

NR 8/89 SIERPIEŃ 2018

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

ISSN 2299-2790

SILESIA TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

Biegacze na start!

>>> str. 3

SPACERY PO REGIONIE

Na Szlaku Orlich Gniazd

>>> str. 6-7

PRZYSTANEK HISTORIA

Od torowiska do ścieżki rowerowej

>>> str. 8-9



Zapraszamy na Dzień Otwarty

>>> str. 2



Jedźmy razem

Aura wyjątkowo sprzyjała tym, którzy na czas szkolnych wakacji zaplanowali choć krótki urlop wypoczynkowy. Kto naładował swoje akumulatory w letnim słońcu, teraz ze zdwojoną energią będzie mógł rzucić się w wir nowych zadań. Tramwaje Śląskie S.A. z taką właśnie energią kontynuują realizację projektu unijnego na lata 2014-2020 pod nazwą „Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”. Mimo to jednak nie zapominamy o dobrze pomyślanej rozrywce, która może nieść ze sobą także wartość edukacyjną.

1 września po raz szósty wyruszy Bytomski Tramwaj Bluesowy – Blues Bana. Serdecznie zapraszam wszystkich chętnych do udziału w naszym dorocznym konkursie fotograficznym, którego głównym bohaterem zawsze są tramwaje. Tym razem w sposób szczególny chcemy upamiętnić 120 rocznicę uruchomienia pierwszej elektrycznej linii tramwajowej, a hasło przewodnie fotograficznej przygody stanowią słowa „Tradycja i nowoczesność”. Na fotograficzne prace konkursowe nawiązujące do proponowanego tematu czekamy do 14 września br. Rozstrzygnięcie rywalizacji oraz wręczenie nagród stanowić będzie część programu Dnia Otwartego Zajezdni w Bytomiu-Stroszku. Wydarzenie to zaplanowaliśmy na sobotę 22 września. Przygotowujemy, jak zwykle, liczne atrakcje dla małych i dużych – będzie można zwiedzić miejsca, które na co dzień pozostają niedostępne dla osób niezatrudnionych w zajezdni. Nasza inicjatywa wpisuje się w obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

Nieco wcześniej, bo już 8 września, w obchody te wpisze się start czwartej edycji biegu „15tka z Katowic do Sosnowca”. Prezentowane na naszych łamach „Spacery po regionie” wiodą tym razem szlakiem Orlich Gniazd. W cyklu historycznym przypominamy dzieje linii tramwajowej nr 25 kursującej przez pół wieku w okolicach Będzina. Wybiegamy też w niedaleką przyszłość przedstawiając rozpoczętą właśnie inwestycję związaną z gruntowną modernizacją i rozbudową Planetarium i Obserwatorium Astronomicznego im. Mikołaja Kopernika w Chorzowie.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



DZIEŃ OTWARTY ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ W BYTOMIU

22.09.2018 GODZ. 11.30-17.30

8:00 – 14:00 Turniej piłki nożnej o Puchar Prezesa spółki Tramwaje Śląskie S.A.
boisko ORLIK – Bytom Stroszek, ul. Tysiąclecia 7

11:30 – 12:00 Parada tramwajów z pl. Sikorskiego w Bytomiu do zajezdni w Bytomiu

11:30 – 17:30 Zwiedzanie zajezdni tramwajowej połączone z:

- wystawą taboru tramwajowego i technicznego oraz części tramwajów i elementów infrastruktury,
- wystawą o historii tramwajów w regionie,
- ekspozycją symulatora kabiny motorniczego,
- nauką jazdy tramwajem (z instruktorem),
- podnoszeniem zmodernizowanego wagonu serii 105 (co 30 min. od 13:00 do 17:00),
- pokazem zdejmowania koła z osi tramwajowej (co 30 min. od 12:15 do 17:15),
- przejazdem tramwajem przez myjnię (co 30 min. od 12:15 do 17:15),
- wybijaniem pamiątkowego znaczka.

11:30 Otwarcie zakładu, występ „Orkiestry Dętej Tramwaje Śląskie S.A.”

12:00 Powitanie parady

12:30 Występ orkiestry dętej

12:45 Finał „Konkursu na najlepszego motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.”

13:00 Program dla dzieci oraz występ grupy tanecznej „BLACK & WHITE”

14:30 Oficjalne przywitanie gości

14:35 Wręczenie pucharów i nagród zwycięzcom turnieju piłki nożnej, laureatom konkursu fotograficznego i „Konkursu na najlepszego motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.”

15:10 Występ grupy tanecznej „BLACK & WHITE”

15:30 Występ zespołu DUO LIVE oraz pokaz tańca hinduskiego KAHANI GROUP DANCE

17:30 Występ zespołu BACIARY

Prowadzenie: Marcin Janota

Dodatkowe atrakcje:

- pokaz sprzętu policyjnego, straży pożarnej, straży miejskiej i wojska,
- pokaz modułowej makiety kolejowej i tramwajowej - grupa TT Silesia,
- pokaz udzielania pierwszej pomocy,
- gry i zabawy dla dzieci, malowanie twarzy, szczudlarze, ogólnodostępne urządzenia rekreacyjne,
- symulator jazdy skuterem, rowerowy tor przeszkód, alkoholigle,
- punkt informacyjny KZK GOP i Śląskiej Karty Usług Publicznych,
- stoiska gastronomiczne z przekąskami i napojami.

Uruchomione zostaną linie specjalne dowożące zwiedzających do zajezdni z pl. Sikorskiego w Bytomiu (szczegółowy rozkład na www.tram-silesia.pl).



50 lat
zajezdni tramwajowej
„Stroszek” w Bytomiu

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

Już po raz czwarty rozegrany zostanie bieg uliczny pod nazwą „15tka z Katowic do Sosnowca”. Zawodnicy będą mieli do pokonania piętnastokilometrową trasę, ściśle związaną z linią tramwajową numer 15, która od 1931 roku łączy Śląsk z Zagłębiem. Bieg odbędzie się 8 września, w sobotę, w ramach obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.

Biegacze na start!



Zawodnicy wystartują o godzinie 14.00 z katowickiego Placu Szewczyka, skąd wystąpią z linii tramwajowej 15 pobiegną do Sosnowca. Meta usytuowana będzie obok Hali Widowiskowo-Sportowej przy ul. Żeromskiego. Każdy biegacz w pakiecie startowym otrzyma koszulkę techniczną, a na mecie - wodę i posiłek regeneracyjny. Wszyscy zawodnicy, którzy ukończą zmagania w regulaminowym czasie 135 minut, zostaną nagrodzeni pamiątkowymi medalami. Poza klasyfikacją generalną kobiet i mężczyzn, regulamin przewiduje cztery kategorie wiekowe dla pań i pięć dla panów, trzy najlepsze osoby we wszystkich kategoriach zostaną nagrodzone pucharami i nagrodami rzeczowymi. Podobnie jak podczas wcześniejszych edycji, miasta Sosnowiec i Katowice nagrodzą swoich mieszkańców, którzy w biegu osiągną najlepsze wyniki. Biuro Zawodów będzie czynne 7 i 8 września w Galerii Katowickiej. Mieszkańców Sosnowca na start do Katowic przywieżą tramwaje linii numer 15, a katowiczanie po zakończeniu biegu w Sosnowcu będą mogli nimi wrócić do domu. Zapraszamy!

(red)



Wsiąść do tramwaju i... poczuć bluesa



W sobotę 1 września, po raz szósty wyruszy w trasę „Blues Bana – Bytomski Tramwaj Bluesowy”. Miłośnicy tego gatunku muzycznego będą mogli wyruszyć w przejażdżkę specjalnym tramwajem o godz. 12:00, a ostatni kurs zaplanowany jest na 18:30.

- Z powodu przewidywanych na ten okres prac remontowych na ul. Piekarskiej, postanowiliśmy, że tegoroczna edycja „Blues Bany” zorganizowana zostanie na Placu Sikorskiego. Trasa będzie przebiegała ulicami: Katowicką, Jagiellońską, Moniuszki - do Placu Sikorskiego, który będzie przystankiem początkowym i końcowym - mówi Aleksandra Bubniak, która wraz z bluesmanem, Krzysztofem Wydro, zainicjowała całe przedsięwzięcie.

Warto dodać, że pasjonatom bluesa wsparcia organizacyjnego udziela spółka Tramwaje Śląskie S.A.

i KZK GOP - Nietypowe jam session w tramwaju przyciąga wielu słuchaczy, niektórzy z nich specjalnie tego dnia przyjeżdżają do Bytomia, by odbyć niezapomnianą podróż zabytkowym tramwajem wraz z wtórującymi bluesowymi dźwiękami - mówi Andrzej Zowada, rzecznik prasowy spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Szczegółowe informacje dotyczące imprezy można znaleźć na facebookowym profilu „Blues Bany” oraz na stronie www.tram-silesia.pl

Mateusz Wieczorek

Lekkoatletyczne emocje na Śląskim

Zagraniczne gwiazdy pokazały klasę. Polacy udowodnili, że jesteśmy lekkoatletyczną potęgą. Ponad 41 tysięcy kibiców świetnie bawiło się 22 sierpnia na Stadionie Śląskim podczas 9. Memoriału Kamili Skolimowskiej.

Mieli kogo podziwiać, bo na Stadionie Śląskim zaprezentowały się wielkie gwiazdy polskiej i światowej lekkoatletyki - m.in. Caster Semenya, Renaud Lavillenie, Ronnie Baker, Andrius Gudzius, Justyna Święty-Ersetic, Ewa Swoboda, Paulina Guba, Joanna Fiodorow, Piotr Lisek, Adam Kszczot, Marcin Lewandowski, Michał Haratyk czy Paweł Fajdek. Emocji i znakomitych wyników nie brakowało.

Impreza upamiętniająca Kamili Skolimowską, mistrzynię olimpijską z Sydney (zmarłą w 2009 r.), dotychczas odbywała się w Warszawie - na stadionach Skry, Orła oraz na Stadionie Narodowym. W tym roku została przeniesiona do Chorzowa. - Decydował rozwój - tłumaczył Marcin Rosengarten, kiedyś narzeczony Kamili Skolimowskiej, a obecnie organizator memoriału i menedżer lekkoatletyczny. W Warszawie - na Narodowym - można było rozgrywać jedynie niektóre konkurencje, stołeczny obiekt nie ma 400-metrowej bieżni. Na Stadionie Śląskim takiego problemu nie ma.

Paulina Guba była pierwszą z polskich złotych medalistek niedawnych mistrzostw Europy w Berlinie, która stanęła do rywalizacji w Chorzowie. W konkursie pchnięcia kulą musiała jednak tym razem zadowolić się drugim miejscem (z wynikiem 18,14 m). Najlepsza okazała się Białorusinka Aliona Dubicka, która jako jedyna przekroczyła 19 metrów (19,06 m).

Ewa Swoboda, najlepsza polska sprinterka, niedawnych mistrzostw Europy nie może zaliczyć do udanych. Jednak na Stadionie Śląskim zawodniczka z Żor czuje się znakomicie. Wygrała w czerwcu w Memoriale Kusocińskiego, wygrała i teraz - ze swoim najlepszym rezultatem w tym sezonie 11,23 s.

Fajerwerki oglądaliśmy w sprincie panów. Ronnie Baker przyjechał do Chorzowa z najlepszym wynikiem na świecie w 2018 r. na 100 m (9,88 s). Wygrał bezapelacyjnie, a kibice byli wpatrzni w tablicę z wynikiem. Po korekcie wyświetliło się na niej... 9,87 s! Na Stadionie Śląskim oglądaliśmy więc najszybszy bieg na świecie w tym roku.

Ogromnych emocji dostarczył konkurs skoku o tyczce. Kapitałnie spisywał się Piotr Lisek. Po pokonaniu 5,85 m w trzeciej próbie zapewnił sobie zwycięstwo w konkursie (drugi był Kanadyjczyk Shawn Barber, a trzeci Francuz Renaud Lavillenie). Lisek atakował rekord Polski - 5,95 m - ale trzykrotnie strącił poprzeczkę. W biegu na 1500 m kibice ściskali kciuki za Sofię Ennaoui, wicemistrzynią z Berlina. Filigranowa zawodniczka atakowała na ostatnim okrążeniu prowadzącą Colleen Quigley. Wydawało się, że Polka wygra, ale Amerykanka odparła atak tuż przed metą.



W jednej z najbardziej wyczekiwanych konkurencji - biegu na 400 m pań - Justyna Święty-Ersetic zajęła drugie miejsce (51,45 m). Poza zasięgiem była Caster Semenya z RPA, która specjalizuje się wprawdzie w biegu na 800 m (jest trzykrotną mistrzynią świata i mistrzynią olimpijską), ale na Stadionie Śląskim uzyskała świetny wynik na dystansie jednego okrążenia (50,06 s).

W biegu na 800 m liczyliśmy na Polaków - Adama Kszczota i Marcina Lewandowskiego. Nie zawiedli. Kszczot wyszedł jako pierwszy z ostatniego wirażu, ale nie utrzymał prowadzenia. Wygrał Lewandowski (1:44:99), a Kszczota (1:45:48) wyprzedził jeszcze Marokańczyk Mostafa Smaili.

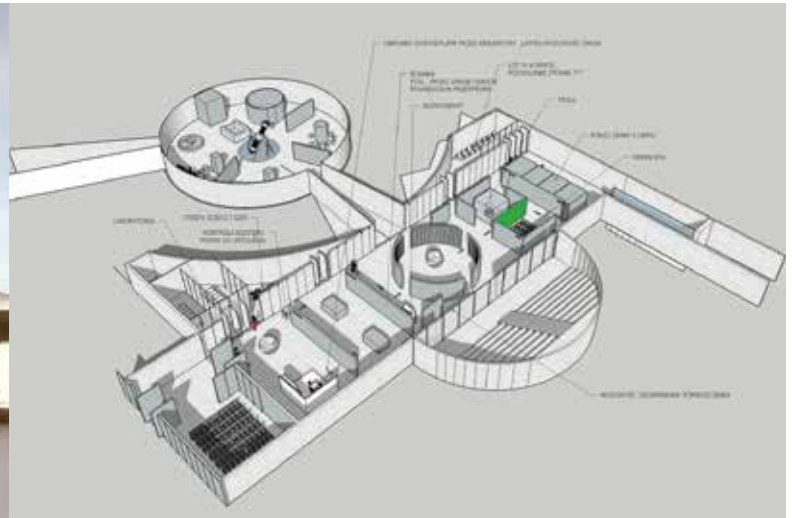
Trwa dobra passa Michała Haratyka. Mistrz Europy z Berlina w pchnięciu kulą triumfował także w Chorzowie (21,33 m), pokonując o 5 centymetrów mistrza świata Toma Walsh z Nowej Zelandii. Ostatnią konkurencją Memoriału Kamili Skolimowskiej był rzut młotem. Zwyciężył Paweł Fajdek

(79,44 m) przed Wojciechem Nowickim (77,14 m), zaś wśród pań najdalej młot posłała Joanna Fiodorow (74,39 m).

Dodajmy, że na Stadionie Śląskim rywalizowali nie tylko zawodowi lekkoatleci. Odbyły się także: bieg dzieci na 100 m i konkurencje z udziałem zawodników niepełnosprawnych.

(fab)





Gwiazda Planetarium rozbłyśnie na nowo

Już za dwa lata Planetarium Śląskie świecić ma nowym blaskiem. Poddane gruntownej modernizacji i rozbudowie zamieni się w obiekt na miarę drugiej połowy XXI wieku. Koszt prac to niemal 100 milionów złotych.



Dyrektor Planetarium Lech Motyka

- Ponieważ budynek wpisany jest do rejestru zabytków, a jego charakterystyczny kształt stanowi swoisty znak rozpoznawczy naszego regionu, nie możemy naruszać jego formy architektonicznej. Nowe powierzchnie, obejmujące 2500 m² powstaną w podziemiach. Korzystając z najnowocześniejszych możliwości technicznych będziemy rozwijać naszą działalność edukacyjną w zakresie astronomii, meteorologii i sejsmologii – mówi Lech Motyka, dyrektor Planetarium.

- We wzgórzu na którym stoi nasz budynek powstanie nowa hala w kształcie litery „L” - uzupełnia. Odnowiona zostanie główna sala projekcyjna. Wymieniony zostanie ekran sztucznego nieba pod okazałą kopułą budynku, aparatura projekcyjna i nagłośnieniowa oraz fotele na widowni. - Stary, działający od 63 lat, sprzęt projekcyjny planetarium firmy Zeiss został na czas prac remontowych zdemonstrowany i zabezpieczony. Chcemy, by w nowych warunkach wciąż pracował, choć już na znacznie mniejszą skalę. Mamy świadomość, że to sprzęt unikatowy. Podobny można znaleźć w Planetarium w niemieckim Bochum, tamten jest jednak, w przeciwieństwie

do naszego, mocno niekompletny i niesprawny – mówi Lech Motyka. - Mamy w Chorzowie prawdziwego eksperta od tej aparatury. To mój zastępca, Stefan Janta. Dzięki niemu maszyna zachowała sprawność przez ponad sześć dekad – uzupełnia. Nowe oblicze Planetarium i Obserwatorium Astronomicznego im. Mikołaja Kopernika w Chorzowie tworzyć będą m.in. zestaw nowoczesnych projektorów oraz 30 punktów astronomicznych, sejsmologicznych i meteorologicznych obejmujących symulator lotów kosmicznych, astronomiczną komorę 3D, platformę wstrząsów imitującą trzęsienia ziemi o różnym nasileniu czy pokoje klimatyczne, odtwarzające warunki panujące w różnych zakątkach ziemi i pokazujące, jak poziom wilgotności powietrza czy obecność wiatru wpływają na odczuwanie temperatury.



Testy mobilnego planetarium

- Myślę, że dla dzisiejszej edukacji nie ma nic lepszego niż możliwość doświadczenia czegoś na własnej skórze, choćby dzięki wykorzystaniu oprogramowania komputerowego i sprzętu technicznego na wysokim poziomie, a my będziemy to mogli zaoferować naszym gościom po zakończeniu modernizacji – przekonuje Lech Motyka. Dyrektor Planetarium zdaje sobie sprawę, że placówki z powodu remontu nie można było zamknąć na cztery spusty i zawiesić działalność

na ponad dwa lata. Po takim czasie „pustki” odbudowanie dotychczasowego dorobku byłoby trudne. Dlatego działalność administracyjną przeniesiono do tymczasowej siedziby w „Gołębniku” na terenie Parku Śląskiego. Działalność edukacyjna będzie prowadzona w dużej mierze w oparciu o mobilne planetarium, docierające do współpracujących z instytucją placówek edukacyjnych. Zajęcia w mobilnym planetarium dostosowane są do wieku uczestników (uczniów klas I-III, IV-V, VI-VIII szkół podstawowych i uczniów szkół ponadpodstawowych). Jednorazowo może w nich uczestniczyć grupa 25 osób.

- Budynek Planetarium i Obserwatorium Astronomicznego im. Mikołaja Kopernika w Chorzowie jest gotowy na rozpoczęcie prac modernizacyjnych. Trwają jeszcze procedury przetargowe dotyczące poszczególnych zakresów i etapów tych prac. Mam nadzieję, że wszystko uda się przeprowadzić zgodnie z założeniami, tak, by w 2020 roku rozpocząć działalność w pełnym wymiarze – podsumowuje Lech Motyka.

Krzyk



Stefan Janta podczas demontażu urządzeń projektora gwiazdowego firmy Carl Zeiss Jena

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 nieznane.

Na Szlaku Orlich Gniazd

Czas kanikuły dobiega końca. W ostatnie wakacyjne dni warto wybrać się na Wyżynę Krakowsko-Częstochowską, gdzie podziwiać można wapienne ostańce skalne i malownicze ruiny zamków. Średniowieczne budowle były niegdyś systemem obronnym szlaków handlowych, wiodących z królewskiego Krakowa do Wielkopolski, a dzisiaj są atrakcją turystyczną Szlaku Orlich Gniazd, który biegnie od Krakowa do Częstochowy.

Do tego systemu, budowanego zazwyczaj na skalistych wapiennych wzgórzach, doskonale wykorzystywano walory obronne terenu. Zamki i strażnice aż do XVII wieku były trudne do zdobycia. Większość z nich zniszczona została podczas najazdów szwedzkich, do naszych czasów zachowały się jedynie ruiny i zapiski kronikarskie. Zapraszamy do odwiedzenia czterech spośród trzynastu zamków, zaliczanych do liczącego ponad 163 km długości Szlaku Orlich Gniazd.

Zamek w Olsztynie

Pierwsza wzmianka o nim pochodzi już z 1306 roku. Pierwotna nazwa to Przemiłowice, lecz w latach 40. XIV wieku zmieniono ją na Olsztyn. Zamek od 1406 roku był siedzibą starostów królewskich i królewskim więzieniem. W latach 1370-1396 obiekt był

Główna atrakcja turystyczna - ruiny zamku w Ogrodzieńcu



własnością księcia Władysława Opolczyka, później przejęty został przez króla Władysława Jagiełłę, natomiast w XV wieku jego dzierżawcą był Jan Odrowąż. W XV i XVI wieku poddany był rozbudowie. Za rządów starosty Mikołaja Szydłowskiego zamek przybrał cechy renesansowe. Najstarszą częścią warowni jest zamek górny, z cylindryczną wieżą o wysokości ok. 29 metrów i ośmioboczną, sześciometrową nadbudówką z cegły z XV wieku. Zamek górny w XVI i XVII wieku wzbogacił się o trzykondygnacyjną wieżę mieszkalną. Poniżej zamku górnego znajdował się tzw. zamek dolny, a od strony północno-zachodniej usytuowane były zabudowania dwóch przedzamecz, oddzielonych murami i fosami. Przez wieki zamek wydawał się nie do zdobycia. W 1578 roku oparł się najazdowi wojsk arcyksięcia Maksymiliana Habs-

burga, pretendenta do tronu polskiego po śmierci króla Stefana Batorego. Jednak w 1656 roku zamek zdobyli i zniszczyli Szwedzi.

W 1722 roku zamek częściowo rozebrano, wykorzystując jego elementy do odbudowy w latach 1722-1726 spalonego kościoła parafialnego pw. św. Jana Chrzciciela w Olsztynie. Obecnie oglądać możemy zachowane fragmenty murów, cysternę na wodę, cylindryczną wieżę oraz mieszkalną wieżę. Zachowały się również mury obwodowe i brama z fosą zamku dolnego. Według jednego z podań, olsztyński zamek miał podziemne przejście, połączone z Klasztorem Paulinów na Jasnej Górze, a pod zamkiem płynęły dwie rzeki, po której pływały... złote kaczki.

Zamek w Mirowie

Ta gotycka budowla wzniesiona została na przełomie XIII i XIV wieku. Przypuszcza się, że wcześniej stał w tym miejscu mały, drewniano-ziemny gród, zastąpiony później kamienną strażnicą, górującą na szczycie wapiennej wychodni. Na początku XV wieku obiekt został przebudowany na zamek rycerski, mający pełnić funkcję mieszkalną i obronną. Podobnie jak zamek w Olsztynie, pierwotnie był lennem księcia Władysława II Opolczyka, który otrzymał go od króla Ludwika Węgierskiego. W 1396 roku przejęty został przez króla Władysława Jagiełłę. Pierwszym prywatnym właścicielem został w 1399 roku Krystyn z Koziegłów herbu Lis. Rodzina Lisów pod koniec XV wieku dokonała przebudowy zamku, dobudowując do niego okazałą wieżę mieszkalną. W skale wykuto piwnice,

Pozostałości zamku w Olsztynie, z pięknym widokiem na otaczającą przyrodę





Zamek w Mirowie na razie oglądać można jedynie z zewnątrz

a u podnóża zamku powstał przestronny dziedziniec, otoczony murem z bramą wjazdową i fosą. W 1489 roku zamek przeszedł w ręce rodziny Kozieglowskich, a pod koniec XV wieku - rodu Myszkowskich, którzy dokonali kolejnej rozbudowy warowni. W jej wyniku zamek wzbogacił się o wielką, pięciokondygnacyjną wieżę mieszkalną i dziedziniec mieszkalno-gospodarczy. Zamek był przez prawie 144 lata własnością Myszkowskich, aż do jego sprzedaży w 1633 roku rodzinie Korycińskich. Od 1652 roku aż do XIX wieku obiekt był w posiadaniu rodziny Męcińskich. Podczas najeżdzu wojsk szwedzkich gen. Burcharda von Müllera w 1657 roku zamek znacznie ucierpiał. Z czasem został opuszczony i stał się materiałem budulcowym, wykorzystywanym przez okoliczną ludność. W 2006 roku zamek stał się własnością rodziny Laseckich, którzy przeprowadzili prace zabezpieczające obiekt przed dalszym rozpadem. Planowana jest również częściowa rekonstrukcja zamku i udostępnienie go zwiedzającym, gdyż obecnie zamek można oglądać jedynie z zewnątrz.

Z zamku w Mirowie prowadzi malownicza ścieżka spacerowa przez tzw. Grzędę Mirowską, którą dojść można do kolejnego punktu - zamku w Bobolicach.

Zamek w Bobolicach

Ta bliźniacza z Mirowem warownia powstała w połowie XIV wieku na skalistym i wysokim wzgórzu, w miejscu wcześniejszego XII wieku drewnianego grodu obronnego. Podobnie jak zamki w Olsztynie i Mirowie do końca XV wieku był własnością królewską. Później przeszedł w ręce rodziny Krezów herbu



Warownia w Bobolicach z XIV wieku

Ostoja, od których przejęła go rodzina Myszkowskich - w ich władaniu zamek był w latach 1625-1651. Od Myszkowskich zamek odkupili Mącińscy z Żarek, którzy go rozbudowali i przystosowali do celów mieszkalnych. Obiekt składał się z zamku górnego i położonego poniżej podzamcza, a całość idealnie została dopasowana do istniejącej konfiguracji terenu wzgórza, wypiętrzonego na wysokość 360 m n.p.m. W 1587 roku zniszczony został przez wojska arcyksięcia Maksymiliana III Habsburga, a dzieła jego upadku dokonały w 1657 roku wojska szwedzkie. Następnie, przez wiele lat, podobnie jak bliźniaczy zamek w Mirowie, był trwałą ruiną. Podania mówią, że kiedy król Jan III Sobieski siedział z odsieczą na Wiedeń, nocował w namiocie pod ruinami zamku. Pod koniec XIX wieku zamek, wraz z przyległymi do niego gruntami, dekretem cesarskim został darowany chłopskiej rodzinie Baryłów. Był on w ich posiadaniu aż do 1999 roku, kiedy sprzedany został braciom Dariuszowi i Jarosławowi Laseckim. Z inicjatywy rodziny Laseckich, w 2001 roku podjęto prace związane z odbudową zamku, który oddany został do użytku we wrześniu 2011 roku. Obecnie zwiedzający mogą podziwiać wykonany z miejscowego wapienia zamek z dziedzińcem, dwukondygnacyjny budynek mieszkalny z cylindryczną basztą, bramę wjazdową z drewnianym mostem zwodzonym. Całość otaczają kamienne mury obwodowe. Poniżej zamku wybudowano hotel z restauracją.

Zamek w Ogrodzieńcu

Gotycki zamek rycerski usytuowany jest na łagodnym zboczu tzw. Góry Zamkowej (Góra Janowskiego). Zbudowany został w latach 1350-1370 z inicjatywy króla Kazimierza Wielkiego. W 1370 roku stał się z nadania królewskiego własnością marszałka Przedbora Brzezia herbu Zadora. Następnie przechodził we władanie rodu Włodków z Chrabimowic herbu Sulima, którzy zamieszkiwali zamek w latach 1376-1470. Kolejnymi właścicielami zamku były m.in. rody: Salmonowiczów, Rzeszowskich, Pileckich czy Włodków. W tym czasie zamek składał się z trójkondygnacyjnej, jednotraktowej wieży (tzw. zamek wysoki na wschodniej skale) oraz jednotraktowego budynku z czterema pomieszczeniami (skała południowa, gdzie dzisiaj znajduje się Muzeum Zamkowe, dawna prochownia i skarbiec). Od strony południowej usytuowana była Baszta Południowa, zwana Wieżą Skazańców, oraz główna brama wjazdowa. Około 1523 roku właścicielami budowli stała się jedna z najbogatszych rodzin

ówczesnej Polski - rodzina Bonerów, która dokonała przebudowy warowni w renesansowy zamek. Wybudowane zostało czterokondygnacyjne skrzydło, a w nim wykuta studnia o głębokości 100 metrów. Ponadto powstały dwie kolejne kondygnacje, tzw. zamek środkowy oraz wieża południowa. Wybudowano również dwie nowe baszty: Kredencerską i Bramną, ze zwodzonym mostem, fosą i dojazdem na arkadach. Natomiast w dwukondygnacyjnym skrzydle zachodnim usytuowano sypialnię i bibliotekę. Wzniesiono również budynki gospodarcze przy dziedzińcu, tzw. sklepiki, wzmocniono południowe skrzydło poprzez budowę tzw. Kurzej Stopki z murem kurtynowym i otoczono dziedziniec gospodarczy murem. Kiedy właścicielem zamku został ród Firlejów obiekt wzbogacił się m.in. o bastion beluard, suchą fosę, salę rycerską oraz dziedziniec rycerski.

Pierwszego zniszczenia zamku dokonały wojska arcyksięcia Maksymiliana Habsburga, zaś drugiego - wojska szwedzkie w latach 1655-1656. Po tych wydarzeniach, w 1699 roku właścicielem zamku został kasztelan krakowski Stanisław Warszzycki, który dokonał odbudowy obiektu. Następnie zamek jako wiano ślubne Barbary Warszzyckiej, trafia do Kazimierza Męcińskiego herbu Poraj. Niestety, w 1702 roku, zamek ponownie najeżdżają Szwedzi, plądrując go i pałac. W 1810 roku obiekt opuszczają ostatni jego właściciele, rodzina Jaklińskich.



Nie ulega wątpliwości, że ogrodzieński zamek jest jedną z największych i najbardziej malowniczych ruin znajdujących się na Szlaku Orlich Gniazd, który jako atrakcja turystyczna udostępniona jest do zwiedzania.

Ważnym wydarzeniem w dziejach opuszczonego już zamku było odwiedzenie jego ruin przez Aleksandra Janowskiego, który zauroczony ruinami założył w 1906 roku Polskie Towarzystwo Krajoznawcze (w 1950 roku, po połączeniu z Polskim Towarzystwem Tatrzańskim, utworzone zostało Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze).

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.

Od torowiska do ścieżki rowerowej

Kontynuujemy naszą podróż po historycznych liniach naszego regionu. Tym razem zatrzymamy się w Będzinie i okolicach, gdzie przez ponad 50 lat pasażerów woziły tramwaje z numerem 25.



Fot. ze zbioru Z. Danyliuka

Wagon Bremen (nr 722) na mijance krańcowej w Żychcicach, ok. 1960 roku

Pierwszy odcinek linii tramwajowej z Będzina do Żychcic został uruchomiony 22 stycznia 1951 roku. W początkowym etapie linia, która stanowiła gałąź od linii czeladzkiej za mostem nad Czarną Przemszą, kończyła się przy browarze w Grodzie. Już w chwili uruchomienia było wiadomo, że ten tymczasowy przystanek końcowy jest niepraktyczny. Mieszkańcy domagali się niezwłocznego dokończenia projektu, jednak prace ruszyły dopiero cztery lata później. Na przełomie stycznia i lutego 1955 roku przystąpiono do robót na odcinku od browaru do Wojkowic Komorne. Rok później, 22 stycznia 1956, można już było dojechać do Kopalni Grodziec.

Przy okazji otwarcia długo oczekiwanego odcinka, zniecierpliwieni mieszkańcy znaleźli nową kość niezgody – poczekalnię. Po wydłużeniu torów dotychczasowa mijanka stała się zbędna, więc została zlikwidowana. Zostawiono natomiast stojącą przy niej poczekalnię, urządzoną w starym wagonie tramwajowym. W latach 1958-1964 oraz 1975-1978 dokonano całkowitej przebudowy układu komunikacyjnego w Będzinie, by usunąć tramwaje ze ścisłego centrum miasta. Ostatnią poważną budową na linii Będzin-Żychcice było powstanie pętli końcowej. Nie mogła zostać wybudowana od razu w latach pięćdziesiątych, ze względu na ukształtowanie

terenu, więc dopiero kiedy zlikwidowano wiadukt kolejowy i rozebrano nasyp WPK, przystąpiono do prac. Wcześniej pętla nie była niezbędna, bowiem powszechnie stosowano tramwaje dwukierunkowe. Jednak z biegiem czasu wagony dwukierunkowe stały się rzadkością i mijanka nie wystarczyła. Dwutorową pętlę przekazano do eksploatacji 30 czerwca 1981 roku. Na linii numer 25 nie dokonywano częstych zmian rozkładów jazdy. W 1955 roku, w rozkładzie jazdy WPK Stalinogród, tramwaje tej linii kursowały co 24 minuty na trasie Grodziec Browar-Będzin Plac 3 Maja i pokonywały ten odcinek w kwadrans. Według stanu na 1 stycznia 1974

roku linia miała długość 11,78 km, czas jazdy wynosił 46 minut, a tramwaje kursowały co 22 minuty. Najprawdopodobniej od 15 stycznia na linii wprowadzono obowiązującą aż do końca jej istnienia 30-minutową częstotliwość ruchu. Na trasie do Grodzca, a później do Żychlic, kursowały też tramwaje nocne - w latach dziewięćdziesiątych oznaczone jako PN-202. Ten pociąg nocny uległ likwidacji 15 maja 2003 roku.

W swój ostatni kurs tramwaje na linii nr 25 wyruszyły 31 marca 2006 roku. Powodem likwidacji linii była jej nierentowność. Wobec wyników tzw. badań napelnień, które KZK GOP przeprowadził w styczniu i lutym 2006 roku, stało się jasne, że tej linii, podobnie jak sąsiedniej „8”, nie uda się uratować. W zamian za linię tramwajową numer 25 uruchomiona została linia autobusowa o tej samej numeracji. Zdziwionych pasażerów zaskoczyło to, że linia autobusowa rozpoczęła kursowanie już 28 marca, co sprawiło, że przez pierwszych kilka dni autobusy praktycznie dublowały jeszcze funkcjonującą linię tramwajową. Trasa linii



Krzyżowanie wagonów typu 4N (nr 1164 i nr 1179) na mijance w centrum Wojkowic (przystanek „Betony”), 1981 rok

Fot. Z. Nesłaba



Autobus relacji 25, który zastąpił tramwaj, na ul. Jana Sobieskiego w Żychlicach. 2007 rok

Fot. Z. Danyluk

numer 25 początkowo przebiegała od przystanku Dąbrowa Górnicza Urząd Pracy (przy pętli tramwajowej) do przystanku Bobrowniki Rondo. Po drodze autobus jeździł mniej więcej wzdłuż linii tramwajowej, zbaczając z głównej drogi, w celu obsłużenia rejonu ulic Kołłątaja i Słowackiego (w Grodzcu) oraz Morcinka i Fabrycznej (w Wojkowicach). Obecnie następca tramwaju wyrusza i kończy trasę w Będzinie (Sienkiewicza), przejeżdżając przez Grodziec, Wojkowice i Żychlice. Jedyną próbę reanimacji tramwajowego połączenia Będzina z Wojkowicami podjęto tuż po likwidacji linii numer 25. Od czerwca do końca 2006 roku, między Muzeum Zagłębia a kopalnią w Grodzcu, kursował zabytkowy wagon tramwajowy 4N, promujący miasto. Pomysł ten jednak nie przyciągnął pasażerów i linię ponownie zlikwidowano. Tor rozebrano, zdemontowano sieć energetyczną, a na części dawnego torowiska jeżdżą dziś rowery.

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

TRASĄ Z BĘDZINA DO ŻYCHLIC KURSOWAŁA WYŁĄCZNIE LINIA NUMER 25 W NASTĘPUJĄCYCH RELACJACH:



Wagon typu 4N (nr 1167) na mijance krańcowej w Żychlicach, ok. 1970 roku

Fot. ze zbioru Z. Danyluka

Będzin Plac 3 Maja - Grodziec Browar	(22.01.1951-1955)
Będzin Plac 3 Maja - Browar - Grodziec Kopalnia	(1956-26.10.1957)
Będzin Plac 3 Maja - Grodziec - Wojkowice - Żychlice	(27.10.1957-20.09.1958)
Będzin Zawale - Grodziec - Wojkowice - Żychlice	(21.09.1958-31.10.1964)
Będzin Dworzec PKP - Małachowskiego / Modrzejowska - Grodziec - Wojkowice - Żychlice	(01.11.1964-ok. 1977/78)
Będzin Pętla Czeladzka - Grodziec - Wojkowice - Żychlice	(ok. 1977/78-20.07.1978)
Dąbrowa Górnicza Kopalnia Paryż - Będzin - Grodziec - Wojkowice - Żychlice	(21.07.1978-31.03.2006)

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**

Dzwonić dwukrotnie!

Fot. Marusz Banduch



Temat kolejnego odcinka są przystanki „na żądanie”. Dla wielu osób może to być zagadnienie zupełnie nieznane, dla innych jest codziennością, zaś dla nas - motorniczych – niestety bywa źródłem nieporozumień.

Przystanki „na żądanie” - czy to tramwajowe, czy to autobusowe - przeważnie znajdują się w miejscach, w których panuje mniejszy ruch, a pasażerowie korzystają z komunikacji miejskiej sporadycznie albo w specyficznych godzinach. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma pewne zalety – tramwaje nie muszą zatrzymywać się na przystanku, gdy nie jest to konieczne, nie zużywają więc ponownie energii elektrycznej na pełny rozruch po zatrzymaniu. Ponadto, dzięki temu skraca się czas podróży pozostałych pasażerów.

Obowiązujące przepisy stanowią, że motorniczy zobowiązany jest do zatrzymania tramwaju na przystanku „na żądanie”, jeśli natymże przystanku znajdują się pasażerowie. Kilka lat temu zniesiony został obowiązek sygnalizowania podniesioną ręką chęci skorzystania z tramwaju – dość praktyczny z punktu widzenia motorniczych, lecz kłopotliwy dla osób nie mających bieżącej styczności z komunikacją miejską. Mimo to proponuję, aby chęć wsiadania sygnalizować machaniem, szczególnie przy ograniczonej widoczności, a w słabo oświetlonych miejscach np. zaświeconym ekranem telefonu. Dzięki temu pasażer jest lepiej widoczny dla prowadzącego pojazd oraz dla innych uczestników ruchu.

Te same przepisy stanowią, że motorniczy zobowiązany jest do zatrzymania tramwaju na przystanku „na żądanie” po zgłoszeniu pasażera znajdującego się już w wagonie. Trzeba jednak podkreślić, że należy zgłosić tę chęć z wyprzedzeniem, umożliwiającym bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku. Ma to swoje uzasadnienie – każde gwałtowne hamowanie niesie ze sobą ryzyko pokrzywdzenia pasażerów, a droga hamowania tramwaju jest (choćby z racji masy, ale i faktu, że porusza się po szynach) zdecydowanie dłuższa, niż np. samochodu osobowego. Zasygnalizowanie wysiadania na przystanku „na żądanie” powinno odbywać się poprzez dwukrotne „zadzwonienie” przyciskiem oznaczonym jako „sygnał alarmowy” bądź też „przystanek na żądanie”. Naciśnięcie przycisku indywidualnego otwierania drzwi nie jest takim zgłoszeniem, chociażby ze względu na brak towarzyszącego sygnału dźwiękowego. Ponadto, w starszych typach wagonów motorniczy nie ma żadnej informacji na pulpicie czy przycisk otwierania drzwi został naciśnięty (czy to celowo, czy omyłkowo). Lokalizacja przycisków sprzyja częstym naciśnięciom przy okazji trzymania się poręczy czy zajmowania miejsc siedzących, nie mającym nic wspólnego

z zamiarem opuszczenia wagonu. Trudno zatem winić motorniczego, że przejechał przystanek „na żądanie”, nie zatrzymując się na nim. Nieraz spotkałem się również z sytuacjami, w których pasażer nacisnął przycisk otwierania drzwi – ale tylko po to, by otworzyły się dopiero na najbliższym stałym przystanku, nie mając wcale intencji zatrzymania tramwaju na wcześniejszym – „na żądanie”. Jeśli jednak nie jesteśmy w stanie zlokalizować przycisku sygnału alarmowego, albo jest on po prostu poza naszym zasięgiem – tę uwagę kieruję szczególnie do naszych najmłodszych pasażerów – wówczas pozostaje najprostsza i zawsze skuteczna metoda: powiedzieć motorniczemu osobiście, że będzie się wysiadać na przystanku „na żądanie”, a jeśli znamy jego pełną nazwę (jak choćby „Zgoda Ceramiczna”, „Bytom Piłkarska” czy „Czeladź Wodociągi”) – także i tę informację. Dobrnęliśmy do końca kolejnej wspólnej podróży. Pamiętajmy, aby zwracać uwagę na lokalizację i przeznaczenie poszczególnych przycisków w wagonie. I naprawdę, nie bójmy się pytać, jeśli czegoś nie jesteśmy pewni. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

KONKURS FOTOGRAFICZNY
TRADYCJA I NOWOCZESNOŚĆ.
120 LAT ELEKTRYCZNEJ KOMUNIKACJI
TRAMWAJOWEJ W AGLOMERACJI
ŚLĄSKO - ZAGŁĘBIOWSKIEJ



Szczegóły, regulamin i formularze zgłoszeniowe
dostępne na stronie internetowej:
www.tram-silesia.pl

Prace należy składać do piątku 14.09.2018 r.
w sekretariacie Rejonu nr 3 w Bytomiu,
ul. Drzewna 2, 41-935 Bytom

PRACUJ Z NAMI



Spółka Tramwaje Śląskie S.A. zatrudni pracowników

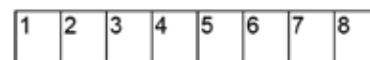
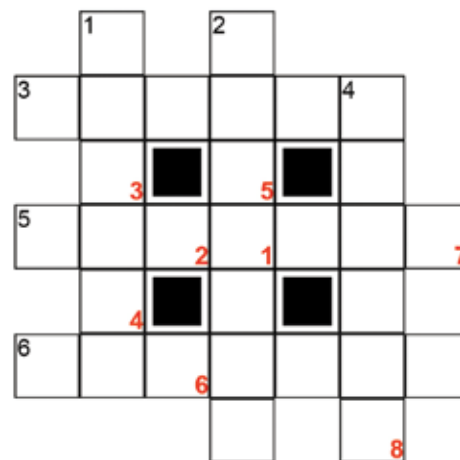
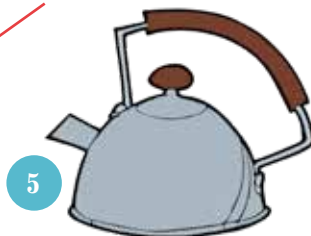
Szczegóły na stronie www.tram-silesia.pl

Warto zamówić reklamę



SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 8 utworzą rozwiązanie.



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 września na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Krzyżówka panoramiczna

Fantasta, idealista	▼		▼	Słoik na przetwory	▼	"Zośka" lub "Parasol"	▼	Ruskie - na talerzu	▼	Ruch tłoka	Leczy dzieci	▼
Urok, czar	Z rzęsami					Zwierchnik juhasów				Statek kosmiczny		
Ciało niebieskie z war-koczem	▶					Miazga z ziem-niaków	▶					
▶						Gatunek wierzby	▶				Postronek	
						Walczy na macie	▶					
Ryba z mulistych jezior									Litera grecka	▶		
▶				Wawrzyn	▶				Trojanow-ska dla swoich	▶		
				Model fiata	▶							
Futerał	▶					Stopień naukowy	▶					
Zna się na psach	▶											
Francisz-kanie									Wymarły przodek krowy	▶		
▶						Atrybut muzy Erato	▶					

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 września na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

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