

NR 3/84 MARZEC 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 10 000 egz.

SPACERY PO REGIONIE

Bielsko: od grodziska do miasta

»» str. 6-7

PRZYSTANEK HISTORIA

Tramwaje w okresie mędzywojennym

»» str. 8-9



Nowe tramwaje przyjadą z Poznania

»» str. 4





Jedźmy razem

Jeszcze nie zapomnieliśmy o marcowych tęgich mrozach, a przed nami już Wielkanoc, która bezsprzecznie kojarzy się z wiosną i budzącą się do życia przyrodą. Kolejnym zwiastunem wiosny jest zmiana czasu na letni, która nastąpiła 25 marca, ale nie zakłóciła ruchu tramwajowego.

Ciepłych dni wyczekujemy w Tramwajach Śląskich tym bardziej, że mróz znacząco spowolnił postęp prac przy modernizacji torowisk. Część robót, które mimo ujemnych temperatur dało się prowadzić, została wykonana, jednak roboty ziemne na kilka tygodni utknęły. Teraz wykonawcy będą musieli przyspieszyć, by nadrobić stracony czas.

Po stronie sukcesów ostatnich tygodni z całą pewnością zapisać należy podpisanie umowy z firmą Modertrans, która dostarczy do Spółki 10 nowych tramwajów jednoczłonowych. Rozstrzygnęliśmy również przetarg na 35 wagonów wieloczłonowych. Wszystkie nowe tramwaje będą w dużej części niskopodłogowe, zostaną wyposażone w szereg udogodnień dla pasażerów, w tym klimatyzację czy gniazda USB w przedziale pasażerskim. Szerzej piszemy o tym na stronach 3 i 4.

Mamy też ważne informacje w związku ze zmianami w taryfie KZK GOP. Od 1 kwietnia – i nie jest to żart – spadną ceny większości biletów okresowych. Obniżki sięgną nawet 20%. Zmian będzie jednak więcej – warto sprawdzić, czy nie dotyczą nas samych lub członków naszych rodzin.

Od marcowego numeru rozpoczynamy na naszych łamach nowy cykl, w którym motorniczowie będą się z Państwem dzielić swoimi spostrzeżeniami, na temat codziennego funkcjonowania komunikacji tramwajowej i zasad w niej obowiązujących. Ten cykl polecam równie gorąco, jak nasze wędrówki po regionie oraz te w głąb historii.

Przed nami Święta Wielkanocne, z okazji których życzę Państwu miłych chwil spędzonych z najbliższymi w wiosennej, świątecznej i radosnej atmosferze.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

*Z okazji zbliżających się
Świąt Wielkanocnych
życzymy wielu radosnych
i ciepłych chwil,
wiosennego optymizmu
oraz wszelkiej pomyślności
w życiu prywatnym i zawodowym*

Wielkanoc 2018

Wesołych Świąt



Świąteczny rozkład jazdy

W związku ze Świątami Wielkanocnymi i przerwą w zajęciach szkolnych, w okresie od 29 marca do 3 kwietnia 2018 r. tramwaje będą kursować według zmienionych rozkładów jazdy.

29 i 30 marca oraz 3 kwietnia br. (Wielki Czwartek, Wielki Piątek oraz wtorek po Świątach Wielkanocnych) obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w dni robocze, z uwzględnieniem następujących wyjątków:

- według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze w ferie będą kursowały linie nr: 14, 21, 28 i 49,
- zawieszona jest funkcjonowanie linii nr 0 i 36.

31 marca br. (Wielka Sobota) – obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w soboty, z uwzględnieniem następujących wyjątków:

- według rozkładów jazdy ważnych w Sylwestra będą kursowały linie nr: 7 i 13,
- zawieszona jest funkcjonowanie linii nr: 23, 33, 40 i 43.

1 i 2 kwietnia br. (Niedziela Wielkanocna i Poniedziałek Wielkanocny) obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w niedziele i święta, z uwzględnieniem następujących wyjątków:

- według rozkładów jazdy ważnych w pięć dni świątecznych (Boże Narodzenie, Nowy Rok, Wielkanoc) będą kursowały linie nr: 3, 4, 5, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 26 i 27,
- zawieszona jest funkcjonowanie linii nr: 23, 33, 38, 40, 43 i 49.

Wszystkie informacje o zmianach w komunikacji znaleźć można na stronie organizatora: www.kzkgop.com.pl

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

Ruszyła przebudowa mostu na granicy Bytomia i Zabrze

Tramwaje Śląskie S.A. przystąpiły do realizacji kolejnego zadania w ramach pierwszego etapu projektu inwestycyjnego współfinansowanego przez Unię Europejską, którym jest „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrzu wraz z torowiskiem do przejazdu przez ul. Stara Cynkownia w Bytomiu.” 12 marca br. ruch tramwajowy na granicy Bytomia i Zabrze został przerwany do odwołania.

W związku z rozpoczęciem prac przy wymianie przęsła mostu nad potokiem Julka oraz modernizacją torowiska, tramwajowe linie nr 5 i 30 zostały przerwane, a wprowadzona została komunikacja zastępcza. Od poniedziałku 12 marca 2018 r. nastąpiły zmiany w organizacji ruchu tramwajowego:

- tramwaje linii nr 5 kursują w relacji: Zabrze Zaborze pętla Lompy – Zabrze Biskupice pętla,
- tramwaje linii nr 30 kursują w relacji: Bytom pl. Sikorskiego – Bytom Bobrek Osiedle pod Brzozami; linia obsługiwana jest taborem dwukierunkowym (w pojedynczych kursach realizowanych na trasie Gliwice zajezdnia – Bytom pl. Sikorskiego linia oznaczona jest jako 59),
- uruchomiona została linia nr 0 kursująca tylko w dni robocze w relacji: Katowice pl. Wolności – Chorzów Stadion Śląski,
- uruchomiona została przez KZK GOP autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona symbolem T-5 kursująca w relacji: Bytom Bobrek Ratusz – Zabrze Biskupice Zamkowa.

Mateusz Wiczorek



Fot. Mateusz Wiczorek

Zadanie pod nazwą „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrzu wraz z torowiskiem do przejazdu przez ul. Stara Cynkownia w Bytomiu” jest elementem „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Głównym wykonawcą prac jest firma TOR-KRAK, która ma zrealizować zadanie do 10 lipca 2018 r. Wartość tego przedsięwzięcia to niespełna 3,5 mln zł netto.

Bydgoska Pesa wygrała przetarg

W ramach unijnego projektu inwestycyjnego Tramwaje Śląskie S.A. zamierzają kupić minimum 35 nowych, wielocłonowych tramwajów. 19 marca 2018 r. ogłoszone zostały wyniki przetargu, którego zwycięzcą okazała się firma Pesa.

Bydgoski producent, który w poprzednim projekcie inwestycyjnym dostarczył do Tramwajów Śląskich S.A. 30 wagonów serii 2012N, był jednym z dwóch oferentów, starających się o zamówienie. Drugim było konsorcjum firm Solaris Tram i Stadler Polska, które jednak – w wyniku błędów formalnych – zostało z przetargu wykluczone.

Zgodnie z zapisami specyfikacji zamówienie podstawowe obejmuje dostawę 35 nowych tramwajów, z czego 8 dłuższych (o długości w przedziale 30-32 metrów) oraz 27 nieco krótszych (o długości w przedziale 22-25 metrów). Zamówienie dopuszcza również opcjonalnie zamówienie dodatkowo do 5 wagonów krótszych.

Tramwaje mają być wyposażone m.in. w klimatyzację przedziału pasażerskiego, gniazda USB dostępne dla pasażerów, moduły Wi-Fi, monitoring, głosowy i wizualny system informacji pasażerskiej, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i nowoczesny, energooszczędny napęd. Wagony w większej

części długości będą niskopodłogowe. W tym zakresie Pesa zaoferowała 75% niskiej podłogi w wagonach dłuższych i 65,5% w wagonach krótszych.

Jeśli postępowanie przetargowe zostanie pozy-

tywnie zweryfikowane przez Urząd Zamówień Publicznych, za kilka tygodni Tramwaje Śląskie i Pesa będą mogły podpisać umowę.

(red)



We wrześniu 2014 roku Pesa dostarczyła ostatni z wagonów 2012N, zamówionych w ramach poprzedniego projektu inwestycyjnego

Fot. A. Radig

Umowa podpisana



Wizualizacja: Modertrans Poznań

Nowe tramwaje przyjadą z Poznania

10 nowych jednoczłonowych tramwajów dla Tramwajów Śląskich dostarczy Modertrans Poznań. 8 marca 2018 r. w Chorzowie podpisano umowę opiewającą na niespełna 29 mln zł netto. Modertrans na realizację zadania ma czas do końca czerwca 2020 r.

Umowa, którą podpisali Jarosław Bakinowski i Piotr Pawlak, Wiceprezesi Zarządu Modertrans Poznań Sp. z o.o. oraz Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Jacek Kaminiorz, Dyrektor ds. Ruchu, obejmuje dostawę 10 nowych wagonów jednoczłonowych, z czego 2 będą tramwajami dwukierunkowymi. Umowa zawiera również prawo opcji, z którego spółka Tramwaje Śląskie S.A. będzie mogła skorzystać, domawiając dodatkowo maksymalnie 5 wagonów jednokierunkowych o tych samych parametrach. Zgodnie z zapisami umowy, ostatni z zamówionych tramwajów ma zostać dostarczony do Tramwajów Śląskich najpóźniej do końca czerwca 2020 r.

– To zamówienie jest kolejnym krokiem w prowadzonym przez Tramwaje Śląskie od kilku lat procesie wymiany taboru. Wprawdzie nie jest duże i obejmuje krótkie, kilkunastometrowe wagony, jednak mamy i takie potrzeby taborowe. Nie wszędzie bowiem potrzebny jest wieloczłonowy, kilkudziesięciometrowy tramwaj. Są linie, jak 38 w Bytomiu, czy 24 w Sosnowcu, gdzie lepiej sprawdzi się wagon krótki – wyjaśniał Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

– Dla Tramwajów Śląskich zaoferowaliśmy nowoczesne tramwaje, których konstrukcja i design zewnętrzny bazują na rozwiązaniach z pojazdów Moderus Gamma. Będą to pojazdy prawie w 50% niskopodłogowe, wsparte na nowoczesnych wózkach trakcyjnych. Wnętrze tramwaju będzie wypadkową komfortu, bezpieczeństwa i ergonomii. Dla pasażerów, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, zostaną zainsta-

lowane takie udogodnienia jak: klimatyzacja, ładowarki USB, rampa ułatwiająca wjazd wózków do tramwaju, inteligentne urządzenia wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej, drzwi odsłowo-przesuwne i wiele innych. Nie zapomnimy z Zamawiającym o motorniczych. Kabina zostanie wyposażona m.in. w wygodny fotel ze zintegrowanym zadajnikiem jazdy i konsolą z podstawowymi przyciskami, wielofunkcyjne panele dotykowe, niezależną klimatyzację oraz bramkę bezpieczeństwa chroniącą motorniczego w przypadku kolizji – poinformował Jarosław Bakinowski, Wiceprezes Zarządu Modertrans Poznań.

Zakup nowych tramwajów to element „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura. Wartość wszystkich zadań przewidzianych do realizacji szacowana jest na niespełna 1,1 mld zł brutto, z czego środki kwalifikowane to 885 mln zł, a kwota dofinansowania wynosi ponad 562,5 mln zł.

(red)



Od lewej stoją: Jacek Kaminiorz Dyrektor ds. Ruchu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Bolesław Knapik Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Jarosław Bakinowski Wiceprezes Zarządu Modertrans Poznań Sp. z o.o., Piotr Pawlak Wiceprezes Zarządu Modertrans Poznań Sp. z o.o.

Zmiany w taryfie KZK GOP

Niższe ceny biletów okresowych i możliwość podróżowania na jednym bilecie na terenie KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry oraz MZK Tychy – to główne założenia taryfy, obowiązującej od 1 kwietnia br. Wycofane zostają wszystkie bilety elektroniczne z limitem przejazdów oraz niektóre rodzaje biletów bez limitu przejazdów. Większość biletów okresowych od 1 kwietnia będzie tańsza. Obniżki wahają się od ok. 4 proc. do ponad 20 proc. w zależności od rodzaju biletu.

Wszystkie zmiany w taryfie KZK GOP zostają wprowadzane w związku z przyjęciem przez Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii założeń zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz „Porozumienia w sprawie ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego”, które zostało podpisane pomiędzy GZM, KZK GOP, MZKP, MZK Tychy oraz gminą Rudziniec.

Z grupy biletów imiennych bez limitu przejazdów wycofane ze sprzedaży będą bilety: 48-godzinne, 5-, 14-dniowe oraz bilet 30-dniowy upoważniający do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi lub wyłącznie tramwajowymi na terenie jednego miasta (gminy) oraz wakacyjny. Z grupy biletów na okaziciela bez limitu przejazdów wycofane zostają bilety: 48-godzinne, 5- oraz 14-dniowe. Ponadto w związku z wprowadzeniem bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży w wieku od 7 do 16 lat wycofany zostanie z oferty bilet szkolny.

Zlikwidowana zostaje 5-procentowa promocja dla pasażerów korzystających z elektronicznych biletów okresowych. Wszystkie bilety okresowe i papierowe bilety jednorazowe oraz kupowane przez telefony komórkowe bilety jednorazowe staną się wspólną ofertą biletową organizatorów komunikacji działających w obszarze Metropolii i obowiązywać będą, tak jak dotychczas na liniach organizowanych przez KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry oraz dodatkowo na liniach organizowanych przez MZK Tychy. Wyjątkiem są jednorazowe bilety kodowane na karcie ŚKUP, które obowiązują wyłącznie w komunikacji KZK GOP oraz MZKP Tarnowskie Góry, a także taryfa odległościowa, która obecnie dostępna jest również tylko w pojazdach KZK GOP oraz MZKP.

Szczegółowy cennik przedstawia poniższa tabela.



| SYMBOL | UPRAWNIENIA | Elektroniczne bilety okresowe obowiązujące do 31 marca 2018 roku oraz od 1 kwietnia 2018 roku | | | |
|--------|--|---|---|---|---|
| | | IMIENNE | | NA OKAZIETELA | |
| | | Cena biletu normalnego do 31 marca 2018 | Cena biletu normalnego od 1 kwietnia 2018 | Cena biletu normalnego do 31 marca 2018 | Cena biletu normalnego od 1 kwietnia 2018 |
| 24h | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gmin). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 24-godzinny | 16 zł | 14 zł | 17 zł | 14 zł |
| | | 8 zł ulgowy | 7 zł ulgowy | 8,5 zł ulgowy | 7 zł ulgowy |
| A - 7 | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gmin). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 7-dniowy | 48 zł | 44 zł | 49 zł | 44 zł |
| | | 24 zł ulgowy | 22 zł ulgowy | 24,5 zł ulgowy | 22 zł ulgowy |
| SM/ATT | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego, wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 30-dniowy | 122 zł | 93 zł | | |
| | | 61 zł ulgowy | 46,5 zł ulgowy | | |
| SC/ATT | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gmin). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 30-dniowy | 144 zł | 138 zł | 168 zł | 168 zł |
| | | 72 zł ulgowy | 69 zł ulgowy | 84 zł ulgowy | 84 zł ulgowy |
| SC | Upoważnia do przejazdu wyłącznie liniami autobusowymi i trolejbusowymi lub wyłącznie liniami tramwajowymi na terenie dwóch i więcej miast (gmin) 30-dniowy | 126 zł | 126 zł | | |
| | | 63 zł ulgowy | 63 zł ulgowy | | |
| SM/ATT | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie jednego, wybranego miasta (gminy). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 90-dniowy | 310 zł | 236 zł | | |
| | | 155 zł ulgowy | 118 zł ulgowy | | |
| SC/ATT | Upoważnia do przejazdu wszystkimi liniami na terenie dwóch i więcej miast (gmin). Bilet autobusowo-tramwajowo-trolejbusowy, 90-dniowy | 358 zł | 344 zł | | |
| | | 179 zł ulgowy | 172 zł ulgowy | | |

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.

Bielsko: od grodziska do miasta

Bielsko-Biała - dawniej Bielsko i Biała - to miasto leżące u stóp Beskidu Śląskiego i Beskidu Małego, nad rzeką Białą. Ten prawy doptyw Wisły od wieków jest naturalną granicą państwa, a do 1951 roku był także granicą między miastami: śląskim Bielskiem i małopolską Białą.

Pierwsza pisana wzmianka o Bielsku pochodzi z 1312 roku, natomiast o Białej po raz pierwszy wspomniano na piśmie w 1564 roku. Wówczas Biała była przysiółkiem Lipnika, a wydzielenie jej jako samodzielnej jednostki nastąpiło w 1613 roku. W 1723 roku Biała uzyskała prawa miejskie, a po I rozbiórce Polski, w 1722 roku, Biała - podobnie jak Bielsko - znalazła się w granicach Austrii. Obie miejscowości dopiero w 1918 roku powróciły do państwa polskiego. W tym odcinku naszego cyklu zapraszamy do spaceru po starszej części miasta, czyli po Bielsku.

Zalążkiem Bielska był gród datowany na XI wiek, którego ślady widoczne są do dzisiaj w postaci fosy i wału w tzw. Starym Bielsku przy ul. Wału Szwedzkiego oraz Pod Grodziskiem. Właśnie w tym miejscu rozwinęła się osada, która już w 1203 roku otrzymała prawa miejskie. Grodzisko zniszczone zostało pod koniec XIV wieku. Wówczas Bielsko znalazło się w granicach królestwa czeskiego, a w 1526 roku włączone zostało do monarchii austriackiej. Miasto od samego początku swego istnienia służyło z sukiennictwa, pierwotnie ręcznego, a później maszy-



Bielski Rynek otoczony jest pięknymi barokowo-klasycystycznymi kamienicami, a na środku placu znajdują się rzeźby św. Jana Nepomucena i Neptuna

nowego (pierwsza przędzarka wprowadzona została przez Henryka Jankowskiego już w 1806 roku). Stąd wywodzi się etymologia nazwy „Bielsko”, pochodząca od bielenia sukna w rzece.

Pierwszym, najcenniejszym i najstarszym zabytkiem całego miasta jest gotycka świątynia pw. św. Stanisława Biskupa i Męczennika. Budowla powstała ok. 1380 roku z fundacji księcia cieszyńskiego Przemysława I Noszaka, prawdopodobnie na miejscu starszej drewnianej świątyni, datowanej na 1135 rok. Kościół zbudowany jest z kamienia łamanego i cegły, obecnie otynkowany. Posiada wąskie, gotyckie okna, z charakterystycznymi maswerkami. Nakryty jest wysokim, łamanym, dwuczęściowym dachem. Świątynię otacza stary cmentarz parafialny z kamiennym murem, pochodzącym z XV wieku. Również w XV wieku do kościoła dobudowano nawy oraz wieżę.

Wnętrze świątyni jest bogato zdobione freskami, uwagę przykuwa zwłaszcza pięcioboczne, gotyckie prezbiterium, z krzyżowo-żebrowym sklepieniem. Najcenniejszym zabytkiem w kościele jest późnogotycki tryptyk ołtarzowy z ok. 1500 roku z przedstawieniem sceny Świętej Rozmowy oraz legendy o życiu św. Stanisława. Obraz namalowany jest na desce lipowej, farbami olejnymi. Poza tym w kościele podziwiać możemy m.in. kamienną chrzcielnicę z drewnianą pokrywą z 1660 roku, parę jednorzędowych stall z 1563 roku, rokokowy chór muzyczny z 1773 roku, neogotyckie organy i konfesjonały z 1831 roku, a także gotyckie sakramentarium z kutą kratą, pochodzące z ok. 1380 roku.

Z kościoła udajemy się przez aleję gen. Władysława Andersa do ul. Jana Sobieskiego, aby zobaczyć ukryte za zabudowaniami grodzisko. Należy ono do grodzisk typu pierścieniowego, w kształcie niemal regularnego koła, o średnicy 215 metrów, zajmujące powierzchnię 3,2 ha. Grodzisko otacza fragmentarycznie zachowana fosa i wał. Pierwotnie w obrębie grodziska istniała zabudowa w postaci drewno-ziemnych chat, grupujących się równolegle do wału.

Z grodziska wracamy do ul. Jana III Sobieskiego, aby zobaczyć stojący tuż przy drodze ewangelicko-augsburski, klasycystyczny kościół pw. Jana Chrzciciela. Świątynia wzniesiona została na części zasypanej fosy grodziska w latach 1818–1827. Na początku był to kościół bez wieży, dobudowano ją w czasie przebudowy w latach 1848–1852. Jest to budowla trójnawowa, z wieloma oknami zamontowanymi na trzech kondygnacjach, z których dwie zabudowane są drewnianymi emporami. Wyposażenie kościoła jest skromne, klasycystyczne. Jest tu np. kamienny ołtarz z czterema kolumnami i rzeźbami czterech ewangelistów, z nadbudowaną drewnianą amboną i rzeźbą Chrystusa na baldachimie.



Kościół pw. św. Stanisława Biskupa i Męczennika jest najstarszym zabytkiem miasta

Jeśli pozostaniemy na ul. Sobieskiego, to będziemy mogli przyjrzeć się ciekawej zabudowie przedmieścia. Po drodze, przy nr 51 dostrzeżemy tzw. Dom Tkacza, pochodzący z połowy XVIII wieku, zamieszkiwany niegdyś przez rodzinę tkacza-sukiennika. Od 1992 roku w tym drewnianym budynku mieści się oddział Muzeum w Bielsku-Białej. Możemy tam zwiedzić warsztat tkacki, z oryginalnym krosnem nicielnicowym, pochodzącym z XVIII wieku, a także wnętrza mieszkalne - typowe dla bielskich rodzin rzemieślniczych z przełomu XIX i XX wieku. Obok domu znajduje się jedna z kilku miejskich studni (warto wspomnieć, że bielskie wodociągi z kanalizacją powstały już w 1895 roku!).

Nieco dalej widoczny jest kościół pw. Świętej Trójcy. Stoi on w miejscu założonego w 1550 roku cmentarza z ewangelicką kaplicą św. Krzyża. Obecny kościół zbudowano w latach 1604-1608. Świątynia przekazana została katolikom w 1654 roku, co potwierdzono ostatecznie w 1659 roku. Jest to budowla późnogotycka, dwunawowa, z dużym prezbiterium zakończonym apsydą. Niestety, po wielu przebudowach spowodowanych pożarami obiekt stracił pierwotny charakter architektoniczny. Ślady XVII wieku zachowały się jedynie w prezbiterium - po jego północnej stronie widoczny jest gotycki portal drzwi do zakrystii. Warto także zwrócić uwagę na tzw. łożę kolatorską oraz na XIX-wieczny ołtarz główny, z płaskorzeźbionym przedstawieniem Trójcy Świętej. Są tu ponadto zabytkowe organy na chórze muzycznym z 1883 roku, obraz św. Antoniego z XVIII wieku, krucyfiks z tego samego okresu oraz stojąca w ołtarzu głównym neogotycka rzeźba Madonny z Dzieciątkiem, zwana Matką Boską Ludźmierską, wykonana w 1929 roku. Świątynia od 1928 roku funkcjonuje jako kościół garnizonowy, dlatego w 1934 roku ks. biskup połowy Wojska Polskiego Józef Gawlina dokonał jego konsekracji.

Z ul. Jana III Sobieskiego udajemy się do placu Marcina Lutra, gdzie znajduje się tzw. Bielski Syjon, założony w XVIII wieku przez bielską gminę ewangelicką. Mieści się tutaj m.in. neogotycki kościół Zbawiciela, wzniesiony w latach 1782-1790, do którego w latach 1849-1852 dobudowano wieżę. Neogotyckie jest również wyposażenie świątyni, pochodzące



Zamek Bielski wzniesiony został w XIV w. - był wówczas siedzibą Piastów Cieszyńskich. Obecnie ma tutaj swoją siedzibę Muzeum Historyczne

z XIX wieku. W sąsiedztwie kościoła w 1900 roku postawiono pomnik ks. dra Marcina Lutra - jest to jedyny pomnik reformatora w Polsce. Nieopodal znajduje się plebania z 1794 roku oraz zabytkowy cmentarz ewangelicki, założony w 1833 roku.

Spacerując po Bielsku nie możemy ominąć Rynku. Główny plac Starego Miasta, położony na tzw. Wzgórzu Miejskim, jest lekko obniżony ku wschodowi. Wokół Rynku zauważymy piękne, barokowo-klasycystyczne kamienice mieszczkańskie, pochodzące z XVII i XVIII wieku. Na samym placu warto przyjrzeć się figurze św. Jana Nepomucena, która jest kopią oryginalnej figury stojącej w kruchcie katedry. Atrakcją dla spacerowiczów jest z pewnością fontanna z rzeźbą Neptuna. Obok umieszczono przestrzenną makietę całego placu, a także specjalnie wyeksponowane stanowisko z odkrytymi fundamentami domu dawnej Wagi Miejskiej oraz dawnej studni miejskiej.

Po zwiedzeniu zabytków Rynku udajemy się ul. Kościelną na plac św. Mikołaja, gdzie znajduje się kościół katedralny pw. św. Mikołaja. Świątynia powstała w latach 1442-1447 z fundacji księcia cieszyńskiego Waclawa I - po licznych pożarach była wielokrotnie przebudowywana i skupia w sobie style od gotyku po modernizm. Obecny wystrój, z 61-metrową wieżą w formie włoskiej kampanili, pochodzi z lat 1908-1910. Do świątyni prowadzi okazały neoromański portal wejściowy, który zdobi figura Chrystusa w otoczeniu dwóch kłęczących aniołów i medalionów, z symbolami dwunastu apostołów, a nad nimi wznoszą się pełnowymiarowe figury świętych: Mikołaja, Jadwigi Śląskiej oraz Jana Nepomucena. Wnętrze kościoła jest trójnawowe. W tryptykowym ołtarzu głównym umieszczony został obraz św. Mikołaja z 1845 roku, ratującego rozbitek z tonącego okrętu. Po bokach znajdują się obrazy św. Pawła i św. Brata Alberta. W kościele jest też kaplica Matki Boskiej Częstochowskiej, w której zobaczyć można obraz przywieziony w 1729 roku z Tokaju przez płk Teodora Sułkowskiego. Kościół św. Mikołaja jest od 1992 roku kościołem katedralnym biskupa diecezji bielsko-żywieckiej.

Na zakończenie spaceru warto jeszcze przejść ul. Schodową do ul. Wzgórze, gdzie wznosi się Zamek Bielski. Jest to najstarszy świecki zabytek

miasta. Zamek był siedzibą Piastów Cieszyńskich, a później rodów szlacheckich, m.in. Promnitzów, Schaffgotschów, Sunneghów i Sułkowskich. Zamek został wzniesiony w drugiej połowie XIV wieku z fundacji księcia cieszyńskiego Przemysława I Noszaka. W późniejszych wiekach był wielokrotnie przebudowywany, a obecny wygląd otrzymał w latach 50. i 60. XIX wieku kiedy właścicielem był książę Ludwik Sułkowski. W 1645 roku zamek obrabowali i spalili Szwedzi, a w 1762 roku - Prusacy. W 1752 roku zamek nabyty został przez polskiego generała i ministra króla Augusta III - Aleksandra Józefa Sułkowskiego. Od 1946 roku mieści się tutaj Muzeum Historyczne, które prezentuje m.in. historię miasta, elementy kultury ludowej mieszkańców Bieska-Białej i regionu, ekspozycję archeologiczną. Schodząc ze wzgórza zamkowego udajemy się jeszcze na ul. Zamkową. Po drodze minimy m.in. zabytkowe budynki Poczty Głównej czy Teatru Polskiego, a na połączeniu z ul. 3 Maja - Hotel Prezydent, (dawny hotel „Cesarski”) oraz budynek Dworca Kolejowego z 1855 roku, gdzie w hali głównej zachowały się przepięknie odrestaurowane malowidła ścienne.

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



Zabytkowy budynek Teatru Polskiego



**Kościół katedralny
pw. św. Mikołaja**



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.

Tramwaje w okresie międzywojennym



Wagon wąskotorowy LHL (nr 40) podczas próbnej jazdy na odcinku między Gliwicami a Zabrzem, 1926 r.

Fot. Archiwum PKT Katowice

O wielkim wpływie I wojny światowej na losy komunikacji na Górnym Śląsku pisaliśmy w poprzednim numerze. Powołania do wojska pracowników, wstrzymane lub przerywane na zawsze inwestycje, konfiskaty przewodów, sprawiły, że sieć tramwajowa, która dopiero co utworzyła swój szkielet, musiała po 1918 roku składać go na nowo.

Koniec Wielkiej Wojny, najpierw przez zawieszenie broni 11 listopada 1918 roku, a następnie przez podpisanie aktu pokojowego w Wersalu, przyniósł nowe wyzwania, które okazały się równie poważne, co działania w czasie wojny. Niestabilna sytuacja polityczna i społeczna sprzyjała przejmowaniu inicjatywy przez liderów rozmaitych opcji i ideologii. Ugrupowania te, dysponując często formacjami zbrojnymi budziły powszechny lęk. Trzeba pamiętać, że oprócz wewnętrznych konfliktów, także sąsiadujące ze Śląskiem kraje: kapitulujące Niemcy, odrodzona Polska i nowo powstała Czechosłowacja, wyczuwając niepewność, zaczęły rościć sobie prawa do niewątpliwie bogatej ziemi. Pojawiła się więc okazja, by na nowo podzielić tę część Europy. Po lokalnych powstaniach

zbrojnych, wśród których należy podkreślić szczególne znaczenie III Powstania Śląskiego, Rada Ligi Narodów wydała 12 października 1921 roku orzeczenie, wytyczając granice województwa śląskiego poza częścią Śląska Cieszyńskiego. Na mocy tej decyzji Polska otrzymała: w całości powiaty Pszczyński, Katowicki, Królewską Huta, prawie cały powiat Rybnicki, pas powiatu Raciborskiego leżący po prawym brzegu Odry, znaczną część Tarnowskich Gór i Lublińca oraz część powiatów, głównie wiejskich Zabrze, Bytomia i Gliwic, jednak bez miast wymienionych, które trafiły do Niemiec. Jak tłumaczyli pomysłodawcy, ze względu na dobro przemysłu, ustalono po obu stronach podzielonego obszaru łączność gospodarczą. Polsko-niemiecka Konwencja Górnośląska,

podpisana 15 maja 1922 roku w Genewie, miała sformalizować życie gospodarcze na terenie podzielonym granicą państw. Jej twórcy zakładali, że po 15 latach obowiązywania, sporne kwestie zostaną rozstrzygnięte, a Górny Śląsk będzie nadal z powodzeniem funkcjonował w ramach dwóch państw. Konwencja regulowała też zagadnienia dotyczące funkcjonowania tramwajów. W krótkim dziale zatytułowanym „kolejki podjazdowe i tramwaje” ustalono między innymi przedsiębiorstwo nadzorujące komunikację, kontrolę graniczną i zwolnienie z cła dla tablorów kursujących międzypaństwowo. Granica państwowa przecinała sieć tramwajową w siedmiu punktach, na następujących liniach: Bytom-Królewska Huta, Bytom-Świętochłowice, Szombierki-Chebzie, Bytom-Piekary,

Chebbie-Zabrze i w dwóch miejscach na linii Bobrek-Biskupice.

Kolejną regulowaną pomiędzy Polską a Niemcami kwestią była kontrola graniczna i cło. W myśl konwencji, tabor tramwajowy kursował bez cła, ale zakupy nabyte za granicą podlegały już przepisom celnym. Ciekawostką jest traktujący o ruchu granicznym artykuł 465, w którym czytamy: „Podczas przejazdu przez obszar tranzytowy, okna i drzwi przedziałów zajętych przez przejeżdżających tranzytem podróżnych i ich bagaże pozostaną zamknięte”.

W myśl ustaleń konwencji, prawo nadzoru rządowego nad ruchem tramwajowym podzielono na obszary niemiecki i polski, jednak mimo decyzji, jeszcze przez trzy lata całym ruchem zawiadywała spółka Schlesische Kleinbahn A. G. Sytuacja ta była punktem zapalnym dla antagonizmów na szczeblu administracyjnym, ale też wśród mieszkańców. Prasa podsyciła nacjonalistyczne zapędy, zarówno z jednej, jak i drugiej strony. Pisano np. o szykanowaniu przez niemieckich konduktorów z Bytomia polskich dzieci dojeżdżających do szkoły, po czym okazało się, że to uczniowie rozrabiali w tramwaju, a rodzice przypisali temu incydentowi polityczne podłoże.

Przeprowadzane na granicy polsko-niemieckiej coraz ostrzejsze kontrole, a przez to nawet dwugodzinne opóźnienia z pewnością miały wpływ na obniżenie frekwencji pasażerów, co z kolei zmusiło przedsiębiorstwo zarządzające do zmian w rozkładach i zmniejszenia częstotliwości kursów z 15 do 30 minut odstępu między kolejnymi odjazdami. Równie ważną przyczyną spadku zainteresowania komunikacją tramwajową była konkurencyjna oferta kolei z niemiecką, nawet pięć razy tańszą taryfą. W okresie od października 1922 r. do stycznia 1923 r. liczba pasażerów tramwajów spadła blisko o połowę, zwolniono też ponad 20% pracowników obsługi. Mimo między państwowych animozji w początkowych latach, sieć komunikacyjna na Górnym Śląsku rozwijała się. Do końca 1931 w polskiej części przebudowano łącznie 47,5% wąskotorowej sieci tramwajowej, a także dobudowano ok. 20 km drugich torów. W tym czasie powstała też nowa, normalnotorowa zajezdźnia wraz z za-



Wagon Bremen (nr 314) na końcowym przystanku dwutorowej linii z Gliwic przed wejściem granicznym w Porembie, 1934 r.

Fot. Ze zbiorów P. Nadolskiego

kładami naprawczymi w Hajdukach. Z kolei na niemieckich terenach kontynuowano prace nad modernizacją sieci.

Prace prowadzono też na obszarze Zagłębia, gdzie plany budowy sieci tramwajów elektrycznych pojawiły się jeszcze w 1912 roku, kiedy to grupa łódzkich przemysłowców zwróciła się do władz miejskich w Sosnowcu z propozycją utworzenia dwóch linii: Piaski – Milowice – Pogoń – Środula oraz Zagórze – Środula – Dębowa Góra – Modrzejów. Budowę linii proponowało też rosyjskie towarzystwo akcyjne z Petersburga. Decyzję o budowie linii przez łódzkich przemysłowców podjęto 29 maja 1914 r., jednak jej dalszą realizację przerwał wybuch wojny. Szansa pojawiła się w kwietniu 1922 r. wraz z powstaniem Towarzystwa Tramwajów Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskim. Już rok później uzyskano koncesję na budowę linii, ale pierwsze prace budowlane na linii Sosnowiec – Będzin – Dąbrowa Górnicza rozpoczęto w 1926 r. W Będzinie rozpoczęto budowę dużej zajezdźni, którą ukończono rok później.

Ideą łączącą oba kraje była zmiana szerokości torów. Trwający ponad dwadzieścia lat proces poszerzania torowisk z 785 mm do 1435 mm był pomysłem nie tylko jako zmiana techniczna. W dużej mierze była to operacja marketingowa. Tramwaje górnośląskie w chwili rozpoczęcia przebudowy miały już ponad 30 lat i mocno się postarzały. Trudno było konkurować z coraz szybszymi autobusami, ze względu na małą moc silników wąskotorowych. Tabor wagonowy też był już mocno wyeksploatowany, więc mieszkańcy z ulgą przesiedli się do nowych tramwajów, już na odcinkach normalnotorowych. Do 1939 r. po polskiej stronie funkcjonowało 13 linii o szerszych torach. Co ciekawe, choć strona niemiecka zaczęła pracę później, to w znacznie krótszym czasie uporała się z przebudową linii i szybciej uruchomiła nowe tramwaje, inwestując w pracę prawie 10,5 miliona marek.

Patryk Mataniak
na podstawie monografii
„Tramwaje górnośląskie”
K. Soidy, Z. Danyłuka, P. Nadolskiego



Moment dostawy jednego z pierwszych wagonów Bremen dla powstającej normalnotorowej sieci tramwajowej w Gliwicach, 1927 r.

Fot. Ze zbiorów K. Soidy



Wagon silnikowy Bremen (nr 317) na przystanku granicznym w Łagiewnikach Zachód obsługiwał relację 9 współpracując z polską relacją 7, ok. 1934 r.

Fot. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!



widziane
z pulpitu

Wsiąść do tramwaju...

Nim tramwaj ruszy – trzeba do niego wsiąść; i wsiadaniu właśnie chciałbym poświęcić pierwsze nasze papierowe spotkanie.

Tramwaj zatem wjeżdża na przystanek, zatrzymuje się, a motorniczy otwiera drzwi... albo tego nie czyni. Dlaczego? Korzysta z tak zwanego „programowania”, czyli otwierania drzwi przez pasażerów przyciskiem umieszczonym przy drzwiach. Część wagonów eksploatowanych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. dysponuje już tylko takim systemem otwierania drzwi, w starszych – motorniczy ma możliwość wyboru czy otworzy drzwi „centralnie”, czy pozostawi to w gestii podróżnych. Mając ten wybór – zwykle decydujemy się na użycie „programowania” przy mniejszej frekwencji lub przy niskich temperaturach powietrza, tak, aby nie wyziębiać wnętrza tramwaju. Bywa jednak, że i wtedy konieczne jest użycie „centralnego” otwierania drzwi – na przykład gdy mamy do czynienia z pasażerem niewidomym albo obciążonym dużą liczbą bagażu.

Drzwi zostały otwarte – wysiadają poprzedni pasażerowie. Na pewno nie ułatwimy im tego stojąc na samym środku otworu drzwi – stąd też

bardzo Państwa proszę – zostawiamy im wolne przejście. Wbrew pozorom nie przedłużą to oczekiwania na wejście do wagonu, w przeciwieństwie do chaotycznego (i niekoniecznie bezpiecznego – nietrudno potknąć się o cudze buty bądź zahaczyć kogoś paskiem torby) przedzierania się jeden przez drugiego, które sprzyja też amatorom cudzej własności – kieszonkowcom.

Kto miał wsiąść, ten wysiadł – zatem wsiadamy. Przy drzwiach – znajdują się piktogramy, na które z reguły rzadko zwraca się uwagę. Trzy z nich uważam jednak za szczególnie istotne – ten informujący o możliwości (bądź nie) wprowadzenia wózka dziecięcego do wagonu (to też temat na kolejne spotkanie), wejściu przeznaczonym dla osób starszych bądź niepełnosprawnych ruchowo i o tym, by do wagonu nie wsiadać (i nie wysiadać z niego) po sygnale odjazdu. Biała naklejka z sylwetką staruszka podpierającego się laską oznacza, że drzwi, przy których jest umieszczona są przeznaczone dla osób nie w pełni sprawnych ruchowo – a więc wyposażone w starszych wagonach np. w dodatkowe poręcze, ułatwiające wejście po schodach. Z kolei pierwsze drzwi – jakkolwiek

pasażer ma prawo wyboru, z którego wejścia bądź wyjścia skorzysta – najlepiej pozostawić pasażerom wysiadającym, podróżnym kupującym bilet u motorniczego bądź mającym jakiegokolwiek wątpliwości, z którymi potrzebują się do niego zwrócić – pozwala to skrócić czas potrzebny na obsługę przystanków, nie tworzy się wówczas też „sztuczny tłok” przy kabinie motorniczego.

Pamiętajmy też, że gdy znajdziemy się w tramwaju – cały czas ktoś za nami będzie chciał do niego wejść. Stąd też gorąca prośba – by jednak w miarę możliwości przemieszczać się od razu po wejściu dalej od drzwi, do wnętrza wagonu; nie stać i – co gorsza – nie siadać na stopniach wejściowych. O różnych mniej lub bardziej niebezpiecznych konsekwencjach takiego „miejsca siedzącego” naprawdę woleliby Państwo nie czytać...

Jesteśmy zatem już w tramwaju. Jak – z mojego punktu widzenia – spokojnie przejechać do swojego docelowego przystanku – i bezpiecznie na nim wsiąść – dowiedzą się Państwo w kolejnym numerze „Silesia Tram News”. Tymczasem – do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM  **NEWS**

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Spotkanie z tradycją świąt

„Wielkanoc na Śląsku” była pierwszą w tym sezonie imprezą plenerową zorganizowaną przez Muzeum „Górnośląski Park Etnograficzny” w Chorzowie. Spotkanie z lokalnymi tradycjami świątecznymi odbyło się 25 marca. Kapryśna ostatnio aura tej niedzieli szczęśliwie dopisała.



Zdjęcia: Marcin Bulanda

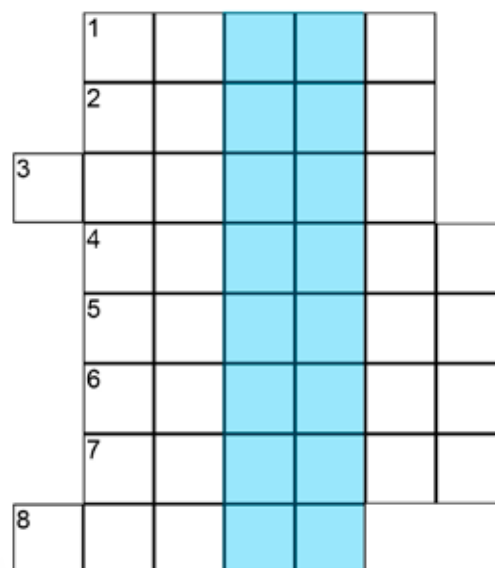
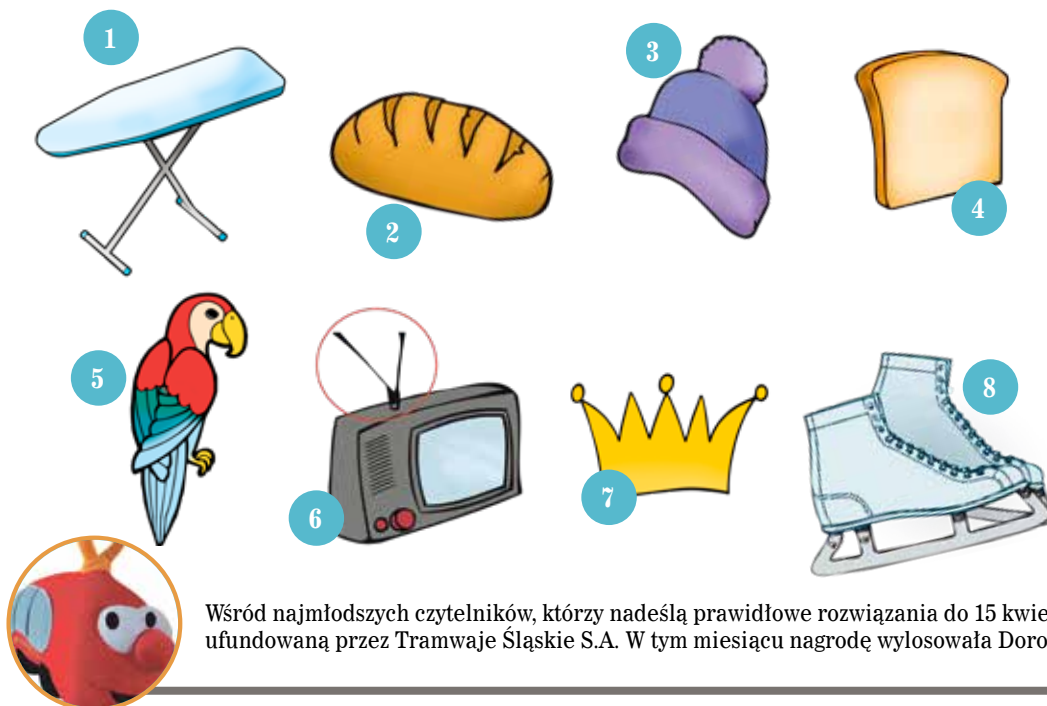
Ponieważ data imprezy zbiegła się z obchodami Niedzieli Palmowej, w programie znalazło się m.in. przygotowanie palm wielkanocnych, które następnie można było poświęcić podczas popołudniowej Mszy świętej w zabytkowym kościółku pw. św. Józefa Robotnika. Szykowano także marzanny, szukano zajączka wielkanocnego i ćwiczyło umiejętność świątecznego zdobienia jaj. Grzegorz Płonka i Tomasz Drozdek (T Etno) zaprezentowali koncert pieśni pasyjnych i wiosennych. W kościele ewangelickim przeniesionym niedawno na teren Muzeum z Bytomia Bobrka wysłuchać można było koncertu muzyki klasycznej „Cztery Pory Roku” Antonio Vivaldiego. Paweł Roszak-Kwiatkiewicz opowiadał o zwyczajach i tradycji świąt wielkanocnych. Pogadankę wygłosił także Marek Szołtysek. Warsztaty wykonywania palm wielkanocnych i kwiatów z bibuły oraz ozdabiania jajek metodą batiku i włóczką prowadzono w Spichlerzu z Wojkowic. W Chałupie z Panewnik i Chałupie ze Strzemieszyc prezentowano potrawy wielkanocne. Konkurs na najpiękniejszą marzannę rozstrzygnięto na łące przy chałupie Sołtysa. Korowód marzankowy zakończono przy dużym stawie.



(red)



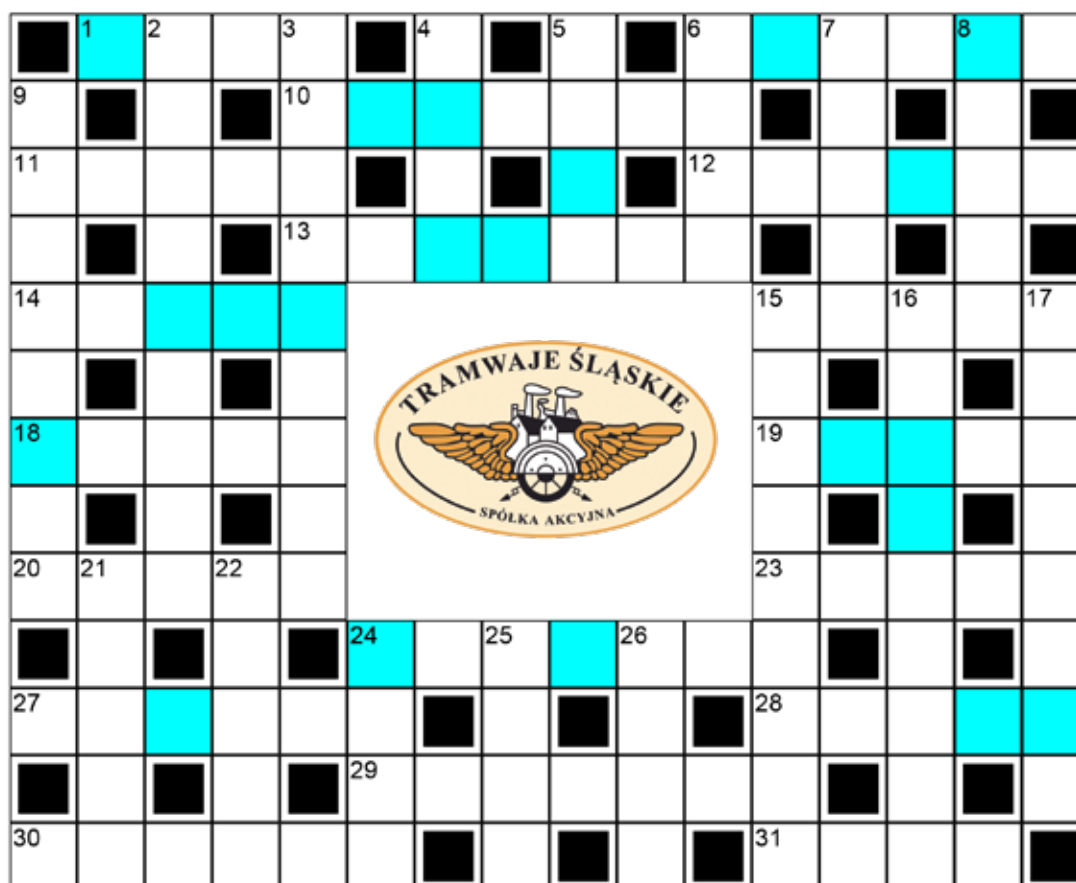
Logogryf dla dzieci



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 kwietnia na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosowała Dorotka Hibszer z Siemianowic Śląskich. Gratulujemy!

Krzyżówka



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 kwietnia na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. W tym miesiącu nagrodę w postaci Power banku wygrał Piotr Ciołka 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.

POZIOMO:

- 1) ludowy zwyczaj witania wiosny.
- 6) stanowisko.
- 10) nakrycie na stół.
- 11) likier kminkowy.
- 12) dolina rzeczna.
- 13) drzazga na podpalce.
- 14) naród.
- 15) składnik czekolady.
- 18) taniec towarzyski.
- 19) karność, rygor.
- 20) kubański taniec.
- 23) przyprawa do kiszniaków.
- 24) coś za coś.
- 27) łąta drewniana.
- 28) pompowana w kole roweru.
- 29) Robert Lewandowski.
- 30) mniejszy od głazu.
- 31) stała posada.

PIONOWO:

- 2) bezład, rozprzężenie.
- 3) rurowa – to kolanko.
- 4) rodzaj kotleta.
- 5) logiczność.
- 6) areszt (pot.).
- 7) zimowa przejażdżka.
- 8) szosa.
- 9) marynarka, kamizelka i spodnie.
- 15) japoński pilot-samobójca.
- 16) ptak łowny z kuraków.
- 17) kanonada z armat.
- 21) z jezdnią i chodnikiem.
- 22) kotlety wołowe.
- 24) składnik kości.
- 25) ukochana, luba.
- 26) piękny, rasowy koń.