary na terenie planowanej trasy elektrycznej łącznicy tramwajowej do Trynka (do dworca kolei wąskotorowej Trynek-Rudy) i w kierunku Sośnicowic. W grudniu tego roku uzyskano zgodę śląskiego starosty krajowego na położenie toru przez Bahnhofstrasse (Dworcowa) do Trynka. Koncesję na odcinek do Trynka (Turmstrasse/Nicolaistrasse-Nicolaistrasse-Preiswitzerstrasse-Kleinbahnhof Trynek) wydano 15 października 1897 r.

Stopniowo postępowała instalacja sieci trakcyjnej: dnia 26 VII 1898 r. rozwieszono ją na odcinku Rohrstrasse-Germaniaplatz-Wilhelmstrasse-Niederwallstrasse (tor od południa)-gimnazjum (odbiór techniczny tego odcinka nastąpił 11 X 1898), 15 X 1898 r. na Bahnhofstrasse-Nikolaistrasse (tor od wschodu)-Preiswitzerstrasse (tor od północy), 16 X 1898 r. na Wilhelmplatz, 17 X 1898 r. na Preiswitzerstrasse i stacji

<sup>16</sup> APG, MGI, sygn. 207 Grundzüge für ein Uebereinkommen welches für den Fall der Auflösung der OSDSBG 1896-1897.

kolei wąskotorowej w Trynku (odbiór odcinka Germaniaplatz-Trynek nastąpił 10 XI 1898), a 12 XI 1898 r. na trasie Oberwallstrasse (tor od północy z mijanką południową przed bankiem)-Teuchertstrasse (tor od zachodu)-Friedrichstrasse (tor od południa)-Raudenerstrasse.

W sierpniu 1898 r. gotowy był już zelektryfikowany odcinek Gliwice Germaniaplatz-Zabrze Wilhelmshöhe (ul. De Gaulle'a). Dnia 28 XI 1898 r. nastąpił odbiór techniczny linii gimnazjum-Raudenerstrasse-koszary ułanów, Friedrichstrasse-Teuchertstrasse-Oberwallstrasse-Thurmstrasse (połączenie z linią do Trynka, przystanek na Bahnhofstrasse na północ od wylotu Basztowej) w Gliwicach i trakcji elektrycznej na odcinku Zabrze-Chebie<sup>17</sup>.

Linię dworzec-Wilhelmplatz, na której miały kursować wahadłowo pojedyncze wozy (jeździły potem co 15 minut) zamierzano uruchomić w listopadzie 1898 r. Dnia 10 III 1899 r. zezwolono na ruch na liniach Germaniaplatz-Wilhelmstrasse-gimnazjum-Friedrichstrasse/Raudenerstrasse oraz Germaniaplatz-Bahnhofstrasse-koszary piechoty-koszary ułanów z prędkością 12 km/h i wszystkimi przystankami na żądanie. Faktyczne uruchomienie dwóch miejskich linii nastąpiło dnia 30 marca 1899 r., były to odcinki: Germaniaplatz (pl. Piastów)-Bahnhofstrasse (Dworcowa)-wylot Thurmstrasse (Basztowa – most św. Jana Nepomucena)-Oberwallstrasse (Górnych Wałów)-Teuchertstrasse (Zygmunta Starego)-koszary piechoty (Infanteriekaserne)-koszary ułanów (Ulanenkaserne) oraz dworzec-Wilhelmstrasse (Zwycięstwa)-Niederwallstrasse (Dolnych Wałów)-Klosterstrasse (Wieczorka)-gimnazjum-Raudenerstrasse (Daszyńskiego)-róg Friedrichstrasse (Kościuszki)/Raudenerstrasse (Daszyńskiego). Na trasie dworzec-Germaniaplatz-Wilhelmstrasse/Niederwallstrasse-Friedrichstrasse/Raudenerstrasse wozy kursowały co 30 minut, a na odcinku Germaniaplatz-koszary piechoty-koszary ułanów co godzinę. W wagonach nie było II klasy, a jednolita taryfa wynosiła 10 fenigów. Z dniem 1 czerwca 1900 r. zamierzano przenieść końcówkę linii z Germaniaplatz do dworca kolejowego (Staatsbahnhof).

Spółka tramwajowa chciała jak najszybciej rozpocząć przewozy do Trynka ponieważ kolej wąskotorowa do Raciborza była już uruchomiona. Planowano tam przystanek u wylotu szosy do Szywałdu (Bojkowa). Linię Germaniaplatz (pl. Piastów)-Bahnhofstrasse (Dworcowa)-Preiswitzerstrasse (Pszczyńska)-dworzec wąskotorowy Trynek uruchomiono 3 sierpnia 1899 r. Tramwaje do Trynka były skomunikowane z pociągami wąskotorowymi, dlatego nie jeździły regularnie; kursowały tam wahadłowo pojedyncze wozy. Łącznicą tą przejeżdżały też przez miasto lokomotywy parowe z kolei wąskotorowej Gliwice-Racibórz kierowane na rewizję do tramwajowych warsztatów (Hauptreparaturwerkstatt) w zajezdni przy ul. Chorzowskiej w Gliwicach.

W 1898 r. zamierzano budować też linię elektryczną dworzec Gliwice-Szobiszowice (przez wiadukt i do starego kościoła w Szobiszowicach), co jednak nie wyszło poza

<sup>17</sup> APG, MGI, sygn. 1595 Klage der Stadt Gleiwitz gegen die Dampfstrassenbahn 1901-1904.

fazę wstępnych planów. Planowano też przedłużyć istniejącą linię na odcinku Gliwice koszary ułanów-Wójtowa Wieś-Ostropa-Sośnicowice rynek<sup>18</sup>.

W celu zagęszczenia ruchu budowano na miejskich liniach nowe mijanki – w kwietniu 1899 r. zezwolono na budowę dwóch z nich: na Wilhelmstrasse (zachodnia, między Kłodnicą a Niederwallstrasse – w celu krzyżowania wozów miejskich z przelotowymi z Zabrze) oraz na Friedrichstrasse (północna, przed koszarami piechoty).

Kolejne mijanki zabudowano (zezwolenie 14 IX 1903, odbiór 19 VIII 1904) w Oberwallstrasse (między Schröterstrasse-Księcia Ziemowita i Bankstrasse-Bankową) oraz (zezwolenie 20 XII 1903) na Bahnhofstrasse (odcinek między Kłodnicą i Bielitzerstrasse-Strzody), w Nikolaistrasse (Mikołowska, przed domami nr 17-23) i w Klosterstrasse (Wieczorka, przed teatrem i domem koncertowym – obecnie pomnik Mickiewicza, odbiór 19 VIII 1904). Ta ostatnia funkcjonowała do 1911 r., kiedy ją usunięto jako zbędną. Dnia 28 X 1913 r. zezwolono na jej ponowne zabudowanie i uruchomienie<sup>19</sup>.

W 1903 r. tramwaje na obu gliwickich liniach miejskich kursowały co 20 minut. Z dniem 1 IV 1904 pociągi, kursujące przez Wilhelmstrasse do narożnika Friedrichstrasse/Raudenerstrasse, zwiększyły częstotliwość z 30 minut do 15 minut. Linia do koszar ułanów przez Bahnhofstrasse i Teuchertstrasse kursowała nieregularnie, gdyż była skomunikowana z pociągami na dworcu kolejowym w Gliwicach; skrócono ją 1 kwietnia 1904 r., zamykając odcinek do koszar (z powodu małego ruchu). Funkcjonowała też linia przelotowa Gliwice (najpierw koszary ułanów, potem róg Raudenerstrasse/Friedrichstrasse)-Zabrze-Bytom Pogoda. Latem 1904 zlikwidowano ruch przelotowy do dawnego przystanku przy koszarach ułanów; ruch do tego punktu wznowiono 6 lutego 1905 r. (pociągi co godzinę).

Na przełomie czerwca i lipca 1905 r. przebudowano tory na Wilhelmstrasse, zabudowując długą mijankę zachodnią ze skrzyżowaniem torów (od rzeźni miejskiej w miejscu obecnego Urzędu Miejskiego aż do Niederwallstrasse) wraz z żeberkiem od strony północnej. Powodem była planowana zmiana rozkładu jazdy – miasto chciało zmniejszyć prędkość tramwajów i wprowadzić kursy co 20 minut (do tej pory pociągi przelotowe do Zabrze kursowały co 15 minut). Dnia 21 VII 1905 zezwolono na otwarcie nowej mijanki dla ruchu, od tej pory końcówka linii przelotowej z Zabrze była koło domu towarowego Barasch (niedaleko narożnika Niederwallstrasse), a przystanek przesunięto bardziej na północ.

Z dniem 1 lutego 1907 r. linia Gliwice dworzec-koszary ułanów została zamknięta, a pociągi Gliwice-Królewska Huta odjeżdżały z Raudenerstrasse. Tramwaje z dotychczasowej trasy dworzec-Wilhelmstrasse-Raudenerstrasse skierowano do końcówki przy koszarach ułanów.

Ruch tramwajowy przez Bahnhofstrasse do koszar ułanów zamknięto w marcu 1907 r. z powodu regulacji płynącej tamtędy rzeki Ostropki (przywrócono go 15 IX

<sup>18</sup> APO, ROI, sygn. 8487 die elektrische Strassenbahn Gleiwitz-Petersdorf 1898-1900, tamże, sygn. 8489 die elektrische Strassenbahn Gleiwitz-Richtersdorf-Ostropa-Kieferstädtel 1898-1906.

<sup>19</sup> Tamże, sygn. 8476 Ausbau des Strassenbahnnetzes in Gleiwitz Bd. I 1895-1904.

1907 r.). Na żądanie miasta z powodu budowy kanalizacji dnia 16 VI 1908 r. wstrzymano ruch przez Oberwallstrasse-Teuchertstrasse. Dnia 10 VIII tego roku wznowiono ruch pociągów Gliwice-Królewska Huta przez Wilhelmstrasse.

Budowa kanalizacji i kładzenie nowego bruku były przyczyną zmiany położenia toru w Oberwallstrasse (zezwolenie 3 VIII 1912). Nowy tor miał prowadzić środkiem jezdni (od Turmstrasse do Schröterstrasse), a mijanka została przeniesiona na odcinek od Schröterstrasse (Księcia Ziemowita) do starego targu końskiego (Alter Rossmarkt-Jana Pawła II) i zabudowana jako północna. Do 13 XI 1912 był wstrzymany ruch na odcinku Turmstrasse-koszary ułanów. Dnia 1 IX 1913 r. znów zamknięto ruch na Oberwallstrasse z powodu kładzenia nowego bruku (spajanego cementem – zachowany do dziś wraz z mijanką wąskotorową – jedynym tego rodzaju zabytkiem na Górnym Śląsku).

W 1912 r. tramwaj do Trynka jeździł co godzinę, a przez Bahnhofstrasse co 20 minut. Dnia 23 X 1912 r. zezwolono na przeniesienie końcówki linii z Raudenerstrasse do zbiegu Raudenerstrasse/Klosterstrasse i wstrzymanie ruchu na Raudenerstrasse (odcinek od Friedrichstrasse do Klosterstrasse). Od dnia 1 maja 1913 r. tramwaje nie jeździły już do koszar ułanów i zdemontowano tam sieć trakcyjną (ruch przywrócono dopiero w 1924).

Planując przebudowę sieci na normalnotorową spółka chciała w 1913 r. linię z Friedrichstrasse przenieść na Teuchertstrasse i przedłużyć tor do końca tej ulicy. Do koszar ułanów miała za to prowadzić linia z dworca. W sierpniu 1913 r. przebudowywano nawierzchnię Friedrichstrasse (Kościuszki), przy okazji rozbierając około 400 m starego toru tramwajowego (pozostała część toru na tej ulicy była od tego czasu nie używana).

Z powodu rozbudowy gliwickiego dworca rozrządowego zamierzano zlikwidować ulicę prowadzącą po północnej stronie torów kolejowych zwaną Güterbodenstrasse (którą biegła linia do Zabrze) i zastąpić ją nową Lützwstrasse (Traugutta). Zaczęto kłaść tor tymczasowy (aż do ukończenia wiaduktu nad torami) z szyn Vignolesa w odległości 80 m od dotychczas istniejącego toru wzdłuż drogi ładunkowej (spółka pokrywała część kosztów tych prac w wysokości 65 000 marek). Tor ten był gotowy w październiku 1913 r., a odbiór techniczny nastąpił 13 XI 1913 r. Postępy w rozbudowie stacji kolejowej wymusiły powtórne przełożenie tej trasy (zezwolenie 15 VI 1915, uruchomienie 23 kwietnia 1915 r.). Nowy tor biegł po stronie północnej Lützwstrasse koło fabryki szamotowej, a potem koło noclegowni i ekspedycji towarowej po stronie południowej tej ulicy.

Przy okazji nowego brukowania Wilhelmstrasse i przebudowy mostów zaplanowano w 1914 r. przebudowę tamtejszego torowiska tramwajowego. Dnia 28 III 1914 zezwolono na budowę mijanki w tej ulicy koło dworca (była już tam czynna w latach 1905-1910) w celu próbnego zwiększenia częstotliwości ruchu tramwajowego. Przejazd przez nowy most na Kanale Kłodnickim w ciągu tej ulicy otwarto 21 VI 1914 r.



5. Tramwaj na Wilhelmstrasse (obecnie ul. Zwycięstwa) na wysokości ówczesnego „Welt Kino”, pierwsza dekada XX w.

Dnia 13 VII tego roku przeniesiono na czas przebudowy cały ruch z Wilhelmstrasse na Bahnhofstrasse i Niederwallstrasse. Do koszar ułanów należało się przesiadać na rogu Bahnhofstrasse i Niederwallstrasse.

W tym samym czasie planowano przebudowę układu torów na terenie miasta. W maju 1914 r. położono łącznik (ok. 90 m) w kierunku północ-południe na Germaniaplatz (przecinający Kronprinzenstrasse-Jagiellońską), a w czerwcu 1914 r. nowy tor skręcający z Nikolaistrasse (Mikołowskiej) na Niederwallstrasse (Dolnych Wałów) i biegnący południową stroną Niederwallstrasse do rogu Wilhelmstrasse (Zwycięstwa) na odcinku 230 m. Nową końcówkę dla pociągów przelotowych z kierunku Zabrze i punkt przesiadkowy na gliwickie linie miejskie urządzono na południowym końcu Bahnhofstrasse (odbiór 2 VII 1914)<sup>20</sup>.

Przebudowa torowiska na Wilhelmstrasse została zrealizowana od sierpnia do grudnia 1914 r. Na środku jezdni położono dwa nowe tory, a na obu końcach ulicy zabudowano trójkąty. Ponieważ most na Kłodnicy nie był jeszcze gotowy, wykorzystano tam prowizorycznie stary odcinek toru.

Wszystkie prace zakończono w maju 1915 r., most był gotowy dopiero w 1916 r.

Po wybuchu wojny wozy na linii Zabrze-Gliwice kursowały w październiku 1914 r. co 30 minut (dawniej co 15 minut, co przywrócono dopiero 5 XI 1914 r.). Dnia 6 XI 1914 r. wstrzymano na terenie Gliwic ruch miejski, a końcówka linii z Zabrze została przeniesiona z Oberwallstrasse do Germaniaplatz. Nowy przystanek na placu zlokalizowano po jego południowej stronie (do tej pory w kierunku Zabrze tramwaje od-

<sup>20</sup> APO, ROI, sygn. 8477 Ausbau des Strassenbahnnetzes in Gleiwitz Bd. II 1904-1914.

jeźdźwały po stronie wschodniej, a do miasta po zachodniej). Dnia 28 XII 1914 r. wrócił na stare miejsce przystanek Neudorferstrasse Germaniarestaurant (obecnie budynek GPBP, tymczasowo był koło browaru Scobel).

W czerwcu 1917 r. spółka tramwajowa chciała wprowadzić ruch wahadłowy z dworca do koszar piechoty (obecnie szpital wojskowy). Dnia 3/11 VI 1919 r. zawarła ugodę z miastem i spółka zobowiązała się po przebudowie sieci na normalnotorową do uruchomienia linii Królewska Huta-Gliwice Wilhelmplatz oraz linii miejskich (częstotliwość kursowania co 15 minut) dworzec-koszary piechoty-Wójtowa Wieś, dworzec-koszary ułanów i łącznika ze stacji wąskotorowej w Trynku do linii tramwajowej (likwidacja istniejącego trójkąta-Spitzkehre) jak też budowy kolei wąskotorowej Knurower Weg (Bojków Grn. Wąsk.)-Knurów, tak aby możliwe było bezpośrednie połączenie trakcją elektryczną z dworca Gliwice do Knurowa. Miała również usunąć stary nieużywany tor na Friedrichstrasse.

Pociągi z Królewskiej Huty od 15 VIII 1919 r. znów dojeżdżały do koszar piechoty (Infanteriekaserne). W grudniu tego roku przywrócono na krótko ruch na liniach miejskich, lecz znów go wstrzymano – niezadowolony z tego magistrat groził zbudowaniem własnej sieci tramwajowej.

Na początku 1920 r. zawieszono sieć trakcyjną na jednym torze w Wilhelmstrasse. Dnia 9 kwietnia 1920 r. uruchomiono tam po raz pierwszy od wybuchu wojny jeden wóz jeżdżący co 20 minut. Zatrzymywał się on na przystankach: dworzec kolejowy (przystanek tramwaju do Trynka), przed Fabrikstrasse (Dubois), teatr miejski (Stadttheater, wylot al. Przyjaźni), Barasch (róg Niederwallstrasse), Grosse Mühlstrasse (Młyńska), Stadtgarten (pl. Mickiewicza, mijanka) i Coselerstrasse (Kozielska). Dnia 28 V 1920 r. nastąpił odbiór techniczny trakcji na drugim torze. Latem 1920 r. wznowiono w pełnym zakresie ruch miejski na terenie Gliwic. Dnia 1 III 1921 r. otwarto ponownie przystanek na żądanie Preiswitzerstrasse/Schönwälderstrasse<sup>21</sup>.

### Zarządzanie i nadzór właścicielski

Od listopada 1896 r. właścicielem koncesji na tramwaje (przejętej od firmy Kramer) była założona 24 lutego 1894 r. spółka Oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m.b.H w Berlinie. Jej kapitał założycielski wynosił 4 mln marek, a wniósł go prawie w całości Nationalbank für Deutschland, który kredytował przedsięwzięcie. Spółka ta prowadziła ruch poprzez dyrekcję w Bytomiu, a w Gliwicach funkcjonował od 17 stycznia 1900 r. jej oddział (Abtheilung Oberschlesien, Bau-Abtheilung) przy Augusta Strasse 7a (dawniej An der Gartenstrasse 15d, obecnie?) z emerytowanym dyrektorem kolei Josefem Huperzem na czele (pracowali tam też rejentyczny mistrz budowlany Louis Fränkel i dyrektor ruchu inż. Theodor Wolf).

<sup>21</sup> APO, ROI, sygn. 8478 Ausbau des Strassenbahnnetzes in Gleiwitz Bd. 3 1914-1926.

W tym samym miejscu funkcjonował otwarty 15 kwietnia 1899 r. oddział śląski (Abtheilung für Schlesien) firmy Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft AG z Berlina (założonej w styczniu 1893 r.), która posiadała wszystkie udziały w pierwszej spółce i dzierżawiła górnośląską sieć tramwajów. Do zadań gliwickiego oddziału należały wstępne pertraktacje w sprawie budowy nowych linii tramwajowych i realizacja zawartych umów, a jego dyrektorem był również Josef Huperz<sup>22</sup>.

Jedynym właścicielem firmy Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft została nowa spółka Schlesische Kleinbahn AG (założona 7 lipca 1899 r. w Berlinie). Nabywając udziały dotychczas funkcjonujących firm zaczęła ona w tym roku jednolicie zarządzać siecią. Od 1 stycznia 1900 r. Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft prowadziła ruch samodzielnie bez pośrednictwa Kramera. Dnia 10 października tego roku otwarto w Berlinie postępowanie upadłościowe spółki Kramer, zakończone ugodą w 1905 r.

Biura górnośląskiego oddziału Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft przeniesiono 1 października 1901 r. z Gliwic do Bytomia i połączono z tamtejszymi biurami ruchu w jedną dyrekcję – Betriebsdirektion der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft m.b.H. (Berlin) Beuthen O/S. Eksploatację tramwajów parowych przejęła formalnie katowicka spółka Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke.

Zgodnie z zarządzeniem od 1 I 1901 r. katolickie siostry zakonne i diakonisy ewangelickie, opiekujące się chorymi w domach, nie miały już prawa do darmowych przejazdów, przysługiwało ono tylko policjantom i nadzorcom dróg. Do wolnej jazdy w tramwajach elektrycznych uprawnieni byli dyrektorzy, wyżsi urzędnicy, kontrolerzy, wermistrzowie i monterzy za okazaniem legitymacji. Roczne bilety wolnej jazdy wydawano członkom rad nadzorczych i zarządów spółek, lekarzom, nadzorcom dróg i policjantom. Bilety miesięczne przysługiwały pracownikom dla dojazdu do pracy i ich żonom dla dojazdu na najbliższy targ.

Wszystkie udzielone koncesje zastąpiono 17 lutego 1902 r. koncesją generalną (ważną do 31 grudnia 1996), wykluczającą prowadzenie ruchu pośpiesznego i zakazującą budowy bocznic do zakładów i łącznic z koleją wąskotorową. Jedynie w Gliwicach pociągi towarowe mogły kursować z Trynku do przeładowni koło dworca normalnotorowego oraz z Trynku do placu Krakowskiego (Marktplatz).

Tramwaje były w złej sytuacji finansowej, co było główną przyczyną reorganizacji. Zwłaszcza elektryfikacja sieci pociągnęła za sobą wielkie koszty, których nie zrównoważyły spodziewane zyski. Firma została zmuszona do podjęcia elektryfikacji swoich linii przez nacisk pasażerów i urzędów. Po elektryfikacji na próbę zwiększono częstotliwość kursowania wozów, lecz okazało się to nieopłacalne. Trakcja elektryczna miała wyższe koszty eksploatacji niż parowa. Porównując przychody od 1 km trasy, na odcinku Gliwice-Piekary wynosiły one w październiku 1899 r. (przed elektryfika-

<sup>22</sup> APO, ROI, sygn. 8508 die Strassenbahn Königshütte-Schoppinitz (Firma Kramer und Comp.) 1895.

cją) 84,2 fenigi, a w październiku 1900 r. (po elektryfikacji) 57 fenigów. Sieć trakcyjną podzielono na 9 obszarów zasilania (zasilane z dwóch podstacji z sieci wysokiego napięcia OEW). Energię elektryczną dostarczała własna elektrownia w Dolnych Hajdukach oraz sieć OEW.

Ponieważ całkowite połączenie spółek pociągało za sobą wysokie koszty, tymczasowo wprowadzono jedynie unię personalną i wspólny zarząd. Zniesiono bilety wolnej jazdy dla policjantów i urzędników miejskich. Sieci obydwu spółek miały być połączone dopiero w przyszłości<sup>23</sup>.

W listopadzie 1902 r. spółka chciała wprowadzić nocny przewóz towarów (całowagonowe lub drobnicowe w ładunkach zbiorowych) i częściowo przywrócić trakcję parową; miały w tym celu powstać mijanki i ładownie, na których spedytorzy przyjmowałiby ładunki, a specjalne pociągi towarowe kursowałyby rano i wieczorem. Zamierzano zbudować liczne bocznice m.in. w Gliwicach (do fabryki asfaltu i papy Ludwiga Gassmanna) i ekspedycje towarowe w zajezdniach Gliwice i Rozbark. Po gwałtownych protestach poszczególnych miast i gmin zrezygnowano z tych zamiarów, jedynie Gliwice zezwoliły na przewóz towarów ze stacji w Trynku na Krakauerplatz (pl. Krakowski)<sup>24</sup>.

W zimie 1901/1902 firma Oberschlesische Dampfstrassenbahngesellschaft eksploatowała następujące linie:

- sieć miejska w Gliwicach (Stadtnetz Gleiwitz):
  - a- Gleiwitz Bahnhof-Trynek, 7 par pociągów dziennie, 7.13-20.01 w dni targowe, wtorki i piątki, czas przejazdu 15 minut,
  - b- Gleiwitz Bahnhof-Gleiwitz Thurmstrasse-Gleiwitz Ulanenkaserne, co godzinę 6.43-20.43, czas przejazdu 18 minut,
- Gleiwitz Raudenerstrasse-Gleiwitz Germaniaplatz-Zabrze-Poremba-Morgenroth-Piasniki-Königshütte Markt (kursy co 30 minut, pierwszy 4.28 zajezdnia Gliwice-Królewska Huta, ostatni 22.01 do Zabrze i 23.45 Gliwice Germaniaplatz-Depot, w przeciwnym kierunku 5.01-22.01, czas przejazdu 1 godzina 58 minut).

W pociągach sprzedawano bilety w II i III klasie, trasę dzielono na odcinki (Teilstrecken); przejechanie jednego kosztowało w zależności od klasy 10 lub 15 fenigów, dwóch 15 lub 20 fenigów, trzech 20 lub 30 fenigów, czterech 30 lub 40 fenigów itd. Bilety uczniowskie (Schülerkarten) do 3 odcinków miały cenę 3 lub 4,50 marki, a na dłuższe trasy – 4 i 6 marek. Wynajęcie pociągu specjalnego (Sonderzug) kosztowało 1 markę za wozokilometr wagonu motorowego i pół marki – wagonu doczepnego; taki zamiar należało zgłosić 3 dni wcześniej na piśmie. Robotniczy bilet tygodniowy (Arbeiter-Wochenkarte) kosztował 0,75 marki, a wydawane na 1, 3, 6 lub 12 miesięcy bilety okresowe (Zeitkarten) – od 3 do 115 marek. Za bilety miesięczne (Monatskarten) należało uiścić 10 lub 15 marek, a bilety ważne na terenie jednego miasta kosztowały

<sup>23</sup> APG, MGI, sygn. 2615 Concessionierung der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn 1895-1901.

<sup>24</sup> APO, ROI, sygn. 8448 Einführung des Güter-Verkehrs auf den Strassenbahnstrecken in Oberschlesien 1902.

w Gliwicach i Królewskiej Hucie 3 i 5 marek. Latem 1902 r. sprzedawano specjalne karnety biletowe (Fahrscheinhefte) na sieci miejskie Bytomia i Gliwic w cenie 1 marki (było to 15 biletów III klasy lub 10 biletów II klasy). Dnia 8 IX 1902 r. zmieniono taryfę – III klasa została zrównana z IV klasą na kolejach państwowych, a II klasa podwyższona o 5 fenigów. Bilety abonamentowe sprzedawano w niektórych lokalach gastronomicznych. Podczas I wojny światowej nie było już w wagonach II klasy.

Pociągi robotnicze i szkolne (Arbeiterzüge, Schülerzüge) miały specjalnie doczepiane wagony. Przewożenie bagażu było zakazane. Problemem była niepunktualność tramwajów, uszkodzone wagony, brak personelu, pasażerowie skarżyli się na oszczędności na ogrzewaniu.

W 1906 r. częstotliwość kursów na poszczególnych liniach wynosiła: 20 minut (Gliwice-koszary ułanów) i 15 minut (Gliwice-Królewska Huta, sieć miejska w Gliwicach). Na szlaku Królewska Huta-Gliwice w X 1906 r. zamierzano wprowadzić ruch co 7,5 minuty.

Dnia 5 grudnia 1911 r. oddano do użytku nową podstawę trakcyjną w Gliwicach przy Grabenstrasse (Okopowa), która funkcjonuje do dziś w tym samym budynku. W końcu 1912 r. otwarto w Gliwicach nowy przystanek na żądanie Uebergabebahnhof (Towarowa), przeznaczony dla pracowników nowych zakładów przemysłowych powstających w tej okolicy. Tramwaje jeździły wówczas w odstępach co 20 minut na odcinku z centrum Gliwic do koszar ułanów i co 15 minut na trasie Gliwice Raudenerstrasse-Królewska Huta Markt<sup>25</sup>.

Tramwaje górnośląskie w okresie przed wybuchem I wojny światowej wykazywały znaczny deficyt. Wysokie były koszty budowy sieci tramwajowej, szerokość toru dobrana została niecelowo, a niektóre trasy były nierentowne. Znalazł się jednak chętny na dofinansowanie przedsięwzięcia – w 1910 r. berlińska spółka Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) zakupiła kontrolny pakiet 3/4 akcji spółki Schlesische Kleinbahn; jak stwierdzono, przeszły one w „bogatsze i doświadczonejsze” ręce. AEG zajmowała się już eksploatacją sieci tramwajowych w Halle, Miśni oraz poza granicami Niemiec (Brno, Most, Triest, Jassy).

Nowy właściciel chciał odnowić sieć, wprowadzić cięższe profile szyn i przede wszystkim przekuć tory na rozstaw normalny. Umowy z gminami i właścicielami dróg należało zmienić – były one niekorzystne dla spółki. Spółka rozpoczęła w 1910 r. pertraktacje z władzami miast w sprawie przebudowy sieci na normalnotorową i częściowo dwutorową. AEG miała już doświadczenie w przekuwaniu torów – robiła to we włoskiej Genui i Spandau koło Berlina. Prace miały postępować począwszy od końcówek linii, a pasażerowie mieli się przesiadać na styku toru wąskiego i normalnego. Przebudowie miano poddać też tabor. Całość tego

<sup>25</sup> APK, Landr Bt, sygn. 139 Anlegung vom electr. Strassenbahnen Vol. III 1903-1907, APG, Akta miasta Zabrze (dalej: MZab), sygn. 29 Klein-Zabrze dot. Tramwaju parowego Zabrze 1891-1914, APG, MZab, sygn. 237 tramwaje 1908-1910, Vierzehnter Geschäftsbericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1912, Kattowitz 1913.

przedsięwzięcia miała kosztować 6,5 mln marek. Minister wydał zgodę na prace już 6 czerwca 1911 r., jednak koncesję na przebudowę sieci na normalnotorową spółka otrzymała dopiero 17 listopada 1919 r. (na 99 lat, dopuszczalna prędkość maksymalna 40 i 25 km/h)<sup>26</sup>.

Wybuch wojny i powołanie pracowników do wojska spowodowały ograniczenie kursów pociągów. Wstrzymano też ruch na dwóch mniej ważnych liniach. Częstotliwość kursów zmniejszono z 15 minut do 30 minut. Ograniczono ruch rano i wieczorem. Jako personel zastępczy zatrudniono kobiety. W kolejnych latach wojny z powodu braku ludzi i materiałów kursowała tylko 1/3 przedwojennych pociągów<sup>27</sup>.

Linia Gliwice-Królewska Huta kursowała w 1917 r. tylko między przystankami Gliwice Germaniaplatz i Królewska Huta Oppler. Pasażerowie skarżyli się na przepełnione tramwaje (wynikało to z dużej liczby odstawionych wagonów, których nie można było wyremontować ze względu na spowodowany wojną brak siły roboczej i części zamiennych). W sieci trakcyjnej użytkowano zastępczo 16 km przewodów żelaznych i 7 km aluminiowych (miedziane były konfiskowane na cele wojenne)<sup>28</sup>. W roku 1918 poległo 16 pracowników (spośród ogółem 610 służących w wojsku; w latach 1915-1917 poległo w sumie 84 pracowników)<sup>29</sup>.

Po wojnie, w 1920 r. generalnie obowiązywała częstotliwość kursowania co pół godziny z wyjątkiem linii Gliwice dworzec-Klosterstrasse (10 minut). Specjalne (obniżone) taryfy obowiązywały na odcinkach Gliwice dworzec-Trynek<sup>30</sup>. We wrześniu tego roku na trasie Gliwice Germaniaplatz-Poremba przywrócono po wojennej przerwie częstotliwość kursowania pociągów co 15 minut, a z dniem 1 lutego 1921 r. wprowadzono pociąg nocny Gliwice dworzec-Zabrze Kochmann (o 1.23 i 2.43), który od 1 kwietnia tego roku kursował do Poremby<sup>31</sup>.

W marcu 1921 r. ruch pasażerski wzrósł w związku z przeprowadzonym plebiscytem, a spadł w maju i czerwcu (trzecie powstanie śląskie), ale nawet podczas działań zbrojnych kursowania tramwajów nie przzerwano. W 1920 r. zlikwidowano nocne pociągi z powodu niepokojów politycznych. W 1921 r. miały miejsce liczne podwyżki taryfy spowodowane inflacją<sup>32</sup>.

<sup>26</sup> APG, GmBisk, sygn. 164 Forensal-Veranlagung der Schlesischen Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft 1900-1922.

<sup>27</sup> Sechzehnter Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1914, Kattowitz 1915.

<sup>28</sup> Neunzehnter Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1917, Kattowitz 1918.

<sup>29</sup> Zwanzigster Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1918, Kattowitz 1919.

<sup>30</sup> Zweiundzwanzigster Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1920, Kattowitz 1921.

<sup>31</sup> APK, zespół Akta gminy Świętochłowice, sygn. 5 die Strassenbahn Königshütte-Charlottenhof-Morgenroth 1894-1919.

<sup>32</sup> Dreiundzwanzigster Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1921, Kattowitz 1922.

### Okres międzywojenny

Z dniem 1 stycznia 1922 r. przeniesiono siedzibę spółki Oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft (kapitał akcyjny 4 mln marek, w posiadaniu AEG Berlin-2 mln, Allgemeine Lokal- u. Strassenbahn Gesellschaft Berlin-1 mln i Bank für elektrische Unternehmungen Zurych-1 mln) do Gliwic; w Katowicach pozostała za to Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke. Pomiędzy te dwie spółki podzielono całą sieć tramwajową zgodnie z przebiegiem nowej granicy państwowej, z wyjątkiem korytarza w Kuźnicy Rudzkiej (linia Zabrze-Bytom), który leżąc na terytorium Polski był własnością firmy gliwickiej. Tramwaje po obydwu stronach granicy eksploatowała spółka Schlesische Kleinbahn. Wskutek podziału sieci i podwyżek cen zmniejszyła się liczba pasażerów tramwajów<sup>33</sup>.

W październiku 1922 r. coraz ostrzejsze kontrole celne na nowej granicy polsko-niemieckiej powodowały nawet dwugodzinne opóźnienia tramwajów. W tym miesiącu ilość pasażerów spadła o 30%, co zmusiło firmę do zmniejszenia częstotliwości kursów z 15 minut do 30 minut i rezygnacji z wozów doczepnych. Przyczyną była konkurencja kolei (gdzie obowiązywała taryfa niemiecka 2-5 razy niższa niż w Polsce); przejazd pociągiem na trasie Katowice-Gliwice kosztował równowartość 3 papierosów. W okresie X 1922-I 1923 ilość pasażerów tramwajów spadła o 42,8%, przejechanych wozokilometrów o 41,5%, a zatrudnionych osób o 20,6%<sup>34</sup>.

W 1924 r. na linii Gliwice koszarzy piechoty-Zabrze-Królewska Huta kursowało 8 wozów motorowych i 5 doczepnych, a w rezerwie pozostawało odpowiednio 4 i 3 wozy<sup>35</sup>.

Spółka Oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft (jej dyrektorami byli Hans Hoerter i Alfred Grottian) od 1 lipca 1925 r. samodzielnie prowadziła ruch tramwajowy po niemieckiej stronie – bez udziału katowickiej firmy Schlesische Kleinbahn. W końcu 1925 r. spółka nabyła w Gliwicach budynek przy Nieberdingstrasse 6 (ul. Lompy) z przeznaczeniem na biura, przeniesione z Katowic<sup>36</sup>.

W gliwickich warsztatach dokonywano remontów taboru kursującego po polskiej stronie Górnego Śląska – tylko tu można było naprawiać cewki i zworniki. Dopiero w latach 1926-1927 w zajezdni w Hajdukach rozbudowano magazyn materiałów i rozpoczęto przebudowę dawnej stolarni na nawijalnię tworników, w dawnym magazynie urządzono warsztat reperacji i badania silników oraz otwarto lakiernię – wszystko po to, aby uniezależnić się od niemieckich warsztatów<sup>37</sup>. W połowie roku 1929 rozpoczęto budowę nowych warsztatów głównych i zajezdni w Wielkich Hajdu-

<sup>33</sup> Vierundzwanzigster Geschäfts-Bericht der Schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft betreffend das Geschäftsjahr 1922, Kattowitz 1923.

<sup>34</sup> APK, UWSI KB, sygn. 6443 Śląskie Kolejki Sp. Akc. w Katowicach podwyższenie cen jazdowych 1922, tamże, sygn. 6444 Śląskie Kolejki Sp. Akc. w Katowicach podwyższenie cen jazdy 1923, APK, Sejm Śl., sygn. 582 Protokół 48 posiedzenia I kadencji Sejmu Śląskiego 1923.

<sup>35</sup> APG, MZab, sygn. 489 statystyka 1924-1936.

<sup>36</sup> Tamże, sygn. 1478 Hindenburg-Rokitnitz 1926-1929.

<sup>37</sup> APK, UWSI KB, sygn. 6821 Tramwaje-ogólnie 1926-1928.

kach co po ich oddaniu do użytku w 1930 r. doprowadziło do zaprzestania korzystania z usług gliwickiego zakładu<sup>38</sup>.

Od 9 marca 1926 r. w rejestrze sądowym nazwa Oberschlesische Dampfstrassenbahn-Gesellschaft została zastąpiona przez Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH. Jej kapitał wynosił 4 mln marek (udziałowcy: AEG Berlin – 2 mln, Allgemeine Lokalbahn und Kraftwerke AG Berlin – 1 mln, Bank für elektrische Unternehmungen Zurych – 1 mln).

W 1926 r. (od 1 października) przystąpiono do prac projektowych przebudowy linii wąskotorowych po stronie niemieckiej na normalnotorowe, projektowano również i zamawiano w wytwórniach nowy tabor. Pierwszym odcinkiem normalnotorowym miała być linia Gliwice Germaniaplatz-Zabrze-Poremba. Środki pozyskano dzięki kredytom udzielonym przez trzech akcjonariuszy spółki (wyemitowano obligacje na kwotę 2 mln marek). Przedsięwzięcie to miało kosztować 8 mln marek. W lipcu 1927 r. gotowe już były projekty nowego taboru normalnotorowego, a w grudniu tego roku wagony (typu Bremen) były już wyprodukowane.

W spółce tramwajowej w 1928 r. pracowało 28 osób w zarządzie, 161 pracowników liniowych i 191 obsługi (Streckenarbeiter) – razem 380 osób. Eksploatowano wówczas 10 linii liczących łącznie 38,525 km, na których kursowało 25 wagonów motorowych i 11 doczepnych.

Nowa spółka akcyjna Verkehrsbetriebe Oberschlesien (VBO) została założona 28 czerwca 1929 r. i zarejestrowana 31 lipca 1929 r. z kapitałem 100 000 marek. Zastąpiła ona dotychczasową firmę Oberschlesische Ueberlandbahnen. Jej założycielami byli: Bank für elektrische Unternehmungen (udział 25 000 marek), kupiec dr Georg Thomas z Ober Schmargendorf (49 000 marek), kupiec Bernhard Broschkowski z Berlina-Zehlendorf (1000 marek), inż. Eugen Schneider z Berlina-Friedenau (24 000 marek) i dr Kurt Hennig z Berlina-Lankwitz (1 000 marek). Faktycznie akcje należały do trzech udziałowców: AEG, Allgemeine Lokalbahn i Bank für Elektrische Unternehmungen. Radę nadzorczą tworzyli Philipp Pforr (Berlin-Nikolassee, członek zarządu AEG), Philipp Schrimppff (Berlin-Lichterfelde, członek zarządu Allg. Lokalbahn) i Eugen Manke. Na jej czele stał dyrektor Hans Hoerter i jego zastępca dr Carl Sonneck. Nadzór nad torami sprawował w 1928 r. emerytowany rejencyjny mistrz budowlany Dehner, a tabor, warsztaty, podstacje i sieć miał pod swoją pieczę inż. Georg Freudel.

W firmie zatrudnionych było 32 urzędników, 189 pracowników liniowych, 80 warsztatowych i 78 innych pracowników. Kursowało 28 wagonów motorowych i 16 doczepnych. Bilety kosztowały: najtańsze 15 fenigów na 2 odcinki (Teilstrecken), a najdroższe 65 fenigów na 12 odcinków. Dozwolona była jedna przesiadka. Sprzedawano specjalne powrotne niedzielne bilety do przystanku przy Zameczku Leśnym (Gleiwitz Stadtwald).

<sup>38</sup> APK, UWŚI KB, sygn. 6439 Utworzenie się firmy Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne w Katowicach 1925-1929, Geschäfts-Bericht der Śląskie Kolejki Spółka Akcyjna (früher Schlesische Kleinbahn AG) Katowice betreffend das Geschäftsjahr 1929.

W 1930 r. spółka VBO miała na stanie, jeśli chodzi o linie wąskotorowe, 10 wozów motorowych LHB i 6 doczepek. Na liniach normalnotorowych jeździło 26 wozów motorowych dwuosioowych, 1 wagon budowlany motorowy (Bautriebwagen) dwuosioowy, 25 wozów doczepnych dwuosioowych, 4 otwarte wozy towarowe dwuosioowe, 4 pługi śnieżne, 1 wagon wieżowy (Gleisturmwagen) oraz 1 wagon do robót torowych (Bahnmeisterwagen). Na liniach kursowało stale 26 wagonów motorowych i 15 doczepnych (na stanie było odpowiednio 53 i 46 wozów).

Ciekawostką jest fakt, że od X 1930 r. wożono paczki z mięsem firmy Gebr. Koj z Bytomia (2-3 dniennie) na trasie Bytom-Zabrze-Gliwice bez osoby towarzyszącej (w drodze wyjątku). W lipcu 1934 r. spółka stwierdziła, że koncesja na to nie pozwala i musiano tego zaprzestać, jednak w listopadzie tego roku znów wydano wyjątkowo zgodę na przewóz tych przesyłek towarowych<sup>39</sup>.

Dnia 14 czerwca 1930 r. (umowa notarialna) spółka Oberschlesische Ueberlandbahnen przekazała swój majątek do Verkehrsbetriebe Oberschlesien AG w zamian za akcje o wartości 4 mln marek (o tyle podwyższono kapitał VBO, jej kapitał założycielski wynosił odtąd 4 100 000 marek, a udziały trzech akcjonariuszy kolejno – 2 050 000, 1 025 000 i 1 025 000 marek). Od 1 stycznia 1930 r. nowa spółka przejęła zarząd i prowadzenie ruchu, a 1 grudnia 1930 r. zlikwidowano starą firmę Oberschlesische Ueberlandbahnen.

Radę nadzorczą VBO tworzyli wówczas: przewodniczący Schrimppf, zastępca Pforr, członkowie Chuard, Haas, Manke, Müller, Roos, Wussow, a zarząd: Hoerter i Sonneck. Ruchem tramwajów elektrycznych kierował inż. Friedrich Junge z Gliwic, utrzymaniem taboru i siecią zajmował się inż. Georg Freudel, a nawierzchnią – inż. Rolf Marmodée.

W tramwajach panowała zasada, że konduktor wskazywał pasażerowi wagon i miejsce, były specjalne miejsca przeznaczone dla inwalidów. Do 4 lat dzieci jeździły za darmo, a w wieku 4-10 lat obowiązywał bilet dziecięcy. Dozwolona prędkość wynosiła 40 i 30 km/h. Dnia 31 V 1931 r. zezwolono na jazdę tramwajów z prędkością 30 km/h w terenie zabudowanym.

W 1932 r. radę nadzorczą spółki VBO tworzyli: przewodniczący Schrimppf, jego zastępca Pforr oraz członkowie Chuard, Haas, Manke, Müller (zmarł 20 XI 1940), Spennrath i Wussow. W skład zarządu wchodził Hoerter i Sonneck. Po niemieckiej stronie Górnego Śląska istniało 31,9 km toru normalnego i 4,16 km toru wąskiego. Ponieważ w Zabrze i Bytomiu obowiązywała taryfa miejska 10-fenigowa, Gliwice domagały się wprowadzenia takiej samej. Z dniem 1 marca 1932 r. w związku z kryzysem gospodarczym i deflacją z nakazu władz obniżono taryfę – bilety robotnicze potaniały o 11,1-20%, szkolne o 3,7-16,5%, a miesięczne 7-7,8%. Na krótkich odcinkach planowano wprowadzenie karnetów biletowych (Fahrscheinhefte)<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> APG, MZab, sygn. 489 statystyka 1924-1936.

<sup>40</sup> APG, MGI, sygn. 7419 Komunikacja kolejowa i tramwajowa Ulepszenie komunikacji kolejowej 1924-1932, 4. Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1932.

Udzielona przez władze administracyjne koncesja na prowadzenie ruchu tramwajowego obowiązywała do 31 XII 2027 r. Nowa koncesja ogólna dla spółki VBO wydana została 15 lipca 1933 r. Istniały jeszcze wówczas tory wąskie jedynie na odcinkach: Gliwice dworzec-Trynek i w Bytomiu. Do końca 1933 r. koszty przebudowy sieci na normalnotorową wyniosły 10 478 000 marek.

Kupiec Wilhelm Beutler został w sierpniu 1933 r. zastępcą członka zarządu spółki, a w lipcu 1935 r. był już członkiem zarządu. Dnia 30 IX 1934 r. odszedł ze stanowiska Marmodee, a utrzymaniem i infrastrukturą zajmował się Freudel. W X 1934 r., po śmierci Hoertera, zarząd tworzyli Carl Sonneck i Wilhelm Beutler. Przewodniczący rady nadzorczej Philipp Schrimpff 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 Tauer Schmidt, poza nim Viol i Froese. Od 1935 r. w skład rady wszedł dyrektor Karl Dominick z Berlina, a towarzyszyli mu Froese, Manke, Pforr, Tauer Schmidt i Viol<sup>41</sup>.

Dnia 14 lipca 1934 r. zorganizowano w Gliwicach uroczyste obchody jubileuszu 40-lecia tramwajów górnośląskich. Przez miasto przeszedł pochód, orkiestra 22 pułku piechoty dała koncert, wieczorem świętowano w sali strzelnicy (późniejsza Operetka Śląska), odbyło się przedstawienie teatralne i zabawa taneczna. W firmie pracowało wówczas 441 osób, z czego 31 w zarządzie, 210 w ruchu elektrycznym, a 119 w utrzymaniu ruchu. W 1933 r. pokonywano dziennie 7 200 km i przewożono 30 000 osób. Firma posiadała 71 wozów motorowych i 40 doczepnych. Wóz motorowy przejeżdżał planowo 98 000 km rocznie.

Ilość zatrudnionych zwiększyła się w 1935 r. z 445 do 463 osób. W zajezdni w Gliwicach zbudowano w 1936 r. nową kotłownię i łaźnię, a wozy motorowe otrzymały przepisowe szyldy kierunkowe (Richtungsanzeiger-nawijane na wałkach). Od 1 IV 1936 r. sprzedawano pasażerom bezimienne bloczki biletowe na 50 przejazdów bez ograniczeń czasowych<sup>42</sup>.

W 1936 r. przewodniczącym rady nadzorczej spółki VBO był Spennrath, zastępcą Korrodi (od 6 maja 1938 Tauer Schmidt), a członkami Dominick, Froese, Manke (zmarł 6 II 1937), Tauer Schmidt, 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 Opoli, a jego z kolei w 1940 r. – dyrektor rejencyjny dr Wilhelm Thiel z Katowic.

Wybuch II wojny światowej spowodował poprzez połączenie obydwu rozdzielonych dotąd części okręgu przemysłowego Górnego Śląska znaczny wzrost ruchu pasażerskiego, co z kolei prowadziło do maksymalnego wykorzystania zdolności

<sup>41</sup> 6. Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1934, 7. Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1935.

<sup>42</sup> APO, ROI, sygn. 8443, 8. Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz für das Geschäftsjahr 1936.

przewozowych całej sieci i szybszego zużycia taboru. Do pracy w spółce przyjęto na stanowiska konduktorskie wiele kobiet, podobnie jak w czasie poprzedniej wojny. Dla żołnierzy Wehrmachtu wprowadzono specjalną obniżoną taryfę, co generowało straty dla spółki.

W 1940 r. zabudowano dwie mijanki końcowe na linii nr 1 w Gliwicach, zainstalowano też sygnalizację (Schleifdraht) na jednotorowym odcinku w Niederwallstrasse w Gliwicach<sup>43</sup>.

### Linia Gliwice-Zabrze-Poremba

W 1924 r. tramwaje na linii Gliwice-Królewska Huta kursowały co 30 minut, ale niepunktualnie (z powodu długotrwałych kontroli celnych na nowej granicy niemiecko-polskiej między Poremką a Rudą). Rok później ponownie zabudowano tam (zdemontowane podczas I wojny światowej) mijanki umożliwiające ruch z częstotliwością co 15 minut (Viertelstundenweichen). Dzięki temu od 15 października tego roku na trasie Gliwice Germaniaplatz-Zaborze Poremba zwiększono częstotliwość kursów z 30 do 15 minut; od 26 X 1925 pociągi te kursowały w Gliwicach do koszar ułanów. Tor w kierunku Zabrze przełożono od lutego do kwietnia 1926 r. z terenu kolejowego (dworzec towarowy) na Lützowstrasse (ul. Traugutta; kolej i miasto dołożyły po 10 000 marek). Odbiór nowego odcinka nastąpił 17 VI 1926 r.<sup>44</sup>

Prace przy przebudowie sieci tramwajowej na normalnotorową rozpoczęto w 1927 r.; w marcu tego roku gotowy był projekt przebudowy części linii w Gliwicach na normalnotorową (pierwszy odcinek Germaniaplatz-Bergwerkstrasse) i wkrótce rozpoczęto prace. Położono nowy tor na obecnych ulicach Jagiellońskiej i Zabrskiej, a stary odcinek po północnej stronie dworca towarowego przeznaczono do likwidacji. W grudniu 1927 r. sieć trakcyjna na przebudowanej linii była prawie gotowa<sup>45</sup>.

W 1928 r. na trasie w km 3,0-3,8 (po obu stronach wiaduktu nad koleją koło lasu miejskiego) zainstalowano sygnalizację świetlną, zbudowano też nowy most na Bytomce. Zajeżdźnia i warsztaty w Gliwicach miały jako pierwsze obsługiwać tabor normalnotorowy, tabor wąskotorowy miał pozostać w Bytomiu-Rozbarku. Wzdłuż Bergwerkstrasse (ul. Chorzowska) dwutorowy odcinek położono na wydzielonym torowisku na tłuczniowej podsypce; tor południowy był trójszynowy aż do zajeżdźni, co umożliwiało dojazd do zajeżdźni taboru wąskotorowego kursującego w Gliwicach na liniach miejskich. W sierpniu 1928 r. zabudowano prowizoryczną mijankę wąsko-

<sup>43</sup> Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. Geschäftsbericht über das 9. Geschäftsjahr 1937, Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. Bericht über das 10. Geschäftsjahr 1938, Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. Bericht über das 11. Geschäftsjahr 1939, Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. Bericht über das 12. Geschäftsjahr 1940.

<sup>44</sup> APG, MGI, sygn. 1592 Abfassung eines neues Vertrages mit der elektrischen Kleinbahn Actien Gesellschaft 1891-1927.

<sup>45</sup> APO, ROI, sygn. 8445 Umbau Ueberlandbahn Strecke Gleiwitz-Poremba Stadtkreis Hindenburg 1927-1932, 34. Geschäfts-Bericht der Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1927.

torową w Gneisenaustrasse (ul. Dąbrowskiego) w celu przebudowy odległej o 100 m mijanki u zbiegu Bergwerkstrasse (Chorzowskiej) i Zabrzerstrasse (Zabrskiej).

Dnia 27 września 1928 r. uruchomiono pojedynczy tor normalny z Gliwic do Zabrze (przystanek Hindenburg Kochmann), a od 13 listopada tego roku były na tym odcinku czynne już dwa tory. Ruch normalnotorowy aż do browaru w Zabrzu (Händler Brauerei) otwarto 28 listopada, jednak z powodu mrozu nie zdążono w tym roku uruchomić linii do Poremby. Na przebudowanym odcinku chciano skrócić czas przejazdu – w lutym 1929 r. zezwolono na przesunięcie przystanku Gleiwitz Forsthaus (koło skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego) o 100 m na wschód w kierunku Elisabethstrasse (ul. św. Elżbiety, po jej obu stronach) i przeniesienie przystanku na żądanie z wylotu Huldshinskystrasse (ul. Lindego) na Oskarstrasse (ul. Gajdy)<sup>46</sup>.

W kwietniu 1929 r. funkcjonował już jeden tor normalny do granicy w Porembie. Dnia 10 czerwca tego roku ukończono na tym odcinku obydwie tory. Po przebudowie linia nr 4 kursowała na trasie Gliwice Richtersdorf (na końcu Teuchertstrasse-Zygmunt Starego)-Zabrze Poremba granica – (Królewska Huta). Odbiór ostateczny całej linii Gliwice (granica miasta)-Poremba nastąpił 9 marca 1932 r. wraz z linią Bytom-Zabrze<sup>47</sup>.

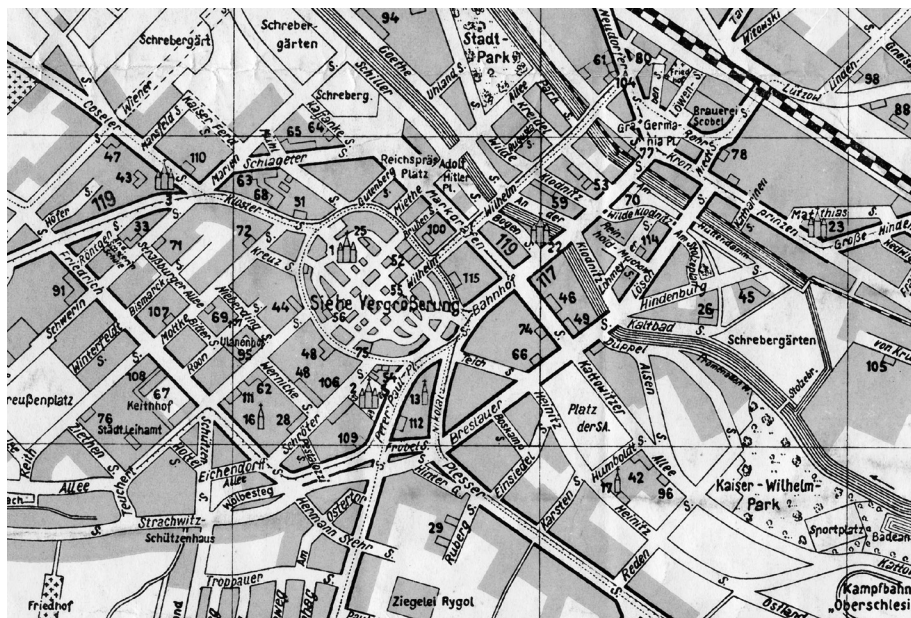
Dnia 22 I 1930 r. zezwolono (na razie na jeden rok) na wprowadzenie tramwajów pośpiesznych na odcinku Gliwice-Zaborze Poremba. Miały one kursować co godzinę, a czas przejazdu miał się zmniejszyć z 40 do 33 minut. Przystanki przewidywano w Gliwicach w następujących punktach: Bahnhofstrasse/Niederwallstrasse, Wilhelmstrasse/Niederwallstrasse, Wilhelmstrasse/Ebertstrasse (kierunek Gliwice), Wilhelmstrasse/Neudorferstrasse<sup>48</sup>.

Z dniem 4 marca 1931 r. uruchomiono tramwaje pośpieszne na trasie Bytom Kaiserplatz-Zabrze-Gliwice Bahnhofstrasse, które zatrzymywały się na trzech przystankach w Gliwicach. Trasę tę obsługiwały dwa pociągi. Pierwsze nowe wozy 4-osiove przeznaczone do ruchu pośpiesznego nadeszły w styczniu 1931 r. Wagony normalnotorowe produkcji AEG Berlin i firmy Linke-Hofmann-Busch z Wrocławia wyposażone były w 4 silniki AEG chłodzone powietrzem o mocy po 185 KM, 4 elektryczne hamulce szynowe, elektryczne hamulce krótkospięciowe, hamulce tarczowe, drzwi

<sup>46</sup> APO, ROI, sygn. 8443 Oberschlesische Ueberlandbahnen Bd. 2 1929-1934, APO, ROI, sygn. 8572 Enteignung zum Neubau der Oberschlesischen Ueberlandbahnen im Stadtkreise Gleiwitz 1928, 35. Geschäfts-Bericht der Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1928.

<sup>47</sup> Tamże, sygn. 8446 Umbau der Ueberlandbahnstrecke Hindenburg-Beuthen [Bauabschnitt II Landkreis Beuthen] 1930-1933, APO, ROI, sygn. 8475 Neufassung der Genehmigungsurkunde für die Verkehrsbetriebe Oberschlesien AG in Gleiwitz Bd. 3 1930-1934, APO, ROI, sygn. 8517 Umbau Ueberlandbahn Strecke Hindenburg-Beuthen Stadtkreis Hindenburg 1928-1932, APG Ballestrem, sygn. 130 Verkehrsbetriebe Oberschlesien AG O/S Ueberlandbahnen (fr. Dampfstrassenbahn GmbH) 1932-1940, APG Ballestrem, sygn. 129 Verkehrsbetriebe Oberschlesien AG O/S Ueberlandbahnen (fr. Dampfstrassenbahn GmbH) 1929-1932, APG Mzab, sygn. 1461 1930, APK, SchaffgI, sygn. 1785 Strassenbahn auf unseren Chausseen 1929-1932, APK, SchaffgI, sygn. 1789 Strassenbahn Rudahammer-Borsigwerk 1918-1933, 2 Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1930 + 37. Geschäfts-Bericht der Oberschlesische Ueberlandbahnen.

<sup>48</sup> Tamże, sygn. 8488 Umbau Gleiwitz-Poremba Stadtkreis Hindenburg Anträge auf Vermehrung von Ueberwegen 1929, APK, SchaffgI, sygn. 308 umowy z tramwajami 1897-1930, 36. Geschäfts-Bericht der Oberschlesische Ueberlandbahnen GmbH Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1929, 1. Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr vom 28. Juni bis 31. Dezember 1929.



6. Fragment planu śródmieścia Gliwic, 1939 r., trasy tramwajowe na ulicach zaznaczono linią przerywaną

środkowe, rolety na oknach, siedzenia były obite skórą; wewnątrz były 32 miejsca siedzące i 36 stojących. Ogółem zakupiono 10 takich wozów<sup>49</sup>.

### Odcinki miejskie w Gliwicach

W 1922 r. na trasach z dworca do Klosterstrasse (Wieczorka) i Trynka obowiązywała specjalna obniżona taryfa - przejazd kosztował połowę ceny minimalnej. W końcu stycznia 1923 r. wstrzymano ruch na trasie dworzec kolejowy-Klosterstrasse z powodu nieopłacalności. Wobec gróźb miasta, że zwróci się do konkurencyjnej firmy i wniosku o odebranie koncesji wznowiono go od 1 kwietnia 1924 r. (dwa wozy bez konduktora kursowały co 15 minut, konduktorów przywrócono dopiero 26 VIII 1925 r.). Od 7 kwietnia 1924 r. wznowiono też (wstrzymany w 1913 r.) ruch do koszar ułanów (cena biletu 15 fenigów).

W styczniu 1923 r. odcinek od koszar piechoty (obecny szpital wojskowy) przez Oberwallstrasse (Górnych Wałów) do Turmstrasse (Basztowa) był nieczynny. Dnia 1 marca tego roku przywrócono kursowanie pociągów na linii od tych koszar do Królewskiej Huty, jednak na granicy z Polską pasażerowie musieli przesiadać się do polskiego wagonu. W 1926 r. wymieniono tor na łuku u zbiegu Teuchertstrasse (Zygmunta Starego) i Oberwallstrasse (Górnych Wałów) w Gliwicach, przesuując jego oś.

<sup>49</sup> 3. Geschäfts-Bericht der Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz betreffend das Geschäftsjahr 1931.

Nowy odcinek, będący przedłużeniem istniejącej linii z rogu Teuchertstrasse/Friedrichstrasse (Zygmunta Starego/Kościuszki) do granicy miasta koło urzędu gminnego w Wójtowej Wsi (zbieg obecnych ulic Zygmunta Starego i Słowackiego), zrealizowano od kwietnia do czerwca 1927 r.; na wniosek magistratu zastosowano tam żelbetowe słupy trakcyjne zamiast kratowych. Inwestycję zrealizowano najmniejszym kosztem (szyny Vignolesa położone na szosie), gdyż przewidywano niedługo przebudowę torów wąskich na normalne. Kosztowało to 23 019,64 marek, a odbiór techniczny nastąpił 30 czerwca 1927 r. Powodem uruchomienia nowego odcinka było przyłączenie w tym samym roku Wójtowej Wsi jako dzielnicy do miasta Gliwice<sup>50</sup>.

W drugiej połowie sierpnia 1929 r. rozpoczęto przebudowę na normalnotorową całej sieci miejskiej w Gliwicach. Była to pętla Wilhelmstrasse (Zwycięstwa)-Ebertstrasse (Wyszyńskiego)-Bahnhofstrasse (Dworcowa)-Niederwallstrasse (Dolnych Wałów) oraz nowe odcinki: dwutorowy na Peter-Paul-Platz (pl. Jana Pawła II) i przez Ostropkastrasse (Nowy Świat)-Strachwitzstrasse (Kościuszki) do Teuchertstrasse (Zygmunta Starego). Położono też dwa tory przez Klosterstrasse (Wieczorka) i Raudeanerstrasse (Daszyńskiego) do dawnych koszar ułanów. Na Nikolaistrasse (Mikołowska) u zbiegu z Bahnhofstrasse i Niederwallstrasse zbudowano czteroszynowy spłot torów normalnego i wąskiego (trasa do Trynka), żeby tramwaje nie musiały jeździć po sklepionym tunelu nad rzeką Ostropką, który był za słaby.

Początkowo tor normalny na Wilhelmstrasse (Zwycięstwa) doprowadzono do przystanku Barasch (niedaleko obecnej ul. Dolnych Wałów – tam była przesiadka), potem przesuwano punkt przesiadkowy. Nowy wspólny przystanek końcowy linii z dworca do Wójtowej Wsi i linii do Trynka po przebudowie został zlokalizowany na Bahnhofstrasse (Dworcowa, była tam zbudowana we wrześniu 1929 r. mijanka zachodnia między Markgrafenstrasse-Wyszyńskiego i Bogenstrasse-św. Barbary). Zainstalowano elektryczne zwrotnice na rogu Wilhelmstrasse i Ebertstrasse oraz na Neudorferstrasse (Bohaterów Getta Warszawskiego). Jednocześnie zamknięto dla ruchu tory wąskie na Teuchertstrasse (Zygmunta Starego) i Oberwallstrasse (Górnych Wałów) z niebezpiecznym zakrętem. Na odcinku Germaniaplatz (pl. Piastów)-dworzec kolejowy dwóm torom normalnym towarzyszył tymczasowo jeden wąski (od strony północnej, oś przesunięta w lutym 1930 r.), którym dowożono do dworca pocztę z Raciborza przez Trynek. Tymczasowo pozostawiono też wąski tor na odcinku Rohrstrasse (Piwna)-Lützwosttrasse (Traugutta)-Gneisenaustrasse (Dąbrowskiego) aż do zajezdni (przeznaczony w przyszłości do rozbiórki po ukończeniu przebudowy linii miejskich).

Dnia 17 września 1929 r. uruchomiono w Gliwicach pojedyncze odcinki normalnotorowe, a od 19 listopada tego roku cała sieć miejska była już normalnotorowa. Jej odbiór techniczny nastąpił 9 IV 1930 r. Warsztaty w Gliwicach przebudowano do obsługi wyłącznie taboru normalnotorowego i przy okazji zmodernizowano je.

<sup>50</sup> APO, ROI, sygn. 8440 O/S Ueberlandbahngesellschaft m.b.H. 1924-1928.

Magistrat zażądał od spółki we wrześniu 1932 r. usunięcia z bruku ulicznego starych torów wąskich; istniały one jeszcze wtedy w Gliwicach na Oberwallstrasse, na rogu Oberwallstrasse i Teuchertstrasse oraz na Pielerstrasse (Piwna, od Neudorferstrasse do Löwenstrasse). Dwa lata później stare szyny dalej leżały w jezdniach; spółka powoływała się na fakt, że inne miasta niemieckie również ich nie usuwały. Wobec tego w październiku 1934 r. istniejące jeszcze szyny żłobkowe zalano asfaltem. Dzięki tej opieszałości do dziś zachowała się dawna wąskotorowa mijanka na ul. Górnych Wałów.

Kolejną inwestycją było przedłużenie linii od dawnych koszar ułanów do Wójtowej Wsi. W czerwcu i lipcu 1933 r. zbudowano nowy odcinek od końca terenu koszar (Polizei Unterkunft West, za Seydlitzstrasse-Ligonia była mijanka końcowa południowa) do Wójtowej Wsi (długość 800 m) środkiem Raudenerstrasse (Daszyńskiego), z końcową mijanką zlokalizowaną przed Ciupkaweg (ul. Ciupków). Impuls do tej inwestycji dało brukowanie szosy od koszar do Wójtowej Wsi (ul. Daszyńskiego). Miasto Gliwice zaciągnęło kredyt na ten cel. Odbiór techniczny nastąpił 11 lipca 1933 r. Uruchomiono tam dwa przystanki: Gustav-Freytag-Allee (Gliwice Sowińskiego) i końcowy Richtersdorf (obecnie Wójtowa Wieś Pętla). Od tej pory linia nr 1 jeździła po przedłużonej trasie Gleiwitz Reichsbahnhof-Wilhelmstrasse/Niederwallstrasse-Stadtgarten-Coselerstrasse-Friedrichstrasse-Raudenerstrasse-Polizei Unterkunft West (dawna końcówka)-Richtersdorf (3,46 km). W 1932 r. rozważano budowę linii do cmentarza centralnego przy obecnej ul. Kozielskiej, ewentualnie też do Szobiszowic i Sośnicy, co jednak nie doszło do skutku.

Nieczynny i niepotrzebny już wąski tor na Neudorferstrasse (Bohaterów Getta Warszawskiego) i w górnej (północnej) części Bahnhofstrasse usunięto w 1937 r. Na trasie dworzec-Trynek tramwaje jeździły po normalnym torze przez Wilhelmstrasse, a pasażerowie przesiadali się przy Turmstrasse (wylot Basztowej) na wóz wąskotorowy, który dowoził ich do Trynku. Na Raudenerstrasse (Daszyńskiego pomiędzy kościołem redemptorystów a Friedrichstrasse-Kościuszki) zabudowano drugi tor; odtąd linia była dwutorowa od Stadtgarten (Wieczorka) do dawnych koszar ułanów (Katzlerkaserne). Położono również dwa tory koło dworca na rogu Wilhelmstrasse i Neudorferstrasse przy okazji poszerzania ulicy<sup>51</sup>.

Przed samą wojną odcinek wąski Gliwice Turmstrasse-dworzec wąskotorowy Trynek przebudowano na normalnotorowy, zabudowując jednocześnie nową mijankę końcową koło dworca w Trynku. Ruch po przebudowie otwarto tam 9 lipca 1938 r., a tramwaje jeździły trasą: Gliwice dworzec kolejowy-Wilhelmstrasse (Zwycięstwa)-Markgrafenstrasse (Wyszyńskiego)-Bahnhofstrasse (Dworcowa)-Nikolaistrasse (Mikołowska)-Plesser Strasse (Pszczynska)-dworzec wąskotorowy Trynek<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> APK, SchaffgGl, sygn. 1775 Dampfstrassen-Bahn Allgemeine Angelegenheiten 1930-1937.

<sup>52</sup> Verkehrsbetriebe Oberschlesien Aktiengesellschaft Gleiwitz. Bericht über das 10. Geschäftsjahr 1938.



7. Tramwaj i tory tramwajowe na placu Germanii (Germaniaplatz – obecnie plac Piastów), początek lat 40. XX w.

## II wojna światowa

Na początku wojny, po zjednoczeniu niemieckiej i polskiej części Górnego Śląska, nastąpił znaczny wzrost ruchu pasażerskiego. Spółki VBO z Gliwic i Schlesische Kleinbahn z Katowic wspólnie prowadziły ruch tramwajowy na całym obszarze okręgu przemysłowego.

Już od lat 1932/1933 datowały się próby ujednoczenia komunikacji w okręgu przemysłowym Górnego Śląska podejmowane przez nadprezydenta prowincji górnośląskiej. Z inicjatywy prezydenta rejencji wszczęto w 1941 r. pertraktacje w sprawie powołania związku komunikacyjnego. Bytom, Zabrze i Sosnowiec wyraziły zgodę, a największą rezerwę wykazywały Katowice. Celem tego związku miała być początkowo tylko wspólna statystyka, przejęcie ruchu miało nastąpić później.

Z inicjatywy prezydenta rejencji katowickiej dnia 9 listopada 1942 r. zawarto notarialną umowę o utworzeniu spółki Oberschlesische Verkehrsgesellschaft mbH z siedzibą w Katowicach. Stronami umowy były miasta Bytom, Gliwice, Zabrze, Katowice, Królewska Huta, Sosnowiec i powiat katowicki. Kapitał zakładowy wynosił 2,1 mln marek.

Celem spółki była obsługa komunikacji miejskiej w GOP za pomocą tramwajów, autobusów, trolejbusów i innych środków transportu zbiorowego. Udziałowcy mieli przewłaszczyć lub wydzierżawić na rzecz spółki swoje przedsiębiorstwa transportu miejskiego. Umowa wchodziła w życie z dniem 1 stycznia 1943 r.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> APK, MSosn 6895 Utworzenie przez 6 miast górnośląskich i powiat katowicki Górnego Śląska Spółki Komunikacyjnej 1942-1943.



**8. Tramwaj i tory tramwajowe przy Wilhelmstrasse (obecnie ul. Zwycięstwa) na wysokości hotelu Haus Oberschlesien, 1942 r.**

Podczas wojny planowano też budowę linii tramwajowej Gliwice-Przyszówka-Łąbędy (rozważano również wprowadzenie na tej trasie trakcji trolejbusowej, ze względu na możliwe szkody górnicze, w styczniu 1942 r. zamierzano wyznaczyć teren koło autostrady na miejsce nocowania trolejbusów).

Według projektu z grudnia 1940 r. tor miał iść od dworca kolejowego środkiem Neudorferstrasse (Bohaterów Getta Warszawskiego) i Tosterstrasse (Toszecka), za autostradą zjechać na wydzielone torowisko po zachodniej stronie Tosterstrasse, potem planowano mijankę zachodnią i pętlę przed wjazdem do kąpieliska leśnego (Waldbad); przed Przyszówką linia miała się odgałęziać na zachód, i prowadzić do Łąbęd na południe od zabudowy Przyszówki. Ta jednotorowa (dwa tory tylko na wiadukcie nad koleją) trasa miała być zbudowana dopiero po wojnie. Magistrat Gliwic chciał z kolei poprowadzić linię do Łąbęd przez Strachwitzstrasse-Friedrichstrasse (Kościuszki)-Ludendorffstrasse (Andersa) koło nowych koszar i przez Stare Gliwice<sup>54</sup>.

Spis przystanków i mijanek górnośląskiej sieci tramwajowej (według danych z lat 1902 i 1905, mijanki 1909, uzupełnienia 1917) oraz ich obecne nazwy lub lokalizacja:

linia Królewska Huta hala targowa-Gliwice koszary ułanów (potem Gliwice koszary piechoty):

- Königshütte Markthalle (dawniej Markt, 0,0, mijanka zachodnia) - Chorzów plac Powstańców Śl. (autobusowy)
- Königshütte Gasthaus zur Flotte (0,4) - Chorzów Metalowców
- Königshütte Hotel zur Koenigshütte (0,6, potem zlikwidowany) - Chorzów Targowisko

<sup>54</sup> APG, Borsig 630 Waldbad Gleiwitz 1942 teren tramwaj Gliwice-Łąbędy.



9. Tramwaj i tory tramwajowe przy Bahnhofstrasse (obecnie ul. Dworcowa), 1944 r.

- Königshütte (Katholische) Kirche (potem Schlackenstrasse, 0,7) – Chorzów Floriańska
- Königshütte Oppler (potem Weiche, 1,2, mijanka północna) – Chorzów Styczyńskiego
- Königshütte (Böhmsches) Brauhaus (1,6) – Chorzów Wodociągi
- Charlottenhof Weiche (2,0, mijanka północna) – Chorzów Szarlociniec
- Charlottenhof Schule (2,3) – Chorzów Pokoju
- Piasniki Weiche (2,7, mijanka południowa) – Piasniki Skrzyżowanie
- Lipine Schulstrasse (3,7) – Lipiny Kościół
- Lipine Markt (4,1) – Lipiny Targowisko
- Lipine Silesiahütte (4,6, mijanka południowa) – Lipiny Zakłady Silesia
- Paulusgrube (nowy) – Chebzie Pawła
- Morgenroth Weiche (5,8, mijanka północna) – Chebzie (wylot Niedurnego)
- Morgenroth Bahnhof (nowy) – Chebzie Dworcowa
- Carl Emanuel Colonie (potem Ruda Süd, 7,9, mijanka północna) – Ruda Południowa
- Poremba Milde (8,5) – Poremba (koło wylotu Pyki)
- Poremba Seidler (9,4) – Poremba Bielszowicka
- Poremba Schyma (potem Zaborze Brojastrasse, 10,1, mijanka północna) – Zaborze Lompy
- Zaborze Krebs (dawniej Adler, 10,6, mijanka zlikwidowana) – Zaborze (wylot Mikołowskiej)
- Zaborze Amtsvorstand (potem Luisenstrasse, 10,9) – Zaborze Skargi
- Zaborze Post (potem Markt, 11,2) – Zaborze Elektrociepłownia

- Zaborze Luisengrube (dawniej Kaiser, 11,7, mijanka północna) – Zaborze Skansen Luiza
- Zaborze Holzplatz (12,0, mijanka zlikwidowana) – Zabrze (wylot Kupca)
- Zaborze Kgl. Bergwerksdirektion (dawniej Berginspektion, potem Hindenburg Bergwerksdirektion, 12,3) – Zabrze (wylot Pawliczka)
- Zabrze Händler Gasthaus (dawniej Koksplatz-Kentnowski, dawniej Schüller, potem Hindenburg Händler Brauerei, 12,8) – Zabrze (koło browaru)
- Hindenburg Händler Mühle (nowy) – Zabrze Filharmonia
- Zabrze Händler Weiche (13,1, mijanka północna) – Zabrze (wylot Brysza)
- Zabrze Kochmann (dawniej Leschnitzer, potem Hindenburg Kochmann, 13,6, mijanka południowa naprzeciw pl. Wolności) – Zabrze plac Wolności
- Hindenburg Stollenstrasse (nowy) – Zabrze Karola Miarki
- Zabrze Wilhelmshöh (potem Hindenburg Wilhelmshöh, 14,2, mijanka południowa krótka) – Zabrze de Gaulle’a
- Zabrze Schwerdtner (dawniej Alt Zabrze, potem Hindenburg Nord, 15,0) – Zabrze Damrota
- Gwosdek Weiche (potem Mathesdorf Weiche, 16,2, mijanka południowa długa) – Zabrze Słowackiego
- Gwosdek (potem Mathesdorf Colonie, 16,7) – Maciejów Kondratowicza
- Gleiwitz Uebergabebahnhof (nowy) – Gliwice Towarowa
- Gleiwitz Waldschloss (18,8, mijanka południowa) – Gliwice Zameczek Leśny
- Gleiwitz Lokomotivwerkstatt – Gliwice (koło ZNLE)
- Gleiwitz Depot (19,3) – Gliwice Akacyjowa
- Gleiwitz Warenhaus (potem Huldschinskystrasse, 19,7) – Gliwice (przed wylotem Idy)
- Gleiwitz Forsthaus (20,2, mijanka południowa) – Gliwice (wylot Okrzei)
- Gleiwitz Lindenstrasse (dawniej Sägewerk, 21,2) – Gliwice (zbieg Traugutta i Lipowej)
- Gleiwitz Rohrstrasse (21,4) – Gliwice Piwna (obecnie przystanek autobusowy)
- Gleiwitz Germaniaplatz (21,8) – Gliwice plac Piastów (obecnie przystanek autobusowy)
- Gleiwitz Ecke Bahnhofstrasse (potem Gleiwitz Wilhelmstrasse, 22,0) – Gliwice (zbieg pl. Piastów i Dworcowej)
- Gleiwitz Restaurant Prinz Heinrich (22,2, mijanka wschodnia) – Gliwice Dworzec PKP
- Gleiwitz Cafe Kaiserkrone (22,5) – Gliwice (wylot al. Przyjaźni)
- Gleiwitz Wilhelmstrasse Gebr. Barasch (22,7, mijanka wschodnia) – Gliwice Zwycięstwa
- Gleiwitz Konzerthaus (23,3, mijanka południowa?) – Gliwice Park Mickiewicza
- Gleiwitz Gymnasium (23,6) – Gliwice Jasnogórska
- Gleiwitz Raudenerstrasse (24,0) – Gliwice Kościuszki

Po przebudowie na normalnotorową linią Gliwice-Zabrze na terenie miasta funkcjonowały przystanki (1929): Richtersdorf Polizeipräsidium (Kościuszki/Zygmunta Starego), Pestalozzistrasse (wylot Stalmacha), Rybnikerstrasse (wylot Rybnickiej), Turmstrasse (wylot Basztowej), Bahnhofstrasse (Dworcowa), Wilhelmstrasse (Gliwice Zwycięstwa)/Ebertstrasse (Wyszyńskiego), Stadttheater (wylot al. Przyjaźni), Neudorferstrasse (Gliwice Dworzec PKP), Germaniaplatz (pl. Piastów), Zabrzezstrasse (Gliwice Zabrska), Hüttenstrasse (wylot Hutniczej), Elisabethstrasse (Gliwice Dąbrowskiego), Oskarstrasse (Gliwice Lindego), Betriebsbahnhof (Gliwice Akacjowa), Waldschloss (Gliwice Zameczek Leśny), Uebergabebahnhof (Gliwice Towarowa) odgałęzienie Gleiwitz Germaniaplatz-Gleiwitz Staatsbahnhof (300 m, mijanka południowa za wylotem Zwycięstwa)

linia Gliwice dworzec-dworzec Trynek:

- Gleiwitz Bahnhof (0,0) – Gliwice (Bohaterów Getta Warszawskiego – koło dworca)
- Gleiwitz Germaniaplatz (0,4) – Gliwice plac Piastów
- Gleiwitz Ecke Turmstr. (1,1) – Gliwice (wylot Basztowej)
- Gleiwitz Preiswitzerstrasse (1,5) – Gliwice (zachodni wylot Pszczyńskiej)
- Gleiwitz Schönwälderstrasse (2,3) – Gliwice (wylot Bojkowskiej)
- Gleiwitz Bahnhof Trynek (2,6, mijanka zachodnia) – Gliwice (dworzec wąskotorowy Trynek)

linia Gliwice dworzec-Friedrichstrasse/Raudenerstrasse (potem Gliwice Germaniaplatz-Gliwice koszary piechoty):

- Gleiwitz Bahnhof (0,0)
- Gleiwitz Germaniaplatz (0,4) – Gliwice plac Piastów
- Gleiwitz Lohmeyerstrasse (0,8) – Gliwice (wylot Gorzołki)
- Gleiwitz Bielitzerstrasse (nowy) – Gliwice (wylot Strzody)
- Gleiwitz (Ecke) Turmstrasse (1,1) – Gliwice (wylot Basztowej)
- Gleiwitz Oberwallstrasse Weiche (1,4, mijanka pd) – Gliwice (Górnych Wałów za Jana Pawła II)
- Gleiwitz Realgymnasium (potem Gleiwitz Stadt Troppau, 1,6) – Gliwice (zbieg Górnych Wałów i Zygmunta Starego)
- Gleiwitz Infanteriekaserne (2,0) – Gliwice (zbieg Zygmunta Starego i Kościuszki)
- Gleiwitz Offizierkasino (2,3) – Gliwice (zbieg Kościuszki i Zawiszy Czarnego)
- Gleiwitz Ecke Friedrichstrasse-Raudenerstrasse (2,7) – Gliwice Kościuszki

Przemysław Nadolski

AN OUTLINE HISTORY OF THE TRAM TRANSPORT IN GLIWICE  
(UNTIL 1945)

Summary

The first application for a permit to build a tramline (horse-powered, for transportation of people and goods) was submitted in 1880 by a merchant from Berlin named Adolph Nicolaus Mamroth. However, his enterprise never came off.

It was only in 1891 when a *Kommanditgesellschaft* (limited partnership business entity) company Kramer & Co. from Berlin submitted a project of building a steam-powered tramline network which was to connect the main industrial centres of Upper Silesia. The tramline was supposed to go from Wilhelmplatz (at present: Inwalidów Wojennych Square) in Gliwice to Królewska Huta, Bytom and Piekary. A tram depot and a repair shop were built in Gliwice, near the municipal forest called Żorek. The construction works commenced in 1893 and the regular tram service at the Wilhelmplatz – Stadtwald (Forest Lodge) line started on the 28th of May, 1894. The line was extended to reach Zabrze on 26th August of the same year.

Since the 21st of March, 1895, the Wilhelmstrasse (at present: Zwycięstwa Street) line was serviced by the horse-powered carriages. Three years later, in 1898, the electric traction was introduced in Gliwice. New urban lines were built in the town centre and started service on the 30th of March, 1899. Those were the following lines: Germaniaplatz (at present: Piastów Square) to the uhlan barracks (presently at Daszyńskiego Street) and the line from the railway station/corner of Friedrichstrasse (Kościuszki St.) and Raudenerstrasse (Daszyńskiego St.). A connection with the narrow gauge railway station at Trynek district was opened on the 3rd of August of the same year.

In the interwar period, the narrow gauge tracks were being replaced with the normal ones. On the 27th of September, 1928, a single normal gauge track was commissioned at the line between Gliwice and Zabrze, while since the 13th of November of the same year two normal tracks were already in service at that line. Starting on the 4th of March, 1931, fast tram services were introduced on the Bytom-Gliwice line. Moreover, in 1927, a new line from the district of Wójtowa Wieś, along present Daszyńskiego St. was built, while in 1929 the lines in the town centre were converted for the normal gauge tracks. The only remnant of the narrow gauge system was a siding track at Górnych Wałów St. In 1933, the line running along present Zygmunta Starego St. was extended to the district border of Wójtowa Wieś. The last section of narrow gauge rails which lead to the Trynek district was replaced with the normal system in 1938.

Przemysław Nadolski

**GESCHICHTE DES STRASSENBAHNVERKEHRS  
IN GLEIWITZ (BIS 1945) - EIN ABRISS****Zusammenfassung**

Den ersten Antrag auf den Bau einer Straßenbahnlinie (mit Pferdeantrieb, für Personen- und Warentransporte) stellte 1880 der Kaufmann Nicolaus Mamroth aus Berlin. Sein Projekt konnte jedoch nicht verwirklicht werden.

Erst 1891 wandte sich die Berliner Kommanditgesellschaft Kramer & Co. an das Gleiwitzer Magistrat mit dem Vorschlag, ein Dampfstraßenbahnnetz zu bauen, mit dem die wichtigsten Industriezentren Oberschlesiens verbunden werden sollten. Die Straßenbahnlinie führte vom Wilhelmplatz (pl. Inwalidów Wojennyh) in Gleiwitz nach Königshütte (Chorzów), Beuthen (Bytom) und Deutsch Piekar (Piekary Śląskie). In der Nähe des Gleiwitzer Stadtwaldes (Żorek) entstanden ein Straßenbahndepot und Ausbesserungswerke. Die Bauarbeiten begannen 1893. Die Strecke Wilhelmplatz – Stadtwald /Waldschlösschen (Zameczek Leśny) wurde am 28. Mai 1894 in Betrieb genommen. Die Strecke nach Zabrze wurde am 26. August desselben Jahres eröffnet.

Seit dem 21. März 1895 waren die Straßenbahnwaggons im innenstädtischen Bereich (Wilhelmstraße / ul. Zwycięstwa) von Pferden gezogen. Drei Jahre später, 1898, gab es in Gleiwitz schon elektrische Straßenbahnen. Im Zentrum der Stadt wurden am 30. März 1899 zwei neue Linien eingeweiht: Germaniaplatz (pl. Piastów) – Ulanenkaserne an der Raudener Straße (heute ul. Daszyńskiego) sowie Bahnhof – Ecke Friedrichstraße (ul. Kościuszki) / Raudener Straße. Am 3. August desselben Jahres erhielt der Schmalspurbahnhof im Stadtteil Trynnek (Trynek) Verbindung mit der Innenstadt.

In der Zwischenkriegszeit erfolgte der Umbau der Schmalspurgleise in die Normalspur. Am 27. September 1928 wurde die eingleisige Normalspurstrecke nach Zabrze eröffnet. Ab dem 13. November waren auf dieser Strecke schon zwei Gleise in Betrieb. Am 4. März 1931 verband eine Schnellstraßenbahnlinie die Städte Gleiwitz, Beuthen und Zabrze. 1927 entstand eine neue Linie entlang der heutigen ul. Daszyńskiego; 1929 wurden die Gleise in der Innenstadt in Normalspur umgebaut.

Das einzige Überbleibsel von der Schmalspurstraßenbahn ist die Ausweichstelle in der ul. Górnych Wałów. 1933 wurde die Linie in der heutigen ul. Zygmunta Starego bis zur Grenze von Richtersdorf (Wójtowa Wieś) verlängert. Die letzte Schmalspurlinie in der Stadt (in Richtung Trynnek) wurde 1938 in Normalspur umgebaut.