

NR 1/82 STYCZEŃ 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

**Pracownicy
Tramwajów
Śląskich
odznaczeni**

>>> str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Pod opieką
św. Wojciecha**

>>> str. 6-7

**120 lat tramwajów
elektrycznych w regionie**

>>> str. 8-9



Ilustrowany Kurier Codzienny 1937
ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego



Jedźmy razem

Rok 2018 będzie niezwykły i to z kilku powodów. Świątujemy 120-lecie elektrycznej komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Górnośląskiej i kontynuujemy już na dużą skalę prace, których symbolicznym początkiem było ubiegłoroczne grudniowe podpisanie umowy o dofinansowanie dla pierwszego etapu „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. To wydarzenie niezwykłej wagi.

Projekt przygotowany przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. podzielony jest na trzy etapy, a w jego ramach zaplanowano m.in. gruntowną modernizację ponad 100 km istniejących torowisk na terenie 10 miast oraz budowę około 20 km nowych torów. Na trasy wyjedzie co najmniej 45 nowych tramwajów. Prace toczyć się będą na ogromną skalę, dlatego już dziś proszę pasażerów i innych użytkowników dróg o cierpliwość i wyrozumiałość. Zmierzamy ku nowoczesności i wyraźnej poprawie komfortu korzystania z transportu szynowego na terenie metropolii. Spodziewane pozytywne efekty tych działań będą odczuwalne na co dzień; nim jednak do nich dojdzie, pewnych uciążliwości nie da się uniknąć.

Nasz projekt zakłada pierwszą od 40 lat budowę nowych odcinków torowisk tramwajowych. Dziś mamy technologie dające wiele możliwości i maszyny znacząco ułatwiające pracę. Gdy jednak sieć tramwajowa powstawała, wyglądało to zgoła odmiennie. W tym roku obchodzimy 120. rocznicę uruchomienia pierwszej elektrycznej linii tramwajowej w naszej aglomeracji. Z tej okazji, w nowym cyklu na łamach Silesia Tram News, będziemy Państwu przybliżać tę piękną, choć momentami również niełatwą historię. Zachęcam do lektury pierwszego odcinka cyklu, a także innych artykułów, wśród których są m.in. relacja z finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, informacja o katowickich centrach przesiadkowych czy relacja z uroczystości wręczenia odznaczeń państwowych pracownikom naszej Spółki. Na nadchodzące ferie zimowe życzę dobrego odpoczynku i wysmienitej zabawy, wyjeżdżającym poza metropolię pięknej, zimowej aury, a pracującym choć odrobiny relaksu przy lekturze naszego miesięcznika.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Plac budowy przekazany, można rozpoczynać prace – już w najbliższy weekend 27-28.01.2018 r. rozpoczną się prace modernizacyjne torowiska wzdłuż ul. Bytomskiej w Świętochłowicach. Z tego powodu w weekend tramwaje w tym miejscu nie będą kursować.

Zadanie pn. Przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Bytomskiej w Świętochłowicach, od skrzyżowania z ul. Chorzowską do skrzyżowania z ul. Krasickiego realizowane będzie przez konsorcjum firm NDI i Balzola. Stosowna umowa podpisana została 30.11.2017 r. i wówczas wykonawca zapowiadał, iż prace rozpoczną się w styczniu.

Tak też się stanie, a ich inauguracją będzie zabudowa rozjazdów technologicznych na końcach modernizowanego odcinka. Dzięki temu od poniedziałku 29.01.2018 r. tramwaje będą kursować po jednym torze (wschodnim – bliżej jezdnii), a na drugim wykonawca będzie mógł prowadzić roboty. W związku z tym od godz. 5:00 w sobotę 27.01.2018 r. do godz. 03:45 w poniedziałek 29.01.2018 r. nastąpią zmiany w organizacji ruchu tramwajowego:

- tramwaje linii nr 7 kursować będą wg specjalnego rozkładu jazdy w relacji: Katowice Zawodzie zajezdnia – Chorzów Batory Dworzec PKP – Chorzów Rynek (od Chorzowa Batorego trasą linii nr 20);

- tramwaje linii nr 17 kursować będą wg specjalnego rozkładu jazdy w relacji: Ruda Śląska Chebzie pętla – Łagiewniki Targowisko – Bytom pl. Sikorskiego (od Łagiewnik Targowiska trasą linii nr 7);
- tramwaje linii nr 9 będą kursować w swojej stałej relacji, ze zwiększeniem częstotliwości kursowania: w sobotę wg rozkładu jazdy ważnego w dni robocze, a w niedzielę wg specjalnego rozkładu jazdy;
- tramwaje linii nr 33 będą kursować wg specjalnego rozkładu jazdy;
- zawieszona zostanie linia nr 40;
- uruchomiona zostanie autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona jako T-7, kursująca z częstotliwością co 15 minut w relacji: Bytom Łagiewniki Targowisko – Chorzów Batory zajezdnia.

Szczegółowy opis trasy autobusu zastępczego T-7 znajduje się na stronie www.tramwajeslaskie.eu. Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Bytomskiej w Świętochłowicach to trzecie zadanie „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Wartość tego zadania to niespełna 6,9 mln zł netto, a prace mają się zakończyć najpóźniej do końca września br.

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w okresie ferii zimowych

Tegoroczne ferie zimowe w szkołach na terenie województwa śląskiego potrwać od 29 stycznia do 11 lutego. Przez ten okres w komunikacji miejskiej będą obowiązywały rozkłady jazdy ważne w dni robocze z uwzględnieniem wyjątków.

Wyjątki obejmą następujące linie (zgodnie z założeniami rozkładów jazdy):

- **tramwajowe:**
według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze w ferie będą kursowały linie nr: 14, 21, 27 i 28;
- zawieszona zostanie linia nr 30 i 36.
- **autobusowe:**
według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze w ferie będą kursowały linie nr: 2, 8, 12, 44, 58, 61, 66, 76, 77, 81, 96, 104, 108, 144, 149, 154, 155, 156, 159, 186, 196, 219, 223, 230, 236, 255, 269, 619, 677, 708, 710, 769, 788, 801, 831, 880, 911, 931, 969 i A4;
- zawieszona zostanie linia nr: 102, 648, 818 i 932.

SILESIA
TRAMNEWS

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

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior
Redaktor wydania: Andrzej Zowada

Druk:
POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Było uroczyście i dostojnie, a jednocześnie radośnie – w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach wręczono medale i odznaczenia państwowe. Wśród wyróżnionych znalazło się czworo pracowników spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Pracownicy Tramwajów Śląskich odznaczeni

Uroczystość, która odbyła się we wtorek 23.01.2018 r. w Westybulu Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, zgromadziła przedstawicieli różnych zawodów. Wśród odznaczonych znaleźli się m.in. dziennikarze, górnicy, kolejarze, pracownicy administracyjni czy społecznicy. Nie zabrakło również pracowników Tramwajów Śląskich, którym towarzyszył prezes Zarządu Spółki Bolesław Knapik.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej przyznał pracownikom Tramwajów Śląskich Złote Medale za Długoletnią Służbę. Odznaczeni nimi zostali: Małgorzata Rodak – specjalista ds. płac, Ryszard Kania – starszy mistrz ds. technicznych w Rejonie nr 1 w Będzinie oraz Antoni Rozwadowski – starszy mistrz remontów pojazdów w Zakładzie Usługowo Remontowym w Chorzowie. Z kolei Minister Infrastruktury i Budownictwa nadał odznakę honorową „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej” kierownikowi Zakładu Usługowo Remontowego Kazimierzowi Kosmali. – W imieniu Zarządu i swoim, a także Państwa bezpośrednich przełożonych i współpracowników bardzo serdecznie dziękuję za lata zaangażowania i solidnej, rzetelnej, codziennej pracy, której nie da się przecenić – mówił prezes Bolesław Knapik.



Odznaczeni pracownicy Tramwajów Śląskich z Prezesem Zarządu i Wojewodą Śląskim

Medale i odznaczenia wręczył wojewoda śląski Jarosław Wieszorek, który dziękował wszystkim wyróżnionym za ich zaangażowanie i postawę:

– Proszę o to, aby nie ustawać w tej pracy, aby cały czas świecili Państwo przykładem dla pokoleń, które już niedługo być może będą decydować o losach województwa, Polski i również świata. Nikt inny o nas nie decyduje, tylko my decydujemy sami i to od naszych zachowań, naszej przyzwoitości, naszej godności, od naszych sumień będzie zależało to, jak się będziemy rozwijać, jak się będziemy wzajemnie traktować. Żeby tego wzajemnego szacunku, zrozumienia, wsparcia i ludzi dobrej woli nigdy nie brakowało – podkreślił wojewoda.



Kierownik Zakładu Usługowo Remontowego Kazimierz Kosmala odbiera odznakę honorową „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej”





Ruszyły prace nad Centrum Przesiadkowym Zawodzie

Rozpoczęły się prace przy budowie centrum przesiadkowego w Katowicach Zawodziu. Wykonawca przystąpił do inwentaryzacji budynków oraz badań geologicznych, których przeprowadzenie jest konieczne przed przystąpieniem prac budowlanych. W związku z powyższym od poniedziałku 22.01.2018 r. zmieniła się organizacja ruchu tramwajowego w rejonie pętli.

- W pierwszym etapie wykonawca musi przeprowadzić dogłębne badania gruntu na terenie dzisiejszej pętli tramwajowej, co wiąże się m.in. z wykonaniem odwiertów. Następnie przewidziane są prace przy stabilizacji tego terenu. W związku z tym zmieni się organizacja ruchu części tramwajów – na razie bez wprowadzania zmian w organizacji ruchu dla autobusów i kierowców samochodów – mówi Ewa Lipka, rzecznik katowickiego Magistratu.

Tramwaje linii nr 7 i 36 oraz wybrane kursy linii nr 14, 15, 20 i 33 zostały skierowane do zajezdni tramwajowej w Zawodziu. Tym samym jadąc w kierunku centrum Katowic tramwaje obsługują przystanek „Zawodzie Pętla” zlokalizowany bezpośrednio przy ul. 1 Maja (zwykle obsługiwany przez m.in. linie tramwajowe nr: 14, 15 i 20). – To w sumie niewielka zmiana, dotycząca przede wszystkim pasażerów, którzy rozpoczynają podróż linią 7 lub 36 na pętli Zawodzie, bo będą do tramwaju wsiadać na innym peronie. Zauważają ją także pasażerowie pojedynczych kursów linii jadących od strony Szopieniec a kończących się dotąd na pętli, gdyż będą musieli wysiąść z wagonu jakieś 200 metrów wcześniej i przy przesiadce np. na autobus przejść ten krótki odcinek do przystanku autobusowego – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Budowa centrum przesiadkowego w Zawodziu to jeden z elementów „Katowickiego Systemu Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych”. - Zrealizowanie zaplanowanych działań w perspektywie najbliższych kilku lat przyniesie odczuwalną poprawę jakości życia poprzez możliwość bezpiecznego i sprawnego przemieszczania się po mieście z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, wzajemnie zintegrowanych i tworzących jednolity zrównoważony system. W Katowicach kładziemy nacisk na tzw. transport zrównoważony, którego zasadą jest dbanie o interesy wszystkich uczestników ruchu - pieszych, rowerzystów, osób korzystających z komunikacji publicznej, ale także kierowców – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

Investycję w Zawodziu realizuje firma ZUE SA, która podpisała jako lider konsorcjum, wspólnie ze spółką Unibep umowę o wartości 66,4 mln zł brutto. Pierwsi pasażerowie skorzystają z centrum w IV kwartale 2019 r. Inwestycja centrum przesiadkowego obejmuje budowę: budynku dworca o powierzchni 365 m² (m.in. zaplecze socjalne dla kierowców i motorniczych, kiosk, punkt sprzedaży biletów i toalety), dwóch parkingów naziemnych dla 275 samochodów, wiaty dla 36 rowerów, wiaty peronowej, miejsc postojowych dla autobusów i punkty Kiss&Ride.



Fot. Andrzej Zowada

W Katowicach podobnych inwestycji planowanych jest aż osiem, a cztery z nich powstaną w ciągu dwóch najbliższych lat. - Budowa centrów przesiadkowych oznacza szereg korzyści. Najważniejsza z nich to możliwość szybkiego dojazdu do centrum miasta i zaoszczędzenia czasu oraz mniejsze koszty paliwa. Dodatkowo, węzły przesiadkowe staną się zachętą do korzystania z komunikacji publicznej, a co niemiernie ważne, przyczyniają się do ograniczenia liczby pojazdów na drogach, co zmniejszy hałas i emisję spalin oraz korki - dodaje prezydent.

Pierwszy węzeł przesiadkowy powstanie w Ligocie, tutaj prace już są zaawansowane, a podróżni będą mogli z niego skorzystać w połowie 2018 roku. W przypadku węzła w Brynowie – w połowie stycznia przekazany wykonawcy został teren budowy a inwestycja ta ma zostać zakończona w III kwartale 2019 roku. Czwarty węzeł powstanie przy ulicy Sądowej. Będzie on obsługiwał kursy dalekobieżne. Obecnie trwa procedura przetargowa, w której ofertę złożyły 4 podmioty.

Urząd Miasta Katowice (red)



Zmiany w taryfie KZK GOP

Od 1 stycznia 2018 roku obowiązuje nowa taryfa przewozu osób i bagażu. Rozszerzono m.in. zakres obowiązywania biletów jednorazowych na teren MKZ Tychy, wprowadzono także bezpłatne przejazdy dla uczniów do 16 roku życia.

Od początku nowego roku obowiązuje jeden, wspólny bilet jednorazowy (krótkookresowy) dla komunikacji na obszarze obsługiwanych przez trzech organizatorów. Nie zmieniły się zasady dotyczące korzystania z jednego biletu dla komunikacji KZK GOP i MKZP Tarnowskie Góry, natomiast dodatkowo bilet jednorazowy obowiązuje również w komunikacji MKZ Tychy. Korzystając z niego można podróżować wszystkimi autobusami, tramwajami i trolejbusami. Co ważne, pasażerowie posiadający stare wzory biletów, mogą korzystać z nich na nowych zasadach. Nie trzeba ich wymieniać ani oddawać. Ważne są one na terenie całej metropolii (tj. bilet KZK GOP także na terenie Tych, a MKZ Tychy na liniach KZK GOP), a czas ich obowiązywania jest zgodny z nowym cennikiem.

Bilety jednorazowe obowiązują przez dłuższy czas i są ważne przez: 20, 40 lub 90 minut. Ceny biletów papierowych KZK GOP pozostały bez zmian, natomiast obniżce uległy ceny biletów jednorazowych kupowanych na kartę ŚKUP (z: 3,10 zł, 3,70 zł, 4,60 zł na: 3,00 zł, 3,60 zł, 4,40 zł) oraz przez telefony komórkowe (odpowiednio z: 3,20 zł, 3,80 zł, 4,80 zł na: 3,00 zł, 3,60 zł, 4,40 zł). W taryfie KZK GOP nadal pozostaje dostępna taryfa odległościowa.

Dzieci do 7 roku życia (tj. do dnia 7 rocznicy urodzin) mogą korzystać z komunikacji za darmo na podstawie oświadczenia osoby opiekującej się dzieckiem w czasie podróży. Dzieci i młodzież od

7 do 16 roku życia, mieszkające na terenie gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii mogą korzystać z komunikacji bezpłatnie zgodnie z poniższymi zasadami: urodzone w okresie od 1 stycznia do 30 września – posiadają uprawnienie do 30 września roku kalendarzowego, w którym ucieł skończył 16 rok życia; urodzone w okresie od 1 października do 31 grudnia – posiadają uprawnienie do 16 rocznicy urodzin.

Z uprawnienia można korzystać na podstawie ulgi zakodowanej na karcie ŚKUP lub na podstawie legitymacji szkolnej. Planuje się, iż docelowo uprawnienie będzie musiało być zakodowane na karcie ŚKUP i tylko na tej podstawie będzie można korzystać z przejazdów bezpłatnych. Każda osoba korzystająca z tego uprawnienia ma obowiązek odbijania swojej karty w pojazdach. Uprawnienie będzie zakodowane w Punkcie Obsługi Klienta lub Punkcie Obsługi Pasażera. Podstawą do zakodowania ulgi będzie ważna legitymacja szkolna. Będzie ono kodowane jednorazowo.

Od początku roku łatwiej można uzyskać rabat na zakup kolejnego biletu – obniżony został próg uprawniający do kupna kolejnego biletu z 5-procentową zniżką. Z wymaganych dotychczas 95 proc. wykonanych odbić przy wejściu (check-in) i odbić przy wyjściu (check-out) do 85 proc. Dzięki temu pasażerowie mogą zaoszczędzić do kilkudziesięciu złotych w ciągu roku.



Opisane modyfikacje dotyczą taryfy KZK GOP - w części będzie ona wspólna dla wszystkich trzech organizatorów (KZK GOP, MKZ Tychy, MKZP Tarnowskie Góry), jednak w szczegółowych rozwiązaniach (zwłaszcza dotyczących bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży), zapisy przyjęte przez pozostałych organizatorów mogą się różnić szczegółowymi uwarunkowaniami. Pasażerów korzystających z linii pozostałych organizatorów proszeni są o zapoznanie się z taryfami właściwych organizatorów.

Kolejne zmiany, w biletach długo- i średniookresowych zaplanowane są do wprowadzenia od 1 kwietnia 2018 r.

Więcej na www.kzkgop.com.pl



Bezpłatna komunikacja dla dzieci i młodzieży

Od 1 stycznia 2018 roku dzieci i młodzież do 16. roku życia mogą korzystać z komunikacji bezpłatnie.

kzkgop.com.pl



W ramach cyklu artykułów, który zatytułowaliśmy „Spacery po regionie”, zachęcamy do wspólnych wędrówek ścieżkami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Są to wyprawy niezwykle - odwiedzimy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznanne.

Pod opieką św. Wojciecha

Pierwsza wzmianka o Mikołowie jako osadzie grodowej i siedzibie kasztelana Andrzeja pojawiła się w dokumencie księcia opolskiego Kazimierza z 1222 roku. Miejscowość położona była nad Jamną, lewobrzeżnym dopływem Kłodnicy, na ważnym szlaku handlowym, wiodącym z Wrocławia przez Oświęcim do Krakowa. Prawa miejskie Mikołów otrzymał w 1547 roku.



Aż do połowy XIX wieku Mikołów był miastem prywatnym, będąc w rękach m.in. Jana z Wierzbna, a od 1536 roku tzw. panów na Pszczynie, czyli Turzonów, Promnitzów i Anhaltów. W latach 1742-1918 miasto było częścią państwa pruskiego, rządzonego wówczas przez Hohenzollernów. Przez wieki Mikołów nawiedzany był przez liczne wojny, epidemie, głód i nieurodzaje, a także pożary. Największy z nich dotknął miasto w 1794 roku, niszcząc je niemal doszczętnie. Jak podają źródła, ocalało wówczas 16 domów drewnianych, 3 murowane i kościół św. Wojciecha. Mimo tych tragicznych wydarzeń, miasto każdorazowo odbudowywano.

W drugiej połowie XIX wieku do Mikołowa dotarła kolej żelazna, a wraz z nią przemysł. Powstała m.in. odlewnia żeliwa, huta „Mikołów” (Nicolai), huta „Walter”, fabryka kotłów parowych, a także fabryka papieru, łyżek i przeniesiona z Królewskiej Huty (dzisiaj Chorzów) drukarnia Karola Miarki. Funkcjonowało tu kilka kopalń, m.in. „Anna”, którą po ponownym uruchomieniu w 1920 roku przemianowano na „Barbara”. Działa ona do dzisiaj jako kopalnia doświadczalna.

Nazwa miasta pochodzi od imienia Mikoła, Mikoła lub Mikołaj - jednego z pierwszych dziedziców osady. W różnych okresach stosowano nazwy: Miculow, Micolaw, Mikulau, Nikolai. Dzisiejsza nazwa po raz pierwszy zaistniała w 1760 roku. Współczesny herb nawiązuje do dawnych pieczęci miejskich, przedstawia rycerski hełm z podniesioną przyłbicą z napierśnicą, ozdobioną złotą rozetą i cztery kogucie pióra (srebrne, niebieskie, czerwone i żółte).

Zwiedzanie Mikołowa proponuję rozpocząć od wizyty w Miejskiej Placówce Muzealnej, znajdującej

się w tzw. Białym Domku przy ul. Karola Miarki 15. Jest to dwukondygnacyjny budynek wybudowany w latach 1870-1872 przez przemysłowca Heinricha Koetza. Na pierwszym piętrze od 2006 roku działa placówka, w której zobaczyć możemy ciekawą wystawę poświęconą historii miasta oraz specjalnie zaaranżowane pomieszczenia, np. „mieszkanie starzyka i starki”, w którym zgromadzono tradycyjne sprzęty śląskiej rodziny. W parku nieopodal budynku znajduje się pomnik poświęcony ofiarom „Marszu śmierci” - więźniom oświęcimskim, którzy zimą 1945 roku przeszli przez miasto.

Kolejnym punktem naszego spaceru powinno być stare miasto, choć po drodze jest jeszcze kilka miejsc zasługujących na naszą uwagę. Idąc ulicą

Konstantego Prusa minimy zabytkową kapliczkę św. Mikołaja, za którą na niewielkim wzgórzu wznosi się kościół św. Jana. Stoi on w miejscu, gdzie do XVIII wieku znajdował się kościół św. Mikołaja. Ta neogotycka, jednonawowa świątynia wzniesiona została z fundacji prof. Augusta Karola Kissa w latach 1860-1861. Wewnątrz zobaczyć można drewniany, neogotycki ołtarz z obrazem berlińskiego malarza Radtkego, który przedstawia Pana Jezusa w scenie opisaną w ewangelii św. Jana 18,4 pt. „Kogo szukacie?”. Po lewej stronie prezbiterium znajduje się nietypowa ambona, a po prawej - chrzcielnica. Na chórze zamontowane zostały organy wykonane w gliwickiej firmie Carla Volkmana.

Krótki przystanek można też zrobić sobie przy ul. św. Wojciecha, gdzie znajduje się kościół pw. Matki Bożej Śnieżnej. Początki tej murowanej świątyni sięgają połowy XIV wieku (w drugiej połowie XIII wieku stał tu jeszcze drewniany kościół). Budowla ma cechy późnego gotyku, z barokowym wyposażeniem. W ołtarzu głównym umieszczono obraz św. Wojciecha z 1675 roku. Są też ołtarze boczne: św. Antoniego z Padwy, św. Barbary i Matki Bożej z wizerunkiem Matki Bożej Śnieżnej, zwanej Matką Bożą Mikołowską z 1701 roku. Kościół otoczony jest cmentarzem z XIII wieku. Za bramą nekropolii zobaczymy figurę św. Jana Nepomucena z 1799 roku.

Ulicą Stefana Okrzei udajemy się do bazyliki mniejszej pw. św. Wojciecha. Budowla wzniesiona została w stylu neoromańskim w latach 1843-1861, wg gliwickiego budowniczego Spaldinga i mistrza



Stary kościół Matki Bożej Śnieżnej



Ratusz miejski zwany zamkiem

Beetza z Pszczyny. Jest to kościół trójnawowy, z dwiema wieżami i tympanonem nad wejściem oraz półkolistą absydą, znajdującą się od wschodniej strony kościoła. W arkadowym biforium nad wejściem głównym umieszczono wizerunki dwóch śląskich kapłanów, związanych z parafią: ks. Stanisława Kubisty oraz bł. ks. Emila Szramka. Wnętrze ma neoromański wystrój. W prezbiterium znajduje się ołtarz główny z obrazem św. Wojciecha, a w nawach bocznych ołtarze: Matki Boskiej Mikołowskiej oraz Najświętszego Serca Pana Jezusa. Na uwagę zasługują również witraże z przedstawieniami scen z Nowego Testamentu, wykonane przez monachijską firmę Franza Borgiasa Mayera. W oknach absydy umieszczony został witraż symbolizujący Zmartwychwstanie Pana Jezusa, natomiast w absydzie prezbiterium oculusowy witraż z przedstawieniem Gołębic, symbolu Ducha Świętego. W kościele znajdują się dwie kaplice: adoracji Najświętszego Sakramentu oraz Matki Bożej Bolesnej. Chór organowy zdobią organy z 1862 roku, wykonane przez Johanna Haasa z Głubczyc.

W 2008 roku kościół św. Wojciecha podniesiony został przez papieża Benedykta XVI do rangi bazyliki mniejszej.

Po zejściu z niewielkiego wzgórza dotrzemy do pięknej starówki Mikołowa. Jest to obszar, który zachował średniowieczny układ, z prostokątną płytą rynku, z wychodzącymi od niej nieregularnymi uliczkami. Mikołowski rynek jest zwartą strukturą kamienic mieszczanskich. Najciekawsza z nich znajduje się przy nr 4. Jest to secesyjna budowla z początku XX wieku, z charakterystyczną wieżyczką z iglicą, ciekawymi obramowaniami okien oraz murem pruskim na szczycie. Po przeciwnej stronie kamienicy znajduje się tzw. zamek, czyli ratusz miejski, z charakterystyczną wieżą z trzema tarczami zegarowymi. Budynek wzniesiony został w latach 1870-1872 w stylu neorenesansowym.

Obok budynku ratusza ustawiono figurę św. Wojciecha, patrona miasta od 1998 roku, wykonaną przez artystę rzeźbiarza Zygmunta Brachmańskiego w 2013 roku. Natomiast na środku płyty rynku w 2002 roku, w ramach jego rewitalizacji, uruchomiono grającą fontannę.



Śląski Ogród Botaniczny



Bazylika św. Wojciecha



Wnętrze kościoła św. Wojciecha



Izba Starzyka i Starki



Narożna kamienica przy ul. Jana Pawła II

Na zakończenie naszego spaceru uliczkami starego miasta warto przystanąć przy ul. Jana Pawła II. Pod nr 10 mieści się narożna kamienica, wzniesiona na przełomie XIX i XX wieku, z secesyjnym kostiumem fasady, zdobioną glazurowaną cegłą elewacyjną w kształcie motywów roślinnych i maszkaronów. A dla wytrwałych pozostaje jeszcze wycieczka do pobliskiego Śląskiego Ogrodu Botanicznego (Mikołów Mokre, drogą 927 w kierunku Bujakowa), z różnorodną szatą roślinną, dawnym kamieniołomem i piecami wapiennymi.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Cykl, który zatytułowaliśmy „Przystanek Historia” pozwala na wędrówkę w czasie do lat, gdy komunikacja tramwajowa wyglądała zgoła inaczej niż dziś. Cykl powstaje z okazji przypadającej w 2018 roku 120. rocznicy uruchomienia pierwszej elektrycznej linii tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.

Na początku był filozof Od karocy do pierwszego elektrycznego tramwaju

Dzięki rewolucji przemysłowej datowanej już od końca wieku XVIII rozpoczął się, także na terenach Górnego Śląska, niespotykany dotąd rozwój gospodarczy, który objął swym rozmiarem niemal wszystkie dziedziny życia. Komunikacja miejska nie była wyjątkiem.

Sama idea transportu miejskiego narodziła się już wcześniej. W połowie XVII wieku Blaise Pascal, francuski naukowiec i filozof zaproponował uruchomienie w Paryżu stałej linii karoc, które miały być dostępne dla każdego za niewielką opłatą. Projekt zarzucono jednak po kilku miesiącach, ponieważ bardziej niż środkiem transportu dla przeciętnego paryżanina, stał się sezonową atrakcją dla bogaczy, a zorganizowana komunikacja miejska musiała poczekać na swój czas jeszcze 200 lat.

Zapotrzebowanie na masowe przewozy lokalne pojawiło się wraz z przemysłową rewolucją, a konkretnie jej skutkami społeczno-gospodarczymi. W miastach pojawiły się strefy przemysłowe i dzielnice mieszkalne dla pracujących

w zakładach migrantów. Wykształciły się też obszary usługowo-hadlowe, a także podmiejskie strefy rekreacji. Rytm pracy zakładów wyznaczał ramy czasowe i kierunki podróży, a służąca głównie do transportu międzyzakładowego kolej wąskotorowa przestała wystarczać do obsługi potrzeb rozrastających się miast.

Tramwaje, zwane na początku kolejami miejskimi, najszybciej rozwinęły się w Stanach Zjednoczonych, gdzie przez napływającą w poszukiwaniu pracy ludność z całego świata w okamgnieniu rodziły się kolejne metropolie. Pierwsza linia tramwajowa uruchomiona została w Nowym Jorku 26 listopada 1832 roku. Siłą pociągową tej kolei łączącej Manhattan z Harlemem stanowiły konie.

Na terenach dzisiejszej Polski tramwaje konne najwcześniej, bo 11 stycznia 1866 roku, pojawiły się w Warszawie. Następnie ten rodzaj transportu dotarł do Gdańska, Wrocławia, Szczecina, Poznania i Krakowa. Od początku lat 60. XIX wieku, kiedy powstał pierwszy tramwaj parowy szukano sposobu na wyeliminowanie koni jako siły pociągowej. Jednak chociaż napędzane parą tramwaje zaznaczyły swą obecność w komunikacji miejskiej, nie były w tej roli długo wykorzystywane. Przyszłością miał się okazać napęd elektryczny.

Firma Siemens&Halske zaprezentowała w 1879 roku na targach w Berlinie pojazd napędzany energią elektryczną. Nowe źródło energii szybko sprawdziło się w transporcie szynowym. Pierwszy tramwaj z silnikiem elektrycznym pojawił się w podberlińskim Lichterfelde 5 kwietnia 1881 roku. Był on zasilany pierwotnie z tzw. trzeciej szyny. Pierwszy w pełni sprawny tramwaj zasilany z drutu zawieszanego nad torem jeździł na trasie Baltimore-Windsor w USA.

W czasie kiedy Amerykanie testowali maszyny elektryczne, Górny Śląsk coraz liczniej zasiedlali robotnicy, tworząc kolonie, zwane najczęściej od zakładów, do których przylegały czy należały. W parze z tym nie szła jednak rozbudowa komunikacji. Zakłady przemysłowe nie były skore do modernizacji dróg kołowych, gdyż ich potrzeby znakomicie zaspokajała sieć państwowych kolei wąskotorowych o szerokości toru 785 mm. Szybko okazało się, że siecią ukształtowaną pod kątem ruchu międzyzakładowego z elastycznym rozkładem jazdy, nie można w pełni zaspokoić potrzeb pasażerów.

Pierwsze koncepcje utworzenia systemu transportowego w aglomeracji górnośląskiej pojawiły się w 1880 roku, ale na realizację trzeba było czekać jeszcze dekadę. Prekursorzy tramwajów górnośląskich wiązali swoje projekty z największymi wówczas ośrodkami miejskimi regionu, Bytomiem i Gliwicami. 23 stycznia 1891 roku do władz Bytomia, a kilka miesięcy później także



Tramwaj typu Nordwaggon Bremen
Katowice ul. 3 Maja (1933 r.)

do magistratu w Gliwicach zgłosiła się spółka Kramer & Co. Mechanische Trambahnbetriebe-Dampf und Elektrizität z Berlina. W swoim piśmie uwidoczniła problemy regionalnych przewozów pasażerskich, na co remedium miały być jej zdaniem tramwaje parowe. Przedsiębiorstwo Kramera zdobyło wcześniej uznanie realizując plany wdrożenia i eksploatacji tramwajów m.in. w Dortmundzie, Altonie koło Hamburga czy Duisburgu. Na Górnym Śląsku Moritz Kramer zaplanował zbudowanie linii Gliwice – Piekary przez Zabrze, Chebzie, Królewską Hutę i Bytom. Pomiary ruszyły jeszcze w kwietniu 1891 roku, jednak na zgodę miasta pruski przedsiębiorca czekał blisko rok. W umowie uzgodniono szerokość toru na 1000 mm, by rozgraniczyć ruch pasażerski od towarowego, który realizowany był kolejami wąskotorowymi. Przedsiębiorcy zwiertzyli jednak interes i w rok później zmienili plany, ustalając szerokość torów na 785 mm i dostosowując ją do wąskotorówki. Kwestia przewozu towarów towarzyszyła budowie górnośląskiej linii długo, co wydaje się zrozumiałe, jeśli zważy się atrakcyjność skomunikowania sklepów i targowisk z dostawcami. Pojawiały się też pomysły obsługi bocznic przemysłowych, jednak wkrótce rejencja opolska wydała zakaz prowadzenia ruchu towarowego na sieci tramwajowej.

W grudniu 1893 roku nielegalnie uruchomiono pociąg próbny z gliwickiej zajezdni do centrum miasta. Choć odcinek okazał się przejezdny, inżynier nadzorujący prace zapłacił za tę próbę stanowiskiem. Pierwsze legalne tramwaje wyruszyły na tory w niedzielę 27 maja 1894 roku. Na trasie z Bytomia do Piekar w ciągu dnia kursowały 74 pociągi. Zajezdnię w Rozbarku opuszczały o 4.55, a piekarską o 5.35. Bilet z Bytomia do Piekar kosztował 40 fenigów. Już wówczas funkcjonowały bilety okresowe. Robotnicy mogli wykupić bilet tygodniowy za 1 markę.

Choć transport miejski zyskiwał na popularności i powstawały nowe linie, mieszkańcy zaczęli dostrzegać także jego wady. Skarżyli się na hałas oraz „sapanie” lokomotyw, prasa donosiła co chwilę o wyprowadzce z położonego przy torze domu, opisując ją jako spowodowaną przez kolejkę. Docierały też na Śląsk sygnały o pojawieniu się w pobliskim Wrocławiu linii elektrycznej, co napędzało tylko wnioski, by jak najszybciej zelektryfikować także tramwaje w aglomeracji górnośląskiej.

Przewoźnicy znali zalety tego rozwiązania, ale świadomi byli problemów z jakim wiązało się wdrożenie napędu elektrycznego. Prawie nowe wagony dostosowane były do trakcji parowych. Wąski rozstaw torów uniemożliwiał zastosowanie



Tramwaj konny w Bytomiu (1899 r.)

Fot. Archiwum Muzeum Górnośląskiego w Bytomiu



Wagony Bremen w Gliwicach (1933 r.)

Fot. ze zbiorów Z. Danylika

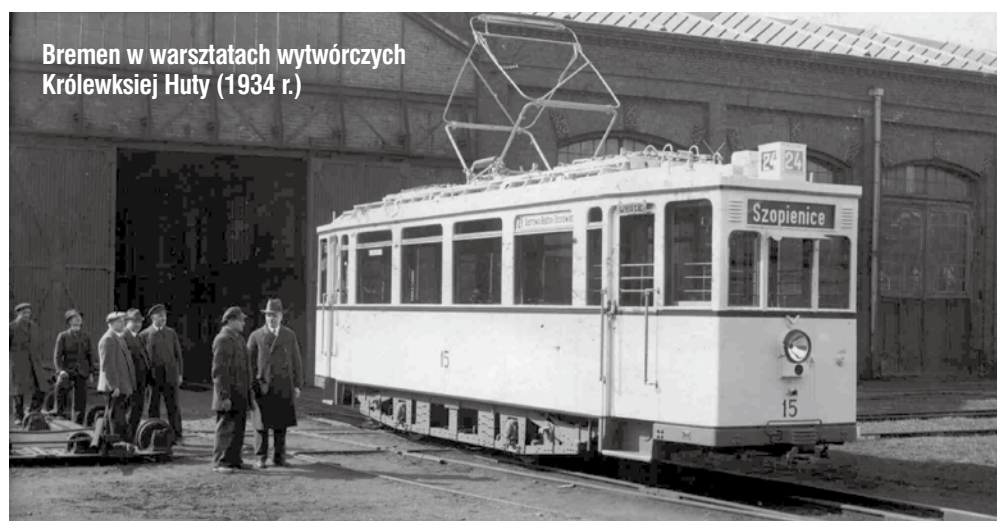
silnika o dużej mocy. Konstruktorzy i inżynierowie znaleźli jednak rozwiązanie.

Spółka Kramer & Co, której Górny Śląsk zawdzięcza pojawienie się tramwajów zamierzała wprowadzić trakcję elektryczną na swoich liniach już w styczniu 1896 roku. Zasilanie, inspirowane wrocławskim rozwiązaniem, miało się odbywać z górnej sieci. Na przeszkodzie stanęły decyzje władz Bytomia, które zażądały wprowadzenia wagonów akumulatorowych. Kiedy okazało się, że nigdzie w Niemczech nie stosuje się takiego rozwiązania, a w Stanach Zjednoczonych zrezygnowano z niego ze względu na negatywne doświadczenia, magistrat wycofał się z pomysłu.

W zamian zaproponował doprowadzenie energii podziemnym kablem, ale to też było niemożliwe. Przeciw trakcji protestował też Zarząd Telegrafów Rzeszy Niemieckiej, który utrzymywał, że może być ona zagrożeniem dla sieci telegraficznej. Realne możliwości wprowadzenia trakcji elektrycznej pojawiły się w latach 1897-1898, gdy w Zabrzu i Królewskiej Hucie uruchomiono dwie duże elektrownie.

Koncesję na elektryfikację najstarszej linii z Gliwic do Piekar wydano w styczniu 1897 roku a już w lipcu ustawiono pierwsze słupy trakcyjne. Rok 1898 uznawany jest za przełomowy, bowiem 19 października na odcinku Gliwice Wilhelmsplatz – Zabrze Kochmann odbyły się pierwsze jazdy próbne. Przywilej najwcześniejszego uruchomienia regularnej komunikacji z wykorzystaniem elektryczności przypadł jednak innemu miastu – Katowicom, skąd 1 października ruszył pierwszy pociąg do Laurahuty. W granicach ówczesnej Polski niewiele miast mogło poszczycić się szybszym zelektryfikowaniem transportu, a Kraków i Warszawa musiały na swoją, nomen omen, kolej jeszcze poczekać.

Patryk Mataniak
na podstawie monografii
„Tramwaje górnośląskie”
K. Sojdy, Z. Danylika, P. Nadolskiego



Bremen w warsztatach wytwórczych Królewskiej Huty (1934 r.)

Finał na szynach, finał w biegu

Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy rozgrzała Polskę w środku zimy już po raz 26. Tegoroczna finałowa kwesta, prowadzona 14 stycznia zorganizowana została na rzecz wyrównania szans w leczeniu noworodków. Wolontariusze ze skarbonkami WOŚP – podobnie jak w latach ubiegłych – podróżowali m.in. wagonem specjalnym Tramwajów Śląskich. Tramwajarze pobiegli też w specjalnym biegu „Policz się z cukrzycą”.



Fot. Patryk Bednarczyk

W tym roku w sztabie Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy przy bytomskim Hufcu Związku Harcerstwa Polskiego im. Józefa Kwietniewskiego radości nie było końca. Po raz pierwszy w historii bytomskich finałów udało się przekroczyć magiczny pułap stu tysięcy zebranych złotych – w puszkach wolontariuszy oraz dzięki licytacjom udało się zgromadzić dokładnie 110.507,86zł.

Z bytomskimi harcerzami już po raz trzeci grali także bytomscy tramwajarze oraz miłośnicy komunikacji z Klubu Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorem. W tym roku po Bytomiu krążyła zabytkowa eNka o numerze 1100, docierając z placu Sikorskiego do Łagiewnik, Szombierek, na Stroszek oraz do pętli przy ulicy Wrocławskiej – przemierzając trasę wzdłuż Parku Miejskiego im. Franciszka Kachla, gdzie w Muszli Koncertowej odbywały się główne atrakcje bytomskiego finału. Na scenie wystąpiły zespoły Jankes, FRG, De Lindows, Chaos i Coria oraz – jako gwiazda wieczoru – Oberschlesien. Zabytkowym tramwajem dotrzeć można było także do Stadionu Śląskiego w Chorzowie, gdzie z kolei posłuchać można było m.in. NeuOberschlesien i Miuosha. Pocziwa eNka jak za dawnych czasów cieszyła się niebagatelnym wzięciem wśród podróżnych, którzy chętnie otwierali swoje serca (i portfele!), wspierając fundację prowadzoną przez Jerzego Owsiaaka oraz wspominali, jak to dawniej podróżowało się w zimowej aurze.

Do puszek wolontariuszy w Chorzowie (w mieście działały sztaby w Zespole Szkół Technicznych nr 1 i Szkole Podstawowej nr 18) w dniu

finału trafiło w tym roku 94.790,19 zł. Sprzed Stadionu Śląskiego – mimo mrozu – ruszył tradycyjny „Bieg z sercem WOŚP”. Chłód nie przeszkodził także biegaczom, którzy postanowili wziąć udział w biegu „Policz się z cukrzycą” organizowanym m.in. w Sosnowcu. Tu wyróżniała się grupa sześciorga pracowników Tramwajów Śląskich, którzy – ubrani w koszulki z biegu „15tka z Sosnowca do Katowic”, organizowanego corocznie we wrześniu na trasie linii tramwajowej nr 15 łączącej Katowice i Sosnowiec – aktywnie, w dobrej formie i z nieskrywaną radością przebiegli 6 kilometrów wokół sosnowieckich Stawików. Bieg organizowany jest corocznie w ramach finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W Sosnowcu odbył się po raz czwarty, będąc jednym z 60 tego typu biegów na terenie całej Polski. Jego głównym celem jest nagłośnienie problemu, jakim jest zwiększająca się liczba osób chorujących na

cukrzyce, a także propagowanie zdrowego i aktywnego stylu życia. Warto dodać w tym miejscu, że sześć sosnowieckich sztabów zbierało do puszek rekordową dla miasta kwotę 210 tysięcy złotych.

Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy grała także w Katowicach. Koncert plenerowy odbył się przed katowickim Spodkiem. 36 wolontariuszy Sztabu "Elementarz" zebrało 105 525, 25 złotych. Sztab w Pałacu Młodzieży uzyskał 97.108, 95 zł, a sztab Hufca ZHP 81.677, 94 zł Sztab w Zespole Szkół Prywatnych w Katowicach zebrał około 80.949 zł. W wielu przypadkach kwoty z puszek, podsumowane w dniu finału nie stanowią wyniku ostatecznego – niektóre sztaby, oprócz kwest prowadziły także aukcje internetowe.

Ostateczny wynik 26 finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy zapowiada się rekordowo. Na dzień 15 stycznia kwota zadeklarowana to aż 81.423.542 zł. W czasie 25 finału deklarowana kwota przekroczyła 62 miliony złotych...

Oficjalną informację o wyniku 26 finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy Jerzy Owsiaak przekazał podczas konferencji prasowej 8 marca.

Hld (red)



Fot. Patryk Bednarczyk



Fot. Ratal Imolek



„Zakochana bana” dzień przed Walentynkami

Jak każdego roku Tramwaje Śląskie zapraszają zakochanych i tych poszukujących miłości do tramwaju specjalnego zwanego „Zakochaną baną”, który wyjeżdża na tory z okazji święta zakochanych. W tym roku Walentynki wypadają jednak w środę popielcową, dlatego tramwaj zakochanych na torach pojawi się już we wtorek 13. lutego. – Walentynki to bardzo radosne święto, zaś Popielec to dla katolików dzień pokuty, do którego walentynkowy nastrój zupełnie nie przystoi. Dlatego zdecydowaliśmy, że tym razem „Zakochana bana” wyjedzie na tory dzień wcześniej – wyjaśnia rzecznik Tramwajów Śląskich Andrzej Zowada i dodaje: – Takie rozwiązanie da pasażerom możliwość walentynkowej zabawy już w wigilię dnia św. Walentego, ale może też być doskonałą inauguracją śródogodowego świętowania, dającą przedsmak atrakcji zaplanowanych na Walentynki. A romantyczny nastrój w naszym wagonie zapewni nie tylko jego wyjątkowy wystrój, ale również oprawa muzyczna. W tym roku stawiamy na romantyczne utwory grane na żywo na instrumencie klawiszowym.

Szczegółowe informacje o kursowaniu walentynkowego tramwaju znajdą się niebawem na stronie www.tramwajeslaskie.eu.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM  **NEWS**

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci



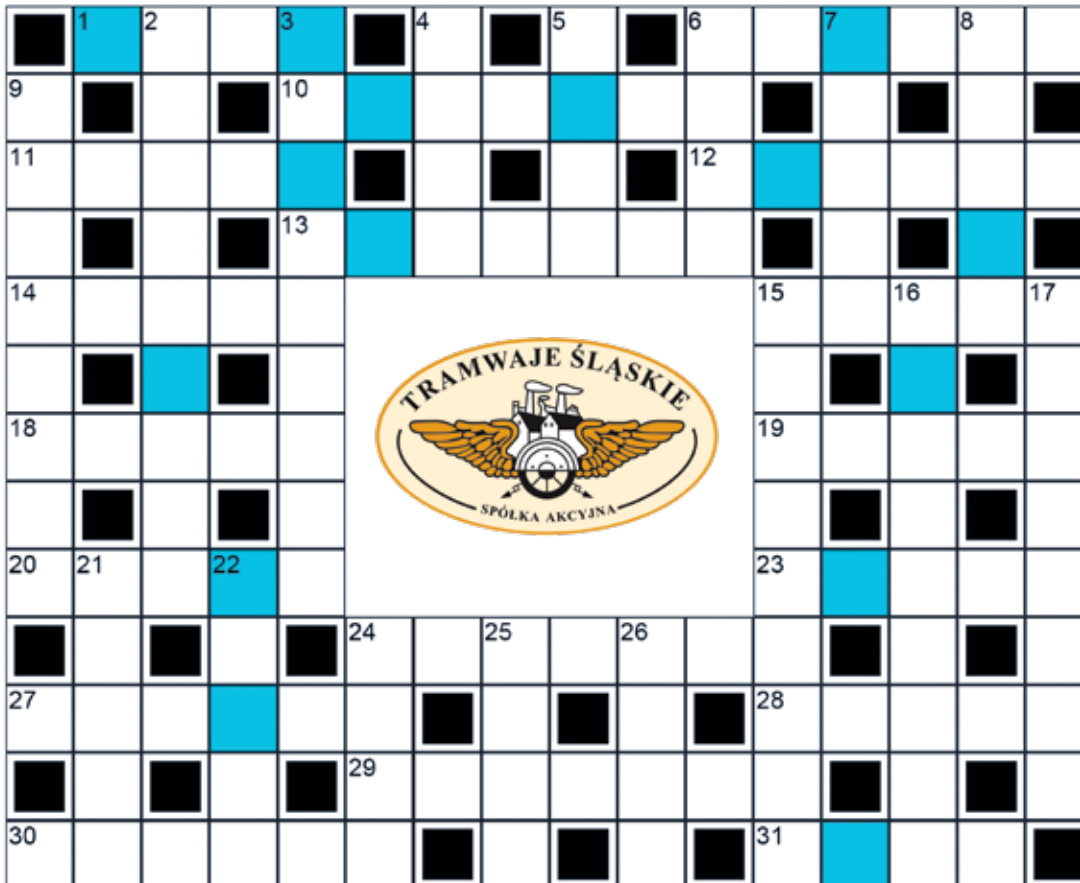
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			

Litery w kolorowej kolumnie utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 lutego na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosował Jan Pawlak z Katowic. Gratulujemy!

Krzyżówka



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 lutego na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. W tym miesiącu nagrodę w postaci Power banku wygrał Zbigniew Winter z Katowic. Gratulujemy!

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.

Rozwiązania można przysłać pocztą tradycyjną, pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl) lub dostarczać je osobiście. Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.

Po odbiór nagród zapraszamy do siedziby redakcji – od poniedziałku do piątku, od 8:00 do 16:00

POZIOMO:

- 1) wiecznie zielony krzew.
- 6) grządka kwiatowa.
- 10) zewnętrzne otwory nosa.
- 11) ślad po operacji.
- 12) Adam Nawalka.
- 13) członek Ku-Klux-Klanu.
- 14) pokład węgla.
- 15) widziadło.
- 18) straszdyło, cudo.
- 19) grillowy talerzyk.
- 20) papier wartościowy.
- 23) wirnik maszyny (palindrom).
- 24) syn albo córka.
- 27) filmowe straszdyło.
- 28) złota rybka.
- 29) zwężenie w pasie; talia.
- 30) kartka od malca na Dzień Matki.
- 31) śledź lub dorsz.

PIONOWO:

- 2) skłonny do ustępstw.
- 3) pawlacz lub pomieszczenie.
- 4) mija nieubłaganie.
- 5) ubiór treningowy.
- 6) część spłacanego kredytu.
- 7) gęsta masa; maź.
- 8) zdenerwowanie debiutanta.
- 9) kije, na których chodzi cyrkowiec.
- 15) mniejszy od motocykla.
- 16) stowarzyszenie żeglarskie.
- 17) 15 minut.
- 21) łąciata na łące.
- 22) gatunek klona.
- 24) polana na opał.
- 25) Jan lub Stefan
- 26) zrzeczenie rzemieślników.