

NR 2/83 LUTY 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

ISSN 2299-2790

TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.



SPACERY PO REGIONIE

Cysterskie Rudy Wielkie

>>> str. 6-7

PRZYSTANEK HISTORIA

Wielkie inwestycje i wielka wojna

>>> str. 8-9

Blisko 100 mln zł z Unii dla Tramwajów Śląskich

>>> str. 4-5

Fot. Marcin Bulanda



Jedźmy razem

Tegoroczna zima – poza ostatnim tygodniem lutego – pokazuje raczej swoje łagodne oblicze, co w połączeniu z dobrym przygotowaniem do tej pory roku służb ruchu Tramwajów Śląskich spowodowało, że odnotowujemy bardzo wysoki, jak na zimę, poziom wykonania pracy przewozowej. Od listopada do lutego wykonaliśmy nieco ponad 99,7% zleconych przez KZK GOP zadań. Mamy nadzieję, że dobry wynik utrzymamy w kolejnych miesiącach.

Przed naszymi pracownikami oraz pasażerami jednak okres trudny. Już trwające oraz planowane do rozpoczęcia prace modernizacyjne bez wątpienia wpłyną na płynność oraz organizację ruchu tramwajów. A remontów planujemy w najbliższych trzech latach wykonać wiele. Pod koniec grudnia podpisaliśmy umowę o dofinansowanie środkami Unii Europejskiej pierwszego z trzech etapów „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. Natomiast 26 lutego br. podpisana została umowa dotycząca realizacji drugiego etapu tego projektu. Obejmuje on 13 zadań inwestycyjnych w 6 miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii: Bytomiu, Chorzowie, Dąbrowie Górniczej, Sosnowcu, Świętochłowicach i Zabrze. Szacunkowy maksymalny koszt całkowity tego etapu przekracza 186 mln zł, z czego blisko 151,5 mln zł stanowią środki kwalifikowane do współfinansowania przez Unię Europejską, a samo dofinansowanie to ok. 98 mln zł. Zabiegaliśmy o to, by umowa o dofinansowanie drugiego etapu podpisana została w zabytkowych budynkach zakładów tramwajowych w Chorzowie Batorym. I udało się! Symbolicznie wpisuje się to w obchody 120-lecia Elektrycznej Komunikacji Tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, które przypadają na 2018 rok.

Uwadze Czytelników lutowego wydania „Silesia Tram News” polecam dwa kontynuowane cykle – kolejny odcinek „Przystanku Historia”, który upamiętnia wspomnianą rocznicę pierwszej elektrycznej linii tramwajowej w regionie, a także przewodniczką opowieść z serii „Spacer po regionie”, która tym razem stanowi zachętę do odwiedzenia Rud Wielkich, znanych powszechnie jako Rudy Raciborskie.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Skrócona trasa jedyńki

Jedna z najdłuższych linii tramwajowych w Polsce – jedyńka z Zabrze do Katowic – zostanie tymczasowo znacząco skrócona. Zmienią się także rozkłady jazdy dla linii nr 5 i 30, których trasa zostanie przerwana ze względu na modernizację torowiska na pograniczu Zabrze i Bytomia.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Ostatniego dnia stycznia nastąpiło przekazanie placu budowy dla inwestycji pn. „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrzu wraz z torowiskiem do przejazdu przez ul. Stara Cynkownia w Bytomiu”. W lutym trwały prace przygotowawcze, natomiast w marcu mają się już rozpocząć roboty zasadnicze. To spowoduje konieczność przerwania ruchu tramwajowego w tym miejscu. – Zwykle na linii dwutorowej, a tu jest właśnie taka, prace prowadzimy przy zachowaniu ruchu po jednym torze. W tym przypadku nie ma jednak takiej możliwości, gdyż wymieniane będzie przesłone mostu nad potokiem Julka, na którym ułożone są oba tory – wyjaśnia rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Andrzej Zowada.

Trasą tą na co dzień kursują tramwaje linii nr 5 i 30. Przez kilka miesięcy linie od strony Bytomia, obsługiwane taborem dwukierunkowym, będą kończyć i rozpoczynać swoją trasę na Osiedlu pod Brzozami, zaś od strony Zabrze dojadą

do pętli w Biskupicach. Na wyłączonym z ruchu odcinku funkcjonować będzie autobusowa komunikacja zastępcza. – O szczegółach, wraz z datą wprowadzenia tych zmian poinformujemy na naszej stronie www – podkreśla Andrzej Zowada.

Ze względu na przewidywane utrudnienia z powodu prac remontowych na trasie linii nr 1, m.in. w ciągu ulicy Wolności w Zabrzu, decyzją KZK GOP od marca tymczasowo trasa jedyńki ma zostać znacząco skrócona. – Od zajezdni w Gliwicach linią nr 1 będzie można dojechać tylko do pętli w Rudzie Śląskiej Chebziu. By jechać dalej trzeba będzie się przesiąść. Do tej zmiany dostosowane zostaną rozkłady jazdy linii nr 9, 11, 17 i 19 – wyjaśnia rzecznik tramwajowej spółki.

Wszystkie szczegółowe informacje o zmianach w organizacji ruchu tramwajowego publikowane są na stronie: www.tramwajeslaskie.eu.

(red)

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

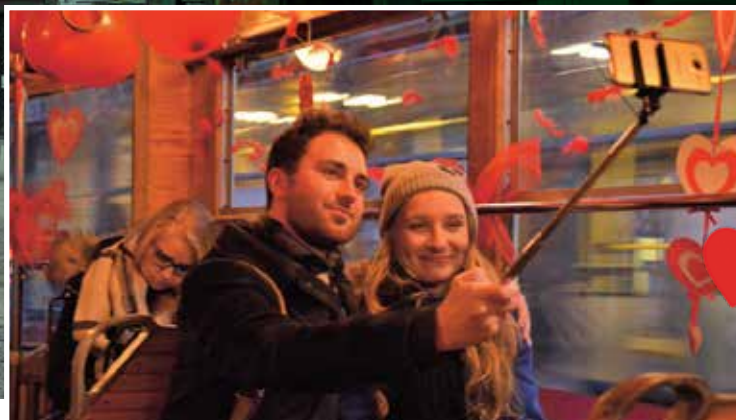
Druk:

POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada



Staruszek tramwaj dla zakochanych



Jak każdego roku Tramwaje Śląskie zaprosiły zakochanych i poszukujących miłości do tramwaju specjalnego zwanego „Zakochaną baną”, który wyjeżdża na tory z okazji święta zakochanych. Ponieważ tegoroczne „Walentynki” wypadły w środę popielcową, tramwaj zakochanych kursował już 13 lutego.

Wagon typu N, produkcji chorzowskiego Konstalu jest ponad sześćdziesięcioletnim staruszkiem, wpisanym do rejestru zabytków. - To bardzo klimatyczny pojazd. Wiele osób mówi, że ma duszę, dzisiaj pokazuje swoje serce – mówił w wigilię Walentynek Andrzej Kostek, koordynator akcji. Romantyczny nastrój w zabytkowym wagonie zapewnił nie tylko jego wyjątkowy wystrój, ale również oprawa muzyczna. W tym roku były romantyczne utwory grane na żywo na instrumencie klawiszowym.

Podczas darmowego przejazdu na zakochanych i nie tylko czekały słodycze, a także mikrofon, przez który można było wyznać uczucie ukochanej osobie. „Zakochana Bana” kursowała między katowickim placem Wolności a pętlą Słoneczną oraz zajezdnią w Katowicach Zawodziu. Wyjechała na tory z zajezdni w Chorzowie Batorym.

– Prowadzimy tę akcję już po raz kolejny i widzimy jakie są reakcje. W tym tramwaju tylko się uśmiechamy, jesteśmy pełni miłości, a świat jest piękniejszy – podsumowuje Andrzej Kostek.

pat



Blisko 100 mln zł z Unii dla Tramwajów Śląskich Skorzystają pasażerowie



Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A oraz Przemysław Gorgol, Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie II etapu „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”

Zdjęcia: Marcin Bulańda

Prawie 400 mln zł z Unii Europejskiej w grudniu i blisko 100 mln zł w lutym. Tramwaje Śląskie S.A. otrzymają kolejną pulę dofinansowania na inwestycje. W poniedziałek 26 lutego 2018 roku podpisano stosowną umowę, a jest szansa, że to nie koniec unijnego wsparcia dla spółki.

Umowa, którą podpisali Przemysław Gorgol, Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., gwarantuje, że Tramwaje Śląskie dostaną ok. 98 mln zł na kolejny, drugi etap dużego projektu modernizacji infrastruktury. Środki pochodzą z Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ). Wartość inwestycji w ramach etapu II projektu to 186 mln zł.

Ze wsparciem unijnym Tramwaje Śląskie wybudują nowe torowisko w Bytomiu na ul. Powstańców Warszawskich i, w ramach 12 innych inwestycji, gruntownie zmodernizują torowiska w Bytomiu, Chorzowie, Dąbrowie Górniczej, Sosnowcu, Świętochłowicach oraz Zabrze. W sumie to około 23 km zmodernizowanych i nowych tras. Modernizacje obejmują też dostosowanie peronów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Koniec prac zaplanowano na 2020 r.

– Siłą inwestycji Tramwajów Śląskich jest jej kompleksowość. Właśnie takie projekty – przemysłowe i całościowe - chcemy wspierać funduszami unijnymi – komentuje wiceminister inwestycji i rozwoju Witold Słowik.

– Nadal mamy bardzo wiele do zrobienia, by znacząco poprawić stan infrastruktury tramwajowej w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej

Metropolii. Cieszymy się, że nasze plany zyskały aprobatę Ministerstwa i instytucji unijnych, i uzyskaliśmy potężny finansowy zastrzyk, bez którego nie byłibyśmy w stanie realizować tak dużego projektu – podkreśla Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik.

– Dzisiejsze podpisanie umowy na kolejne ogromne fundusze dla naszego regionu są dowodem tego, że inwestycje zapowiedziane w niedawno ogłoszonym Programie dla Śląska są realizowane. Sprawny i wygodny system komunikacji miejskiej, może zachęcić mieszkańców do zmiany samochodu na tramwaj, co przyczyni się z kolei do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, obniżenia poziomu hałasu czy po prostu sprawi, że korki w centrum naszej metropolii będą mniejsze – mówi wojewoda śląski Jarosław Wierczok.

I etap inwestycji

Umowę o dofinansowanie pierwszego etapu inwestycji podpisano w grudniu 2017 r. Przedsięwzięcie obejmuje swym zasięgiem 10 miast: Będzin, Bytom, Chorzów, Dąbrowę Górniczą, Katowice, Mysłowice, Rudę Śląską, Sosnowiec, Świętochłowice i Zabrze. Jego wartość to prawie 767 mln zł, a dofinansowanie unijne wyniosło ponad 393 mln. Na inwestycję składa się aż 26 zadań. 24 związane są z przebudową

wą istniejącej infrastruktury. 2 dotyczą budowy nowego torowiska (w Sosnowcu, w dzielnicy Zagórze, od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II oraz w Katowicach, wzdłuż ul. Grundmanna). Łącznie to ok. 42 km linii tramwajowych. W ramach projektu Tramwaje Śląskie kupią też 45 nowych tramwajów.

III etap inwestycji

– Oceniamy właśnie wniosek o dofinansowanie trzeciego etapu inwestycji. Jeśli ocena będzie pozytywna, spółka może dostać jeszcze nieco ponad 70 mln zł z UE. Realny termin podpisania umowy to czwarty kwartał 2018 r. – zapowiada minister Słowik.

– To inwestycja, na którą czeka wielu mieszkańców południowych dzielnic Katowic. Jestem przekonany, że dzięki linii tramwajowej i węzłowi typu parkuj i jedź, uda się znacząco poprawić sytuację komunikacyjną tej części Katowic – zaznacza prezes Knapik. W ramach trzeciego etapu Tramwaje Śląskie planują wybudować nowe torowisko o długości 4,75 km. Pomoże ono skomunikować południowe dzielnice Katowic z centrum miasta i z całą metropolią. W dzielnicy Kostuchna w Katowicach utworzone zostanie centrum przesiadkowe. Całkowita wartość projektu to ponad 135 mln zł, a planowane dofinansowanie ze środków unijnych – 72 mln zł.



W uroczystości podpisania umowy uczestniczyli m.in. Witold Słowik, wiceminister inwestycji i rozwoju oraz Jarosław Węgrzyn, wojewoda śląski.

Zestawienie zadań etapu II Projektu

- Przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu, od ul. Gen. Andersa do ul. Orłąt Lwowskich (dobudowa drugiego toru).
- Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Sobieskiego i ul. Królowej Jadwigi w Dąbrowie Górniczej, od Pętli KWK Paryż do Al. Róż
- Przebudowa torowiska wydzielonego w ciągu ulicy Królowej Jadwigi i ul. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej na odcinku od Al. Róż do ul. Kasprzaka.
- Przebudowa torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w Sosnowcu w ciągu ulic: - ul. Gen. W. Andersa od ul. Wojska Polskiego do Ronda Ludwik, - ul. 1 Maja od Ronda Ludwik do Ronda E. Gierka.
- Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Małachowskiego od ul. Mościckiego do ul. 3 Maja w Sosnowcu.
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Świętochłowicach w ciągu ul. Chorzowskiej do ul. Karola Goduli w Rudzie Śląskiej (dobudowa drugiego toru).
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Świętochłowicach w ciągu ul. Katowickiej, od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej.
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Łagiewnickiej w Świętochłowicach.
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Bytomskiej w Zabrze, od ul. Zamkowej do ul. Szyb Franciszek wraz z Pętlą Biskupice oraz z rozjazdami.
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Bytomiu w ciągu ul. Powstańców Warszawskich od skrzyżowania z ul. Sądową do skrzyżowania z ul. Moniuszki wraz z dobudową nowego torowiska w ciągu ul. Powstańców Warszawskich od skrzyżowania z ul. Moniuszki w kierunku Placu Wolskiego do skrzyżowania z ul. Jagiellońską.



Bolesław Knapik oraz Przemysław Gorgol z satysfakcją ogłosili, że zagwarantowane zostały środki na drugi etap dużego projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej w naszej aglomeracji.

- Przebudowa torowiska tramwajowego w Chorzowie na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców.
- Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego w Bytomiu.
- Przebudowa torowiska tramwajowego w Zabrzu od Pętli Mikulczyce do skrzyżowania ul. Mikulczyckiej z ul. Dygasińskiego łącznie z pętlą.

Zdjęcia: Marcin Bulańda

red



Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 to największy w całej UE program finansowany ze środków polityki spójności. Pula środków UE przeznaczona na POIiŚ wynosi 113,6 mld zł. To pieniądze na największe inwestycje m.in. w transport, ochronę środowiska i energetykę. W ramach dotychczas podpisanych umów w **województwie śląskim** realizowanych jest aż **239 inwestycji** z dofinansowaniem POIiŚ. Ich wartość to około **14,4 mld zł**, a dofinansowania unijnego – **7,6 mld zł**.

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 nieznanymi.

Cysterskie Rudy Wielkie

W połowie drogi między Gliwicami a Raciborzem, w dolnym biegu rzeki Rudy stanowiącej dopływ górnej Odry, pośród uroków parku krajobrazowego leżą Rudy Wielkie, lepiej znane jako Rudy Raciborskie.

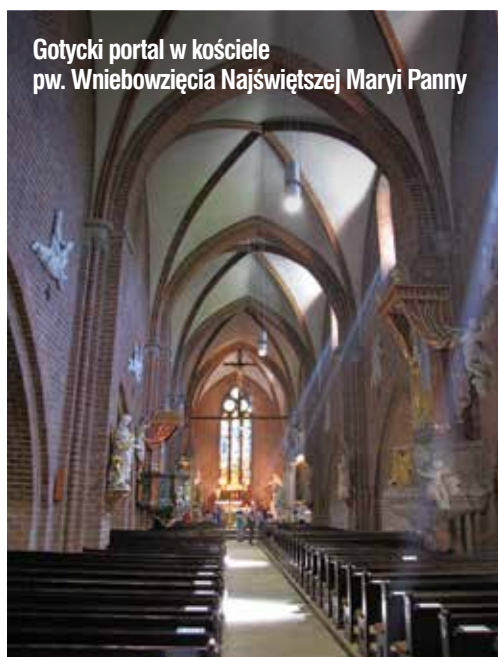
Park Krajobrazowy „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich” ustanowiony został 23 listopada 1993 roku dla ochrony pozostałości naturalnych lasów łąkowych i grądowych oraz stawów będących terenami łąkowymi ptaków. Obszar o powierzchni ponad 49 tys. ha stanowi również ochronę dla siedlisk rzadkiej roślinności błotnej i wodnej, pomników przyrody ożywionej i nieożywionej, a także walorów kulturowych i krajobrazowych. Znajduje się tam pocysterski zespół klasztorno-pałacowy będący obecnie ośrodkiem formacyjno-edukacyjnym diecezji gliwickiej. Książę opolski Władysław III w 1252 r. nadał Rudy wraz z okolicznymi terenami cystersom z Jędrzejowa. W kaplicy Krzyża Świętego tutejszej Bazyliki Mniejszej (ustanowionej przez papieża Benedykta XVI 14 czerwca 2009 roku) do dziś zobaczyć można ciekawą polichromowaną tablicę pamiątkową wykonaną z drewna około roku 1700, poświęconą księciu. Cystersi, wkrótce po przybyciu do Rud, wybudowali drewniany kościółek z zabudowaniami klasztorowymi i rozpoczęli zagospodarowywanie



W pocysterskim zespole klasztorno-pałacowym odnaleźć można najstarsze ślady osady

okolicznego terenu. Kilka lat później powstał mурowany wczesnogotycki kościół również ufundowany przez księcia Władysława. Było to około roku 1258 i to właśnie mурowany kościół jest jednym z najcenniejszych elementów dawnego założenia kompleksu opactwa, które dzisiaj możemy podziwiać. Z okresu fundacji w wielokrotnie przebudowywanych murach kościoła zachował się do dziś romańsko-gotycki portal w przedniej fasadzie. Z tego samego czasu pochodzi kolumna romańska w dawnej zakrystii. Obecna świątynia pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny jest kościołem orientowanym, z cegły uzupełnianej w częściach piaskowcem. Wybudowano ją na planie krzyża łacińskiego, w układzie trójnawowej bazyliki z nawą główną wyższą od naw bocznych. Nawy nakryte zostały krzyżowo-żebrowym sklepieniem. W 1685 r.

do pierwotnej fasady dobudowano kruchtę z nowym portalowym wejściem z figurą Matki Bożej z Dzieciątkiem. W tym samym czasie do prezbiterium dobudowano również kaplice. Od północy znajduje się Kaplica Świętego Krzyża (lewa) z polichromią Antoniego Franciszka Sebastianiego, a od południa Kaplica św. Jana Nepomucena (prawa). Piękną barokową figurę tego świętego z 1724 r., zobaczyć można nieopodal klasztoru - obok parkingu. Kolejna przebudowa kościoła miała miejsce w latach 1723-1726. Wtedy powstała fasada w stylu barokowym, za którą umieszczono wieżę. Fasadę zdobią cztery rzeźby: na pierwszej kondygnacji św. Michała Archanioła i św. Floriana, zaś na drugiej kondygnacji św. Benedykta i św. Bernarda. W czasie tej przebudowy wykonano również nową zakrystię, podwyższono mury okalające kościół i wykonano nowe poszycie dachu. Na przedłużeniu południowego ramienia transeptu wybudowano kaplicę Mariacką, w której, w przepięknym ołtarzu, umieszczony został pochodzący z XV w. słynący łaskami obraz Matki Bożej Rudzkiej zwanej również Matką Boską Pokorną. Wykonany temperą na desce lipowej o wym. 114 x 73,5 cm wizerunek jest prawdopodobnie kopią wcześniejszego obrazu pochodzącego z XIII wieku. Obraz koronowany został koronami papieskimi, które 17 czerwca 1999 roku w Gliwicach poświęcił Jan Paweł II. Przy wschodniej ścianie transeptu zobaczyć można cztery ołtarze boczne, a w nawie głównej odrestaurowaną ambonę. W kruchcie wieży po prawej stronie znajduje się bogato zdobiony i połączony sarkofag wykonany na przełomie XIX i XX w. w stylu neogotyckim. Jest on miejscem symbolicznego pochówku pierwszej pary książąt raciborskich, która wzięła w posiadanie dobra cysterskie po ich sekularyzacji



Gotycki portal w kościele pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny



Bogato zdobiony sarkofag z przełomu XIX i XX wieku – symboliczne miejsce pochówku pierwszej pary książąt raciborskich



Park krajobrazowy z cysterskimi zabudowaniami

przez władze pruskie w 1810 roku. Jest to zatem grobowiec księcia Wiktora Amadeusza von Hessen-Rothenburg i jego małżonki Elizy, księżniczki zu Hohenlohe-Langenburg.

Pierwotne wyposażenie kościoła zniszczone zostało podczas wielkiego pożaru z 1945 roku oraz działań czerwonarmistów po zakończeniu II wojny światowej. Po roku 1945, z obawy przed grabieżą, sarkofag zdemontowano i umieszczono w krypcie. W 2004 r. został odnowiony i ustawiony na pierwotnym miejscu.

Do kościoła przylegają dawne zabudowania klasztorne przekształcone w 1 połowie XIX wieku w rezydencję pałacową rodu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingfürst. W 1834 roku ród otrzymał te dobra po bezpotomnej śmierci księcia Wiktora Amadeusza von Hessen-Rothenburg. Król pruski



Tablica pamiątkowa z wizerunkiem księcia opolskiego Władysława III z ok. 1700 roku



Zabytkowa stacja kolei wąskotorowych w Rudach Racoborskich

Fryderyk Wilhelm IV w 1840 roku nadał rodowi tytuł książąt raciborskich.

Dawna część klasztorna to skrzydła w formie czworoboku przylegające do północnej ściany kościoła z wewnętrznym dziedzińcem i krużgankami tworzącymi wirydarz. Dawny pałac opacki to skrzydła północno-zachodnie i północno-wschodnie tworzące zewnętrzny dziedzińiec, częściowo otwarty od strony północnej. Wejścia prowadzą stąd do poszczególnych części pałacu opata. Skrzydło zachodnie przechodzące w skrzydło południowe zakończone jest narożną wieżą – to dawny pałac księcia. Elewacja obiektu po remoncie nawiązuje do barokowego wystroju. Skrzydła pałacu mają dwie lub trzy kondygnacje, całość ma równą wysokość ścian. Całe założenie pałacowe wraz z kościołem otacza przepiękny park, wchodzący w skład wspomnianego na początku Parku Krajobrazowego.

W skład założenia parkowego w stylu angielskim powstałego na powierzchni około 95 hektarów w latach 1822-1846, wchodzi liczne pomnikowe drzewa z dębem szypułkowym „Cysters” na czele. Dąb ten datowany jest na około 450 lat, mierzy około 32 metry wysokości i 720 cm obwodu. Park obejmuje także zespoły drzewostanu i łąk z przypałacowym stawem, alejkami spacerowymi. Teren jest pięknie wkomponowany w meandry rzeki Ruda.

Na terenie parku znajdują się pamiątkowe dęby - Dąb Jana Pawła II posadzony 18 maja 2007 roku z żołądki pozyskanych z najstarszego polskiego dębu „Chrobry”, które poświęcone zostały przez papieża 28 kwietnia 2004 r. Dąb papieża Benedykta XVI posadzony w kwietniu 2005 r. w dniu



wyboru kardynała Josepha Ratzingera na stolicę Piotrową oraz dąb biskupa Jana Wieczorka – pierwszego ordynariusza diecezji gliwickiej. Ten dąb posadzono 16 sierpnia 2011 roku, w 30. rocznicę konsekracji biskupiej ordynariusza.

Ciekawym miejscem na turystycznej mapie Rud jest zabytkowa stacja kolei wąskotorowych (o szerokości toru 785 mm), której linia z Gliwic do Raciborza zbudowana została w latach 1897-1903. W Rudach pojawiła się ona 25 marca 1899 roku, w ramach wykonania pierwszego (mierzącego ok. 23 km) odcinka z Gliwic do Nieborowic. Obecnie wąskotorówką można przejechać około 6 km na trasie pomiędzy Stanicami a Paprocią z przystankiem w Rudach, gdzie można zobaczyć budynek dworca, lokomotywnię oraz zabytkowy tabor wąskotorowy. Obiekt znajduje się na Szlaku zabytków techniki województwa śląskiego.

**Tekst i zdjęcia: Adam Łapski
Przewodnik turystyczny**

Cystersi – zakon założony 21 marca 1089 r. przez św. Roberta z francuskiego Molesme w miejscowości Citeaux (Cistercium, łac. Ordo Cisterciensis, stąd Cystersi) koło Dijon w Burgundii. Zakonnicy przyjęli zasady Reguły św. Benedykta, a podstawy życia zakonnego można streścić w trzech zasadniczych punktach: jest to surowe życie wg idei św. Bernarda z Clairvaux „Ora et Labora” (Módl się i pracuj), skrajnie ewangeliczne ubóstwo i prostota, która jest wyzwaniem się luksusu i nadmiaru dóbr doczesnych oraz eremicki (monastyczny) styl życia, który był cechą charakterystyczną cystersów zakładających swe klasztory w miejscach odludnych, pustkowiach, z dala od osad ludzkich. Cystersi miał być pokutnikiem żyjącym w samotności i ciszy. Zasady te miały również praktyczny wymiar odnoszący się do cysterskiej architektury, liturgii, gospodarowania dobrami i całego mniszego życia. Cystersi osiadali najchętniej w dolinach rzecznych, gdzie mogli rozwijać gospodarkę rybną zakładając liczne stawy hodowlane istniejące do dzisiaj rozsiane po całym terenie ich dawnej działalności. Tam, gdzie się pojawiali zakładali obok opactw nowoczesne, jak na owe czasy, gospodarstwa rolnicze, folwarki, hodowle bydła i trzody, ogrodnictwa, pasieki, browary a także kuźnie, huty szkła czy młyny. Wzorowa była również gospodarka leśna. Cystersi posiadali skrytoria, bogate klasztorne biblioteki, a także prowadzili przyklasztorne szkoły. Jedną z najsłynniejszych było rudzkie gimnazjum działające w latach 1744 – 1816, które ukończył m.in. słynny „król cynku” Karol Godula. Zakonnicy byli mecenasami sztuki i kultury. Cystersa poznamy po białym habicie, na który zakładany jest czarny szkaplerz przepasany płóciennym czarnym pasem. Mimo sekularyzacji z czasów zaborów, nadal są czynne klasztory m.in. w Jędrzejowie, Krakowie Mogile, Szczyczycu i Wąchocku.



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.

Wielkie inwestycje i wielka wojna



Wagon Walker (nr 256) relacji Królewska Huta – Gliwice na mijance w Piasznikach (ob. ul. Chorzowska), na zachód od skrzyżowania z linią Bytom – Świętochłowice – Hajduki 1910 r.

Fot. Ze zbioru P. Szczęsnego

Kontynuujemy opowiadanie historii śląskich tramwajów. Następnym przystankiem jest czas po elektryfikacji w 1898 roku do końca I Wojny Światowej. Powstał wtedy szkielet sieci komunikacyjnej, funkcjonującej do dziś. Okres prężnego rozwoju przerwała Wielka Wojna, wywierając swój wpływ także na transport publiczny.

Do 1899 roku w rozwój transportu szynowego na Śląsku inwestowały dwa konkurujące ze sobą przedsiębiorstwa. Berlińskie towarzystwo Oberschlesische Dampfstrassenbahn G.m.b.H. realizowało plany Kramer & Co, z kolei Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke AG kontynuowało dzieło Schikora und Wolf, m. in. uruchamiając w Hajdukach własną elektrownię i przekazując do eksploatacji nową linię Katowice - Hajduki - Królewska Huta, zasilaną własną energią.

By uniknąć konkurencji, 7 lipca 1899 roku powołano do życia nową spółkę o nazwie Schesische Kleinbahn Aktien Gesellschaft. Firma - z siedzibą najpierw w Bytomiu, a od 1 stycznia 1904 roku w Katowicach - zakupiła wszystkie akcje towarzystw Oberschlesische Dampfstrassenbahn G.m.b.H. i Oberschlesische Kleinbahnen und

Elektrizitäts Werke A.G. i stała się praktycznie właścicielką całej sieci tramwajowej na Górnym Śląsku o długości 123,43 km.

Koniec XIX wieku był jednocześnie początkiem historii tramwajów w dzisiejszym Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. W 1900 roku tramwaje górnośląskie przewiozły 7 603 856 pasażerów. Rok wcześniej zawieszono ostatecznie ruch tramwajów konnych, a prawdopodobnie w grudniu 1901 roku wycofano z eksploatacji ostatnie parowozy.

Dwudzieste stulecie rozpoczęło się dla tramwajów nowymi inwestycjami. Jeszcze w 1901 roku oddano do użytku trzy połączenia: Kolonia Karol-Emanuel - Kuźnica Rudzka, Nowy Wirek - Świętochłowice oraz Królewska Huta - Świętochłowice. Rozbudowywano również kolejkę parową w Gliwicach. Prace nad linią z Trynku do Planii

(obecnie dzielnicy Raciborza) trwały blisko dwa lata i zakończyły się w marcu 1903 roku.

Równie ważnym co infrastruktura czynnikiem, decydującym o powodzeniu inwestycji w transport publiczny, okazały się rozkłady jazdy i taryfy. Wraz ze wzrostem popularności tramwajów, pojawiły się też większe oczekiwania względem jakości komunikacji, co zmusiło przedsiębiorstwa zarządzające do zmian w rozkładach jazdy i taryfie. Od 1 stycznia 1901 roku do bezpłatnych przejazdów uprawnieni byli dyrektorzy, wyżsi urzędnicy, kontrolerzy, majstrowie i monterzy, jak również policjanci, nadzorca dróg czy lekarze. Pracownikowi dojeżdżającemu do pracy przysługiwał bilet miesięczny, a jego żonie dojazd na najbliższy targ. Co ciekawe, przywilej wolnej jazdy nie przysługiwał siostronom zakonnym i ewangelickim diakonisom dojeżdżającym do chorych.



Remont linii z Bytomią do Piekar; w składzie pociągu roboczego wagon Walker, ok. 1910 r.

Pasażerów obowiązywała taryfa odcinkowa. Przejechanie jednej strefy kosztowało, w zależności od klasy biletu, 10 lub 15 fenigów. W sprzedaży były też rozmaite bilety okresowe, na których wzorowane są te dzisiejsze, kodowane na karcie ŚKUP. Dla uczniów – Schulerkarte (do trzech odcinków).

Oprócz prywatnych przedsiębiorstw, w rozwój komunikacji tramwajowej inwestowały również miasta. W 1908 roku Bytom planował budowę linii z rynku przez Karb do Miechowic, z odgałęzieniem do Dąbrowy Miejskiej. Wkrótce potem pojawiły się informacje o planach poszerzenia całej infrastruktury, tym razem dosłownie. Przebudowa z technologii wąskotorowej na normalnotorową miała kosztować 7,5 miliona marek. Katowice budowały normalnotorowe połączenie z rynku do Ligoty oraz Bogucic. Mimo ambitnych planów, większość inwestycji nie doszła do skutku przez wybuch wojny, która także dla tramwajów była czasem kryzysu, biedy i obawy o byt.

Zanim jednak świat, także Śląsk, ogarnęła „wielka wojna”, 14 czerwca 1912 roku oddano do użytku pierwszą na Górnym Śląsku normalnotorową linię tramwajową. Licząca niecałe 2 kilometry, prowadziła z katowickiego rynku

do Parku Południowego (obecnie Kościuszki), naprzeciw którego powstała niewielka zajezdnia. Linia ta stanowiła jedyną własność spółki "Schlesische Kleinbahn A.G.", mimo że przedsiębiorstwo to zarządzało komunikacją na całym Śląsku. Normalnotorowe tramwaje wyjechały również na ulice Bytomi. Pierwszy tego typu pojazd przejechał bytomskim rynkiem 23 listopada 1913 roku.

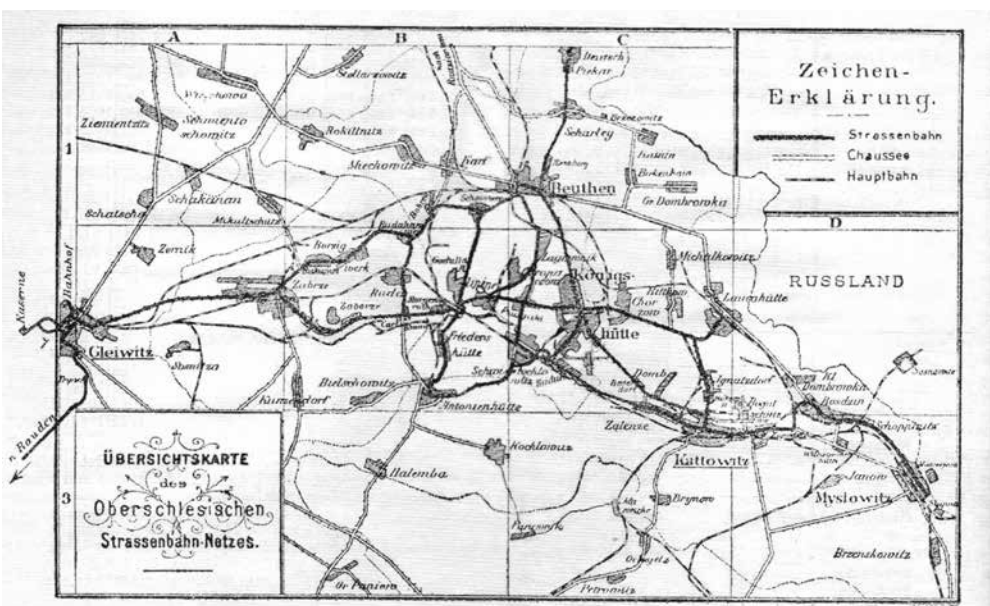
Przy obecnej ulicy Piekarskiej powstała nowa zajezdnia. Plany budowy tramwaju miejskiego przewijały się też przez ratusz w Zabrze. Planowano połączyć Mikulczyce z Bielszowicami. Linia ta miała przecinać odcinek państwowej kolei wąskotorowej Gliwice - Poreba przy dworcu Dorotheendorf. Koszt budowy określono na 190 tysięcy marek, jednak wybuch I Wojny Światowej przerwał dalsze rozważania nad budową linii. Została ona ukończona dopiero w okresie międzywojennym i to zaledwie w części.

Brak nowych inwestycji to niejedyny problem przedsiębiorstw tramwajowych w czasie wojny. Do wojska powołano bowiem znaczną część męskiego personelu. W Katowicach z powodu braku rąk do pracy, w sierpniu 1914 roku, na linii do parku wstrzymano ruch. Wznowiono go dopiero rok później, ale tylko na kilka miesięcy, bowiem

29 października 1915 roku ponownie zezwolono na wstrzymanie obsługi odcinka. Uruchomiono go po zimowej przerwie, lecz szybko skonfiskowano przewody jezdne na cele wojenne i latem 1917 roku linia była już całkowicie nieczynna. Problem z męską załogą obsługi niejako wymusił wśród zarządzających transportem zatrudnienie kobiet. W styczniu 1915 roku pracowały już 154 konduktorki, a w 1918 roku wśród 257 konduktorów było tylko 12 mężczyzn. Do wojska powoływano oczywiście nie tylko pracowników spółki tramwajowej, wielu nie wracało z frontu. Pozostali mieszkańcy stopniowo rezygnowali z rozrywek wymagających wyjazdu za miasto, co miało dramatyczny wpływ na frekwencję. Co więcej, stal i metale kolorowe konfiskowało wojsko dla celów militarnych. Powszechnym zjawiskiem był demontaż sieci trakcyjnej, a nawet torów na niektórych połączeniach. Tam gdzie ruch tramwajowy musiał być utrzymany, przewody sieci trakcyjnej zastępowano drutem z gorszego materiału.

Wojna destabilizowała ruch tramwajowy, wstrzymywała, a często przerywała na zawsze inwestycje zarówno prywatne, jak i miejskie. Jeszcze przed jej wybuchem, sieć tramwajów górnośląskich osiągnęła imponujące rozmiary. Na wyobraźnię działa dziś fakt, że sto lat temu gliwiczanie mogli bez problemu dostać się tramwajem do Mysłowic, Katowice z kolei były skomunikowane z Sanktuarium Maryjnym w Piekarach. Sieć ta mogłaby być jeszcze nawet o 85% dłuższa, gdyby udało się zrealizować wszystkie planowane inwestycje.

Można gdybać, jak rozwinęta byłaby sieć połączeń w GOP, gdyby do skutku doszła tzw. inwestycja wschodnia rajców bytomskich, łącząca Śląsk z ówczesną Rosją lub czy na późniejsze losy linii na południe Katowic wpłynęła jej czasowa likwidacja. Jednak jak miało się okazać, równie poważnym wyzwaniem, co utrzymanie spółek tramwajowych w czasie wojny, stało się funkcjonowanie transportu miejskiego na Śląsku w okresie powstań i plebiscytów, ale o tym już w następnym odcinku naszego cyklu.



Schemat sieci tramwajowej na początku XXw.

Niezwykły teledysk z udziałem tramwajów

Kiedy w czwartek, 8 lutego 2018 roku, na zegarach wybiła 16:04 (4:04), na MaxFloRecTV pojawił się klip do utworu „404”. Singiel promujący album „REset” zespołu Pokahontaz to nie lada gratka dla fanów śląskiego rapu, a w fantastycznym teledysku swoją rolę odegrały... tramwaje!

Tworzący Pokahontaz Rahim i Fokus do nagrania utworu „404” zaprosili grupę Kaliber 44. To kooperacja wyczekiwana na scenie hip-hopowej od niemalże dwóch dekad. – Wiedzieliśmy, że ta współpraca kiedyś nastąpi. Nie udało się nam to przy okazji „Reversalu”, choć początkowo były takie plany. Wspólnie stwierdziliśmy jednak, że musi to wynikać naturalnie. I właśnie tak było teraz, gdy spotkaliśmy się z chłopakami z Kalibra w katowickim MaxFloStudiu, by nagrać „404” – wspomina Rahim.

Realizacją teledysku do ostatniej, 13. pozycji z tracklisty „REsetu” zajęła się grupa filmowa Przedmarańcza. Aleksander „Kopruch” Kozłowski, reżyser klipu do „404”, stworzył wideo z efektami znanymi z filmów science fiction. Dotychczas prawdopodobnie jeszcze nikomu nie udało się przedstawić Katowic w taki sposób.



Fot. Andrzej Zowada

Swoją rolę w teledysku odegrały tramwaje – zarówno te, kursujące po katowickich torach, jak i te w zajezdni. – Reżyser klipu zgłosił się do nas z dość trudnym do zrozumienia zamysłem. Stwierdził, że potrzebuje tramwaj starego typu, do realizacji teledysku w klimacie science fiction. Trochę nam się wydawało jedno wykluczać drugie – mówi rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Andrzej Zowada i dodaje: – Reżyser jednak mówił z takim przekonaniem i przedstawiał swoją wizję tak sugestywnie, że zrozumieliśmy, iż w jego głowie ten obraz już funkcjonuje. Takim ludziom się nie odmawia. W piątek 12 stycznia 2018 r. w zajezdni w Katowicach Zawodziu zjawiała się niezwykle skromna ekipa, licząca raptem trzy osoby. Tym spośród czterech raperów, któremu w udziale przypadła scena w tramwaju, był Joka. I choć w trakcie realizacji zdjęć, nie wyglądało to magicznie, to efekt, który podziwiać można w teledysku, wzbudza zachwyt. – Przyznam, że po obejrzeniu klipu zaniemówiłem. To jest klasa światowa, jeśli chodzi o realizację obrazu. Jestem przekonany, że Aleksander Kozłowski za ten klip odbierze nie jedną nagrodę, a my możemy tylko się cieszyć, że i tramwaje odegrały w nim swoją małą rolę – uśmiecha się Andrzej Zowada.

„REset” to 4. z kolei album Pokahontaz, ale pierwszy, na którym artyści wracają do old-schoolowych bitów. Krążek wyprodukował wrocławski duet White House, czyli Magiera i Laska. Ten pierwszy odpowiada również za miks płyty. Masterem zajął się natomiast DJ Eprom. Oprócz „404” utworami promującymi „REset” są: „Nowy rozdział”, „Kalendarze”, „Stawiam dziś”, „Krzyżówka”, „Z buta w drzwi” oraz „Czarne lustro”. Premiera wydawnictwa odbyła się 1 grudnia 2017 r.

Anna Grabowska/red



Fot. Andrzej Zowada



Kadr z teledysku zrealizowanego m.in. w tramwaju.

Przekaż
1%
podatku

ORGANIZACJOM
POZARZĄDOWYM
z województwa
śląskiego

ngo.slaskie.pl

100% pomocy

Rozpoczął się czas rozliczeń przed fiskusem. Warto przekazać 1% podatku dochodowego na rzecz organizacji pożytku publicznego. Marszałek Województwa Śląskiego apeluje, by nasze wsparcie otrzymały lokalne organizacje.

Z danych Ministerstwa Finansów wynika, że w 2017 roku podatnicy na rzecz organizacji pozarządowych w województwie śląskim przekazali aż 81 mln zł.

Przekazywana kwota jest z roku na rok coraz wyższa. Za 2016 r. Polacy przekazali aż 660.188.590,89 zł, czyli o około 6% więcej niż za 2015 r. Najwięcej wpływów otrzymało woj. mazowieckie, bo aż 22,63% całej kwoty. Na drugim miejscu jest województwo śląskie – z wynikiem 12,31%. Podium zamyka województwo wielkopolskie z 9,3-procentowym udziałem w strukturze otrzymanej kwoty.

- Serdecznie zachęcam do przekazania 1% podatku dochodowego za 2017 rok na rzecz organizacji pożytku publicznego z województwa śląskiego. Jest to dobra okazja, aby wesprzeć wszystkich ludzi dobrej woli, którzy organizują się, aby rozwijać swoje zainteresowania oraz działać na rzecz

dobra wspólnego. To tętniąca życiem tkanka naszego społeczeństwa. Organizacje pożytku publicznego są bardzo zróżnicowane, jeżeli chodzi o ich cele, wielkość i sposoby działania. Posiadają jedną wspólną cechę – potrafią dobrze rozpoznać problemy wokół nas i działać na rzecz ich rozwiązania – apeluje Marszałek Wojciech Saługa. - To dobry wybór, gdy wsparcie trafi do organizacji działających blisko nas – dodaje.

Procedura przekazania 1% na rzecz OPP wciąż jest niezmienna. Wystarczy w rubryce na końcu deklaracji wpisać nazwę organizacji i jej numer KRS oraz kwotę, która stanowi 1% podatku. Decyzje taką podejmujemy w momencie wypełniania deklaracji PIT, którą złożyć musimy do 30 kwietnia br.

(red)

ngo.slaskie.pl

Warto
zamówić
reklamę

SILESIA
TRAM  **NEWS**

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci

1



2



3



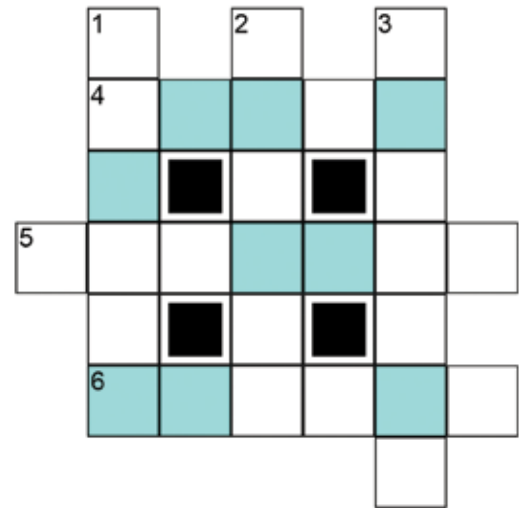
4



5



6



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 marca na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosowała Anna Glik-Szymłowska z Będzina. Gratulujemy!

Krzyżówka panoramiczna

Jest nim kaskader	Rośnie na brzegach wód	Porządek, harmonia 12 sztuk.	Fusy	Wczesna odmiana marchwi	Chrusty z ciastkami	Gra przed obrońcą
▶	▶	▶	Stal na nim kat Jan Matejko	▶	▶	▶
Przytoczone słowa Zamyślenie	▶	▶	▶	Pamięć w pececie	▶	Chalupa
▶	▶	Pośladki konia Cel biegacza	▶	Kiwi lub banan	▶	▶
Zycie, istnienie	▶	▶	▶	Karmi młode mlekiem	▶	▶
Cyrkowa scena	▶	▶	▶	Leśny ssak	▶	▶
Duża kość	▶	▶	▶	▶	▶	▶
▶	▶	... kulszowa	▶	▶	... pszczeli, to propolis	▶
Zrobi makatkę	▶	▶	▶	Sitwa, koteria	▶	▶

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 marca na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. W tym miesiącu nagrodę w postaci Power banku wygrał Julian Przepióra z Bytomia. 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