

SILESIA

TRAM NEWS



AKTUALNOŚCI

Motorniczy roku 2018

»» str. 3



WYDARZENIA

Tramwaje w obiektywie

»» str. 4

SPACERY PO REGIONIE

Lubliniec – miasto ze średniowieczną tradycją

»» str. 6-7



Podróż do czystego powietrza

»» str. 5



Jedźmy razem

Zbliża się listopad – miesiąc, który ma w sobie coś wyjątkowego. I choć jesienna szaruga działa na nas raczej przygnębiająco i trudno nam wykrzesać z siebie optymizm, to jednak warto spróbować!

11 listopada obchodzić będziemy 100-lecie odzyskania przez Polskę niepodległości. Możemy spojrzeć na ten jubileusz z dumą, wspomnieć ważne wydarzenia historyczne i naszych bohaterów narodowych, a przy okazji zastanowić się nad współczesnym znaczeniem słowa „patriotyzm”. Sądzę, że jest to dla nas – Polaków doskonała okazja do radosnego świętowania, a także do rozmów i wymiany poglądów, przy zachowaniu wzajemnego szacunku.

Nie możemy zapominać, jak ogromnym osiągnięciem wolnej Polski jest przynależność do Unii Europejskiej. Dzięki temu systematycznie nadrabiamy zaległości ekonomiczne i cywilizacyjne, które powstały po II wojnie światowej. Z dobrodziejstw tej współpracy korzysta także nasz region, m.in. spółka Tramwaje Śląskie S.A., która od lat realizuje wielkie projekty inwestycyjne i modernizacyjne wsparte unijnym finansowaniem.

Na historię można spojrzeć także przez pryzmat dziejów komunikacji publicznej. W tym numerze naszego czasopisma przedstawiamy kolejny odcinek opracowania na temat elektrycznych tramwajów na trasie między Siemianowicami Śląskimi a Katowicami, w latach 1940-1991. Tradycyjnie godny polecenia jest tekst z cyklu „Spacery po regionie” – tym razem przewodnik zaprasza do pięknego Lublińca.

W tym wydaniu „Silesia Tram News” podsumowujemy konkurs na najlepszego motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz konkurs fotograficzny. Jest także garść bieżących informacji oraz jesienny felieton motorniczego. W pierwszym dniu listopada – w uroczystość Wszystkich Świętych – wspominać będziemy naszych zmarłych bliskich. W drodze na cmentarze zachowajmy szczególną ostrożność. Zachęcam do tego, aby zamiast samochodu, skorzystać ze środków komunikacji miejskiej. Obok prezentujemy specjalny rozkład jazdy na ten dzień.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Bezpłatna komunikacja na Wszystkich Świętych

Komunikacyjny Związek Komunalny GOP informuje, że w dniach 1 i 2 listopada w celu poprawy dojazdu do cmentarzy zostaną zmienione zasady funkcjonowania komunikacji miejskiej.

1 listopada

W czwartek (1 listopada – Wszystkich Świętych) pasażerowie będą mogli podróżować wszystkimi liniami KZK GOP bezpłatnie. Tego dnia będą obowiązywały rozkłady jazdy ważne w soboty z uwzględnieniem następujących wyjątków (zgodnie z założeniami rozkładów jazdy poszczególnych linii):

Linie tramwajowe nr: 21, 24, 26, 27 i 38 będą kursowały według rozkładów jazdy ważnych w dniu Wszystkich Świętych.

Linie autobusowe:

- według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze będą kursowały linie nr: 135, 735,
- według rozkładów jazdy ważnych w dniu Wszystkich Świętych będą kursowały linie nr: 6, 23, 25, 70, 72, 76, 140, 154, 160, 160S, 175, 223, 236, 288, 603, 606, 616, 634, 637, 673, 674, 720, 723, 807, 840, 901, 949 i 969,
- według rozkładów jazdy ważnych w soboty (z większym taborem) będą kursowały linie nr: 0, 12, 18, 26, 27, 37, 47, 50, 61, 71, 74, 80, 81, 84, 88, 100, 111, 126, 130, 183, 186, 188, 197, 255, 259, 292, 296, 622, 624, 632, 635, 672, 676, 688, 689, 690, 692, 699, 801, 815 i 831,
- według rozkładów jazdy ważnych w dni wolne w centrach handlowych będą kursowały linie nr: 52, 146 i 194N (bez obsługi przystanków przy marketach),
- według rozkładów jazdy ważnych w dniu Wszystkich Świętych będą kursowały linie marketowe nr: 39, 59, 109, 155, 194, 230, 710 i 850,
- weekendowe linie nocne nr: 692N, 905N i 906N będą kursowały w nocy z 31 października na 1 listopada,
- zawiesza się funkcjonowanie linii marketowych nr: 232, 250 i 750.



Ponadto, uruchomionych zostanie 11 dodatkowych linii autobusowych o numerach: C1, C2, C3 i C4 w Gliwicach, C5 i C8 w Katowicach, C6 w Sosnowcu i Będzinie, C7 w Chorzowie i Siemianowicach Śląskich, C9 w Rudzie Śląskiej i Chorzowie, C10 w Knurowie, C11 w Czeladzi.

2 listopada

W piątek (2 listopada) będą obowiązywały rozkłady jazdy ważne w soboty, z uwzględnieniem następujących wyjątków (zgodnie z założeniami rozkładów jazdy poszczególnych linii):

Linie tramwajowe nr: 21, 24, 26, 27 i 38 będą kursowały według rozkładów jazdy ważnych w dniu Wszystkich Świętych.

Linie autobusowe:

- według rozkładów jazdy ważnych w dniu Wszystkich Świętych będą kursowały linie nr: 6, 23, 25, 70, 72, 76, 140, 154, 160, 175, 223, 603, 606, 616, 634, 637, 673, 674, 720, 723, 807, 901, 949 i 969,
- według rozkładów jazdy ważnych w soboty (z większym taborem) będą kursowały linie nr: 0, 12, 18, 26, 27, 37, 47, 50, 59, 61, 71, 74, 81, 84, 88, 100, 111, 126, 155, 183, 186, 188, 197, 255, 259, 292, 296, 622, 624, 632, 635, 672, 676, 688, 689, 690, 692, 699, 710, 801, 815, 831 i 850,
- według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze będą kursowały linie nr: 2, 52, 80, 120, 130, 135, 178, 202, 224, 230, 288, 636, 735, 840, 860 i 870,
- według rozkładów jazdy ważnych w dni robocze w ferie i wakacje będą kursowały linie nr 159 i 236,
- weekendowe linie nocne nr: 692N, 905N i 906N będą dodatkowo kursowały w nocy z dnia 1 listopada na 2 listopada (z czwartku na piątek),
- linie marketowe nr 39 i 109 będą kursowały, jak w dniu Wszystkich Świętych, ale z obsługą marketów (ważne będą rozkłady tzw. specjalne sobotnie).

Podobnie jak 1 listopada, uruchomionych zostanie 11 dodatkowych linii autobusowych.

Więcej informacji na stronie:
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 Zawada

Druk:

POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Aleksandra Krztoń Motorniczym roku 2018!



Zdjęcie: Andrzej Zowada

Parafrazując znane przysłowie, Aleksandra Krztoń – motornicza z Rejonu nr 4 w Gliwicach – może powiedzieć: „Do dwóch razy sztuka”! Bowiem już przy swoim drugim starcie w konkursie na „Najlepszego Motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.” okazała się najlepsza.

Tegoroczna edycja konkursu na „Najlepszego Motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.” zasadniczo różniła się od wcześniejszych. Dotychczas motorniczowie zmagali się z zadaniami konkursowymi rywalizując między sobą w skali całej Spółki. W ten sposób wyłaniała się grupa finałowa, spośród której to pasażerowie, w głosowaniu internetowym, wybierali tego najlepszego. – Przeanalizowaliśmy cztery wcześniejsze edycje konkursu i doszliśmy do wniosku, że pora wprowadzić zmiany. Podstawową był podział rywalizacji konkursowej na rejonu i rezygnacja z głosowania pasażerów – wyjaśnia rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Andrzej Zowada.



Konkurs pozostał wieloetapowy z pierwszą weryfikacją chętnych do wzięcia w nim udziału już na starcie. Do rywalizacji zakwalifikowani zostali bowiem tylko motorniczowie o minimum trzyletnim stażu pracy, którzy w ostatnim roku mogli

poszczycić się m.in. bezwypadkową i bezkolizyjną jazdą, brakiem kar porządkowych i skarg oraz zasadnych raportów z KZK GOP i Służby Nadzoru Ruchu. W pierwszym etapie uczestnicy rywalizowali w swoich rejonach – podobnie jak w latach wcześniejszych pisali test wiedzy teoretycznej, byli oceniani w trakcie służby oraz rywalizowali w zakresie umiejętności praktycznych i udzielania pierwszej pomocy. W efekcie tych zmagania, wyłonieni zostali najlepsi motorniczowie wszystkich czterech rejonów.

Najlepszy motorniczy	Imię i nazwisko
W Rejonie nr 1	Sebastian Leśniak
W Rejonie nr 2	Małgorzata Wąchała
W Rejonie nr 3	Paweł Pasierowski
W Rejonie nr 4	Aleksandra Krztoń

Zgodnie z regulaminem, obok czworga triumfatorów zmagania rejonowych awans uzyskali dwaj uczestnicy z najwyższą ilością punktów. Tym samym w finale udział wzięli jeszcze dwaj motorniczowie z Rejonu nr 4 w Gliwicach – Przemysław Piotrowski i Mariusz Beśka.

Etap finałowy odbył się w sobotę 22 września w trakcie Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Bytomiu. Znowu składał się z części teoretycznej oraz praktycznej. – Zwiedzając zajezdnę „Stroszek” można było na żywo obserwować finałowe zmagania w zakresie umiejętności praktycznych. Dzięki temu pasażerowie mogli na własne oczy przekonać się o wysokich umiejętnościach naszych motorniczych – podkreśla Andrzej Zowada. Do końcowej klasyfikacji wliczały się wszystkie punkty zdobyte w obu etapach konkursu. Tym samym największe szanse na końcowy triumf miała Aleksandra Krztoń, prowadząca już po pierwszym



Aleksandra Krztoń

etapie. Motornicza z gliwickiej zajezdni swoją klasę potwierdziła w finałowej rozgrywce, w której również zdobyła najwięcej punktów i ostatecznie triumfowała uzyskując tytuł „Najlepszego Motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.” w 2018 r. Finałiści i triumfatorzy odebrali nagrody i wyróżnienia z rąk Przewodniczącego Rady Nadzorczej oraz Prezesa Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Piotra Uszoka i Bolesława Knapika, podczas Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Bytomiu.

Końcowe wyniki konkursu na „Najlepszego Motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.” w 2018 r.

Miejsce	Imię i nazwisko	Suma punktów
1	Aleksandra Krztoń	231
2	Paweł Pasierowski	216
3	Przemysław Piotrowski	210
4	Sebastian Leśniak	196
5	Małgorzata Wąchała	191
6	Mariusz Beśka	189

Tramwaje w obiektywie

Podczas Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Bytomiu ogłoszone zostały wyniki konkursu fotograficznego ogłoszonego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Jury nagrodiło autorów trzech fotografii, a autorów dwóch kolejnych postanowiło uhonorować wyróżnieniami.

Corocznie ogłaszany konkurs fotograficzny tym razem odbywał się pod hasłem „Tradycja i nowoczesność. 120 lat Elektrycznej Komunikacji Tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej”. Jako że organizowany był w związku z Dniem Otwartym Zajezdni Tramwajowej w Bytomiu, dodatkowe punkty można było uzyskać za prace wykonane właśnie na terenie Bytomia oraz za nawiązanie do hasła przewodniego.

Na konkurs wpłynęło 35 zgłoszeń, spośród których jury – po długiej dyskusji – wyselekcjonowało finałową grupę, na którą złożyło się 5 zdjęć. Finałowa rozgrywka była już mniej ekscytująca, gdyż oceny jurorów były bardzo zbliżone i praktycznie jednomyślnie przyznane zostały nagrody i wyróżnienia. Poniżej prezentujemy najlepsze zdjęcia konkursu.



I miejsce – Henryk Puzio „Sztafeta pokoleń”



II miejsce – Paweł Marcinkowski „Widzimy się w Katowicach”



III miejsce – Sebastian Leśniak „Analog”



Wyróżnienie – Karol Wieniawski „Linia 7 o wschodzie słońca rozpoczyna swój kurs”



Wyróżnienie – Karolina Neukirch „Tramwaje Śląskie w soczewce”

Podróż do czystego powietrza



Zdjęcia: Mateusz Wiczerok

W październiku ulicami kilku śląskich miast przejeżdżał wyjątkowy tramwaj. Na jego pokładzie, w otoczeniu żywej zieleni i przy dźwiękach lasu każdy pasażer mógł dowiedzieć się, jak zatrzymać smog.

Podróżujący linią tramwajową nr 11 i 24 mogli przeżyć jedyną w swoim rodzaju podróż tramwajem antysmogowym. Jedyny w swoim rodzaju „las na szynach” jeździł według normalnego rozkładu jazdy, od 15 do 21 października, w Katowicach, Chorzowie, Świętochłowicach, Bytomiu, Rudzie Śląskiej, Zabrze, Gliwicach, Sosnowcu i Będzinie. – Działania, jakie podejmujemy, mają pobudzać do refleksji, jaki mamy wpływ na jakość powietrza. Musimy uświadomić sobie, że to także my przyczyniamy się do złej jakości powietrza i w dużej mierze od nas zależy stan środowiska – mówi Wojciech Saługa, marszałek województwa śląskiego.

Tramwaj antysmogowy to nie jedyna wojewódzka kampania uświadamiająca jak ważne jest dbanie o czyste środowisko. Od września 2018 roku Śląski Urząd Marszałkowski prowadzi również akcje edukacyjne dla dzieci i młodzieży poprzez



spektakle teatralne i lekcje w szkołach ponadgimnazjalnych. W celu podnoszenia świadomości w temacie niskiej emisji prowadzone są różnego rodzaju akcje informacyjno-edukacyjne. Do tej pory zrealizowano m.in. kampanię „Mogę zatrzymać smog”, partycypacyjne otwarte warsztaty antysmogowe „Śląskie bez smogu”, akcję „List

do sąsiada” czy ekologiczne lekcje obywatelskie dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Podjęto również współpracę z Eko Patrolem Głównego Instytutu Górniczego, który w marcu 2018 roku przeprowadził badania zanieczyszczenia powietrza w ośmiu miastach województwa.

red



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.

Lubliniec

– miasto ze średniowieczną tradycją



Początki Lublińca sięgają XIII wieku. Historia osady, a później miasta, rozpoczęła się około 1272 roku, kiedy książę Władysław I Opolczyk polecił wybudować tu leśną kaplicę. Prawa miejskie osada otrzymała za rządów księcia opolskiego Bolesława I w latach 1281-1313.

Do 1532 roku Lubliniec należał do dóbr księstwa opolskiego, od których otrzymywał liczne przywileje książęce, m.in. warzenia piwa, urządzania cotygodniowych targów i dwóch dorocznych jarmarków. Później przeszedł pod rządy królów czeskich, a następnie pruskich. Lubliniec należał m.in. do Hohenzollernów, Kochcekich, Cellarych, Gernierów, Gaschinów, Grotowskich. Właścicielami części majątku lublinieckiego byli również Renardowie.

Do XIX wieku Lubliniec był małym miasteczkiem, którego gwałtowny rozwój związany był z uruchomieniem w latach 1884-1894 dwóch linii kolejowych: Olesno-Tarnowskie Góry oraz Opole-Częstochowa. W dzisiejszej strukturze starego miasta widać jeszcze jego średniowieczny układ, w skład którego wchodziły trzy bramy miejskie: Krakowska, Opolska i Oleska, ziemne wały i fosa. Nasz spacer po Lublińcu rozpoczynamy zatem od

kwadratowego rynku, z pasem zabytkowych kamienic, pochodzących z XIX wieku i zabytkową figurą św. Jana Nepomucena. W granicach miejskiego rynku znajduje się także tzw. Mały Rynek (plac Mikołaja Kopernika) z rzeźbą św. Teresy Benedykty od Krzyża – Edyty Stein z 2005 roku, autorstwa Stanisława Henryka Kowalczyka. Tuż przy rynku i placu Mikołaja Kopernika mieści się zabytkowy kościół parafialny pw. św. Mikołaja.



Kościół parafialny pw. św. Mikołaja



Zabytkowa figura św. Jana Nepomucena na lublinieckim rynku

Wybudowany został w latach 1576-1590 na miejscu drewnianej świątyni, z około 1300 roku. Kościół był wielokrotnie przebudowywany, a w 1648 roku dobudowano do niego kaplicę południową rodziny Cellarych, z pierwszym na Śląsku ołtarzem św. Karola Boromeusza. Druga kaplica - północna to kaplica rodziny Kochceickich, z ich kryptą grobową. Kościół, mimo licznych zmian, zachował cechy gotyckie, barokowe i klasycystyczne. Prezbiterium jest zamknięte trójbocznie, ze sklepieniem kolebkowym i lunetami. W ołtarzu głównym ustawiona jest figura patrona świątyni. Od strony północnej znajduje się wieża zegarowa, nakryta barokowym hełmem. W wieży umieszczony jest jeden z najstarszych w okolicy dzwonów, pochodzący z 1534 roku. Przy ul. Edyty Stein nr 2, w XIX wiecznej kamienicy lublinieckiego kupca narodowości żydowskiej i dziadka Edyty Stein - Salomona Couranta, ma swą siedzibę Muzeum „Pro Memoria Edith Stein”. Lubliniec był ukochanym miastem Edyty Stein, która często spędzała wakacje u swych dziadków. Muzeum uroczyście otwarto w 2009 roku. Składa się ono z dwóch nowoczesnie zaprojektowanych sal wystawowych. Św. Teresa Benedykta od Krzyża urodziła się 12 października 1891 roku we Wrocławiu, w zamożnej, wielodzietnej i pobożnej rodzinie żydowskiej. Jako czternastolatka zadeklarowała się jako ateistka. Studiowała w Uniwersytecie Wrocławskim germanistykę, psychologię i historię pod kierunkiem Williama Sterna (twórca skali IQ). Później kontynuowała studia filozoficzne w Getyndze u prof. Edmunda Husserla, u którego obroniła doktorat. Wtedy też na jej drodze pojawił się Max Scheler, dzięki któremu na nowo odkryła pojęcie wiary. Zaczęła zagłębiać się w teksty św. Teresy z Avili, co zaowocowało jej przemianą duchową i przyjęciem chrztu w kościele katolickim, gdzie przyjęła imię Teresa. W 1933 roku wstąpiła do zakonu karmelitanek bosych w Kolonii, gdzie przyjęła imię zakonne Teresa Benedykta od Krzyża. Kontynuowała pracę naukową. Po dojściu nazistów do władzy w Niemczech i wobec rosnącej fali prześladowania Żydów, została przez władze zakonne przeniesiona w 1938 roku do holenderskiego klasztoru w Echt, skąd 2 sierpnia 1942 roku wywieziono ją do obozu w Auschwitz i zamordowano. W 1987 roku została beatyfikowana, a w 1998 roku kanonizowana przez św. papieża Jana Pawła II. W 1999 roku papież ogłosił ją patronką Europy.

Z muzeum Edyty Stein udajemy się ponownie przez rynek do ulicy Cichej, a następnie do ulicy św. Mikołaja, aby dojść do ulicy Kilińskiego i ronda im. Jana Pawła II. Stamtąd przechodzimy do ulicy Grunwaldzkiej, gdzie znajduje się tzw. Lubliniecki zamek, który obecnie pełni funkcje hotelowe. Lu-



Lubliniecki zamek obecnie pełni funkcje hotelowe

bliniecki zamek powstał już w 1272 roku, na niewielkim wzgórzu zamkowym, przechodząc z rąk do rąk kolejnych właścicieli Lublińca. Przez kolejne stulecia zamek był wielokrotnie przebudowywany, zmieniając się z zamku obronnego w reprezentacyjną budowlę pałacową – najpierw o barokowym wystroju, później klasycystycznym, a na koniec pseudorenesansowym. Wraz ze zmianami architektonicznymi zmieniała się również funkcja użytkowa obiektu. W latach 1849-1879 mieścił się tu Sąd Powiatowy, a od 1893 roku - szpital dla umysłowo chorych, działający aż do 1979 roku. W następnych latach budynek popadał w ruinę, a remontu doczekał się dopiero w 2010 roku.

Z ulicy Grunwaldzkiej wracamy do ronda Jana Pawła II, aby dojść do ulicy Marszałka Józefa Piłsudskiego. Można tu podziwiać zabudowania klasztorne księży Misjonarzy Oblatów Maryi Niepokalanej oraz Zespołu Szkół Katolickich im. św. Edyty Stein. Dawniej mieścił się tutaj gmach Zakładu Wychowawczego im. Franciszka Grotowskiego, wzniesiony w latach 1843-1848. Przed nim usytuowany został pomnik bł. ks. Józefa Cebuli (1902-1941), wychowawcy, przełożonego klasztoru, męczennika II wojny światowej, który zginął w obozie koncentracyjnym w Mauthausen. Tuż obok klasztornych zabudowań umiejscowiony jest kościół pw. św. Stanisława Kostki, wzniesiony w latach 1928-1931, pierwotnie jako kaplica Małego Seminarium Duchownego. Do wnętrza kościoła prowadzą schody poprzedzone arkadami. Kościół jest jednonawowy, zamknięty absydą. W centrum ołtarza głównego ustawiona jest figura św. Stanisława. Strop ozdobiony jest kolebkowym sklepieniem kasetonowym. Po bokach nawy znajdują się ołtarze boczne: lewy – św. Józefa z Dzieciątkiem



Muzeum Edyty Stein

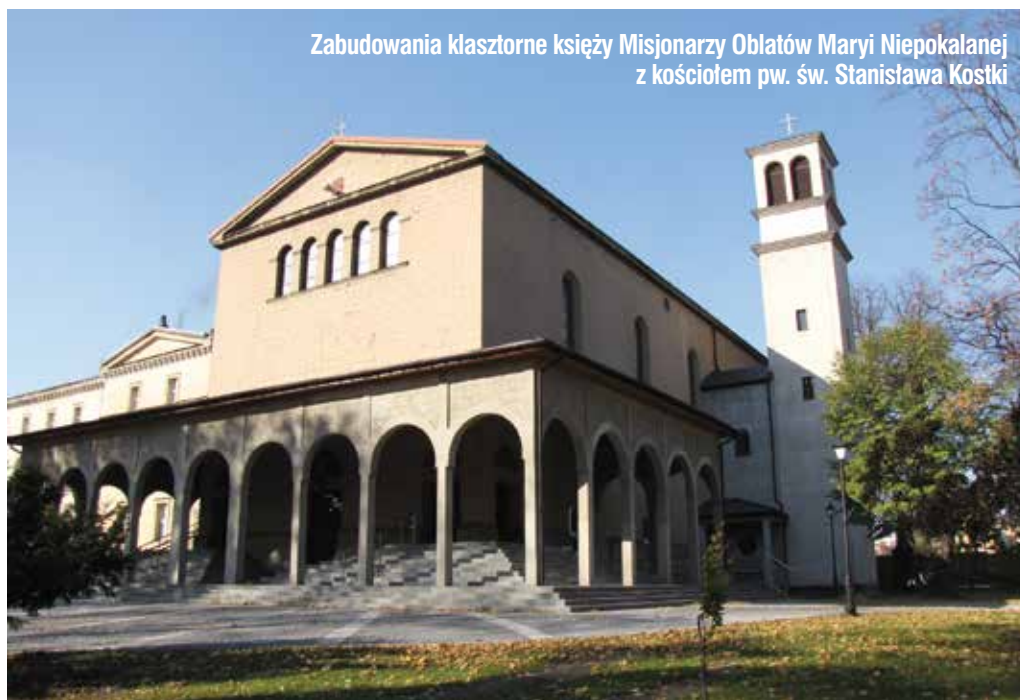
Jezus, prawy – Matki Boskiej Niepokalanej. Wystrój kościoła, łącznie z amboną, chrzcielnicą oraz chórem organowym, ma cechy neoklasycystyczne. W latach 1999-2000 do kościoła dobudowano wieżę dzwonnicy. Tuż przy kościele znajduje się grota Matki Bożej z Lourdes oraz pomnik św. Eugeniusza de Mazenod (1782-1861) – bpa Marsylii, założyciela i generała zgromadzenia zakonnego Misjonarzy Oblatów Maryi Niepokalanej.

Na zakończenie naszego spaceru zachęcam do odwiedzenia drewnianej świątyni pw. św. Anny. Wzniesiony został w 1653 roku na ówczesnym przedmieściu, nieopodal rzeki, a jego fundatorem był Andrzej Cellary, ówczesny właściciel dóbr lublinieckich. Póki żył fundator, kościółek był systematycznie użytkowany, po jego śmierci obiekt ulegał stopniowemu zapomnieniu i niszczeniu. Przez pewien czas był również użytkowany przez społeczność luterańską, ale i oni zrezygnowali z jego wykorzystywania. Zrekonstruowany w latach 1999-2001 kościółek we wnętrzu mieści zabytkowe wyposażenie barokowe, pochodzące z XVII i XVIII wieku, z centralnie ustawionym ołtarzem, z obrazem patronki św. Anny z Maryją.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Drewniany kościół pw. św. Anny



Zabudowania klasztorne księży Misjonarzy Oblatów Maryi Niepokalanej z kościołem pw. św. Stanisława Kostki



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.

Dzieje linii tramwajowej Katowice – Siemianowice Śląskie (część II: 1940-1991)



Fot. ze zbioru Zbigniewa Danyliuka.

Katowicki rynek w 1941 roku. Po przekuciu toru w kierunku Alfredu na normalny rozstaw na linię tramwajową w kierunku Siemianowic pilnie skierowano wagony sprowadzone z Norymbergi, nie czekając na końcowy odbiór szlaku. Przed teatrem zatłoczony, prawdopodobnie aż czterowagonowy skład (niewidoczny wagon silnikowy, za nim wagony doczepne 860 + 861 i zamykający skład wagon silnikowy 728). Po prawej stronie widoczny wagon silnikowy Bremen pospiesznej linii F do Bytomia.

Jesienią 1940 roku, jeszcze na podstawie polskiego zezwolenia, rozpoczęto prace na odcinku Huta Marta – Alfred, gdzie ułożono tor pojedynczy z mijankami na wysokości dzisiejszego Spodka (km 0,6), na Koszutce (km 1,2) oraz w Wełnowcu (odcinek dwutorowy km 2,4-2,9). Już 26 czerwca 1941 roku niedokończoną jeszcze trasę przekazano do eksploatacji, a skierowane na nią pociągi złożone z używanych, sprowadzonych z Norymbergi wagonów, oznaczono nowym numerem liniowym 13. Odtąd zawracały one w Katowicach na pętli ulicznej Wilhelmsplatz (obecnie pl. Wolności), a pasażerowie zmierzający do Siemianowic przesiadali się na Alfredzie na tramwaj starej, wąskotorowej linii 12 z Chorzowa. Ostateczny odbiór inwestycji nastąpił 15 października 1942 roku, po wybudowaniu tymczasowej pętli na Alfredzie. Była to pierwsza tramwajowa pętla zwrotna w regionie (nie licząc pętli ulicznych), a linia 13 była jako pierwsza dostosowana do obsługi taborem jednokierunkowym.

Po przemarszu wojsk radzieckich

27 stycznia 1945 roku do Katowic wkroczyły wojska radzieckie. Rynek z węzłem linii tramwajowych

był jednym z punktów obrony Niemców, którzy zerwali tu sieci napowietrzne i ustawili artylerię przeciwpancerną. Rosjanie zdobyli miasto bez większego oporu, doszło jednak do rozbojów na ludności cywilnej, bez powodu zniszczone zostały kamienice na rynku. Ruch linii tramwajowej 13 wznowiono prawdopodobnie 5 marca 1945 roku po przerwie spowodowanej usuwaniem zniszczeń. W pierwszych latach po wojnie zaniedbania w utrzymaniu torów i przepełnienia wagonów spowodowane brakami kadrowymi i materiałowymi, nasiloną migracją i brakiem alternatywnych środków transportu, skutkowały licznymi wypadkami. 2 listopada 1945 roku przepełniony tramwaj linii 12, na skutek niezadziałania hamulca, wypadł z toru na owym feralnym łuku pod wiaduktem kolei wąskotorowej, taranując bramę Huty „Laura” i wywracając się. Katastrofa, w której ciężko rannych zostało 27 osób, wpłynęła na decyzję rychłego dokończenia przerwanej inwestycji w Siemianowicach i uproszczenia krętego przebiegu trasy. Prace przygotowawcze, podjęte jeszcze pod niemiecką okupacją, umożliwiły szybką realizację zadania. Budowę nowej ul. Ka-

W lipcu 1940 r. rozpoczęto przebudowę odcinka Katowice-Alfred z toru wąskiego na tor normalny według przedwojennego projektu. W pierwszej kolejności powstała dwutorowa trasa w ciągu ul. Zamkowej (obecnie Korfantego) od rynku do Königshütterstrasse (obecnie ul. Chorzowskiej), połączona rozjazdami w kierunku Placu Wolności z dwoma torami przebudowanej już w latach 1928-1931 trasy linii 7.

towickiej rozpoczęto od ułożenia pojedynczego toru z mijanką przy zarządzie kopalni „Ficinus”, a nieco dalej, wzniesiono tymczasowy wiadukt kolei wąskotorowej. Trasę zakończono skromniejszą w stosunku do wcześniejszych planów, jednotorową pętlą, nieopodal dotychczasowej końcówki wąskotorowej u wylotu ul. Sienkiewicza. Tymczasową pętlę na Alfredzie zlikwidowano, a wąskotorową linię 12 z Chorzowa skrócono do Alfredu, gdzie kończyła się dwoma ślepyimi torami połączonymi rozjazdem. Tu jej pasażerowie mogli przesiadać się na linię 13, której ruch na trasie przedłużonej normalnym torem z Katowic do Siemianowic zainaugurowano 30 listopada 1946 roku.

W strukturach WPK

15 listopada 1948 roku dokonano fuzji dotychczasowych przedsiębiorstw komunikacji tramwajowej i autobusowej w związek międzykomunalny Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne, który 27 lutego 1951 roku został przekształcony w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Epokowym zmianom własnościowym towarzyszyła zmiana tradycyj-



Fot. Jakub Halor

Pociąg 133 linii 13 w kierunku Katowic (skład 105N 403+404) na biegnącym po łuku odcinku jednotorowym pomiędzy Siemianowicami i Alfredem. 1984 r.

nego jasnożółtego koloru tramwajów na czerwień. Wzrost produkcji przemysłowej wymagał intensywniej rozbudowy osiedli mieszkaniowych i możliwości przewozowych transportu miejskiego. Wzdłuż trasy linii 13 powstała wysoka zabudowa osiedlowa w dzielnicy Koszutka, a w Siemianowicach - nieopodal Alfredu - zbudowano rozległe osiedle Tuwima. W trójkąt torowy na Alfredzie wbudowano w 1956 roku nową pętlę, co umożliwiło przedłużenie z Katowic linii szczytowej 113 (od 1959 roku przemianowanej na 13 bis). Przy pętli zbudowano poczekalnię z punktem regulatorskim. Od grudnia 1955 roku uruchomiono drugą linię szczytową o numerze 213, obsługiwaną 3 wagonami silnikowymi bez doczep na trasie z placu Wolności do osiedla Marchlewskiego. Na linii tramwajowej 13 kursowały w tym okresie pociągi składające się z wagonu silnikowego i dwóch doczepnych. Przewozy były imponujące: w 1957 roku w tramwajach linii 13 sprzedano ponad 12,6 milionów biletów, dalsze 7 milionów w tramwajach linii uzupełniających 113 i 213, co odpowiadało przewozom ponad 50 tys. pasażerów dziennie na liczącej zaledwie 6,24 km trasie¹.

Budowa ulicy Nowej Katowickiej w Siemianowicach, rozpoczęta jeszcze w okresie okupacji, doczekała się ostatecznej realizacji dopiero w 1960 roku. W związku z demontażem pętli oddanej do użytku w 1946 roku, która kolidowała z nowym wiaduktem drogowym powstającym nad linią kolejową Bytom-Szopienice, tramwaje linii 13 od marca kończyły bieg na mijance Ficinus. Od tego miejsca wybudowano nową ulicę oraz równoległą dwutorową trasę tramwajową pod również nowym, żelbetowym wiaduktem kolei wąskotorowej. Trasa tramwaju uległa skróceniu, nową pętlę zbudowano bowiem 150 metrów bliżej w kierunku Katowic, tuż za wylotem ulicy Hutniczej. Na powstałym wówczas wiadukcie drogowym prowadzącym do centrum miasta nie przewidziano miejsca dla tramwaju, co znakomicie mogło ułatwić rozwój przyjaznej środowisku komunikacji w kierunku śródmieścia i północnych dzielnic. Układ torowy w Siemianowicach w obecnej postaci oddano do użytku w grudniu 1960 roku.

Z początkiem lat 60. XX wieku północna część śródmieścia Katowic stała się na ponad dekadę wielkim placem budowy. Wyburzono wiele wartościowych kamienic i zabytków przemysłu, likwidowano linie kolejowe, kolidujące z arteriami drogowymi, całkowitej przebudowie uległ Rynek i główna oś drogowa północ-południe, którą kursowała linia tramwajowa 13, czyli ówczesna aleja Armii Czerwonej (obecnie Wojciecha Korfanteo) od rynku do ulicy Słonecznej. Po wyburzeniu całej zachodniej pierzei poszerzona ulica zyskała dwie jezdnie, po trzy pasy ruchu każda. Jezdnie rozdzielono nowym torowiskiem w pasie zieleni, na które przeniesiono ruch 15 maja 1964 roku. 5 września tego roku oddano do ruchu pętlę przy ulicy Słonecznej, a 1 maja 1965 roku tory przebiegające przez rondo i będący ich kontynuacją wydzielony odcinek dwutorowy do ulicy Słonecznej. Na rondzie znajdowały się iglice automatycznego rozjazdu, a nowy łuk prowadzący w kierunku Chorzowa odgałęział się w lewo dopiero za przejazdem przez jezdnie, tworząc splot czteroszyno-

wy na torze w kierunku północnym. Na jednotorowym odcinku od ulicy Słonecznej do Wełnowca zainstalowana została automatyczna sygnalizacja świetlna. Największe perturbacje dla ludności spowodowała gruntowna przebudowa rynku, podczas której zachowano ruch tramwajowy. Nowy układ torowy w tym miejscu oddano do ruchu 16 czerwca 1967 r. Od tego momentu pociągi z kierunku południowego mogły jechać tylko na północ, a z północnego we wszystkich kierunkach. Na nowo powstałym łączniku północ-wschód skierowano linię 13 bis - od 1 lipca 1967 roku kursowała ona do Zawodzia. Tego samego dnia nastąpiła wielka rewolucja taryfowa. Zlikwidowano dotychczasowe rozbudowane opłaty strefowe, wprowadzając taryfę liniową²: bilet normalny kosztował odtąd 1 zł, ulgowy 50 groszy.

Od 1968 roku zlikwidowano stanowiska konduktorów, wprowadzając mechaniczne kasowniki biletów. Obsługę linii 13 przejęła nowa katowicka zajezdnia w Zawodziu. Dodatkowo w miejsce linii 213 od 1968 roku kursowała z Zawodzia do Alfredu linia 20. Zakończona z obydwu stron pętlami trasa Katowice-Siemianowice była jedną z pierwszych, gdzie uruchomiono wagony jednokierunkowe. Ich wprowadzenie poskutkowało skróceniem czasu jazdy, co miało odbicie w symbolicznym zwiększeniu częstotliwości ruchu linii 13 z 15 na... 14 minut. Z początkiem lat 80. zawieszono kursowanie szczytowej linii 13 bis, kończącej bieg na Alfredzie. Od października 1982 roku miejsce linii 20 zajęła linia 14 z Mysłowic, zapewniając wraz z linią 13 częstotliwość 7-minutową od Alfredu w kierunku Katowic.

Do początku lat 90. XX wieku linia tramwajowa 13 cechowała się stabilną ofertą i dużą produktywnością, pomimo wewnętrznej konkurencji, jaką była komunikacja autobusowa WPK Katowice, prowadzona równoległe do trasy tramwaju. Atutem tramwajów była regularność i niezawodność, podczas gdy autobusy, które obsługiwały relacje w kierunku bardziej odległych miejscowości, częściej kursowały przepełnione lub opóźnione.

Jakub Halor



Fot. Arkadiusz Palla

Plac Alfreda w Katowicach Wełnowcu. Był to jedyny na górnośląskiej sieci komunikacyjnej punkt planowego skomunikowania „drzwi w drzwi”: pociąg 132 linii 13 w kierunku Katowic prowadzony wagonem 105N-335 gotowy do odjazdu po przesiadce pasażerów z pociągu linii 12, który przyjechał z Chorzowa (wagon 102Na-200). Na drugim planie osiedle Tuwima w Siemianowicach. 1 lutego 1998 r.

1. Na podstawie tych danych można szacować, że z trasy linii 13 stale korzystało w tym czasie ok. 25 tys. „obywateli”.

2. Taryfa, w której cena kasowanego w pojeździe biletu jest niezależna od długości trasy była korzystna dla osób korzystających z linii międzymiastowych na długich odcinkach, lecz niekorzystna dla osób przesiadających się na krótszych dystansach, które musiały kasować kolejne bilety.

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**

Dobrnęliśmy z naszymi spotkaniami do tej pory roku, gdy w słońcu tańczą na wietrze różnokolorowe liście lub z szarego nieba spadają krople deszczu. Dla pieszych i kierowców – pora jak każda inna, nastrojająca melancholijnie. Dla motorniczych – czas największej czujności, sprawdzianu własnych umiejętności i przyspieszonego bicia serca.



Czas poślizgów

Fot. Mateusz Wleczonek

Opadające na tory liście nie mają szans z co najmniej kilkunastotonowym tramwajem – rozjechane zostają na miazgę. Wydawać by się mogło, że z takiego starcia tramwaj wychodzi obronną ręką – wszak w czym mogą być dla niego niebezpieczne jesienne liście? Nic bardziej mylnego. Rozjechane liście momentalnie puszczają soki, a powstająca w ten sposób miazga zachowuje się jak smar, skutecznie zmniejszając przyczepność kół tramwaju do szyn. Nieco inna, choć równie niebezpieczna maź, pojawia się na szynach w momencie, kiedy osiadać zaczyna mgła lub gdy spadają pierwsze krople deszczu. Wilgotne stają się wówczas wszystkie pyły i zanieczyszczenia, których niestety ciągle nie brakuje w naszych miastach. Jedna i druga maź nie tylko pozostają na torach, potrafią także skutecznie okleić koła wagonów.

Zapytają Państwo zapewne: jaki wpływ ma to na codzienne funkcjonowanie komunikacji tramwajowej? Niestety, bardzo znaczący. Mimo tego, że większa część wagonów tramwajowych jest wyposażona w piasecznice, które pomiędzy koło a szynę podają drobno zmielony, suchy piasek, zdecydowanie poprawiający skuteczność hamowania i ułatwiający ruszenie tramwajem z miejsca, nie udaje się całkowicie wyeliminować zjawiska poślizgu. „Czarna szyna” – jak ją nazywamy – potrafi sprawić, że koła tramwaju zatrzymują się gwałtownie przy pierwszej próbie hamowania, natomiast sam wagon sunie dalej siłą bezwładności. „Czar-

na szyna” przy ruszaniu na wzniesieniu może nawet uniemożliwić opuszczenie przystanku. Porównać to można chyba tylko do próby chodzenia w samych skarpetkach po świeżo wyfrotowanej podłodze. Wszystko to sprawia, że jeździć musimy dużo ostrożniej, starać się ruszać jak najbardziej płynnie i powoli, a przede wszystkim planować hamowanie z wielkim wyprzedzeniem.

Tego ostatniego, niestety, często inni uczestnicy ruchu nie ułatwiają, stąd pozostaje mi tylko zaapelować: Drodzy Państwo! Tramwaj, z różnych względów, nawet w optymalnych warunkach atmosferycznych, ma drogę hamowania zdecydowanie dłuższą, niż samochód osobowy. Wynosi ona około 35 metrów z prędkości 30km/h. Jeśli nałożymy na to jesienne warunki

śliskiej szyny, potrafi się ona wydłużyć dwu- albo nawet trzykrotnie, czyli do około stu metrów! Dlatego nie wchodzimy na przejścia dla pieszych bezpośrednio przed tramwaje i nie wjeżdżamy na torowisko. Dbajmy o bezpieczeństwo własne i innych.

A tych z Państwa, których codziennie wozimy do pracy, szkoły czy na umówione spotkania, z góry przepraszamy za wszelkie, nieuniknione w trudnych warunkach szarpnięcia czy to przy ruszaniu, czy przy hamowaniu oraz za ewentualne opóźnienia. Mimo wszelkich przeciwności losu najważniejsze dla nas jest dowieźć Państwa bezpiecznie do celu. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy





Akcja z Wąsem

Organizatorzy akcji Movember Polska zapraszają 24 i 25 listopada do Galerii Katowickiej wszystkich mieszkańców województwa na badania USG jąder oraz spotkania ze specjalistami w dziedzinach związanych z męskim zdrowiem.

Movember to międzynarodowa kampania, która narodziła się w Australii w 2003 roku. Od tamtej pory obejmuje swoim zasięgiem coraz więcej krajów, by edukować mężczyzn, jak ważne jest wczesne wykrywanie nowotworów atakujących jądra i prostatę.

Symbolem akcji stało się zapuszczanie wąsów przez 30 dni listopada. Mężczyźni zapuszczają ten niemożliwy już zarost, by zmianą swojego wizerunku zwrócić uwagę na problemy, które dla wielu panów pozostają nadal tematem tabu. Wąsy zdobią twarze ambasadorów akcji niczym różowe wstążki, kojarzone z kampaniami dotyczącymi profilaktyki kobiecych nowotworów. Celem kampanii Movember jest podnoszenie świadomości mężczyzn w całym kraju na temat profilaktyki raka jąder i prostaty. Nowotwory jąder dotyczą przede wszystkim młodych mężczyzn, między 15 a 35 rokiem życia, zaś rak gruczołu krokowego dotyczy panów w coraz młodszym wieku – nawet 45-letnich. Chociaż rak kojarzony jest głównie jako choroba osób starszych, to jednak nowotwory jąder atakują głównie ludzi młodych. Ryzyko dotyczy nawet osób około 14. roku życia, ale grupą najbardziej narażoną na zachorowanie są panowie w wieku od 20 do 34 lat.

Nie ma wyszczególnionych żadnych czynników ryzyka. Siedzenie z laptopem na kolanach, czy spędzanie wielu godzin na podgrzewanym siedzeniu samochodu, niekoniecznie powodują zwiększenie szansy na zachorowanie na raka jądra. Nie ma również zestawu wskazanych produktów spożywczych, ćwiczeń czy innych elementów, które pomogłyby nam tego nowotworu uniknąć.

Trwające około pięciu minut badanie USG pozwala zdiagnozować stan zdrowia jąder i potwierdzić, że badany jest wolny od ich nowotworów. Oprócz badań USG będzie możliwość zbadania poziomu PSA. Wystarczy zjawić się do Galerii Katowickiej przy ul. 3 Maja 30 w sobotę, 24 listopada, między 9:30 a 14:30 oraz między 15:00 a 20:00 lub w niedzielę, 25 listopada, między 10:00 a 14:30 oraz między 15:00 a 19:30. Wcześniejsze zapisy nie są prowadzone.

W trakcie wydarzenia Movember w Galerii Katowickiej można skorzystać:

- z badań USG jąder, jeśli masz mniej niż 45 lat
 - z badań PSA pod kątem zmian w prostacie, jeśli masz 45 lat lub więcej
- Żadne z badań nie wymaga wcześniejszego przygotowania. Badania są bezbolesne i nieinwazyjne. Badanie PSA to badanie związane z pobraniem kropli krwi z palca.

Rak jąder przytrafić się może każdemu mężczyźnie. Musimy przy tym pamiętać, że jest to jeden z najszybciej rozwijających się i najbardziej agresywnych nowotworów. Dlatego warto pamiętać, że dbanie o swoje męskie sprawy jest kluczowym elementem walki z rakiem jąder. Jego wczesne wykrycie pozwala na całkowite wyleczenie niemal w 100 proc. przypadków – warunkiem jest jednak przeznaczenie kilku minut w miesiącu na samobadanie.



Movember Polska

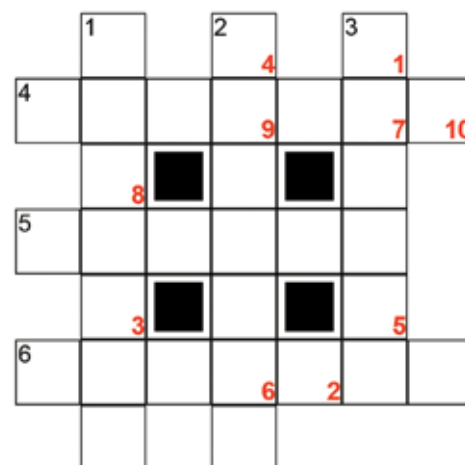
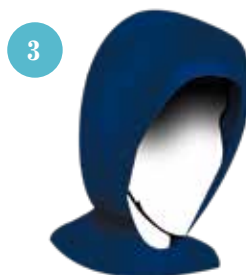
Najbardziej stylowa kampania roku

Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM NEWS

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 10 utworzą rozwiązanie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----



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

Krzyżówka panoramiczna

Rozjemca		Ryba z Bałtyku lub Atlantyku		... ziemiska		Wąż z grzechotników	
Moda jak sprzed lat	Konwersacja	Część dużego słownika		Rys stepowy		Chroni żółwia	
Wymarły gatunek dronta				Stosik kamieni			
Zięb				Doznała urazu			
Nocny motyl				But z łyka			
Obwódka							
Ptaszarnia							
Odmiana komedii							

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 listopada 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.