

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

**„Katarzynka”
– święto branży
tramwajowej**

»» str. 2



WYDARZENIA

**Jubileuszowa Gala
tramwajowej rodziny**

»» str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

**Drewniana
świątynia
w Boronowie**

»» str. 6-7

**Szczyt COP24
w Katowicach**

»» str. 3



Jedźmy razem

Powoli kończą się obchody 120-lecia Elektrycznej Komunikacji Tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. W tym miesiącu jubileuszowe uroczystości zbiegły się w czasie ze wspomnieniem liturgicznym św. Katarzyny Aleksandryjskiej, patronki całego środowiska tramwajarskiego i kolejarskiego. 25 listopada w Katedrze Chrystusa Króla w Katowicach odprawiona została Msza święta dziękczynna w intencji Pracowników, Emerytów i ich Rodzin oraz Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Natomiast kilka dni wcześniej, 22 listopada w Teatrze Śląskim, odbyła się jubileuszowa gala, która była okazją do podsumowań, podziękowań i gratulacji, a także do wspomnień i refleksji.

Z jednej strony z dumą spoglądamy na dorobek poprzednich pokoleń i bogate tradycje branży tramwajowej, a z drugiej – z nadzieją patrzymy w przyszłość. Nowoczesny transport publiczny, to jeden z podstawowych warunków rozwoju całej metropolii. Dlatego z taką satysfakcją informujemy, że w najbliższych latach spółka Tramwaje Śląskie S.A. kontynuować będzie duże projekty inwestycyjne i modernizacyjne przy wsparciu funduszy unijnych.

Ekspertsi podkreślają, że rozwój komunikacji publicznej, a zwłaszcza komunikacji tramwajowej, ma ogromne znaczenie dla ochrony środowiska. Czyste powietrze jest naszą wspólną troską. Z tym większą uwagą śledzić będziemy obrady globalnego szczytu klimatycznego – COP24, który 3 grudnia rozpocznie się w Katowicach. Szczyt potrwa blisko dwa tygodnie, a udział w nim zapowiedziało ponad 25 tysięcy uczestników. W tym numerze zamieszczamy tekst na temat tego wyjątkowego wydarzenia, a także informacje dotyczące przejściowych utrudnień i zmian w funkcjonowaniu komunikacji.

Oczywiście, warto zapoznać się także z innymi artykułami w tym wydaniu naszego miesięcznika. Zachęcam do kolejnego spaceru z przewodnikiem turystycznym, który tym razem zaprasza do Boronowa, słynącego z drewnianego kościółka. Jak zwykle, godne polecenia są uwagi Motorniczego, zawarte w felietonie z cyklu „Widziane zza pulpitu”.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

„Katarzynka” w kościołach i w tramwaju

Jak co roku, z okazji „Katarzynki” spółka Tramwaje Śląskie S.A. we współpracy z Klubem Miłośników Transportu Miejskiego uruchomiła tramwaj specjalny, który w niedzielę 25 listopada woził pasażerów, m.in. dowożąc ich na katarzynkową Mszę świętą, która odprawiona została w Katedrze Chrystusa Króla w Katowicach.

„Katarzynka”, czyli święto branży tramwajowej, to każdego roku okazja, by skorzystać z możliwości przejazdu tramwajem, którego próżno szukać w ruchu liniowym. Dotychczas najczęściej był to wagon typu N, a ostatnio wagon 13N. W tym roku, w roli „katarzynkowego” tramwaju specjalnego po raz pierwszy wystąpił wagon typu 102Na.

Wagon kursował od 11:00 do 17:00 woząc pasażerów w Katowicach i Chorzowie, a na podróżujących nim czekał słodki poczęstunek w formie tramwajowych krówek oraz pamiątkowa pocztówka, wydana z okazji jubileuszu 120-lecia Elektrycznej Komunikacji Tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.

Jednym z kursów był przejazd do katowickiego Brynowa, wzdłuż ul. Kościuszki. W ten sposób można było dojechać w pobliże Katedry Chrystusa Króla, gdzie w samo południe rozpoczęła się Msza święta w intencji społeczności tramwajarskiej, sprawowana pod przewodnictwem Arcybiskupa Wiktora Skworca. W homilii Metropolita katowicki zwrócił się do pracowników Spółki: – Dziękuję za tę pracę, która jest służbą, bo służycie komunikacji – porozumieniu, zbliżeniu ludzi. Bo przecież tramwaje to łatwo dostępny środek



Fot. Jakub Stanista

lokomocji – bezpieczny, ekologiczny, tani, rozwijający się; więc bardzo Wam dziękujemy.

Poza uroczystą Mszą świętą w katowickiej Katedrze, tradycyjnie, okolicznościowe Msze odprawione zostały we wszystkich Rejonach Spółki – w kościołach w Będzinie, Katowicach, Bytomiu i Zabrze.



Fot. Krzysztof Gawor / Biuro Prasowe Archidiecezji Katowickiej

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



COP24 KATOWICE 2018
UNITED NATIONS CLIMATE CHANGE CONFERENCE

Szczyt ONZ - zmiany w komunikacji

3 grudnia w Katowicach rozpoczyna się 24. Sesja Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu – COP24. W konferencji weźmie udział ponad 25 tysięcy uczestników oraz delegacje 196 państw.



Fot. Mateusz Wleczorek

W okresie od 25 listopada do 17 grudnia 2018 r. projekt czasowej organizacji ruchu drogowego nie przewiduje potrzeb zmian w trasach przejazdu komunikacji autobusowej i tramwajowej. Dla potrzeb konferencji uruchomione zostaną specjalne linie autobusowe: COP1, COP2 oraz linie tramwajowe: COP24 i COPT.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA

- linia COP1 kursować będzie na trasie: „Katowice Dworzec” – „COP24 Korfantego” (stanowisko tymczasowe), z przejazdem ulicami: Plac Wolności, Sokolską, Chorzowską, przez Rondo im. Gen. Jerzego Ziętka, Korfantego,
- linia COP2 kursować będzie na trasie: „Katowice Dworzec” – „COP24 Korfantego” (stanowisko tymczasowe), z przejazdem ulicami: Dworcową, Kościuszki, pl. Miarki, Jagiellońską, Francuską, Warszawską, Szkolną, Moniuszki, Korfantego, przejazd przez Rondo im. Gen. Jerzego Ziętka, Korfantego.

KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA

- linia COPT kursować będzie na trasie: „Katowice Plac Wolności” – „Chorzów Stadion Śląski Pętla Zachodnia” z obsługą przystanków: „Katowice Plac Wolności”, „Katowice Dworzec PKP”, „Katowice Rynek”, „Katowice Rondo”, „Katowice Sokolska”, „Katowice Stęślickiego”, „Dąb Huta Baidon”, „Dąb Silesia City Center”, „Dąb Kościół”, „Park Śląski Wesołe Miasteczko”, „Park Śląski Ogród Zoologiczny”, „Park Śląski Wejście Główne”, „Chorzów Stadion Śląski Pętla Zachodnia”.
- linia COP24 obsługiwana jest zabytkowym taborem, funkcjonuje cyklicznie już od połowy września. Linia jeździ w dwóch relacjach okrężnych:
 - Koszutka Słoneczna Pętla – Katowice Plac Wolności,
 - Koszutka Słoneczna Pętla – Katowice Plac Miarki.

ULICE ZAMKNIĘTE DLA RUCHU

- Olimpijska
- Góreckiego
- Dobrowolskiego (od wjazdu na teren Muzeum Śląskiego do ul. Góreckiego)

Na ulicach tych zapewniony będzie dojazd do przyległych posesji, m.in. do obiektów NOSPR i biurowca KTW od ul. Olimpijskiej. Przyległe odcinki ul. Ordoną, Skrzypka i Nadgórników staną się drogami bez przejazdu.

ZAKAZY RUCHU PIESZYCH

Zakazami ruchu pieszych objęte zostaną chodniki przy Spodku wzdłuż al. Roździeńskiego i al. Korfantego, fragment ul. Olimpijskiej w rejonie MCK oraz ul. Góreckiego z zapewnieniem dojeżdżać do posesji. Cała Strefa Kultury, z wyjątkiem Muzeum Śląskiego i NOSPR, będzie zamknięta dla mieszkańców. Zamknięte zostaną kładki - z ul. Uniwersyteckiej do Strefy Kultury oraz nad ul. Olimpijską.

DODATKOWE ZMIANY 3 I 11-14 GRUDNIA

3 grudnia po godz. 16.00 planowane jest czasowe wyłączenie z ruchu samochodowego al. Korfantego

go od ronda do ul. Katowickiej w obu kierunkach. Planowane jest również wprowadzanie na bieżąco dodatkowych, krótkotrwałych zmian w organizacji ruchu, szczególnie w okresie 11 - 14 grudnia, związanych z przyjazdem do naszego miasta prezydentów, premierów i ministrów państw biorących udział w COP24.

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Autobusy i tramwaje na terenie miasta kursować będą zgodnie z rozkładem, za wyjątkiem linii autobusowej nr 940 dojeżdżającej do Muzeum Śląskiego, która omija ul. Olimpijską, Góreckiego i Dobrowolskiego i jedzie na przystanek Katowice Strefa Kultury przy os. Gwiazdy. Ponadto miasto Katowice we własnym zakresie uruchamia specjalne linie autobusowe dla uczestników Szczytu. Autobusy o oznaczeniach COP3, COP4, COP4N, COP5 i COP5N będą bezpłatnie wozic uczestników Szczytu na podstawie identyfikatorów m.in. do Krakowa, Oświęcimia czy Bielska-Białej. Strona rozkładów jazdy dostępna pod adresem: www.kzkgop.com.pl

Źródło: KZK GOP



Fot. Biuro Prasowe Konferencji COP24



Zdjęcia: Mariusz Banduch

Jubileuszowa Gala tramwajowej rodziny

Przed 120 laty na górnośląskie tory wyruszył pierwszy elektryczny tramwaj. Jubileuszowa gala z tej okazji odbyła się 22 listopada w Teatrze Śląskim w Katowicach.

– Ta wspaniała rocznica nakłada się na nasze święto – „Katarzynkę” – które przypada 25 listopada. To okazja do podsumowań, spojrzenia wstecz, ale i w przyszłość – mówił w przemówieniu Bolesław Knapik, Prezes spółki Tramwaje Śląskie S.A. Prezes Knapik wyliczał też inwestycje realizowane przez Spółkę w ostatnich latach. 63 kilometry zmodernizowanych torowisk, 75 wyremontowanych wagonów oraz 42 nowe, niskopodłogowe pojazdy – to liczby, który przełożyły się na komfort setek tysięcy pasażerów każdego dnia. – To oczywiście nie koniec. W planach mamy remont kolejnych 100 kilometrów torowisk oraz, co warto podkreślić, budowa pierwszych od dawna nowych linii. Jestem przekonany, że te inwestycje będą służyć nie tylko rozwojowi Spółki, ale też całego regionu – podsumowywał Bolesław Knapik.

W podobnym tonie wypowiadał się Marcin Krupa, prezydent Katowic, zwracając uwagę, jak ważną rolę w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii odgrywa transport publiczny. – Sieć komunikacyjna to krwiobieg metropolii. Dobrze skomunikowane miasta to karta przetargowa pod kątem zamieszkania, pracy, inwestycji – podkreślał prezydent Krupa dodając: – Tramwaje oplatają cały region, także jego serce. Jako prezydent Katowic jestem szczęśliwy, że w naszym mieście mamy tak rozwinięty transport szynowy.



Wprowadzeniem w atmosferę wieczoru był zarys historii tramwajów elektrycznych na Śląsku i Zagłębiu w efektownym ujęciu filmowej animacji malowanej piaskiem. W poruszających obrazach pokazano losy regionu, dotkniętego dwiema wojnami światowymi, podziałami geograficznymi, politycznymi, wpisujące się w życie codzienne mieszkańców, dojeżdżających do pracy tramwajem, bądź w transporcie pracujących.

– Komunikacja publiczna to nie tylko tabor, ale przede wszystkim ludzie – ich wiedza, praca, służba. Każdego dnia przewożymy setki tysięcy pasażerów na terenie Śląska i Zagłębia. Cieszę się, że na przestrzeni 120 lat stworzyliśmy coś więcej niż odnoszącą sukcesy firmę, tworzymy wielką tramwajową rodzinę – zaznaczył Prezes spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Podczas gali wręczono honorowe odznaczenia zasłużonym pracownikom Spółki. Poza wewnętrznymi nagrodami, medale „Zasłużony dla województwa śląskiego” pracownikom wręczył radny Sejmiku Województwa Śląskiego Marek Kopel, a Liga Obrony Kraju uhonorowała spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Medalem Okolicznościowym „Na stulecie odzyskania Niepodległości Polski”. Wyróżnienie otrzymał również prezes Bolesław Knapik, który z rąk Dyrektora Zarządu Wojewódzkiego LOK oraz Zarządu Wojewódzkiego Związku Oficerów Rezerwy Wojska Polskiego odebrał szablę oficerską.

Uroczystość uświetnił występ duetu Need for Strings, który żywiołowymi wykonaniami m.in. rockowych utworów w smyczkowych aranżacjach, zakończył galę.

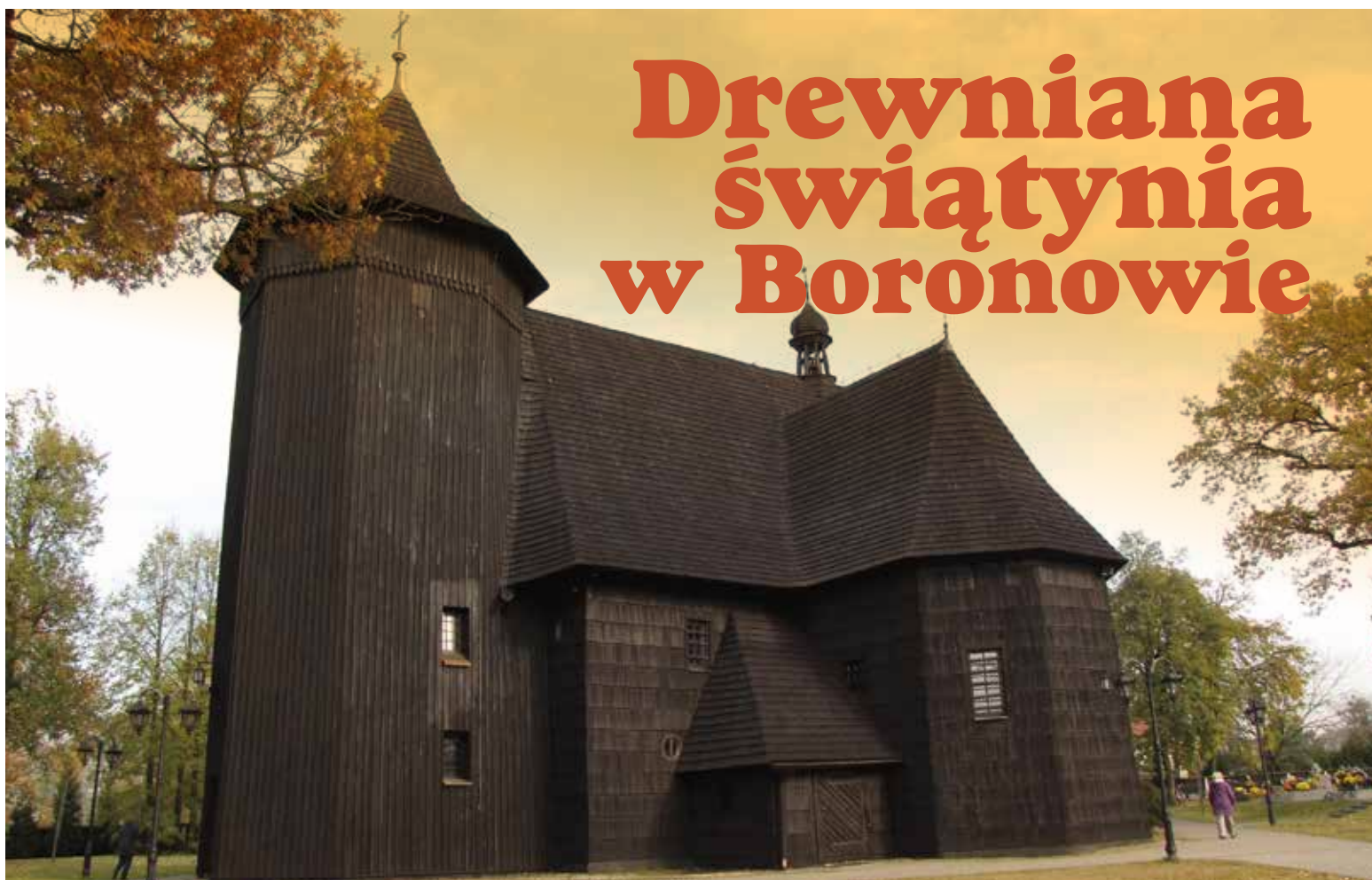
Patryk Mataniak



Zdjęcia: Mariusz Banduch



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.



W naszych cyklicznych spacerach po regionie co jakiś czas zachęcamy do wędrówki szlakiem zabytków architektury drewnianej województwa śląskiego. Tym razem proponujemy wycieczkę do Boronowa, wsi w powiecie lublinieckim, leżącej w górnym biegu rzeki Liswarty.

Pierwsza wzmianka o wsi pochodzi z 1270 roku - Boronów wymieniony został w dokumencie księcia Bolesława Wstydlwego. Po raz kolejny nazwa pojawiła się w dokumencie króla Kazimierza Wielkiego z 1341 roku, występuje tam jako wieś należąca do księstwa opolsko-strzeleckiego. Boronów był w rękach Piastów do 1532 roku. Przez kolejne stulecia wieś należała również do rodzin Boronowskich, Dzierżanowskich, a od 1742 roku znalazła się w granicach państwa pruskiego, będąc od 1805 roku w posiadaniu książęcego rodu Hohenlohe-Ingelfingen. Po powstaniach śląskich i plebiscycie wieś znalazła się w granicach II RP.

Najcenniejszym zabytkiem wsi jest wzniesiony w 1611 roku z fundacji hrabiego Andrzeja Dzierżanowskiego drewniany kościółek pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Różańca Świętego. Od 1868 roku jest świątynią samodzielnej parafii w Boronowie. Od 1719 roku prowadzone są tutaj księgi parafialne: chrztów, ślubów i pogrzebów, a od 1755 roku - księga Bractwa Różańcowego. Według tradycji pierwszy drewniany kościół we wsi wzniesli Boronowscy w 1221 lub 1291 roku. Niestety, sto lat po wybudowaniu, kościółek spłonął,

a mieszkańcy od tego czasu aż do wybudowania nowej świątyni uczęszczali na nabożeństwa do oddalonej o około 10 km Lubszy.



Obecny boronowski kościół wykonany został z drewna modrzewiowego i sosnowego, założony jest na planie krzyża greckiego. Z zapisów kronikarskich wynika, że pierwotnie świątynia miała być kościołem zakonnym ojców Dominikanów z Bytomia, na co wskazywać mają ustawione w obrębie prezbiterium ozdobne stalle z XVII wieku. Kościołem mieli opiekować się również ojcowie Franciszkanie - w pierw z Krakowa, a później z Góry św. Anny.

Kościół od strony północnej i południowej ma na przecięciu krzyża dwie kaplice. Od zachodu wznosi się 20-metrowa, ośmioboczna wieża z 1616 roku, o konstrukcji zrębowej i szkieletowej, nakryta ostrołukowym, ośmiobocznym hełmem namiotowym. Wieża ustawiona jest na osi wejścia głównego, stanowiąc kruchtę wejściową do kościoła. Ściany zewnętrznie obite są gontem. Na dwuspadowym dachu ustawiona jest sygnaturka z sześcioboczną latarnią, z cebulastym hełmem krytym gontem. Od strony południowej znajduje się dodatkowe wejście, zwane Babińcem lub Babnikiem, wykonane w 1811 roku. Jednonawowe wnętrze nakryte jest płaskim dachem z kasetonami. Dwie kaplice boczne

doświetlone są dwudziestoma prostokątnymi oknami, w większości ozdobionymi kratami z zadziornymi. Trzy okna znajdują się w prezbiterium (w tym dwa ostrołukowe z witrażem św. Andrzeja i św. Jadwigi Śląskiej z 1890 roku), sześć w nawie głównej (w tym cztery okragłe), trzy w wieży, cztery w kaplicy południowej, trzy w kaplicy północnej oraz jedno w przedsionku południowym.

Wypożyczenie kościoła jest niezwykle bogate. Ołtarz główny, pochodzący z XVII wieku, ustawiony jest w trójbocznie zamkniętym prezbiterium, ze wspólną snyderką. W centralnej części ołtarza znajduje się obraz Matki Bożej Różańcowej – patronki kościoła. Warto wspomnieć, że już 13 kwietnia 1755 roku, z inicjatywy dominikanina o. Mateusza Jana Smółki, założone zostało przy kościele Bractwo Różańca Świętego. Zostało ono reaktywowane w 1994 roku staraniem ks. proboszcza Eugeniusza Marcisza. Widocznym znakiem kultu Różańca są zabytkowe feretrony procesyjne, na których znajdują się przedstawienia Tajemnic Różańcowych. Początkowo feretronów było piętnaście (po pięć Radosnych, Bolesnych i Chwalebnych), a z chwilą ustanowienia przez św. papieża Jana Pawła II w 2011 roku dodatkowych pięciu Tajemnic Świątła Różańca, rzeźbiarz Ryszard Korzekwa wykonał kolejne feretrony na wzór tych zabytkowych. Pod obrazem Matki Bożej Różańcowej, który stanowi kurtynę zasłaniającą, znajduje się drugi obraz – Matki Bożej Częstochowskiej, nakryty kunsztownie wykonaną sukienką oraz napisem „Pod Twoją obronę uciekamy się”. Po bokach, pomiędzy bogato rzeźbionymi kolumnkami, ustawione są postaci św. Stanisława i św. Wojciecha, a w zwieńczeniu ołtarza umieszczony został obraz św. Andrzeja Apostoła, pierwotnego patrona świątyni.

W kaplicy bocznej północnej, stanowiącej osobną przestrzeń, oddzieloną od nawy głównej kutą żelazną kratą z XVII-wiecznym krucyfiksem, znajdują się dwa ołtarze. Pierwszy, z XVIII wieku, poświęcony jest czterem świętym Janom: Janowi Nepomucenowi i Janowi Sarkandrowi (obraz centralny), Janowi Chrzcielowi oraz Janowi Ewangeliste (obraz w zwieńczeniu). Drugi ołtarz, z 1659 roku, poświęcony jest św. Annie Samotrzeciej, przedstawionej na obrazie z Maryją i Jezusem. Po przeciwnej stronie, w kaplicy południowej, znajdują się kolejne dwa ołtarze: po lewej – rzeźbiony ołtarz w konwencji barokowej z 1750 roku, poświęcony Niepokalanemu Poczęciu Najświętszej Maryi Panny w otoczeniu



aniołów, a pośrodku – ołtarz z XVIII wieku z obrazem przedstawiającym św. Mikołaja oraz obrazem ukazującym św. Judę Tadeusza.

Od strony północnej, przy ścianie prezbiterium, ustawiona została barokowa ambona z pierwszej połowy XVII wieku. Natomiast po przeciwnej stronie, tuż obok ołtarza Maryjnego, znajduje się chrzcielnica z XVII wieku, zdobiona w stylu ludowym. Od tej samej strony mieści się zakrystia, a od strony zachodniej chór muzyczny, na którym ustawione są organy pochodzące z 1853 roku.

Na uwagę zasługuje polichromia kościoła, wykonana przez braci Kurde w 1890 roku. Przedstawia ona licznych świętych dominikańskich, kartusze herbowe, różne motywy roślinne oraz symbole Męki Pańskiej. Stacje Drogi Krzyżowej również pochodzą z przełomu XVIII i XIX wieku. Pięknie prezentują się późnobarokowe ławki i konfesjonały.

Wokół kościoła rozciąga się parafialny cmentarz, otoczony drewnianym ogrodzeniem, pochodzącym z XVII wieku. Jest tam też drewniana brama wejściowa z tego samego okresu. Na terenie przykościelnym są jeszcze dwie drewniane kapliczki. Pierwsza – poświęcona św. Janowi Nepomucenowi, pochodząca z drugiej połowy XIX wieku oraz druga – w typie kapliczek ludowych, poświęcona św. Krzysztofowi.

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.

Dzieje linii tramwajowej Katowice – Siemianowice Śląskie

(część III: 1991-2018)



Wagon 102Na 183 jako regularny pociąg linii 13 rusza z mijanki przy ul. Katowickiej w Siemianowicach w kierunku placu Skargi. 6 października 2018 r.

Zrezygnowano z wagonów doczepnych na linii 13, a od stycznia 2004 roku wydłużono jej bieg od placu Wolności przez Chorzów Batory do Rynku w Chorzowie. Zmiana ta niekorzystnie wpłynęła na punktualność, jako że na tym odcinku tory poprowadzone są głównie środkiem ulic miejskich, podczas gdy trasa od katowickiego rynku do Siemianowic jest wydzielona z jezdni.

Pogarszająca się sytuacja ekonomiczna utworzonej w 2003 roku Spółki Tramwaje Śląskie S.A., która podjęła zadania operatora komunikacji tramwajowej w miejsce dotychczasowego przedsiębiorstwa państwowego, wpłynęła na zaniedbania remontów taboru i torowisk. Część gmin górnośląskich zaczęła mieć wątpliwości, czy dalsze utrzymywanie przewozów tramwajowych jest celowe. W kwietniu 2007 roku siemianowicki magistrat nosił się z planami likwidacji torowiska w celu poszerzenia ul. Katowickiej. Propozycja ta spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem społecznym i władze miasta się z niej wycofały. Tymczasem z końcem 2008 roku KZK GOP podjął decyzję o likwidacji „siostrzanej” linii 12. Przestało funkcjonować wypróbowane, planowe skomunikowanie „drzwi w drzwi” na Alfredzie, które dostarczało „trzynastce” wielu pasażerów z Bytkowa i Chorzowa Starego, ale przede wszystkim umożliwiało przez ponad sto lat tysiącom mieszkańców Siemianowic i Chorzowa szybkie i bezpośrednie dojazdy do szkół, miejsc

pracy i północnej części Parku Śląskiego (dawniej Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku). Niebawem podjęto również rozbiórkę torowiska, w którego miejscu zbudowano przy pomocy unijnych funduszy... ścieżkę rowerową i parkingi dla samochodów.

Przebudowa śródmieścia Katowic

Niewiele miast decyduje się na gruntowną przebudowę śródmieścia wraz z układem drogowym i torowym w zaledwie trzy dekady po zakończeniu poprzedniej tak kosztownej inwestycji, trwającej kilkanaście lat. Takie wyzwanie podjęły Katowice z początkiem nowego tysiąclecia. Przebudowa ronda powiązana z budową tunelu drogowego trasy średnicowej poskutkowała długotrwałym przerwaniem połączenia torowego w kierunku katowickiego śródmieścia w 2004 roku. W północno-zachodniej stronie ronda zbudowano nieistniejący wcześniej łącznik torowy, co pozwoliło na kierowanie tramwajów z kierunku Chorzowa do pętli przy ul. Słonecznej i dalej w kierunku Siemianowic. Od maja do października 2004 roku linia 13 nie kursowała, jej miejsce zajęła linia 6, tworząc bezpośrednie połączenie Siemianowic przez Koszutkę, Dąb i Chorzów z Bytomiem.

W maju 2007 roku „trzynastka” powróciła na tradycyjną trasę w związku z remontem ul. Gliwickiej w Katowicach. Od września 2009 roku ponownie

Upadek przemysłu ciężkiego, wyludnianie się miast górnośląskich i dynamiczny wzrost motoryzacji na przełomie tysiącleci spowodowały znaczny spadek liczby pasażerów. Związek komunikacyjny KZK GOP, który od 2000 roku jest odpowiedzialny za organizację komunikacji tramwajowej, poszukiwał oszczędności.

wydłużono przebieg „trzynastki” w kierunku Załęża, tym razem „tylko” do zajezdni w Chorzowie Batorym. 21 kwietnia 2012 roku linię 13 zawieszono ponownie, zastępując ją na trasie do Siemianowic linią 7, kursującą z Łagiewnik przez Świętochłowice i Katowice. Od 20 września 2012 roku miejsce „siódemki” zajęła w Siemianowicach linia 11, kursująca z Chebia przez Chorzów i stałe już, nowe dwutorowe połączenie północ-zachód przy katowickim rondzie. Ta ostatnia zmiana była spowodowana budową nowego torowiska pomiędzy rondem i rynkiem oraz zmianą układu skrzyżowań w samym rynku, gdzie obok skrzyżowania prostokątnych tras tramwajowych utworzono łączniki północ-wschód i południe-zachód, zlikwidowano natomiast łączniki północ-zachód (uniemożliwiając powrót relacji 14 na dotychczasowej trasie)¹. Ruch linii 13 wznowiono na nowym torze 24 grudnia 2012 roku, zaś w miejsce linii 14 do Alfreda skierowano linię 16, wcześniej kończącą bieg na pętli przy ul. Słonecznej. W 2013 roku sprytnie zrealizowano przebudowę torowiska i nawierzchni ul. 3 Maja w Katowicach, zachowując ruch linii 13 jednym torem.

Perspektywy rozwojowe

Czynnikiem decydującym o wyborze tramwaju w relacji Siemianowice-Katowice jest doskonałe skomunikowanie z instytucjami i uczelniami w śródmieściu stolicy województwa, a także



Zderzenie historii ze współczesnością – wagon N 1100 obsługujący niedzielny pociąg 131. 7 października 2018 r.

głównym katowickim dworcem kolejowym, do którego mieszkańcy Siemianowic dojeżdżają w kilkanaście minut, czyli znacznie szybciej niż z większości katowickich dzielnic².

Warunkiem przyciągnięcia pasażerów na siemianowickiej „końcówce” jest przede wszystkim rewitalizacja południowej części śródmieścia, która bardzo podupadła po zamknięciu Huty „Jedność” (dawnej Huty „Laura”)³. Należy zadbać o dostosowanie odcinka Katowice-Siemianowice do współczesnych standardów szybkiego tramwaju (kolei miejskiej), co wymaga modernizacji torowiska, w szczególności dobudowy drugiego toru do starej jednotorowej trasy z mijankami. Po jej wykonaniu zasadne byłoby skrócenie tras autobusowych współbieżnych z linią tramwajową 13 i zapewnienie wygodnych przesiadek na tramwaj, co pozwoliłoby na lepsze wykorzystanie możliwości przewozowych współczesnych wielozłonowych wagonów tramwajowych.

Perspektywiczne plany już od bez mała stu lat (!) wspominają o potrzebie przedłużenia linii tramwajowej w kierunku centrum Siemianowic. W 2014 roku, w najnowszym studium rozwojowym dla Tramwajów Śląskich autor artykułu zaproponował taką realizację. Tor mógłby być poprowadzony od placu Skargi przez teren po zlikwidowanej Hucie „Jedność” pod linią kolejową tunelem lub nawet kilkusetmetrowym odcinkiem podziemnym w osi

ul. Fitznerów, 1 Maja i Chopina, następnie w osi Starej Szosy (lub al. Spacerowej i dalej z wykorzystaniem niwelety i wiaduktów nieczynnej kolei piaskowej) w kierunku Czeladzi, do połączenia z linią tramwajową w kierunku Będzina, co pozwoliłoby nie tylko na przedłużenie trasy z Katowic do ścisłego centrum Siemianowic, lecz przede wszystkim

realizację połączenia o parametrach szybkiego tramwaju (lekkiej kolei metropolitalnej) na trasie Katowice-Siemianowice-Czeladź-Będzin (Dąbrowa Górnicza), odciążającego niewydolne węzły drogowe. Mało tego, trasa ta mogłaby mieć w Bańgowie odgańlenie prowadzące prosto, najkrótszą trasą z Katowic przez Siemianowice, Wojkowice i dalej wzdłuż autostrady A1 do Międzynarodowego Portu Lotniczego. Realizacja ta byłaby prawdopodobnie znacznie tańsza w budowie i eksploatacji od zaplanowanej ciężkiej kolei – zastosowanie lekkiego taboru z napędem hybrydowym eliminowałoby wymóg kosztownej elektryfikacji.

Autor wykazał również ekonomiczną zasadność odtworzenia połączenia Siemianowic z Chorzowem. Najwłaściwsza wydaje się realizacja takiego połączenia jako odgańlenia linii 13 w kierunku zachodnim od placu Skargi lub ul. Katowickiej niweletą nieczynnej kolei wąskotorowej przy os. Tuwima i dalej w osi ul. Kapicy, wzdłuż osiedli Korfantego, Chemik, Młodych, Węzłowiec, przez Chorzów Stary aż do połączenia z węzłem linii 6 i 11, aby tramwaj odciążał od dawna już niewydolny układ drogowy, oferując mieszkańcom wielkich osiedli w najgęściej zamieszkałych obszarach Siemianowic bezpośrednie, szybsze od dojazdów samochodem czy autobusem połączenie z centrami Katowic i Chorzowa (i dalej w kierunku Bytomia i Rudy Śląskiej).

Jakub Halor



Wagon Ptm 904 „Gucio” odjeżdża w kierunku Katowic z pętli przy placu Skargi w Siemianowicach. Zmodernizowane w chorzowskich warsztatach tramwajowych dawne frankfurckie pociągi premetra zyskały niską podłogę w środkowym członie, tracąc drzwi po lewej stronie i drugą kabinę sterowniczą. 7 października 2017 r.

Zdjęcia: Jakub Halor

1. W tym miejscu nasuwa się pytanie, dlaczego prac tych nie podjęto w latach 2003 – 2004 przy okazji przebudowy ronda. Odpowiedź tkwi w kwestii finansowania inwestycji, które przeprowadzane były w ramach współfinansowanego ze środków unijnych projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej podjętego w 2012 r. przez TŚ.

2. Gruntowna przebudowa dworca katowickiego połączona z oddaniem do użytku centrum handlowego „Galeria Katowicka” położonego przy odnowionej ul. 3 Maja dobiegła końca we wrześniu 2013 r.

3. Na początku XXI w. czarną kartą w historii Siemianowic Śląskich zapisały się niespełnione obietnice rządu, który nie zapewnił środków na ukończenie zaawansowanej już inwestycji w nową walcownię. Doszło do dramatycznych manifestacji pracowniczych (miesiącami nie wypłacano pensji), a w końcu do masowych zwolnień i bankructwa Huty „Jedność” (przedwojennej „Laury”) przekształconej w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Władze państwa polskiego dopuściły do zmarnotrawienia najważniejszego na przestrzeni dziejów siemianowickiego przedsiębiorstwa, co przyczyniło się do zapaści ekonomicznej miasta. Po trwającej kilkanaście lat likwidacji huty na jej terenie nie pozostał niemal przysłowiowy „kamień na kamieniu” – zniszczone zostały nawet XIX-wieczne budowle o wartości zabytkowej. Co więcej, ze względu na nabycie terenu huty przez prywatnego nabywcę władze miasta będą miały ograniczony wpływ na sposób zagospodarowania tego rozległego obszaru o strategicznym znaczeniu dla przyszłego układu komunikacyjnego.

Literatura (do części I, II, III artykułu):

1. *Chronik von Siemianowitz, Laurahütte...* bearbeitet von Wilhelm Koenig, Laurahütte 1902
2. Galus Józef Tomasz, *60 lat komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*, WPK Katowice 1968
3. Halor J., *Zamach na dwumastkę*, w: *Kalendarz Siemianowicki na rok 2005*, Siemianowice Śl. 2004

4. Jackiewicz J., *Odcinki jednotorowe w GOP*, *Świat Kolei* nr 2/2002
5. Janota E., *Czy miasto przejmie sieć tramwajową?*, *Dziennik Zachodni*, 13.04.2007
6. Soida K., Danyluk Z., Nadolski P., *Tramwaje górnośląskie tom I*. Wydawnictwo Euro-sprinter, Rybnik 2010
7. Soida K., Danyluk Z., Nadolski P., *Tramwaje górnośląskie tom II*. Wydawnictwo Euro-sprinter, Rybnik 2012

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**

Zna ten problem chyba każdy z nas – trzeba gdzieś podjechać, wybiegliśmy szybko na przystanek i nagle okazuje się, że w pobliżu żadnego czynnego kiosku ani sklepu, tramwaj już widać na horyzoncie – pozostaje próba zakupu biletu u motorniczego.

W ciągu kilkuletniej pracy za tramwajowym pulpitem wielokrotnie właśnie kwestie związane ze sprzedażą biletów stawały się przyczynami nieporozumień z pasażerami – i choć zazwyczaj udawało się stosunkowo szybko rozwiązać sytuację – pozostawał pewien niesmak. Dzisiejszą wspólną podróż spędzimy... kupując bilet uprawniający do niej.

Z wielu względów w komunikacji miejskiej organizowanej przez KZK GOP utrzymywana jest możliwość zakupu biletów u kierującego; dotyczy to także linii tramwajowych obsługiwanych przez Spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Od lat przyjęte jest, że w sprzedaży znajdują się specjalnie oznaczone bilety obowiązujące w granicach trzech lub więcej miast bądź gmin, przez 90 minut z możliwością przesiadki bądź przez dłuższy czas na całej trasie przejazdu pojazdem, w którym zostały skasowane; bilety te są dwójakiego rodzaju – normalne bądź ulgowe. Niestety – niezależnie od tego, jaki nominal biletu wystarczyłby podróżnemu do pokonania planowanej przez niego trasy (czasem dwóch-trzech przystanków w czasie kilku minut) – zaoferować możemy tylko taki nominal. Wynika to z uzupełniającego charakteru sprzedaży biletów przez kierujących.

Sprzedaż biletów prowadzimy podczas postoju tramwaju na przystanku, z kolei na pasażera chcącego kupić bilet taryfa przewozu osób i bagażu w komunikacji miejskiej KZK GOP nakłada obowiązek zgłoszenia się do motorniczego bezpośrednio po wejściu do pojazdu. Nieraz zdarzało się, że podróżni mieli pretensje o to, że muszą czekać na zakup biletu do najbliższego przystanku – jednak trudno winić za to motorniczego w sytuacji, w której do momentu zasygnalizowania odjazdu i zamknięcia drzwi żaden



**Czy są
bilety..?**

Fot. Mariusz Banduch

z pasażerów nie zgłosił zamiaru zakupu biletu. Podczas jazdy nasza uwaga skupiona musi być na sytuacji przed i dookoła pojazdu, a wówczas odwracanie się aby sprzedać bilet nie jest zbyt roztropnym zachowaniem. Może się także zdarzyć, że motorniczy po prostu nie słyszy pasażera stojącego za kabiną – latem w kabinie szumi klimatyzator, zimą – nagrzewnice, może też aktualnie nasłuchiwać komunikatu podawanego przez radiotelefon, a kabiny w nowych wagonach są jednak dość dobrze odizolowane od przedziału. Jeśli mają Państwo wrażenie, że motorniczy Was nie słyszy – najprościej jest po prostu, w czasie postoju na przystanku (nie w czasie jazdy), zapukać w szybę kabiny.

Przez wiele lat obowiązywała zasada, że pasażer obowiązany jest posiadać odliczoną gotówkę niezbędną do zakupu biletów. Choć dziś nie jest już to wymagane, pamiętać należy, że może się zdarzyć sytuacja, w której motorniczemu po prostu zabraknie drobnych nominalów do wydawania reszty. Dlatego – jeśli już nie mamy odliczonej kwoty – dobrze zerknąć do portfela w poszukiwaniu „końcówki” – 30, 40, 80 groszy – która może okazać się zbawienna dla motorniczego albo następnego pasażera kupującego u niego bilet. Pamiętać też trzeba, że w przypadku znacznego opóźnienia – powyżej trzech

minut względem rozkładu jazdy – motorniczy ma prawo odmówić sprzedaży biletów. Sprzedaż biletów jest dość czasochłonna i jeśli sama w sobie nie powoduje opóźnień tramwaju, to jednak skutecznie uniemożliwia jego nadrobienie, konieczne dla utrzymania niezbędnych części podróży przesiadek na inne linie bądź konieczne dla punktualnego kursowania całej linii, jeśli przebiega ona po tzw. systemie mijankowym. Pamiętajmy również, że brak możliwości zakupu biletu u motorniczego – niezależnie od przyczyny – nie zwalnia pasażera od odpowiedzialności za przejazd bez ważnego biletu! W dobie coraz powszechniej rozwijających się internetowych platform i aplikacji płatniczych – organizator komunikacji oraz piszący te słowa zachęcają do korzystania tak z nich, jak i z biletów zapisywanych w formie elektronicznej na Śląskiej Karcie Usług Publicznych – środków wniesienia opłaty za przejazd dużo bardziej „odpornych” na sytuacje losowe.

Dotarliśmy do ostatniego przystanku tej podróży. Na kolejną – przez łamy „Silesia Tram News” – zapraszam już za miesiąc, a tymczasem: do zobaczenia na tramwajowym szlaku!

Motorniczy

Bądź EKO z rodziną Łaskotków

Ekoeksperymentarium to wystawa, która z perspektywy rodziny pokazuje, jak upraszczać życie, oszczędzać czas i pieniądze, a także eliminować to, co zbędne czy niezdrowe. Ilustrowana rodzina Państwa Łaskotków od 15 listopada do 16 grudnia zaprasza do swojego mieszkania na katowickim Rynku - tu można praktycznie przekonać się, co zrobić, żeby wspólnie, małymi krokami, wprowadzać wielkie zmiany.



Nowatorską ekspozycję przygotowano w oczekiwaniu na szczyt klimatyczny COP24 w Katowicach. Zabawy, eksperymenty i spacer po ekomieszkanie Państwa Łaskotków mają walor edukacyjny. W salonie odkryjemy proste działania pozwalające na oszczędność ciepła i prądu, oparte na know how IKEA - użycie zasłon i dywanów czy wymiana żarówek na oświetlenie ledowe mogą zmniejszyć zużycie energii. Pokój dziecięcy urządzono tak, by obrazował zasadę „mniej znaczy więcej” - mniej przedmiotów, to więcej wolnego czasu i mniejsze zużycie zasobów planety. Sypialnia została podzielona na dwie części - minimalistyczną i tę pełną nieużywanych ubrań i zabawek. W kuchni, razem z Koloratorium Śnieżka, można poeksperymentować z prostymi ekologicznymi zamiennikami środków czyszczących. W łazience można się przekonać ile wody marnuje się przez ciekący kran. W przedpokoj, razem z KZK GOP, dowiemy się natomiast dlaczego warto poruszać się komunikacją miejską i co zrobić, żeby zmniejszyć korki w mieście. Wstęp na

wystawę jest bezpłatny, a odwiedzający proszeni są o przyniesieni (w miarę możliwości) niepotrzebnych torebek plastikowych. Z torebek na wystawie powstaje upcyklingowa choinka dla Katowic wykonana szydełkiem. Pomyślowawczy wystawy, Małgosia Żmijńska i Joanna Studzińska z kolektywu Mamy Projekt, specjalizują się w realizacji wystaw, na których dobrze czują się zarówno dzieci, jak i dorośli. Autorem ilustracji Państwa Łaskotków jest Sarna Studio a aranżacją przestrzeni zajęła się pracownia bro.Kat. Projektowi towarzyszą spotkania i warsztaty, m.in. na temat zero waste, upcyklingu czy energii słonecznej w domu. Wszystkie warsztaty są bezpłatne a więcej informacji na ten temat można znaleźć na www.facebook.com/eko-eksperymentarium.



Organizatorem wystawy jest COP24 i Miasto Katowice a Partnerami: Dobry Klimat, IKEA, KZK GOP, Śnieżka i Mamy Projekt. Ekoeksperymentarium współpracuje z Fundacją Iskierka, która pomaga dzieciom z chorobami nowotworowymi. Organizatorzy zachęcają gości do wsparcia Iskierki datkiem do puszeki.

Wystawa dla dorosłych i dzieci
15.11 - 16.12.2018
 Katowice, Rynek, Młyńska 2
 wstęp bezpłatny

wtorek-piątek 9.00-18.00
sobota i niedziela 11.00-17.00

Organizatorzy:

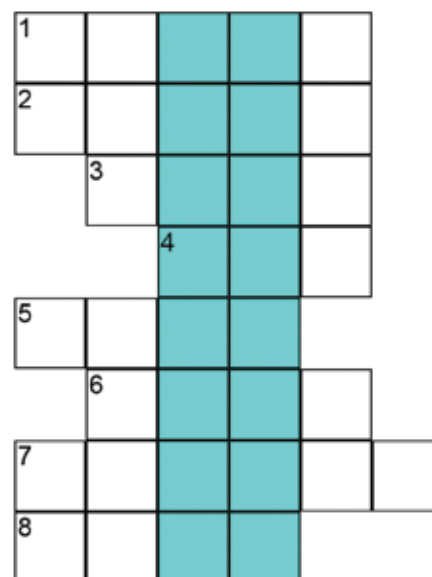
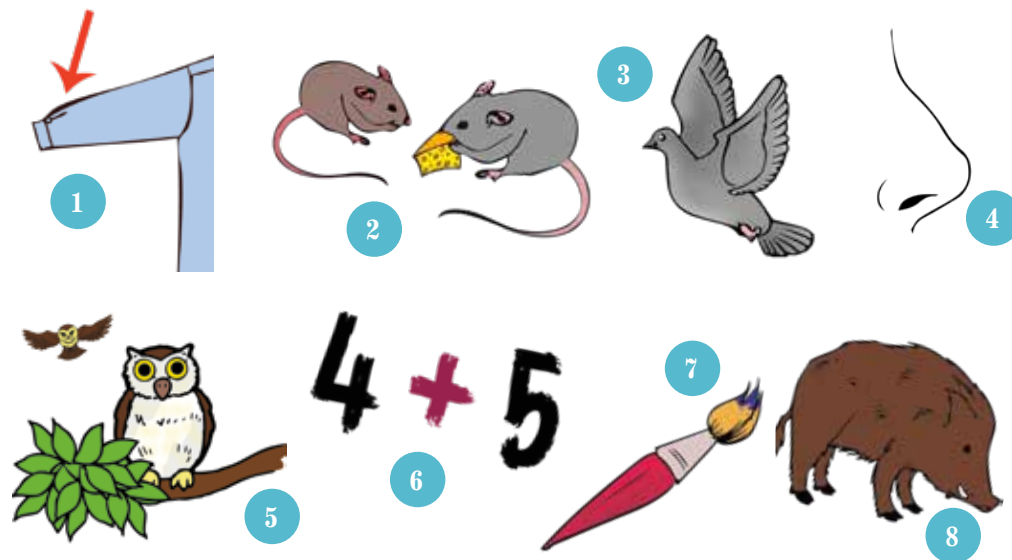
Partnerzy:

Warto zamówić reklamę

SILESIA
 TRAM NEWS

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Logogryf dla dzieci

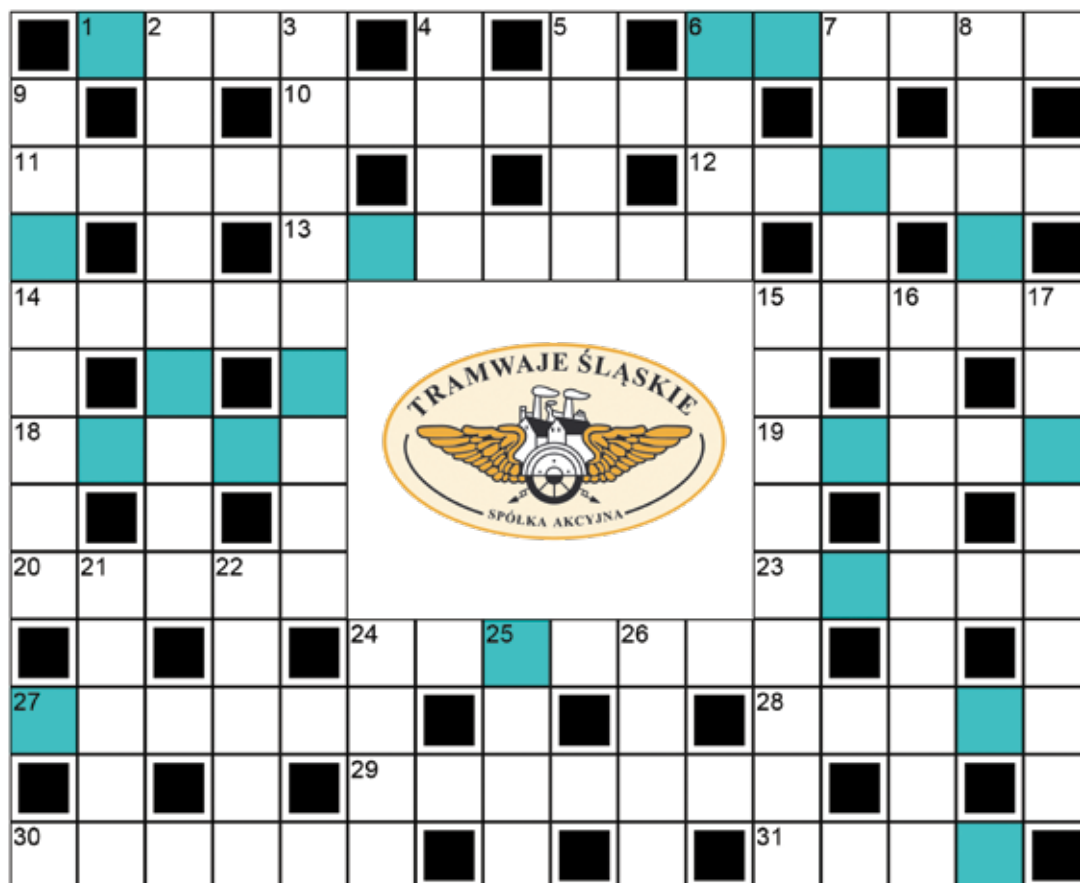


Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie



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

Krzyżówka



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 grudnia 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 przysłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.

POZIOMO:

- 1) nieetykalna świętość.
- 6) placek drożdżowy z jabłkiem.
- 10) deska z okrągłąką.
- 11) niekastrowany koń.
- 12) zastanawianie się.
- 13) „buja” się u zegara.
- 14) spływa nią deszczówka.
- 15) szczeniak.
- 18) dystans dla sprintera.
- 19) dziwna istota.
- 20) idzie za plugiem.
- 23) rezultat.
- 24) kleszczyki kosmetyczki.
- 27) zespół składników.
- 28) sucha trawa.
- 29) łyżka koparki.
- 30) stronnictwo polityczne.
- 31) pod powiekami.

PIONOWO:

- 2) mały, sportowy samolot.
- 3) roztwór dla fotografika.
- 4) wśród harcerzy.
- 5) słodycz z uła.
- 6) wczesna pora dnia.
- 7) przysmak (pot.).
- 8) przelanie praw.
- 9) sznur skręcony ze słomy.
- 15) łąka dla krowy.
- 16) mienie gospodarskie.
- 17) poprawia błędy w tekstach.
- 21) płynie łożyskiem.
- 22) przytoczenie czyichś słów.
- 24) wypasana na hali.
- 25) bywa bez pokrycia.
- 26) barszcz.