



You have downloaded a document from  
**RE-BUŚ**  
repository of the University of Silesia in Katowice

**Title:** Linia tramwajowa jako element krajobrazu kulturowego wschodnich dzielnic Sosnowca

**Author:** Marcin Rechłowicz, Andrzej Soczówka

**Citation style:** Rechłowicz Marcin, Soczówka Andrzej. (2012). Linia tramwajowa jako element krajobrazu kulturowego wschodnich dzielnic Sosnowca. „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego” (Nr 18, 2012, s. 171-180)



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

**Marcin RECHŁOWICZ, Andrzej SOCZÓWKA**

Uniwersytet Śląski  
Wydział Nauk o Ziemi  
Sosnowiec, Polska  
e-mail: andrzej.soczowka@us.edu.pl; martinek84@interia.pl

## **LINIA TRAMWAJOWA JAKO ELEMENT KRAJOBRAZU KULTUROWEGO WSCHODNICH DZIELNIC SOSNOWCA**

### **TRAM LINE AS AN ELEMENT OF CULTURAL LANDSCAPE OF EASTERN DISTRICTS OF SOSNOWIEC**

**Słowa kluczowe:** krajobraz kulturowy, tramwaj, wschodnie dzielnice Sosnowca  
**Key words:** *cultural landscape, tramway, eastern districts of Sosnowiec*

#### **Streszczenie**

Czynnikiem pierwotnie kształtującym krajobraz kulturowy wschodnich dzielnic Sosnowca było rolnictwo. W II połowie XIX w. dołączył drugi kolejny – górnictwo węgla kamiennego. Brak komunikacji powodował samodzielny rozwój osad. Pomimo, iż w XIX w. do części z nich doprowadzono linie kolejowe, w połączeniach lokalnych nie odgrywały one istotnej roli. Sytuację zmieniła wybudowana w latach pięćdziesiątych linia tramwajowa – dzisiejsze wschodnie dzielnice miasta zyskały dogodne połączenie komunikacyjne z Sosnowcem. Tramwaj stał się swoistym „oknem na świat”, co ukształtowało obecną jego pozycję w świadomości mieszkańców i znaczenie dla tożsamości lokalnej. W wyniku tego procesu linia tramwajowa stała się trwałym elementem tego krajobrazu. Sprzyjały temu: specyficzny układ osadniczy – „wyspowość” osiedli, odpowiedni moment historyczny powstania linii, wytworzenie w świadomości mieszkańców roli istotnej roli tramwaju dla poprawy warunków bytowych i przebieg transformacji w latach dziewięćdziesiątych.

#### **Abstract**

*Primarily factor of forming the cultural landscape of eastern districts of Sosnowiec was agriculture. In the second half of the twentieth century, there was also another factor – coal mining. There was lack of the public transport, settlements were expanding as independent ones. Although in the nineteenth century for some of the settlements, the railway lines were brought but in the local connections it did not play the significant role. The situation changed in fifties, when the tram line was built. Today's eastern districts of the city have gained easy access to the city of Sosnowiec. Tramway has become a kind of "window on the world", what has a big influence on current position of tram lines in the minds of people and the importance of local identity. As a result, tram line has become the permanent element of this landscape thanks to: specific kind of settlement system – insularity of settlements, proper historical moment for building tram line, formation (creation) in the resident's minds the importance of the role of the tram for improving their living conditions and the process of the transformation in the nineties.*

## WPROWADZENIE

Życie społeczno-gospodarcze dzielnic miejskich w konurbacji toczy się specyficznym trybem. Te stosunkowo niewielkie miejscowości mogą poszczycić się bogatą historią i tradycją, często znacznie starszą niż miasto, w granicach którego się obecnie znajdują. Wpływa to na ukształtowanie się wśród ich mieszkańców poczucia odrębności swojej „małej ojczyzny”, która nierzadko widoczna jest również w zagospodarowaniu przestrzennym („wyspowość” dzielnic).

W XIX w. do części z tych osiedli zostają doprowadzone linie kolejowe, które jednak ze względu na stosunkowo małą liczbę połączeń lokalnych nie odgrywają dość istotnej roli. Sytuacja zmieniła się w momencie, gdy te swoiste enklawy zostały połączone z centrami miast za pomocą podmiejskich i międzymiastowych linii tramwajowych. Tramwaj stał się dla nich nie tylko synonimem nowoczesności, lecz przede wszystkim pierwszym „oknem na świat”. Regularnie i często kursujące tramwaje znacząco poprawiły dostępność miejsc pracy oraz usług, tworząc nowe powiązania przestrzenne. W omawianym przypadku – Sosnowcu – stworzone powiązania przestrzenne między ponad stutysięcznym Sosnowcem a kilkutysięcznymi: Klimontowem, Porąbką i Kazimierzem zostały usankcjonowane decyzją administracyjną w postaci włączenia w granice administracyjne Sosnowca.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie linii tramwajowej nr 27 z Sosnowca do Kazimierza jako elementu krajobrazu kulturowego. Przez krajobraz kulturowy rozumiana będzie historycznie ukształtowana w wyniku działalności człowieka przestrzeń, zawierająca wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze (Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r.).

## CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE KRAJOBRAZ KULTUROWY WSCHODNICH DZIELNIC SOSNOWCA

Na krajobraz kulturowy wschodnich dzielnic Sosnowca, a w szczególności dzielnic posiadających komunikację tramwajową, bez wątpienia wpłynęły dwa czynniki: rolnictwo i górnictwo. Początkowo na tych terenach rozciągały się gęste lasy, które w średniowieczu zaczęto wyrąbywać, a uzyskaną ziemię uprawiać – stąd chociażby wywodzi się nazwa jednej z dzielnic, Porąbki. Jest ona najstarszą z dzielnic na wschodzie Sosnowca, uznawaną za swoisty matecznik dla pozostałych, które początkowo były jej przysiółkami, a rozwinęły się dopiero po odkryciu złóż węgla (Juliusz, Kazimierz). Inne osady nie usamodzielniały się, pozostając do dnia dzisiejszego powiązane przestrzennie i funkcjonalnie z Porąbką (m.in. Galot, Zawodzie).

Działalność rolnicza rozwijała się przez wieki w oparciu o gospodarstwa indywidualne. Dopiero na początku XX w. gospodarze zaczęli się oficjalnie zrzeszać, tworząc różnego rodzaju organizacje. Do najbardziej istotnych zaliczyć należy kółka rolnicze, a szczególnie kółko w Porąbce – dzielnicy, która najdłużej zachowała i jako ostania straciła swój rolniczy charakter. Kółko rolnicze w Porąbce powstało w latach trzydziestych XX w. z zamiarem świadczenia usług dla rolników. Profil działalności

rozszerzyło ono dopiero w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, gdy poza działalnością rolniczą zaczęło świadczyć również inne usługi związane z przemysłowym charakterem regionu, m.in. transportowe. Intensywnie bowiem rozwijano współpracę nie tylko z PSS „Społem”, ale również hutą „Baildon” w Katowicach, fabryką silników „Silma” w Sosnowcu Zagórze i kopalniami węgla, zaopatrując stołówki. Kres istnieniu Kółka Rolniczego w Porąbce przyniosły nowe realia gospodarcze. Z usług kółka zrezygnowały nie tylko okoliczne fabryki i kopalnie (w większości zlikwidowane), ale i miejscowi gospodarze, którym nie opłacało się już uprawiać ziemi i hodować zwierząt (Pawłowski, 1999). Ostatecznie Kółko Rolnicze w Porąbce zlikwidowano, jako ostatnie na terenie Sosnowca, w 2005 r.

Choć rolnictwo we wschodnich dzielnicach Sosnowca ma bogatą historię to bez wątpienia czynnikiem, który wywarł największy wpływ nie tylko na te tereny, ale na cały region zagłębiowski było górnictwo węgla kamiennego. Działalność górnictwem zapoczątkowano tutaj stosunkowo późno, bo dopiero w połowie XIX w.. W 1860 r. rozpoczęto eksploatację odkrywki węgla kamiennego w Porąbce, a w 1874 r. w Kazimierzu. Należy jednak zauważyć, że w sąsiednich dzielnicach kopalnie powstawały już wcześniej: w Bobrku w 1806 r. (odkrywka „Jacek”), a w Ostrowach Górniczych osiem lat później. Były to zakłady niewielkich rozmiarów.

W 1879 r. Warszawskie Towarzystwo Akcyjne Kopalń Węgla i Zakładów Hutniczych przystąpiło do budowy szybów głębinowych dla nowej kopalni „Kazimierz”, którą uruchomiono w 1884 r. To samo towarzystwo rozpoczęło w 1902 r. budowę nowej kopalni w obecnej dzielnicy Juliusz. Wydobywanie węgla zaczęła ona jednak dopiero 12 lat później. (Przemsza-Zieliński, 1994, 1996). Podobną drogą potoczyło się życie gospodarcze Klimontowa. W 1890 r. został on kupiony przez Sosnowieckie Towarzystwo Kopalń i Zakładów Hutniczych, które w 1898 r. rozpoczęło drążenie szybu „Władysław”, a osiem lat później szybu „Jan”. Inwestycje te realizowano w ramach rozbudowy kopalni „Jerzy” w Niwce. Samodzielność klimontowska kopalnia uzyskała w 1908 r., po ukończeniu budowy szybu „Jan” (Dybała, Rodek, 2001; Przemsza-Zieliński, 1996).

Niejako na uboczu tych przemian pozostała opisana już Porąbka, w której wciąż dominowała funkcja rolnicza. W XIX w. znacznie zmniejszyła się powierzchnia tej wsi. Jej dotychczasowe kolonie Kazimierz i Juliusz zaczęły funkcjonować samodzielnie w oparciu o zakłady górnicze, a Maczki w oparciu o węzeł kolejowy i pobliską granicę państwową. Jak podaje J. Jelonek (1964: 38) w przeciągu niecałych 100 lat Porąbka straciła między innymi 82 hektary terenów rolniczych zajętych przez kopalnię „Kazimierz”, 25 ha zamienionych na tereny kolejowe oraz 66 ha utracone w związku z usamodzielnieniem się osad Bór Porębski i Maczki. Wyjątkiem były kopalnia o dwóch szybach i duża elektrownia uruchomione w 1909 r. w kolonii Juliusz, które w całości powstały na terenie lasów państwowych.

Najbardziej dynamiczny rozwój górnictwa we wschodnich dzielnicach Sosnowca przypadł na lata 1950-1980. W latach pięćdziesiątych podziemne zaprzęgi konne zastąpiono elektrowozami, zmodernizowano urządzenia wyciągowe szybu „Jan” kopalni „Klimontów”, rozbudowano chodniki i urządzenia wentylacyjne,

a co najważniejsze – wprowadzono maszyny do urabiania, ładowania i transportu węgla. Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte XX w. to przede wszystkim rozbudowa i modernizacja kopalń: w kopalni „Klimontów” zgłębiono trzy nowe szyby, zbudowano płuczkę, dworzec kolejowy, kompleks BHP, stację ratownictwa górniczego, osadniki wód dołowych; w kopalni „Kazimierz” wybudowano kompleks BHP; w kopalni „Juliusz” zmodernizowano szyby „Juliusz” i „Maczki” oraz zakład przeróbczy, oddano do użytku kompleks BHP (Dybała, Rodek, 2001; Rechowicz, 1977).

Kres górniczej prosperity przyniosły lata dziewięćdziesiąte. Kończące się zasoby węgla pod dzielnicą Klimontów doprowadziły do podjęcia decyzji o likwidacji miejscowej kopalni z dniem 31 grudnia 1995 r. Jej los wkrótce podzieliła również kopalnia „Juliusz”, zlikwidowana w wyniku restrukturyzacji dwuruchowej kopalni „Kazimierz – Juliusz”. W odróżnieniu od „Klimontowa” nie została ona jednak fizycznie zlikwidowana, w części jej zabudowań działalność prowadzi Zakład Przeróbczy „Juliusz” spółki „Katowicki Węgiel”. Ostatnią czynną kopalnią węgla kamiennego na terenie nie tylko wschodnich dzielnic Sosnowca, ale całego Zagłębia Dąbrowskiego jest KWK „Kazimierz – Juliusz” w Sosnowcu Kazimierzu (Dybała, Rodek, 2001).

## **BUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ NR 27 I JEJ ZNACZENIE DLA WSCHODNICH DZIELNIC SOSNOWCA**

Choć pierwsza linia tramwajowa na obszarze dzisiejszej konurbacji katowickiej powstała pod koniec XIX w. (1894 r.), pierwsze linie tramwajowe w Zagłębiu Dąbrowskim zbudowano w okresie międzywojennym (1928-29), do wschodnich dzielnic dzisiejszego Sosnowca tramwaj dotarł dopiero w okresie intensywnej rozbudowy sieci tramwajowej po II wojnie światowej.

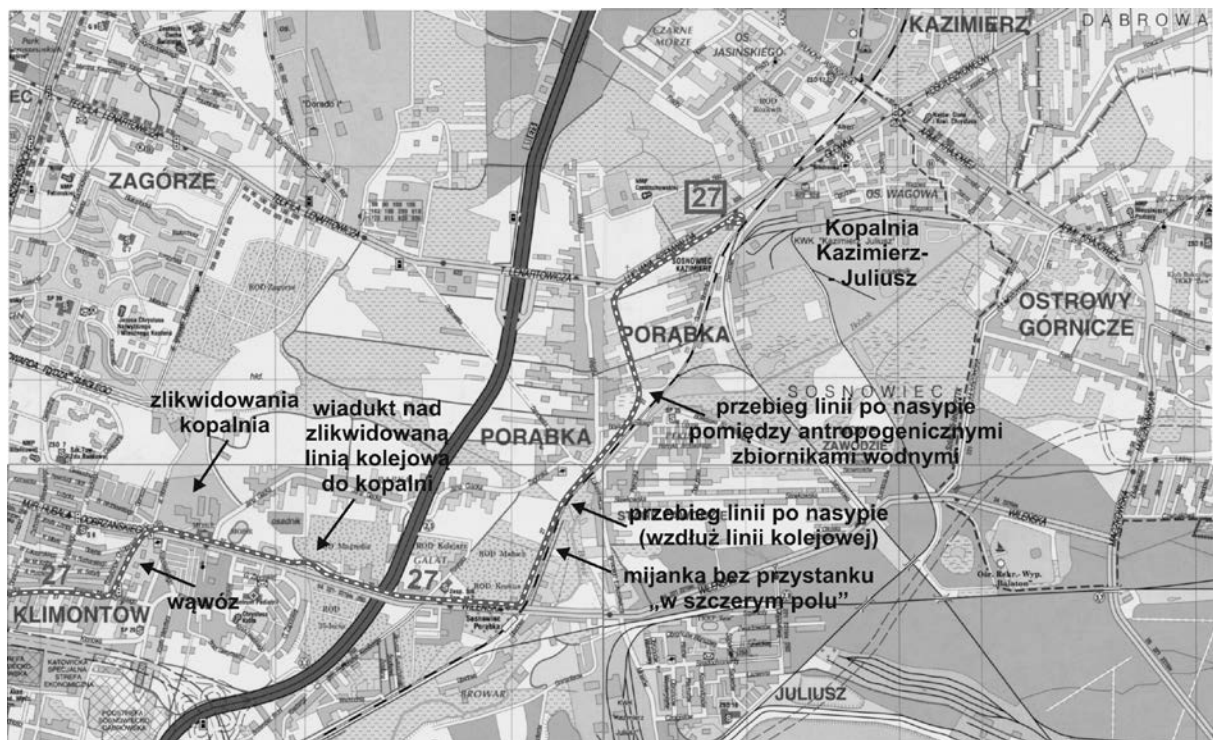
Budowana w latach pięćdziesiątych XX w. linia tramwajowa, była jednym z kilku elementów realizowanego w tym okresie planu inwestycyjnego, mającego na celu poprawienie warunków życia robotników. Z działań prowadzonych równolegle należy wymienić:

1. budowę osiedli górniczych tzw. „domków fińskich” w Klimontowie (1947-1950) i w Juliuszu (1948),
2. budowę nowego osiedla Juliusz z 4 tysiącami mieszkań, szkołą podstawową i ośrodkiem zdrowia (1950-1960),
3. przebudowę przystanku kolejowego w Porąbce,
4. założenie nowego parku w Juliuszu,
5. budowę domu kultury w Klimontowie.

Prowadzone inwestycje wiązały się z napływem ludności, która zasiedlała nowe domy i podejmowała pracę w miejscowych kopalniach (Dybała, Rodek, 2001; Jelonek, 1964).

Decyzja o rozwoju komunikacji tramwajowej w Zagłębiu zapadła w końcu lat czterdziestych XX w. Planowano wówczas realizację szeregu nowych linii, łączących niewielkie miejscowości przemysłowe z centrami zagłębiowskich miast: Będzina, Czeladzi, Dąbrowy Górniczej i Sosnowca. W znacznej części były one powieleniem planów z 1929 r., niezrealizowanych z powodu kryzysu gospodarczego, niewystarczających dochodów z przewozu osób i wybuchu wojny. Niestety plany przedwojenne nie przewidywały doprowadzenia linii tramwajowych do Klimontowa, Porąbki, Juliusza czy Kazimierza. Pomysł taki pojawił się dopiero 20 lat później i jako jeden z niewielu zaczął być realizowany. Zakładano budowę od podstaw zupełnie nowej linii, odgałęziającej się od istniejącej sieci tramwajowej w miejscu dzisiejszego przystanku Ludwik i biegnącej na wschód przez Dańdówkę i Klimontów do Porąbki, a następnie na północny-wschód przez Kazimierz do Strzemieszyc.

Pierwsze dwa odcinki z Ludwika do Dańdówki i z Dańdówki pod kopalnię „Klimontów” oddano do użytku w 1952 r. Siedem lat później tramwaje zaczęły docierać w okolice dworca kolejowego w Porąbce. W 1960 r. linię (oznaczoną numerem 27) przedłużono do kopalni „Kazimierz” na obrzeżach dzielnicy i zakończono pętlą torową (Soida, 1998). Dalszego odcinka w głąb dzielnicy i do Strzemieszyc nie zrealizowano. Na odcinku od centrum miasta do Dańdówki jest to linia dwutorowa, dalej do Kazimierza jest to linia jednotorowa z trzema mijankami i krótkim odcinkiem dwutorowym przy pętli w Kazimierzu. Przebieg linii 27 przez wschodnie dzielnice Sosnowca prezentuje ryc. 1.



Ryc. 1. Przebieg linii tramwajowej przez wschodnie dzielnice Sosnowca

Źródło: opracowanie własne A. Soczówka na podstawie: Atlas województwa śląskiego..., 2007.

Fig. 1. Route of tram line through the eastern part of Sosnowiec.

Źródło: own elaboration by A. Soczówka based on: Atlas województwa śląskiego..., 2007.

## ROLĘ LINII TRAMWAJOWEJ W KRAJOBRAZIE KULTUROWYM

Rolę linii tramwajowej w krajobrazie kulturowym wschodnich dzielnic Sosnowca należy rozpatrywać wieloaspektowo z uwzględnieniem czynników historycznych. Jej obecna pozycja w świadomości mieszkańców oraz znaczenie dla tożsamości lokalnej zostały ukształtowane w wyniku blisko półwiecznego procesu historycznego, w wyniku którego linia tramwajowa stała się trwałym elementem tego krajobrazu. Dlatego analizowane zagadnienie należy rozpatrzyć w porządku chronologicznym.

Przed wybudowaniem linii tramwajowej komunikacja miejska w tym rejonie praktycznie nie funkcjonowała. W 1948 r. nie kursowały tutaj żadne regularne linie autobusowe. Najbliższą (czyli oddaloną o kilka kilometrów) była linia nr 18 kursująca z Katowic do Dąbrowy Górniczej przez Dańdówkę i Zagórze (Ogłoszenie..., 1948). Mieszkańcy mieli do dyspozycji jedynie pociągi kursujące linią kolejową z Katowic i Sosnowca przez Dańdówkę, Porąbkę i Kazimierz w stronę Olkusza oraz ze Szczakowej przez Kazimierz do Ząbkowic. Choć z dzisiejszej perspektywy wydaje się to trudne do wyobrażenia, w takich warunkach żyli mieszkańcy obecnych wschodnich dzielnic Sosnowca. Sytuacja ta zaczęła zmieniać się dopiero w latach pięćdziesiątych XX w. Wówczas uruchomiono linię autobusową nr 34 z Sosnowca przez Klimontów, Porąbkę, Kazimierz do Ostrów Górniczych, na której kursowały dwa autobusy co 60 minut oraz przystąpiono do budowy linii tramwajowej.

Względy, jakie ówczesznie kierowały decydentami podczas planowania nowych linii tramwajowych, doskonale ukazują dwie notki prasowe z początku lat pięćdziesiątych XX w.:

1. „Rząd przejawia wszechstronną troskę o zabezpieczenie warunków, niezbędnych do wykonania przez przemysł węglowy planu wydobywania i planu inwestycji. Jednym z tych warunków jest zapewnienie górnikom szybkiego i wygodnego dojazdu do pracy oraz powrotu do domu. Ostatnio Prezydium Rządu powzięło uchwałę w sprawie budowy szeregu nowych linii tramwajowych na Śląsku między ważnymi ośrodkami górniczymi” (Rozbudowa..., 1951).

2. „Stanowi to dalszy krok na drodze rozbudowy sieci komunikacyjnej tej gęsto zaludnionej dzielnicy przemysłowej województwa katowickiego. W życiu wymienionych osiedli robotniczych, uzyskanie stałej, wygodnej komunikacji jest wydarzeniem niemal historycznym” (Nowe linie..., 1951).

Zachowując dystans do języka tamtych lat, z cytowanych fragmentów wyłania się nie tylko wyraźne potwierdzenie wcześniejszej tezy, iż linia tramwajowa powstawała jako jeden z elementów planu rozwoju wschodnich dzielnic Sosnowca, notatki te pokazują także jakie obszary były wówczas preferowane przy opracowywaniu planów inwestycyjnych. W tą ideologię idealnie wpasowano sytuację Klimontowa, Porąbki czy Kazimierza – ośrodków przemysłu wydobywczego, będących w połowie XX w. niemalże odciętymi od świata. Poprzez inwestycje w budownictwo mieszkaniowe, przemysł i transport podniesiono status tych miejscowości. Jednak zauważyć trzeba, iż miejsce zamieszkania (nowe osiedle)

i miejsce pracy (kopalnia) były czymś naturalnym, oczywistym. Tramwaj natomiast, dotychczas kojarzący się przede wszystkim z centrami wielkomiejskimi, nie był czymś niezbędnym do funkcjonowania tego typu miejscowości. Stał się on wyrazem robotniczego luksusu, podniesienia rangi ośrodka.

Budowie nowych linii towarzyszył swoisty „marketing” tamtych lat. Nie poprzestawano na suchych komunikatach i informacjach prasowych, takich jak cytowane powyżej. Otwarcie nowej linii musiało być w miarę możliwości wpisane w rytm robotniczego życia miejscowości. Idealnym przykładem tego typu działań jest właśnie linia tramwajowa nr 27 przez wschodnie dzielnice Sosnowca. Odcinki do Klimontowa i Porąbki otwierano 1 maja, w Święto Pracy (odpowiednio w 1952 i 1959 r.), natomiast końcowy odcinek do Kazimierza 4 grudnia 1960 r., w Dzień Górnika. W ten sposób podkreślano związek pomiędzy komunikacją tramwajową a przemysłowym charakterem miejscowości. Każde otwarcie nowego odcinka było lokalnym świętem, w którym udział brali przedstawiciele kopalń, kółek rolniczych, kół gospodyń etc. Pierwszy wóz tramwajowy był zawsze udekorowany kwiatami, a jego przejazdowi towarzyszyła orkiestra górnicza. Dzięki takim zabiegom propagandowym w świadomości lokalnych społeczności utrwalano rangę i znaczenie inwestycji.

Linia tramwajowa była swoistym „oknem na świat”, dostępnym dla każdego. O dostępności tej świadczyła nie tylko dogodna częstotliwość kursów (regularnie co 20 minut), lecz również przystępna cena. W 1955 r. podczas, gdy najtańszy normalny bilet autobusowy kosztował 1,20 zł to najtańszy bilet tramwajowy zaledwie 30 groszy (Rozkład..., 1955). Budowa linii tramwajowym umożliwiła mieszkańcom obecnych wschodnich dzielnic Sosnowca (za wyjątkiem Maczek i Ostrów Górniczych, do których tramwaje nie dotarły) dostęp do edukacji w szkołach średnich na terenie centrum miasta, czy też podjęcia pracy poza miejscem zamieszkania. Możliwość dojazdów do innych zakładów pracy stworzyła określone problemy dla miejscowych kopalń, gdyż zmuszone one były podjąć działania mające na celu zahamowanie nadmiernego odpływu robotników.

Znaczenie linii tramwajowej po raz kolejny podkreślone zostało w latach dziewięćdziesiątych XX w., gdy w wyniku restrukturyzacji górnictwa węgla kamiennego przestały istnieć kopalnie „Klimontów” i „Juliusz” oraz szkoła górnicza na Porąbce. Kursująca wówczas co 16 minut (co 32 min. poza szczytem i w dni wolne) linia nr 27 stała się najlepszym środkiem dojazdu do pracy i szkół w innych rejonach miasta. Nie bez znaczenia pozostał fakt, iż linię przedłużono z centrum Sosnowca przez Pogoń do Będzina, gdzie w środy i w soboty odbywa się targ, dzięki czemu jeszcze bardziej wzrosła jej atrakcyjność<sup>1</sup>.

Percepcja linii nr 27 wynika również z wybitnych walorów krajobrazowych tej trasy. Przestrzenne rozmieszczenie ówczesnie samodzielnych ośrodków, a dziś wschodnich dzielnic Sosnowca pozwoliło na złamanie dotychczasowych kanonów

---

<sup>1</sup> W 2010 r. linię tramwajową nr 27 ponownie skrócono do dzielnicy Pogoń. Obecnie, linia kursuje co 20 minut w dni robocze i w soboty oraz co 30 minut w niedziele i święta. Przez cały tydzień wykonywane są również kursy nocne co 90-120 minut.



wytaczania tras linii tramwajowych wzdłuż istniejących ulic. Na dwóch fragmentach w wykopie lub po nasypie. Wymagało to dodatkowego przekształcenia krajobrazu, ale pozwoliło na znaczne skrócenie czasu podróży, a ponadto nadało linii tramwajowej unikatowy charakter.

Szczególnie ciekawym fragmentem trasy jest odcinek od Klimontowa do Kazimierza. W trakcie przejazdu, oprócz zlikwidowanej już kopalni, mija się to co jest charakterystyczne dla tych terenów i jednocześnie odmienne od klasycznego miejskiego krajobrazu: zapadliska powstałe wskutek działalności górniczej, antropogeniczny zbiornik wodny czy wreszcie nieużytki, będące niegdyś polami uprawnymi (fot. 1). Sama pętla tramwajowa również zlokalizowana jest nie wewnątrz dzielnicy mieszkaniowej, przy nadal czynnej, ostatniej kopalni węgla kamiennego w Zagłębiu (fot. 2). Intensywne procesy urbanizacyjne sprawiły, że w skali kraju niewiele jest tras tramwajowych gdzie na większą skalę w granicach miast występują krajobrazy charakterystycznych dla obszarów wiejskich, zwłaszcza w połączeniu z krajobrazami przemysłowymi. Trasa linii tramwajowej nr 27 na odcinku od Sosnowca do Kazimierza jest swoistym przekrojem przez mozaikę wszystkich typów krajobrazu kulturowego spotkanego na obszarze konurbacji katowickiej – od pozostałości terenów o użytkowaniu rolniczych i podmiejskich terenów otwartych, aż do krajobrazów zurbanizowanych, industrialnych i postindustrialnych (por. Myga-Piątek, 2008).



**Fot. 1.** Tramwaj linii 27 nad zbiornikiem antropogenicznym pomiędzy Porąbką a Kazimierzem.

**Photo 1.** Tram line 27 of the anthropogenic reservoir between Porąbka and Kazimierz.



**Fot. 2.** Zabytkowy tramwaj na tle kopalni węgla kamiennego w Kazimierz. Przejazd specjalny wagonem typu 4N, jaki odbył się w 50. rocznicę budowy tej linii tramwajowej.

**Photo 2.** The history tram in the background of coal mine in Kazimierz. Special route took place in the 50<sup>th</sup> anniversary of the construction of this tram line.

## LINIA TRAMWAJOWA JAKO ELEMENT KRAJOBRAZU KULTUROWEGO

Krajobrazy kulturowe kształtują się pod wpływem złożonych zależności pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i antropogenicznym – powstają w ten sposób mozaikowe struktury przestrzenne o zróżnicowanym sposobie użytkowania (Degórski, 2005). Na podstawie informacji zawartych w niniejszym artykule stwierdzić można, iż pojedyncza linia tramwajowa może stać się elementem krajobrazu kulturowego. Potrzebne są jednak ku temu odpowiednie warunki. W tym przypadku kluczowe znaczenie odegrały:

- specyficzny układ osadniczy – „wyspowość” osiedli, która wpływa na poczucie odrębności mieszkańców kolonii robotniczych wobec większych ośrodków miejskich. Tramwaj zburzył dotychczasową odrębność, tworząc atrakcyjne połączenie między ośrodkami. Wpływał na zachowania przestrzenne ludności, mając duże znaczenie w dalszych zmianach społecznych i kulturowych miejscowości, przez które przebiega. Procesy tego typu nie będą zachodziły tak wyraźnie w przypadku dużych aglomeracji miejskich lub w centrach miast, gdyż sieć komunikacyjna jest tam znacznie bardziej gęsta i linia tramwajowa jest tylko jedną z alternatyw środka transportu.

- odpowiedni moment historyczny, w którym powstała linia tramwajowa nr 27. Jej budowa była powiązana z szeregiem innych inwestycji, które zmieniły obraz wschodnich dzielnic Sosnowca oraz polepszyły warunki zamieszkujących je osób. Dla starszych mieszkańców tramwaj stał się synonimem nowoczesności i podniesienia rangi ich miejscowości w porównaniu z innymi ośrodkami (np. pozbawionymi tramwaju Ostrowami Górniczymi), dla młodszych natomiast jest już „od zawsze” wpisany w krajobraz, stanowiąc jego stały element<sup>2</sup>.

- wytworzenie w świadomości mieszkańców roli istotnej roli tramwaju dla poprawy warunków bytowych, poprzez m.in. odpowiednie wzmianki w prasie lokalnej, kreowanie inauguracji ruchu na lokalne święto, co pośrednio przełożyło się na wytworzenie powiązań na płaszczyźnie „tramwaj – dotychczas funkcjonujące elementy krajobrazu kulturowego (kopalnie, osiedla robotnicze)”

- przebieg transformacji gospodarczej we wschodnich dzielnicach Sosnowca. W latach dziewięćdziesiątych XX w. zlikwidowano na analizowanym obszarze nie tylko większość kopalń, ale również inne obiekty powstałe w tym samym okresie co tramwaj (dom kultury w Klimontowie, szkołę górniczą w Porąbce czy urzędy miejskie w Klimontowie, Porąbce i Kazimierzu). Tym samym linia tramwajowa jest obecnie jedną z nielicznych pozostałości podkreślających dawną świetność tych ośrodków, których znaczenie zmalało po włączeniu ich w granice Sosnowca i po przeprowadzeniu procesu restrukturyzacji górnictwa.

W ten sposób w wyniku wieloletniego procesu linia tramwajowa nr 27, będąca ostatnią typowo podmiejską linią tramwajową na terenie województwa śląskiego, na

---

<sup>2</sup> Argument, że tramwaj tu był „od zawsze” był bardzo często podnoszony przez lokalne społeczności w trakcie obrony zlikwidowanej w 2007 r. linii tramwajowej nr 25 z Będzina do Wojkowic. Mieszkający w pobliżu linii tramwajowej traktowali tramwaj jako integralną część najbliższego otoczenia, wykształconego krajobrazu kulturowego.

stałe wpisała się nie tylko w pejzaż wschodnich dzielnic Sosnowca, ale również w ich krajobraz kulturowy.

## LITERATURA

- Atlas województwa śląskiego, część II: okręg katowicki, skala 1:20 000, 2007. Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne, Katowice.
- Degórski M., 2005: Krajobraz jako obiektywna wizualizacja zjawisk i procesów zachodzących w mega systemie środowiska geograficznego. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG*, nr 4: 13-25.
- Dybała Z., Rodek K., 2001: Klimontów. Wyd. Stowarzyszenie Przyjaciół Klimontowa, Sosnowiec.
- Jelonek J., 1964: Z dziejów Porąbki osiedla w powiecie będzińskim. Wyd. Śląsk, Katowice.
- Myga-Piątek U., 2008: Krajobraz obszaru Górnośląskiego Związku Metropolitalnego [w:] *Górnośląski Związek Metropolitalny, zarys geograficzny* (red.): A. Hibszer, R. Dulias, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział Katowicki, Sosnowiec: 131-139.
- Nowe linie tramwajowej mocniej powiążą Zagłębie ze Śląskiem. *Dziennik Zachodni* nr 22/1951.
- Ogłoszenie o powołaniu Związku Międzykomunalnego „Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne” z dn. 15.11.1948 r.
- Pawłowski M., 1999: Ziemia leży odłogiem. *Dziennik Zachodni* nr 105.
- Przemsza-Zieliński J., 1994: *Sosnowiecka Encyklopedia Historyczna*. Zeszyt 2. Wyd. Sowa-Press, Sosnowiec.
- Przemsza-Zieliński J., 1996: *Sosnowiecka Encyklopedia Historyczna*. Zeszyt 3. Wyd. Sowa-Press, Sosnowiec.
- Rechowicz H. (red.), 1977: *Sosnowiec. Zarys rozwoju miasta*. Wyd. PWN, Warszawa-Kraków.
- Rozbudowa Śląskich Linii Komunikacyjnych. *Dziennik Zachodni* nr 129/1951.
- Rozkład jazdy trakcji tramwajowej i autobusowej. Wyd. WPK w Stalinogrodzie. Katowice, 1955.
- Soida K., 1998: *Komunikacja tramwajowa w aglomeracji katowickiej*. PKT Katowice i Wyd. Stapis, Katowice.
- Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r.