

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nr 6/39, czerwiec 2014

Linia nr 7 wróciła do Łagiewnik

>>> str. 3

INWESTYCJE

Idziemy do przodu

>>> str. 4-5

PRZYSTANEK HISTORIA

Śladami bogatej historii

>>> str. 6-7

WYDARZENIA

Choć w papierach lat przybyło...

>>> str. 9



MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Tramwaje Śląskie S.A.
41-500 Chorzów, ul. Towarowa 5
www.tram-silesia.pl



Jedźmy razem

Wakacyjne plany Tramwajów Śląskich w bieżącym roku są oczywiste - intensywna kontynuacja realizowanego na szeroką skalę projektu inwestycyjnego dofinansowanego środkami Unii Europejskiej. Chcemy w maksymalnym stopniu wykorzystać warunki pogodowe oraz mniejsze natężenie ruchu osobowego i samochodowego, aby jak najszybciej i w sposób jak najmniej uciążliwy wykonać prace, których rezultaty są coraz bardziej widoczne.

Przykładem niech będzie odtworzony, przy aktywnym udziale władz Bytomia, odcinek torowisk i sieci trakcyjnej wzdłuż ulic Łagiewnickiej i Świętochłowickiej w tym mieście. Od 29 czerwca po tym dwutorowym odcinku kursują już tramwaje linii nr 5 i 7, co pozwala na łatwiejsze poruszanie się tramwajem pomiędzy Zabrzem, Bytomiem, Świętochłowicami, Chorzowem i Katowicami. Sukcesywnie będziemy jednak rozpoczynać prace w kolejnych miejscach: w Katowicach na ul. Brackiej, w Chorzowie na ul. Wolności czy w Sosnowcu na ul. 3 Maja.

Lato to czas, w którym część linii przechodzi na wakacyjne rozkłady jazdy. Część jednak kursować będzie według standardowego rozkładu, gdyż także latem nasi pasażerowie dojeżdżają do pracy... Tym, którzy pozostaną w murach miast Aglomeracji polecamy przejazdy uruchomionej na letni czas linii "0". W każdą sobotę i niedzielę do końca września, na trasie od placu Wolności w Katowicach do pętli przy Stadionie Śląskim pasażerów wozic będą dwa zabytkowe składy. W poprzednich latach podobne wakacyjne kursy cieszyły się dużym zainteresowaniem. Myślę, że nie inaczej będzie i w tym roku, a przejażdżka zabytkowym tramwajem stanowić będzie weekendowo-wakacyjną atrakcją dla dzieci i dorosłych.

Na ten letni czas czytelnikom Silesia Tram News życzę wymarzonej aury, wytchnienia i udanego wypoczynku od codziennych obowiązków.

Tadeusz Freisler

Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.

SILESIA TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2,
tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny:
Waldemar Kosior

Druk:
Polskapresse Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Do Brynowa z przesiadką

Remont ulicy Kościuszki wchodzi w bardziej zaawansowany etap, który całkowicie uniemożliwi przejazd tramwajów z centrum do Brynowa. Zmieniona organizacja ruchu obowiązuje od 28 czerwca.

Wstrzymany został ruch tramwajów na odcinku od Rynku w Katowicach do rozjazdów za placem Miarki. Linia tramwajowa nr 6, tak samo jak linia nr 19, została skierowana do Placu Wolności. Linia nr 16 została przekształcona w dwie linie o numerach 16 i 46. Obie linie tworzą bezpośrednie połączenie w relacji Wełnowiec Plac Alfreda – Katowice Plac Wolności – Zawodzie Zajezdnia. Z powodu konieczności obsługi przystanków Katowice Dworzec PKP, Katowice Plac Wolności przez tramwaje jadące zarówno w kierunku Wełnowca, jak i Zawodzia, wprowadzono rozróżnienie numerów w zależności od kierunku jazdy. Tramwaje jadące w kierunku pętli Wełnowiec Plac Alfreda są oznaczone, tak jak do tej pory, numerem 16. Natomiast składy jadące do Zawodzia jeżdżą jako linia nr 46.

Ruch tramwajowy został utrzymany na odcinku Katowice Plac Miarki – Brynów Pętla. Kursuje tam obsługiwana tramwajami dwukierunkowymi linia nr 36. Częstotliwość kursowania wynosi 10 minut. Dla zapewnienia połączenia ścisłego centrum Katowic z południowym śródmieściem uruchomiona została autobusowa linia czasowa T-36. Kursuje z podziemnego dworca (stanowisko nr 9) przez ulice Andrzeja, Żwirki i Wigury, Kościuszki, Ceglana, Stwosza, plac Miarki, ulicę Andrzeja z powrotem do dworca. Tymczasowe przystanki są zlokalizowane na ul. Żwirki i Wigury (przed skrzyżowaniem z Kościuszki), na ul. Kościuszki (przed skrzyżowaniem z Ceglana) i na ul. Stwosza (przed skrzyżowaniem z ul. Powstańców).



Linia nr 7 wróciła do Łagiewnik

Po blisko sześciu latach przerwy tramwaj linii nr 7 znów kursuje przez bytomskie Łagiewniki! Zakończyła się odbudowa fragmentu linii od Łagiewnik Targowiska do Zamłynia i od niedzieli 29.06.2014 r. po nowym torowisku znów prowadzony jest ruch tramwajowy.

Historia linii w Łagiewnikach jest długa i ciekawa. Torowisko służyło pasażerom tramwajów od 1901 roku. Powstało jako wąski tor, po 1922 roku prowadziło przez polsko-niemiecką granicę, później zyskało normalną szerokość toru, a w 2008 roku - ze względu na zły stan techniczny - zostało zamknięte i w trakcie przebudowy ul. Łagiewniczej i Świętochłowickiej rozebrane.

Spółka Tramwaje Śląskie postawiła sobie za cel odbudowę zlikwidowanej linii. Udało się, głównie dzięki wsparciu władz Bytomia i Projektowi pn. "Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą" współfinansowanemu przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Plac budowy został przekazany firmie Skanska w maju 2013 r., a po roku 2,5 kilometrowy odcinek dwutorowej linii był niemal gotowy. W ostatnim miesiącu trwały jeszcze prace wykończeniowe i przygotowawcze do uruchomienia ruchu liniowego.

Uroczyste otwarcie nowego torowiska odbyło się w sobotę 28 czerwca. W samo południe w rejonie przystanku Łagiewniki Targowisko, w miejscu gdzie stare torowisko łączy się z nowym, Prezydent Bytomia Damian Bartyla i Prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Tadeusz Freisler wkręcili symboliczną ostatnią śrubę, a szyny zyskały ostatni szlif. - Tym samym dokładamy kolejną cegiełkę do jakże bogatej historii linii nr 7. Jest to efekt pracy wielu ludzi nie tylko pracowników Tramwajów Śląskich, ale także wykonawców i podwykonawców, władz miasta i KZK GOP - powiedział Prezes Freisler otwierając odbudowane połączenie Łagiewnik z Zamłyniem.

Na powrót tramwaju wyczekiwali mieszkańcy Bytomia, zwłaszcza dzielnicy Łagiewniki, którzy w 2011 roku podpisywali petycję o odbudowę zlikwidowanego połączenia. - Od początku byłem zwolennikiem koncepcji dwutorowej odbudowy tego odcinka, tym bardziej cieszę się, że to się udało zrealizować. To jest bardzo ważne połączenie dla całego układu komunikacji w Bytomiu i dla mieszkańców miasta, o czym



Uroczystego otwarcia nowego torowiska dokonali Prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Tadeusz Freisler i Prezydent Bytomia Damian Bartyla.

świadczy frekwencja podczas dzisiejszej uroczystości - mówił Prezydent Bytomia. To właśnie Damian Bartyla podjął decyzję o tym, że linia nr 7 w Łagiewnikach odbudowana została dwutorowo. Wcześniej między Łagiewnikami a Zamłyniem tramwaje jeździły po jednym torze z mijanką. Dziś, dwutorowa linia zapewnia szybkie, bezpieczne i ciche połączenie tramwajowe Łagiewnik z centrum Bytomia.

Po oficjalnej uroczystości, w Parku Amendy rozpoczął się Łagiewnicki Festyn Rodzinny pod hasłem Powrót "7" do Łagiewnik. Impreza zorganizowana dla mieszkańców przez Urząd Miasta, Stowarzyszenie "Aktywne Łagiewniki" oraz Tramwaje Śląskie S.A. przyciągnęła nie tylko mieszkańców Bytomia, ale i miast ościennych. Wśród wielu atrakcji znalazły się m.in. gry i zabawy dla najmłodszych, dmuchane zjeżdźalnie, pokaz zumbi i fire show, a na scenie wystąpili: Orkiestra Męska i Jacek Kierok. Nie zabrakło również stoiska Tramwajów Śląskich, przy którym pracownicy spółki informowali o pro-

wadzonych inwestycjach infrastrukturalnych w ramach unijnego projektu.

W sobotę, nowym torowiskiem kursował wagon specjalny S-7, który dowoził mieszkańców na festyn i rozwoził do domów. Od niedzieli na torach pojawiły się tak wyczekiwane tramwaje liniowe. Nowym torowiskiem kursują obecnie dwie linie: 5 i 7. Linia nr 5 wozi pasażerów z Zabrze Zaborza, przez Łagiewniki do Chorzowa Ratusza. Linia nr 7 obsługuje trasę z Katowic Zawodzia przez Łagiewniki do pętli w Zabrzu Biskupicach długości ponad 25 km! - W związku z tym, że prowadzone są prace na ul. Jagiellońskiej oraz pod wiaduktem na Zamłyniu, linia nr 7 na razie nie może dojeżdżać do placu Sikorskiego. Docelowo jednak "siódemka" ma wrócić na swoją starą trasę - zaznaczył rzecznik spółki Tramwaje Śląskie Andrzej Zowada. Ma to nastąpić po wakacjach.



Idziemy do przodu

Kondycję przedsiębiorstwa można określić biorąc pod uwagę szereg wskaźników, wyliczeń, bilansów, wykresów itp. jednak dla postronnego obserwatora najważniejsze jest to, co widzi, czyli inwestycje. Tak jak w przypadku Tramwajów Śląskich - budujemy nowe linie, modernizujemy dotychczasowe trasy i wagony tramwajowe, kupujemy nowy tabor; gołym okiem widać, że idziemy do przodu. Z tym większą przyjemnością ogłaszamy, że zakończyliśmy kolejną budowę, tym razem jest to długo oczekiwana reaktywacja linii nr 7. Regularne kursy rozpoczęliśmy w niedzielę 29.06.2014 r. Jest to nowa dwutorowa linia tramwajowa długości 2,5 km. Przebiega nowym szlakiem, w wydzielonym torowisku wzdłuż ul. Łagiewnickiej i Świętochłowickiej w Bytomiu, dzięki czemu przejazd tramwaju dla pozostałych uczestników ruchu jest praktycznie bezkolizyjny. Więcej o linii nr 7 przeczytać można na stronie 3.

Zapraszamy do śledzenia postępu prac na stronie internetowej Tramwajów Śląskich S.A. www.tram-silesia.pl zakładka „PROJEKT”.



Nowych wagonów Pesa Twist jest już 20.

Zdjęcie: Daniel Janeczko

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

Bytom:

- Zakończono prace wzdłuż ul. Świętochłowickiej i Łagiewnickiej na odcinku od granic miasta Świętochłowice do Zamłynia w Bytomiu.
- Trwa wykonywanie podbudowy torowiska w ul. Jagiellońskiej.
- Na skrzyżowaniu ul. Zabrzeńskiej z ul. Łagiewnicką, w relacji Szombierki-Łagiewniki zakończono betonowanie torów tramwajowych na łukach.

Chorzów:

- Na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej z al. Bo-WiD ułożono wszystkie płyty na torze w stronę centrum Chorzowa. Trwa montaż szyn.
- Rozpoczęto demontaż toru południowego od ul. Zamenhoffa do ul. Piekarskiej.

Katowice:

- Tor północny torowiska wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku od ZOO do Wesołego Miasteczka został dopuszczony do ruchu. Na torze południowym (w kierunku Katowic) trwają roboty ziemne.

- Na al. Korfanteo wykonano i dopuszczono do ruchu tor wschodni (w kierunku pętli Słonecznej). Na torze zachodnim ukończono roboty ziemne i stabilizację podłoża, trwa wykonywanie podbudowy. Wykonano przejazd na skrzyżowaniu z ul. Katowicką.
- Na ul. Obrońców Westerplatte wykonano całość toru i jezdni na odcinku od ul. Korczaka do ul. Hallera i dopuszczono do ruchu samochodowego.
- Wykonano dwa tory od ul. Hallera do wjazdu do firmy Baterpol. Trwa układanie jezdni betonowej w międzytorzu. Wykonano większość robót trakcyjnych.
- Na odcinku od ul. Wiosny Ludów do ul. Morawy ułożono torowisko tramwajowe, a od ul. Morawy do granicy miast ułożono płytę torowo-betonową.
- Na ul. Kościuszki wykonywane jest torowisko od Kinoteatru Rialto do pl. Miarki i od ul. Szlegiewicza do wiaduktu nad autostradą A4.
- Na ul. 3 Maja i pl. Wolności trwa procedura odbioru robót.

- Na ul. Gliwickiej trwają prace związane z przebudową infrastruktury podziemnej oraz wycinką drzew.

Ruda Śląska:

- Na ul. Zabrzeńskiej oraz na przejazdach: przy pętli w Chebziu, w ul. Asfaltowej, w ul. Dworcowej, w ul. Droga do Lipin i w ul. Katowickiej – zakończyła się procedura odbioru robót.

Sosnowiec:

- Ułożono płytę betonowo-torową w rejonie ul. Kierocińskiej.
- Trwają prace modernizacyjne na obiekcie mostowym.
- Na ul. Żeromskiego zakończono roboty torowe, trwają prace drogowe.

Zabrze:

- Na ul. Wolności zakończyła się wycinka drzew i kontynuowane są roboty ziemne. Zakończono wykonywanie peronów przystankowych w kierunku Gliwic.



Bytom Zamłynie - rozjazd na skrzyżowaniu ul. Łagiewnickiej i Zabrzeńskiej.

TABOR - MODERNIZACJA wagonów typu 105 N

Tramwaje Śląskie S.A posiadają już 67 zmodernizowanych wagonów typu 105 N, z czego 22 wagony zmodernizowane zostały przez Zakład Usługowo Remontowy w Chorzowie, a pozostałe przez Konsorcjum firm Modertrans Poznań i MPK Łódź. Na modernizację w Zakładzie Usługowo Remontowym w Chorzowie czeka jeszcze 8 wagonów.

ZAKUP 30 szt. NOWYCH TRAMWAJÓW

Na koniec czerwca br. spółka Tramwaje Śląskie dysponuje 20 z 30 nowych, niskopodłogowych wagonów, które dostarcza PESA Bydgoszcz S.A. Trwają odbiory techniczne i przygotowanie wagonów do ruchu.

Andrzej Bywalec

**Dyrektor ds. inwestycji Tramwajów Śląskich
Pełnomocnik Zarządu ds. realizacji Projektu**



Nowe torowisko na ul. Świętochłowickiej w Bytomiu.



Katowice Szopienice, ul. Sosnowiecka.



Sosnowiec, ul. Jana III Sobieskiego.



Chorzów Batory - skrzyżowanie ul. Armii Krajowej i al. BoWiD.



Sosnowiec - skrzyżowanie ul. 3 Maja i Żeromskiego.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane z Projektem pn. *Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą* realizowanym przez Tramwaje Śląskie S.A., są współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Śladami bogatej historii

Bytom jest jednym z najstarszych miast Górnego Śląska – w tym roku obchodzi swoje 760-lecie. Już w XI wieku, na dzisiejszym wzgórzu Małgorzaty, powstał gród obronny z osadą targową, która dała początek miastu. W 1254 r. nastąpiła lokacja miasta przez księcia opolskiego Władysława. Wyznaczono wówczas granice Rynku i szachownicowy układ ulic miasta, istniejący do dnia dzisiejszego.



Na trasach linii Tramwajów Śląskich S.A. nie brakuje atrakcji – ciekawych miejsc i pamiątek historycznych, zabytkowych obiektów architektury miejskiej, przemysłowej czy sakralnej, a także pomników upamiętniających osoby i wydarzenia, które w sposób szczególnie zapisały się w dziejach naszego regionu. Przedstawiamy je w tym cyklu.

Od początku XIV wieku miasto otoczone było murami, stał w nim również zamek, który spłonął w wielkim pożarze w 1515 r. Do śmierci w 1355 r. księcia Bolesława miasto było we władaniu Piastów (od 1289 r. księstwo bytomskie wraz z miastem Bytom znajdowało się w granicach Czech). Od 1526 r. Bytom znalazł się pod berłem Habsburgów, zaś od 1606 r. stał się miastem prywatnym, będącym w rękach rodu Henckel von Donnersmarck. Po pierwszej tzw. wojnie śląskiej w latach 1740-1742 miasto włączone zostało do Prus, a później do Niemiec. Znaczący rozwój miasta nastąpił na przełomie XVIII i XIX wieku, wraz z rozwojem przemysłu hutniczo-górniczego i znaczącym napływem ludności. Po 1922 r. Bytom pozostał w granicach Niemiec. Powrót do Polski nastąpił dopiero z chwilą zakończenia działań II wojny światowej.

Nasz krótki spacer rozpoczynamy od przystanku tramwajowego linii 6, 18, 19 oraz 31, mieszczącego się przy ul. Sądowej. Tuż obok znajduje się neorenesansowy gmach sądu, a za nim kompleks więzienny, wybudowany w stylu neogotyckim. Udajemy się do skrzyżowania ulic Wrocławskiej i Piekarskiej, gdzie na narożu widoczna jest monumentalna, strzelista sylwetka neogotyckiego kościoła pw. Trójcy Świętej. Kościół wzniesiony został w latach 1883–1886. Jednym z fundatorów budowli był Hugo Henckel von Donnersmarck. We wnętrzu kościoła na uwagę zasługuje neogotycki ołtarz główny z obrazem Trójcy Świętej oraz figury św. Piotra i Pawła w warsztacie wrocławskiego rzeźbiarza Carla Buhla.

Tuż obok kościoła wznosi się neorenesansowy, bogato dekorowany gmach dawnej Poczty Głównej, wzniesiony w 1908 r. Po tej samej stronie, na na-

rozu ulic Piekarskiej i J. Piłsudskiego, zobaczyć możemy eklektyczny budynek szkolny, wzniesiony na przełomie XIX i XX wieku, w którym obecnie znajduje się Wydział Zdrowia Publicznego Uniwersytetu Medycznego w Katowicach. Będąc na tej ulicy, warto zajrzeć na znajdujące się tu dwie bytomskie nekropolie: żydowską i katolicką. Na pierwszym cmentarzu zachowanych jest ponad 1300 zabytkowych nagrobków. W tylnej części, od strony muru oddzielającego cmentarz od ul. B. Prusa, znajduje się Ściana Pamięci, wykonana z płyt nagrobnych przeniesionych ze zlikwidowanego cmentarza żydowskiego, znajdującego się niegdyś przy dzisiejszej ul. Piastów Bytomskich. Druga nekropolia – katolicka „Mater Dolorosa” – założona została w 1868 r. Na uwagę zasługuje m.in. wzniesiona w 1882 r. neogotycka kaplica cmentarna, a naprzeciw niej - grobowiec ks. Józefa Szafranka (1807-1874), proboszcza bytomskiej parafii Wniebowzięcia Najświętszej

Maryi Panny. Przy zachodniej ścianie cmentarza znajdują się ciekawe architektonicznie nagrobki w formie neogotyckich kaplic.

Po zwiedzeniu cmentarzy wracamy do skrzyżowania ulic Piekarskiej i J. Smolenia. Uwagę przykuwa dawny sierociniec miejski z 1893 r., a na narożu z ul. B. Chrobrego zabytkowy budynek dawnej szkoły ludowej z 1897 r. (obecnie Szkoła Podstawowa nr 4 im. M. Kopernika). Podążając dalej ul. J. Smolenia dochodzimy do ul. W. Korfańskiego, gdzie wznosi się monumentalny budynek dawnych koszar, zbudowany z czerwonej cegły licówki w 1894 r. (obecnie budynek zajęty przez agendy Urzędu Miejskiego). Po przeciwnej stronie mieści się m.in. budynek Muzeum Górnośląskiego z 1930 r., do którego wejście główne znajduje się od strony dzisiejszego placu Jana III Sobieskiego. My natomiast kontynuujemy spacer ul. W. Korfańskiego. Na uwagę zasługuje secesyjna kamienica z 1905 r., a obok niej budynek dawne-



Rzeźba "Śpiącego lwa" na bytomskim rynku.



Cmentarz "Mater Dolorosa".

go Starostwa Powiatowego, wzniesiony w latach 1897-1899, w którym obecnie znajduje się filia Muzeum Górnośląskiego.

W czasie wędrowki ul. W. Korfanteo ujrzymy po prawej stronie resztki murów miejskich, a na narożu z ul. Krakowską - ciekawą neogotycką kamienicę mieszczańską z 1894 r. i zabytkową neogotycką kapliczkę Matki Bożej z Dzieciątkiem z ok. 1870 r. Nieco dalej znajduje się barokowy kościółek Ducha Świętego z 1721 r., który jest pozostałością dawnych zabudowań szpitalnych bożogrobców, przeniesionych z Chorzowa w to miejsce już w 1299 r.

Ulicą Krakowską podążamy do bytomskiego Rynku. Dominuje tu ciekawa zabudowa mieszkalna w stylu secesji czy modernizmu. Naszą uwagę



Budynek dawnych koszar.

przykuwa jednak jeden z najstarszych bytomskich kościołów pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny z pierwszej połowy XIII wieku. Budowla wzniesiona została w stylu gotyckim, z kamienia wapiennego i cegiel, a przebudowana została i powiększona po pożarze z 1515 r. Dobudowano wówczas charakterystyczną wieżę, z kruchtą nakrytą smukłym, szpiczastym hełmem. We wnętrzu kościoła podziwiać możemy m.in. ołtarz główny z umieszczonym w nim obrazem Matki Boskiej Bytomskiej z 1695 r., autorstwa Francesco Curradiego.

Płytę rynku zdobi rzeźba „Śpiącego lwa”, autorstwa Theodora E. Kalidego. Rzeźba lwa wróciła do miasta z Warszawy w 2008 r. i ustawiona została w miejscu stojącego od XVI do XVIII wieku bytomskiego ratusza.

Z Rynku warto jeszcze przejść do ul. K. Szymanowskiego, a następnie do placu Klasztornego. Zobaczyć tu możemy barokowy kościół franciszkanów pw. św. Wojciecha. Obok kościoła, na miejscu dawnych zabudowań klasztornych, wzniesiono w 1910 r. secesyjny budynek szkolny, obecnie Gimnazjum nr 2. Nasz spacer zakończyć możemy urokliwym zejściem dochodzącym do ul. Katowickiej, po której kursuje tramwaj linii 6 i 19. Możemy też skręcić w prawo i dojść do placu W. Sikorskiego, gdzie znajduje się węzeł przesiadkowy komunikacji tramwajowej Bytomia i wsiąść w tramwaj jednej z linii tramwajowych: 5, 6, 9, 18 i 19.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Budynek dawnego starostwa.



Kościół Wniebowzięcia NMP.

Zabytkowym tramwajem do Parku Śląskiego

W kalendarzu już niemal lipiec, za oknami coraz cieplej, rozpoczęły się wakacje – można więc wybrać się do parku. Najlepiej zabytkowym tramwajem! Ten kursuje już od 8 czerwca.

Aż do końca września w każdą sobotę, niedzielę i święto kursować będzie linia nr 0, obsługiwana przez historyczne wagony. W tym roku „zerówka” kursuje na trasie z placu Wolności w Katowicach do pętli przy Stadionie Śląskim w Chorzowie. Co istotne „zerówka” pojedzie nie tylko w więcej dni, ale także częściej, bowiem obsługiwać ją będą dwa tramwaje.

Pierwszym z nich będzie sprowadzony w ubiegłym roku z Warszawy wagon typu 13N z 1967 roku. Poza stolicą, tylko w Katowicach można było niegdyś spotkać wagony tego typu w ruchu liniowym. W epoce, w której się pojawiły, stanowiły one szczyt nowoczesności i świadczyły o wielkomięskości rozwijającego się Górnego Śląska.

Drugim jest już stały bywalec linii turystycznej, czyli skład wagonów typu N i 4ND1 z lat 1953-1959. Popularne „eNki” służą pasażerom po dziś dzień, jednak takich składów jak ten – złożonych z wagonu silnikowego z doczepą, z konduktorami na pokładzie – od ponad trzydziestu lat na co dzień już się nie spotka. Nie tylko drewniane ławki, ręcznie przesuwane drzwi i niemal niczym nie oddzielone od pasażerów stanowisko motorniczego przykuwają uwagę, ale też melodyjny ton dzwonka, którym konduktor podaje motorniczemu sygnały.



Fot. KMTM

Rozkład jazdy linii 0 dostępny jest w serwisie internetowym KZK GOP, zaś informacjami o linii i użytkowanych na niej wagonach służy specjalna strona prowadzona przez Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym – www.turystyczna.kmtm.org.pl Na linii obowiązuje taryfa i bilety KZK GOP – identycznie, jak w każdym liniowym tramwaju.

Serdecznie zapraszamy!

Jakub Drogoś

Prezes Zarządu KMTM Chorzów Batory

Bańki i balony na Dzień Dziecka

Tysiące baniek mydlanych uniosło się 2 czerwca nad chorzowską estakadą. Ten nietypowy widok to efekt wielkiego finału Chorzowskiego Festiwalu Baniek Mydlanych. Specjalnie dla uczestników festiwalu uruchomiono także bajkowy tramwaj.

Fanów tęczy obłoczków nie brakowało. Pod sceną tańczyło, śpiewało i puszczało bańki ponad 600 maluchów.

Zabawę połączono z nauką. Najmłodszy mieszkańcy miasta poznali podstawy pierwszej pomocy i najważniejsze zasady dotyczące ruchu drogowego. Dużą popularnością cieszyły się także gry podwórkowe.

Najmłodszy mogli przejechać się po mieście tramwajem w towarzystwie postaci z ulubionych dobranoczek.

Organizatorem imprezy był Urząd Miasta w Chorzowie we współpracy z Tramwajami Śląskimi S.A.



Zdjęcia: Andrzej Zowada



Choć w papierach lat przybyło...

...to naprawdę wciąż jesteśmy tacy sami – śpiewa Maryla Rodowicz. Takie wrażenie towarzyszyło zgromadzonym w piątek, 13 czerwca w świetlicy zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorym, gdzie spotkali się goście, członkowie i sympatycy Klubu Miłośników Transportu Miejskiego. Obchodził on bowiem 15-lecie swojego istnienia.

15 lat
KMTM
CHORZÓW BATORY



Zdjęcia: Tomasz Walczak

Tym razem większość miejsc w sali zajęli goście – w tym członkowie honorowi Klubu, przedstawiciele instytucji, z którymi Klub współpracuje (m.in. Tramwajów Śląskich S.A., KZK GOP, PKM Sosnowiec Sp. z o.o., miasta Chorzowa) i zaprzyjaźnionych stowarzyszeń. Zebranych gości przywitał Prezes Zarządu Klubu, Jakub Drogoś – dziękując wszystkim zgromadzonym na sali, jak powiedział – „Za to, że od piętnastu lat jesteście z nami, pomagając tworzyć stowarzyszenie działające ponad podziałami”. Następnie odbyły się trzy wystąpienia – Przewodniczący Komisji Rewizyjnej KMTM, Piotr Wiśniewski, zaprezentował dzieje i kierunki bieżących działań Klubu, przybliżając je tym samym części osób zgromadzonych w sali. Po nim ponownie głos zabrał Jakub Drogoś – tym razem prezentując „Mikrohistorię z nastawnikiem w tle”, czyli próbę spojrzenia na przeszłość komunikacji miejskiej z perspektywy tych ludzi, którzy tworzyli jej codzienność przez szereg lat. Trzecie wystąpienie – Wiceprezesa Zarządu KMTM, Adriana Pandera – przybliżyło z kolei gościom zawiłe dzieje pierwszego polskiego tramwaju szybkobieżnego – wagonu typu 13N. Resztę spotkania zajął słodki poczęstunek, liczne wspomnienia oraz zwiedzanie historycznego taboru Tramwajów Śląskich S.A. – przed budynkiem wystawiono bowiem skład zabytkowych „eNek”, wagony typu 13N i 105N oraz wagon 102Na, wespół z którym prezentował się bodaj najciekawszy pojazd roboczy Spółki – podbijarka torowa. Czego życzyć można Klubowi z okazji jubileuszu? Z pewnością dalszych sukcesów, ale przede wszystkim – zapału i pasji, czyli tego, co doprowadziło do jego powstania i tego, co przez piętnaście lat stanowi siłę napędową kolejnych jego działań. Sto lat!

(Hid)

Zacząło się dokładnie piętnaście lat i dzień wcześniej, w tym samym pomieszczeniu. 12 czerwca 1999 roku trzynastu z osiemnastu członków-założycieli odbyło pierwsze zebranie Klubu, na którym wyłonione zostały tymczasowe władze, przyjęto statut i określono kierunki działania Klubu. Nie uległy one większym zmianom po dzień dzisiejszy – dalej działa on w kierunku zachowania pamiętek po bogatej przeszłości komunikacji miejskiej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, promowania zrównoważonego transportu, proekologicznej roli komunikacji miejskiej i przy-

bliżania jej funkcjonowania tak miłośnikom, jak i osobom nie znającym niuansów tej dziedziny. Gwoli ścisłości – pomysł powstania Klubu narodził się dużo wcześniej, bowiem już w 1995 roku grupa uczniów Technikum Elektronicznego w Sosnowcu zorganizowała wycieczkę nocnymi tramwajami po regionie – „Nocną podróż bez spalin”. Ta impreza starsza od Klubu odbywa się od tej pory regularnie, doczekała się już siedemnastu edycji.

Piętnaście lat działalności Klubu pełne było zmiennych kolei losu. Nie brakowało powodów do zadowolenia – kolejnych dni otwartych zajezdni, uruchomienia linii turystycznej w Chorzowie i Katowicach, imprez dla miłośników komunikacji z całej Polski (a także całego świata!), powrotu do ruchu zabytkowego składu „eNek”, remontu wagonu 105N 338, sprowadzenia wagonu 13N z Warszawy, renowacji autobusu Jelcz M11 jednego z prywatnych przewoźników, powstania serwisów internetowych i akcji społecznych. Były jednak i trudne momenty – jak choćby likwidacja komunikacji tramwajowej w Gliwicach. Jak to bywa w skupiskach ludzi – i w Klubie atmosfera nie zawsze była przyjemna, jednak ostatecznie udawało się wychodzić obronną ręką.

I tak Klub doczekał swych 15. urodzin. W świetlicy hajduckiej zajezdni odbyło się z tej okazji spotkanie nietypowe – nie było, jak w trzecią niedzielę każdego miesiąca, omawiania bieżących spraw i planowania kolejnych działań.



Majowa objazdówka zabytkową „parówką”

Długi majowy weekend był dla wielu ludzi okazją do wyjazdu nad morze, w krainę wielkich jezior czy w góry. Są jednak i tacy, którzy nad wypoczynek na łonie natury przedkładają turystykę związaną z własną pasją. 4 maja Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie gościł sporą, bo ponad trzydziestoosobową grupę miłośników komunikacji z Czech, a także z Warszawy i Częstochowy.

Bez problemu można się domyślić, jakim wagonem podróżowali nasi goście. Czymże byłaby Warszawa bez słynnej „parówki” czy Praga bez swojej Tatry, która stała się inspiracją do produkcji wagonów typu 13N w chorzowskich zakładach Konstal? Właśnie wagon typu 13N - jedyny, jakim dysponuje spółka Tramwaje Śląskie - woził naszych gości. Jako że „trzynastka” była świeżo po remoncie podwozia i malowaniu części poszycia kolorem kremowym, postanowiliśmy urozmaicić gościom wycieczkę i dowieźć ich z zajezdni Katowice Zawodzie innym historycznym wagonem - 105N. Tramwaj wzbudził zainteresowanie gości, szczególnie wkład, jaki został włożony w jego naprawę i przywrócenie do wyglądu z lat 70. ubiegłego wieku. Podczas wyjazdu z Katowic nie zabrakło zachwyty w stosunku do nowo zakupionych tramwajów niskopodłogowych typu Twist Step 2012N produkcji PESA Bydgoszcz.

„Szybowcem” ruszyliśmy planowo w kierunku zajezdni w Chorzowie Batorym, aby tam się chwilę rozejrzeć i udać w dalszą podróż „parówką”. Tego dnia przejechaliśmy ogromną liczbę kilometrów, a goście zwiedzili trzy z czterech funkcjonujących zajezdni oraz dwie już nieczynne, choć pełniące obecnie zadania dla Zakładu Usługowo Remontowego. Jedyną zajezdnią, do której nie dotarliśmy była zajezdnia Rejonu nr 1 w Będzinie wraz z całą zagłębiowską częścią sieci, ze względu na remont generalny linii 15 łączącej Katowice z Sosnowcem, prowadzony w ramach projektu unijnego realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. Przemierzając kolejne szlaki naszej sieci poczawszy od zajezdni w Chorzowie przez chorzowski Ratusz dotarliśmy do zajezdni Łagiewniki. Tam był czas na krótką sesję zdjęciową oraz kilka słów na temat tego zakładu. Udając się w dal-



Zdjęcia: Adrian Pander

szą podróż obraliśmy kurs do zajezdni Stroszek, goście mogli zobaczyć jak wyglądają zmodernizowane wagony 105Na, będące w użytkowaniu tamtejszego Rejonu. Kolejnym punktem naszej podróży stał się plac Sikorskiego w Bytomiu, skąd udaliśmy się do Zabrza, przejeżdżając przez malownicze tereny w pobliżu pętli w dzielnicy Biskupice. Dotarliśmy do placu Wolności w centrum Zabrza, aby dalej udać się do pętli w zabrzańskiej dzielnicy Makoszowy. Zabrze jest nierozzerwalnie związane z zabytkową kopalnią Guido, przy której zatrzymaliśmy się na dłużej, aby obiekt uwiecznić na zdjęciach. Przerwę posiłkową zaliczyliśmy w gliwickiej za-

jezdni, która znajduje się na pograniczu miast Gliwice i Zabrze. Dalej udaliśmy się na pętlę znajdującą się w zabrzańskiej dzielnicy Zabrze, gdzie odwiedził nas kontroler Sebastian Wiśniewski, który jeździł z nami jako motorniczy, w ostatnich sezonach linii turystycznej. W drodze powrotnej do Bytomia, przejeżdżając po raz czwarty przez plac Wolności, udaliśmy się z powrotem do placu Sikorskiego, aby tam zawracając udać się trasą linii 9 do pętli w Rudzie Śląskiej Chebziu.

W drodze do Chebzia jechał przed nami wagon typu Pt8, czyli popularny „Helmut”, kursujący wahadłowo na jednej z dwóch części linii nr 9. Takiego spotkania na torach jeszcze nie było. Następnie udaliśmy się trasą linii 17 do Łagiewnik Targowiska, a dalej do zajezdni w Chorzowie Batorym, aby zaparkować „trzynastkę” i znów wsiąść do „szybowca” udając się w drogę powrotną do Katowic. Impreza zakończyła się po godzinie 18:00, a uczestnicy wrócili do domu z uśmiechami na twarzach i wypełnionymi kartami pamięci w swoich aparatach fotograficznych.

KMTM Chorzów
Damian Bartosz, Adrian Pander



Tramwaj szybszy od wyścigówki

Czy tramwaj może szybciej pokonać określoną trasę w mieście niż samochód wyścigowy? Okazuje się, że tak. Pokazał to eksperyment, który przeprowadzono 11 czerwca w Katowicach.

Zasady testu były proste. Kierowca wyścigowy musiał jechać zgodnie z przepisami, motorniczy natomiast zatrzymywał się na każdym przystanku. Trasa wyścigu prowadziła od pętli Brynowskiej do centrum Katowic.

Maciej Dreszer, kierujący samochodem rajdowym, uznał wyższość tramwaju w przemieszczaniu się po mieście. - Nawet gdybym łamał przepisy, to i tak bym przegrał, bo w pewnych miejscach nie da się przefrunąć. Trzeba umieć przegrywać. Z kolei Mirosław Dybich z wojewódzkiej komendy policji w Katowicach podkreślał, że głównym celem akcji jest promocja komunikacji miejskiej. - Dzięki naszemu eksperymentowi, wiele osób przekona się do tego, że warto przesiąść się do tramwaju. Można powiedzieć, że im więcej osób w środkach komunikacji miejskiej, tym mniej samochodów na naszych drogach.

Organizatorem akcji była Wojewódzka Komenda Policji w Katowicach oraz Tramwaje Śląskie.



Zdjęcia: Eugeniusz Pypłacz

REKLAMA

**Skrzydła drzwiowe
na stare ościeżnice!!!**
(ponad 30 wzorów)



* profesjonalny montaż

*na terenie Górnego Śląska - transport gratis!!

DOMATOR

Katowice, ul. Ułańska 12,

tel./fax. 032 254 49 98, 605 416-116

www.domator.katowice.pl, salon@domator.katowice.pl

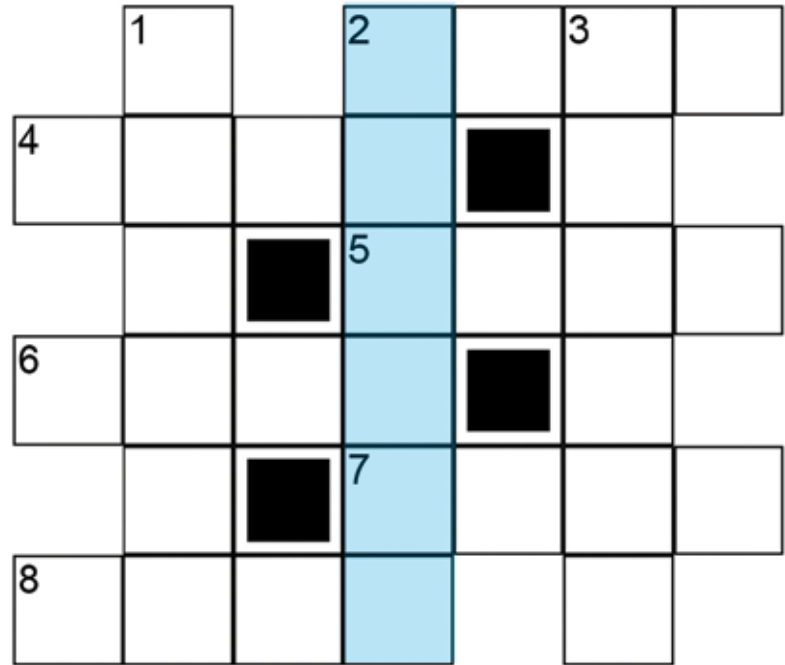
**Warto
zamówić
reklamę
w**

**SILESIA
TRAMNEWS**

Sprawdź!

tel. **32 2413 374**

Logogryf dla dzieci



Litery w kolorowych kratkach, czytane wierszami, utworzą rozwiązanie.



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 lipca na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A.

W tym miesiącu nagrodę wylosowała Małgorzata Galeczus z Zabrze. Gratulujemy!

Krzyżówka

Bardzo podobny do kogós	▼	Spis spraw sądowych w danym dniu	▼	Na niej walczą dziubocy	▼	But zaka	▼	Lekkie, puchne ciastko	▼	Uszkodzenie ciała	▼	
Członek camory						Pływalnia				Ma 2,54 cm		3
...trawa	▶			Chroni most przed krą	▶							
Dywercja		5				Waćpan						
	▶					Pretensja	12					8
Ssak pletwonogi	▶		6	Skorupa ślimaka	▶					1		
Gatunek wierzby	▶			Siała mak	▶							
Służby do latania	▶	14	9	Mebel z trunkami	▶		11	2		Budynek mieszkalny	Jaskrawo upierzona papuga	
	▶					Jednostki elektrod	7					
Na dla chemika	▶			Zwany też lilakiem	▶							
Wskaźówka	▶	13	4				15			Warzywo do rosółu		
	▶					Chorobowe napady duszności						10

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 15 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 lipca na adres wydawcy rozlosujemy nagrody w postaci biletu miesięcznego KZK GOP. W tym miesiącu bilet miesięczny wylosowała Alina Flakus z Katowic. Gratulujemy!

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów. Rozwiązania można przysyłać pocztą tradycyjną, pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl) lub dostarczać je osobiście. Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.