

NR 10/103 PAŹDZIERNIK 2019

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

Kolejna odsłona szkolenia obrony cywilnej

>>> str. 3

SPACERY PO REGIONIE

Karchowickie początki wodociągów

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

O przyszłości transportu publicznego

>>> str. 9

Nadchodzi nowe – ulica 3 Maja w Chorzowie do modernizacji

>>> str. 4-5

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Polska złota jesień w pełni. Cieszymy się resztkami słonecznej pogody i zachwycaamy pięknymi odcieniami żółci, czerwieni i brązu. Wiemy jednak, że o tej porze roku możemy się też spodziewać szarugi, porannych mgieł, deszczu, a nawet śniegu. Apeluję więc o szczególną ostrożność na drogach, na których jesienią czyha na nas wiele niebezpieczeństw. Bądźmy czujni jako kierowcy, piesi i pasażerowie. Cennymi uwagami na ten temat dzieli się z nami Motorniczy w cyklu „Widziane zza pulpitu”, który ostrzega podróżnych, że przy zawilgoconych i śliskich szynach droga hamowania tramwaju znacząco się wydłuża i wszyscy musimy zachować szczególną ostrożność.

Przed nami Wszystkich Świętych i Dzień Zaduszny – okres wzmożonego ruchu na drogach. Zarząd Transportu Metropolitalnego przygotował na 31 października oraz na 1 i 2 listopada specjalny rozkład jazdy. W dniu Wszystkich Świętych komunikacja, w tym tramwajowa, będzie bezpłatna. Przewidziano też wiele dodatkowych kursów.

Sporo dzieje się na naszych placach budowy. Do ruchu oddany został zmodernizowany fragment torowiska w Dąbrowie Górniczej, teraz inwestycja wkracza w kolejny etap. W związku z tym wstrzymany został ruch tramwajów od pętli w Gołonogu do Huty Katowice. Wykonawca będzie realizował prace na tym odcinku przy zawieszonym ruchu. O szczegółach wszystkich prowadzonych przez Tramwaje Śląskie S.A. inwestycji piszemy na stronach 4 i 5.

W tym numerze, jak zwykle, zachęcamy do aktywnego wypoczynku i rodzinnych wycieczek do pięknych miejsc w naszym regionie. Przewodnik turystyczny zaprasza tym razem do Karchowic, gdzie zwiedzić można zabytkową stację wodociągową „Zawada”. To jedna z perełek na Szlaku Zabytków Techniki. A zatem – w drogę, a w podróży zapraszam do lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Sprawdź ważność karty ŚKUP

Właśnie upływa ważność najwcześniej wydanych kart ŚKUP. Dotyczy to zarówno kart spersonalizowanych, jak i niespersonalizowanych. Nową kartę można zamówić bezpłatnie. Osobom, które odbiorą nową kartę przed upływem ważności obecnej, bilety, środki oraz ulgi zostaną przeniesione. Pasażerowie mogą wymienić swoją kartę ŚKUP na 3 miesiące przed upływem daty jej ważności.

KOMUNIKAT

Sprawdź datę ważności swojej karty ŚKUP!

Wkrótce może ona stracić ważność!

Nową kartę możesz zamówić bezpłatnie 3 miesiące przed upływem ważności obecnej na portalu klienta lub w punktach obsługi klienta bądź pasażera. Jeżeli wymienisz kartę przed upływem jej ważności, wszystkie zapisane na niej bilety, środki oraz ulgi zostaną przeniesione na nową.

Po upływie terminu ważności karty wykup uprawnień na niej zapisanych będzie możliwy wyłącznie w trybie reklamacyjnym.

Więcej informacji można uzyskać w punktach obsługi oraz na infolinii.

Okres żywotności kart ŚKUP został przewidziany na 4 lata. Karty wydawane w 2015 r. tracą więc swoją ważność. W związku z tym Zarząd Transportu Metropolitalnego zachęca wszystkich posiadaczy kart ŚKUP do sprawdzenia daty ważności swoich kart oraz ich wymiany. Data ważności nadrukowana jest na każdej karcie w formacie mm/rr. Karta ważna jest do końca miesiąca nadrukowanego na karcie (np. 10/19 oznacza, że karta jest ważna do ostatniego dnia października 2019 r.). Pasażerowie mogą wymienić swoją kartę ŚKUP na 3 miesiące przed upływem daty jej ważności. Wniosek można złożyć na Portalu Klienta lub w Punktach Obsługi Pasażera i Punktach Obsługi Klienta, których lista znajduje się na stronie organizatora przewozów w zakładce Kontakt – Punkty Obsługi.

Wymiana karty ŚKUP oraz odbiór nowej w ciągu 30 dni od złożenia wniosku i przed upływem daty ważności starej skutkuje przeniesieniem na nową kartę wszystkich zapisanych na starej karcie biletów, środków pieniężnych oraz ulg. Po upływie terminu ważności starej karty wykup uprawnień na niej zapisanych będzie możliwy wyłącznie w trybie reklamacyjnym. Wyrobienie nowej karty z powodu upływu terminu ważności jest bezpłatne.

Zarząd Transportu Metropolitalnego prosi podróżnych o składanie wniosków na wymianę karty ŚKUP z co najmniej tygodniowym wyprzedzeniem ze względu na cykl produkcji kart.

Szczegółowe informacje można uzyskać w punktach obsługi oraz na infolinii.

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



Każdego roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. organizuje swoim pracownikom szkolenia z zakresu obrony cywilnej, zarządzania kryzysowego i pierwszej pomocy. Tegoroczne odbyło się w Myszkowie, Woźnikach i Konieczkach.

Zasady organizacji i sposobu przeprowadzania szkoleń z zakresu obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego określa Szef Obrony Cywilnej Kraju. Zarząd spółki Tramwaje Śląskie S.A. do sprawy podchodzi bardzo poważnie, dlatego co najmniej raz w roku organizowane są szkolenia – zarówno te dedykowane kadrze zarządzającej, jak i te dla pozostałych pracowników. W kwietniu głównym elementem ćwiczeń w siedzibie Spółki w Chorzowie była ewakuacja oraz działania na wypadek zagrożenia pożarowego. W październiku szkolenie objęło zagadnienia obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego w zagrożeniach niemilitarnych, zorganizowane we współpracy z Szefem Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Katowicach oraz Ligą Obrony Kraju.

Jednym z elementów szkolenia kadry kierowniczej Spółki są wizyty w przedsiębiorstwach i instytucjach, które na wysokim poziomie wdrażają rozwiązania bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego. W tym roku swoimi doświadczeniami i rozwiązaniami

z pracownikami spółki Tramwaje Śląskie S.A. podzielili się specjaliści z przedsiębiorstwa zajmującego się produkcją profesjonalnego sprzętu ochronnego. – Zapoznanie się z rozwiązaniami stosowanymi w innych dużych przedsiębiorstwach pozwala doskonalić procedury obowiązujące w naszej Spółce – podkreśla rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Andrzej Zowada.

Celem dalszej części szkolenia było m.in. doskonalenie umiejętności reagowania na zagrożenia niemilitarne, poznanie i doskonalenie sposobów udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej,



Zdjęcia: Andrzej Zowada

wypracowanie procedur reakcji kierownictwa spółki Tramwaje Śląskie S.A. w przypadku wystąpienia zagrożeń. – Ta część szkolenia, prowadzona przez byłego policjanta, była niezwykle ciekawa i owocna przede wszystkim dzięki ćwiczeniom praktycznym i późniejszą analizę zachowań w sytuacji kryzysowej oraz wyciągnięcie wniosków – mówi Andrzej Zowada. Elementem szkolenia było także doskonalenie umiejętności strzeleckich na strzelnicy Ligi Obrony Kraju w Myszkowie. Szkolenie zwieńczone zostało pokazem i instruktażem wykorzystania sprzętu wojskowego wykorzystywanego przez Wojska Obrony Terytorialnej.

red

Bezpłatne przejazdy i specjalne linie na Wszystkich Świętych

Na 31 października oraz 1 i 2 listopada Zarząd Transportu Metropolitalnego zaplanował wiele zmian w komunikacji miejskiej. Najważniejszą z modyfikacji jest wprowadzenie bezpłatnych przejazdów oraz uruchomienie specjalnych linii.

Bezpłatne przejazdy będą obowiązywać 1 listopada na wszystkich kursach autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych. Ponadto uruchomionych zostanie 15 dodatkowych linii. Autobusy sześciu z nich będą kursować już ostatniego dnia października, pojazdy wszystkich piętnastu linii będą natomiast jeździć w dniu Wszystkich Świętych i w Zadzuski. Zachęcamy do pozostawienia własnych samochodów i wybrania podróży komunikacją miejską. Ci, którzy zdecydują się na taki wybór, nie będą musieli się martwić o miejsce parkingowe w pobliżu cmentarza.

Niektórym regularnym liniom w dniach od 31 października do 2 listopada zmieniona zostanie trasa i zostaną podstawione większe pojazdy. W dniu Wszystkich Świętych na zdecydowanej większości linii obowiązywać będą sobotnie rozkłady jazdy, a połączenia 4 linii autobusowych zostaną zawieszone.

Dodatkowe, specjalne linie autobusowe, oznaczone literą C, kursować będą w pobliżu cmentarzy w: Będzinie, Chorzowie, Czeladzi, Gliwicach, Katowicach, Knurowie, Rudzie Śląskiej, Sosnowcu, Siemianowicach Śląskich i w Tychach.

Szczegóły na stronie: www.rj.metropoliaztm.pl

Nadchodzi nowe – ulica 3 Maja w Chorzowie do modernizacji

Dwutorowa, nowoczesna infrastruktura tramwajowa oraz nowe chodniki, ścieżka rowerowa, jezdnia czy oświetlenie – to wszystko niebawem będzie cechować ulicę 3 Maja w Chorzowie. W poniedziałek 30.09.2019 r. w Urzędzie Miasta w Chorzowie podpisane zostały umowy z Generalnym Wykonawcą prac.

Po raz kolejny spółka Tramwaje Śląskie S.A. i Miasto Chorzów podjęły współpracę przy modernizacji infrastruktury drogowo-torowej. Tym razem metamorfozę przejdzie ul. 3 Maja, czyli jedna z głównych miejskich arterii, łącząca Chorzów ze Świętochłowicami i Rudą Śląską. Zadanie jest elementem „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Będzie ono

realizowane we współpracy spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Chorzowie.

Postępowanie przetargowe prowadzone przez tramwajową Spółkę pozwoliło na wyłonienie Generalnego Wykonawcy, którym została firma Silesia Invest Sp. z o.o. z Gliwic, z ceną ofertową blisko 57,5 mln zł netto. W poniedziałek 30.09.2019 r. w gmachu Urzędu Miasta Chorzów podpisane zostały umowy z Generalnym Wykonawcą. – To jest dla nas bardzo ważna inwestycja i cieszymy się,

że wspólnie z Miastem Chorzów możemy przystąpić do jej realizacji. Torowisko tramwajowe wybudowane zostanie w nowoczesnej technologii płyt prefabrykowanych z elastycznym montażem szyn, a co niemniej ważne na całym odcinku powstanie linia dwutorowa. Dzięki temu znacząco zwiększy się przepustowość linii, dając nowe możliwości komunikacyjne między Chorzowem a Rudą Śląską – powiedział Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. dodając, że trwa procedura przetargowa dla dłuższego odcinka linii nr 11, od granicy Chorzowa i Świętochłowic do Rudy Śląskiej, które również przebudowane zostanie do linii dwutorowej. Dzięki temu, po zakończeniu obu inwestycji cała trasa od Chebzia do Chorzowa będzie linią dwutorową, co umożliwi zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów, zapewniając większe możliwości przewozu pasażerów.

Na realizację inwestycji w zakresie tramwajowym wykonawca ma 21 miesięcy od dnia podpisania umowy, zaś w zakresie zlecanym przez MZUiM 6 miesięcy więcej. Plac budowy został już przekazany, a prace rozpoczną się od Piasznik. Ruch tramwajów przez pierwsze 3 miesiące będzie prowadzony przez przeszkód. Później konieczne będzie zawieszenie ruchu tramwajowego i wprowadzona zostanie komunikacja zastępcza.



Chorzów, ul. 3 Maja



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Na przebudowywanym odcinku torowiska wzdłuż ul. Małobądzkiej wykonawca ułożył warstwę podbudowy. Trwa układanie rusztu torowego.

w Bytomiu:

- Na zadaniach wzdłuż ul. Katowickiej i od os. Arki Bożka do ul. Siemianowickiej trwają prace wykończeniowe oraz porządkowe. Oddano do użytku przystanek Głęboka w kierunku pl. Sikorskiego.

w Chorzowie:

- 30 września podpisano umowy z Generalnym Wykonawcą. Nastąpiło przekazanie placu budowy. Prace torowe prowadzone będą od I kwartału 2020 roku – do tego czasu komunikacja tramwajowa będzie realizowana bez zmian. Utrudnień mogą się spodziewać kierowcy.

w Dąbrowie Górniczej:

- Wzdłuż ul. Kasprzaka od strony ronda do pętli w Gołonogu oba tory są już ułożone, torowisko podbite, rozjazdy technologiczne zlikwidowane i trwają prace wróciły do kursowania po dwóch nowych torach. Od 26 października do odwołania wstrzymany został ruch tramwajów od pętli w Gołonogu do Huty Katowice. Wykonawca będzie realizował prace na tym odcinku przy zawieszonym ruchu, deklarując zakończenie budowy w pierwotnym terminie.

w Sosnowcu:

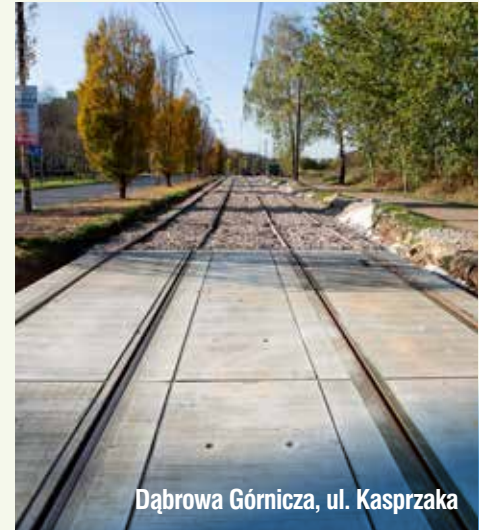
- Na ul. Będzińskiej pierwszy fragment torowiska - między ul. Mariacką a pętlą Będzińską - został wykonany i tramwaje kursują po nowym torze. Na drugim torze zdemontowano szyny i podkłady – trwa korytowanie.
- W przetargu na wyłonienie wykonawcy dla budowy nowego odcinka linii tramwajowej w Zagórzu otwarcie ofert przesunięte zostało na 28 października.

w Zabrzu:

- Na placu budowy w rejonie ul. Powstańców Śląskich trwa przebudowa sieci teletechnicznej oraz lokalizowanie miejsc do posadowienia słupów trakcyjno-oświetleniowych. Ułożone zostały płyty oraz ułożono szyny. Rozpoczęto wylewanie betonu na płycie rozjazdowej. Na pl. Wolności wykorytowany został tor północny. Na ul. Religi ułożono warstwę podbudowy, trwa układanie podkładów strunobetonowych.



Będzin, ul. Małobądzka



Dąbrowa Górnicza, ul. Kasprzaka



Sosnowiec, ul. Będzińska



Zabrze, ul. Powstańców Śląskich

Zdjęcia: Mariusz Banduch

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane są z Projektem pn.: „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego - etap I” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

W ramach cyklu artykułów, który zatytułowaliśmy „Spacery po regionie”, zachęcamy do wspólnych wędrówek ścieżkami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Są to wyprawy niezwykle - odwiedźmy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznane.

Karchowickie początki wodociągów

Na Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego znajduje się wiele niezwykłych i wartych poznania obiektów. Jednym z nich jest Zabytkowa Stacja Wodociągowa „Zawada” w Karchowicach, oddalonych od Katowic o niecałe 30 kilometrów.

Pod koniec XIX wieku w okolicach wsi Karchowice i Zawada poszukiwano węgla kamiennego, a zamiast tego natrafiono na wydajne źródła wody pitnej. Rząd pruski postanowił zbudować zbiorowy system zaopatrzenia ludności w wodę. Była to sprawa pilna, gdyż cały region zagrożony był kłeską epidemiologiczną (w latach 1876-1877 przez Górny Śląsk przeszła fala tyfusu). W istniejących wówczas lokalnych studniach i zbiornikach powierzchniowych pogarszał się stan czerpanej wody, a ekspansywna eksploatacja pokładów węgla powodowała zanik źródeł. Aby temu zaradzić, już w 1882 roku zakończono drążenie pierwszego ujęcia wodociągowego na Górnym Śląsku – powstała Karchowicka Studnia Głębina (w 1884 roku wybudowano ujęcie w Reptach Śląskich, w 1905 roku - ujęcie wody „Rozalia” w Dąbrówce Małej, a w 1930 roku - ujęcie w Maczkach). Drążenie karchowickiej studni trwało dwa lata, w tym



Budynek administracji stacji wodociągowej w Karchowicach

czasie dokonano odwiertu na głębokość ponad 215 metrów. Woda jest czerpana z tego źródła od 1895 roku. Otwór wlotowy o średnicy 5 metrów i głębokości 2,5 metra został specjalnie ocembrowany ceglana obudową. Średnica odwiertu stopniowo była zmniejszana, a woda wydobywana jest pod ciśnieniem i gromadzona w zbiorniku studni, skąd dalej żelaznym rurociągiem doprowadzana jest do stacji pomp.

Na początku XX wieku, dla zwiększenia wydajności czerpania wody, uruchomiono dwa dodatkowe odwierty: „Neptun” i „Zawada”. W takim układzie stacja działała do I wojny światowej. W początkach lat 20. XX wieku przeprowadzono modernizację zakładu, który z dużymi piecami kotłowni parowej pracował do 1966 roku. Wtedy też zmieniono nazwę karchowickiej stacji na „Zawada II”. Obecnie woda z tej studni czerpana jest za pomocą pompy głębinowej o napędzie elektrycznym. Aby poznać zasady działania skomplikowanego, rozbudowanego systemu dostarczania wody do naszych mieszkań, warto wybrać się do zabytkowej stacji wodociągowej „Zawada”. Obiekt składa się z kompleksu wolnostojących budynków - stacji pomp, kotłowni parowej, budynku administracji, straży pożarnej i warsztatów. Choć stacja była wielokrotnie przebudowywana i modernizowana, zachowała swój niepowtarzalny urok. Zabudowania są wykonane z czerwonej cegły elewacyjnej, w budynku dyrekcji zastosowano dodatkowo tzw. pruski mur. Nad całością stacji dominuje wysoki, ponad 30-metrowy komin nieczynnej już kotłowni. Do 1966 roku do czerpania i przesyłu wody wykorzystywane były zespoły pompowe, napędzane parą wodną, wytwarzaną w ogromnych kotłach. To właśnie kotłownia jest pierwszym obiektem



Dawna świetlica w budynku administracyjnym

udostępnionym do zwiedzania. W wysokiej hali kotłowni na uwagę zasługują dwa ogromne piece – kotły parowe wyprodukowane przez firmy: Borsig i Babcock-Werke. To te stalowo-ceglane monstra produkowały parę wodną, napędzając turbiny pomp wydobywczych. Dla zwiedzających w jednym z pieców uruchamiany jest system podajnika taśmowego na miał węglowy, a z tyłu pieców wydobywa się para, ukazująca warunki pracy w kotłowni, w której czas zatrzymał się w epoce pary. Drugą część kotłowni - pustą halę po dawnych piecach i pompach - wykorzystuje się na cele konferencyjno-koncertowe. System kotłowni parowej zastąpiony został nowoczesnymi agregatami elektrycznymi. Z górnej części kotłowni można zejść do podziemi, gdzie zobaczyć możemy system zsyków odprowadzania odpadów. Tam znajdują się specjalne wózki szynowe, do których ładowano bezpośrednio popiół i wywożono go na zewnątrz budynku.

Z kotłowni przechodzimy do budynku administracji, mijając po drodze zabudowania gospodarcze: warsztaty, garaże i elementy ogromnych rurociągów. W dawnej świetlicy zgromadzono zabytkowe artefakty. Możemy tu zobaczyć plany, dokumenty, urządzenia pomiarowe, sztandary, a także zabytkowe biurko i szafę, pochodzące z wyposażenia gabinetu gen. Jerzego Ziętka.

Z budynku administracji przechodzimy do pomieszczeń pompowni, wzniesionych w 1929 roku. W ogromnej hali zgromadzono zabytkowe wyposażenie stacji, a także część współczesną czynnych zespołów pompowych. To tu z kotłowni tłoczono pod wysokim ciśnieniem parę wodną, napędzającą urządzenia wydobywcze. Są tu wyeksponowane m.in. drewniane rury wodociągowe z XIX wieku, agregat pompowy z 1923 roku, turbozespół parowy z 1930 roku, pozioma pompa wirowa, sprężarka tłokowo-parowa, tłokowy zespół pompowy z 1923 roku, dwustopniowa turbina wysokiego ciśnienia z 1928 roku. Niewątpliwą atrakcją pompowni jest czynny i prezentowany turystom najstarszy zabytek z epoki pary – zespół maszyny parowej z 1904 roku. Obok zabudowań mieści się studnia głębinowa „Zawada IV”, z której woda dostarczana jest dla mieszkańców Pyskowic, Zabrza i Gliwic.

Na koniec warto dodać, że Karchowice i Zawada to wsie leżące w powiecie tarnogórskim, liczące



Maszyna parowa z 1904 roku



Pompownia wzniesiona została w 1919 roku



W świetlicy zgromadzono zabytkowe eksponaty



Wystawa w stacji pomp

po około 300 mieszkańców. Wieś Karchowice wzmiankowana była już w 1295 roku w księdze uposażeń biskupów wrocławskich, ale już w 1256 roku należała do parafii w Pyskowicach. Jako samodzielna parafia występuje już w 1447 roku. Tam też w 1500 roku wzniesiony został późnogotycki kościół parafialny pw. św. Katarzyny Aleksandryjskiej, który w okresach późniejszych był kilkakrotnie przebudowywany. Natomiast świątynię w Zawadzie wzniesiono w 1851

roku – był to kościół pw. św. Marka Ewangelisty z obrazem patrona, pochodzącym z XVII wieku. Inicjatorem budowy był ówczesny proboszcz pyskowiecki ks. Adrian Włodarski (1807-1875, urodzony w Dolnych Hajdukach, dzisiaj Chorzów Klimzowiec), późniejszy biskup sufragan wrocławski.

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



**Kompleks zabudowań stacji Zawada
- dominuje tutaj czerwona cegła**

Powrót do przeszłości

Skąd wzięliście ten wagon...? – pytali liczni zwiedzający podczas niedawnego Dnia Otwartego katowickiej zajezdni Zawodzie. Faktycznie, wagonu o numerze 546 nie było na naszych torach wcześniej widać, jednak wagon ten w Tramwajach Śląskich jest „od zawsze”, choć do tej pory spełniał się w innej roli.

Wagon typu 105N o numerze 546 wyprodukowany został w chorzowskim „Konstalu” i opuścił fabrykę w listopadzie 1978 roku. Przyjęty został na stan ówczesnego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach 8 grudnia tegoż roku i – mocą odgórnej decyzji – zmienił swój numer na 2, zostając przeznaczonym na wagon nauki jazdy. Przez następne 36 lat służył szkoleniu nowych motorniczych, do momentu, gdy „stopiatki” wyposażone w taki układ elektryczny praktycznie przestały jeździć na liniach i zrezygnowano ze szkolenia na wagonach pojedynczych. Przez następne lata obsługiwał przejazdy techniczne, okolicznościowe i pokazy umiejętności motorniczych na Dniach Otwartych, jednak długoletnia służba sprawiała, że konieczny stał się remont wagonu.

– Zapadła decyzja o remoncie wagonu i przywróceniu go do stanu możliwie jak najbardziej oryginalnego, co było możliwe dzięki przychylności Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. i zaangażowaniu wielu jej pracowników, szczególnie w Rejonie numer 1 w Będzinie, gdzie wagon stacjonuje – relacjonuje prezes Klubu Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym, Jakub Drogoś i dodaje: – Po wielu dyskusjach zdecydowaliśmy wspólnie, że otrzyma ponownie numer 546 i zostanie oznakowany tak, jak w pierwszym okresie eksploatacji. Dziełem członków KMTM był projekt oznakowania oraz szablony, dzięki którym stało się możliwe wykonanie go w oryginalnej technice ręcznego malowania. – A wbrew pozorom nie było to łatwe zadanie – wagony w tej wersji dość skutecznie



unikają obiektów aparatury fotograficznej, bazowaliśmy więc na zdjęciach pozyskiwanych od miłośników komunikacji z zachodu Europy, a także na – szczęśliwie zachowanych! – oryginalnych szablonych. Dzięki nim napisy i piktogramy wewnątrz wagonu nie są naklejane, a malowane na szybach – dodaje Drogoś.

Wyremontowany wagon służyć będzie do obsługi wycieczek i przejazdów okolicznościowych. Dzięki temu możliwe stało się odtworzenie pierwotnej zabudowy kabiny motorniczego – oddzielonej tylko niewielkimi drzwiczkami od przedziału pasażerskiego – i w pełni otwieranych pierwszych drzwi. – Pewne detale będzie-

my odtwarzać dalej, w miarę docierania do nich – to chociażby takie elementy, jak oryginalny prędkościomierz z ręcznie nakręcanym zegarem do tachografu czy daszek przeciwsłoneczny dla motorniczego. Mimo to mamy do czynienia z naprawdę godnym uwagi wagonem, w którym czuć klimat lat siedemdziesiątych – nie kryje entuzjasta Jakub Drogoś.

Najbliższa okazja do przejazdu „nowym” wagonem historycznym już niebawem – w listopadzie wyjedzie na tory uczcić święto tramwajarzy – „Katarzynkę”.

Stefan Michałowski





O przyszłości transportu publicznego

Za nami 9. Europejski Kongres Małych i Średnich Przedsiębiorstw. Od 16 do 18 października w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach toczyła się ekspercka dyskusja o wyzwaniach stojących przed przedsiębiorcami. Jeden z paneli poświęcony był transportowi publicznemu i szeroko pojętej mobilności.



Katowicki kongres to najważniejsze spotkanie firm sektora MŚP w Europie. W ciągu trzech dni odbyło się kilkadziesiąt sesji panelowych oraz szereg warsztatów i spotkań, w których udział wzięli specjaliści z kraju i zagranicy.

W części poświęconej transportowi publicznemu dyskutowano o wyzwaniach, jakie stoją przed samorządem, zarówno w kwestii budowania odpowiedniej infrastruktury, organizacji sprawnego transportu, jak i przekonania mieszkańców do korzystania z niego. Grzegorz Kwitek, członek zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, przypomniał o działaniach w kwestii budowy kolei metropolitalnej. Paneliści zgodnie podkreślali, że to właśnie kolej jest niezbędna dla rozwoju całego regionu i rozwiązania problemów komunikacyjnych.

Koncepcję kolei metropolitalnej przygotowali eksperci Politechniki Śląskiej. Stworzenie sprawnie działającego systemu to wyzwanie na co najmniej 10 lat, natomiast w wariantach maksymalnych – nawet 18. Koszt budowy kolei został oszacowany na ponad 16 mld zł. Zanim dojdzie do realizacji tak dużego przedsięwzięcia, Metropolia przeprowadzi szereg inwestycji, które poprawią jakość podróżowania. W przyszłym roku GZM planuje przekazać do 6 mln zł na uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych, dzięki czemu w ofercie pojawi się około 40 nowych kursów. Tam, gdzie nie kursują linie kolejowe, ofertę uzupełnią tzw. metrolinie. Pod tym pojęciem należy rozumieć 14 przyspieszonych linii autobusowych, skracających czas dojazdu do 25 ośrodków w Metropolii oraz system nowych połączeń do-

wożących pasażerów do miejsc przesiadkowych. Nowe linie autobusowe pozwolą szybko i sprawnie przemieszczać się między miastami GZM, stając się realną alternatywą dla podróży samochodami. Prace nad nową siatką połączeń już teraz prowadzi Zarząd Transportu Metropolitalnego.

Uzupełnieniem komunikacyjnym dla GZM będzie największa wypożyczalnia miejskich rowerów elektrycznych. Uruchomienie systemu liczącego ok. 10 tys. rowerów planowane jest na 2021 r. Wcześniej Metropolia kupiła 230 rowerów elektrycznych, które będą służyć policjantom, strażnikom miejskim i urzędnikom do wykonywania służbowych obowiązków.

Tematem, który od niedawna funkcjonuje w dyskursie publicznym była koncepcja o nazwie Mobility As a Service (MAS). Jest to odpowiedź rynku na zwiększające się potrzeby użytkowników transportu publicznego. Adam Jędrzejewski, prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto docenił otwartość władz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jest to jedno z kluczowych przedsięwzięć, do których region się przymierza i może przyciągnąć nowe osoby, które odstawią własne samochody na rzecz autobusów, tramwajów, trolejbusów, pociągów, ale również carsharingu, hulajnóg i elektrycznych skuterów.

red

Źródło:

www.ekmsp.eu,

www.rig.katowice.pl,

www.rj.metropoliaztm.pl

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
zza pulpitu**

Czarno-białe szyny

Tramwaj tym razem zbiera się z miejsca wyjątkowo powoli, tak jakby „na raty”, a gdy już dotrze do kolejnego przystanku zatrzymywać się będzie też wolno, ale poszarpując. To nie awaria, to też nie brak umiejętności tego, kto siedzi za pulpitem – to po prostu najbardziej widoczne objawy jesieni na torach. Jesieni – a co wraz nią następuje – śliskiej szyny.

Dla większości spośród Państwa może wydać się to dziwne – jakim cudem akurat jesienią, skoro do śniegu i lodu jeszcze daleko, a jedyne, co daje się we znaki to wiatr albo deszcz? W przypadku gładkiego koła tramwaju toczącego się po gładkiej szynie najbardziej uciążliwe staje się to, czego na pierwszy rzut oka nie widać – zalegający na stalowej powierzchni drobny pył i kurz, na który padają pierwsze krople deszczu lub osadza się mgła. W ten sposób tworzy się delikatna warstwa mazi, wystarczająca, by znacząco zmniejszyć przyczepność kół do szyn. Jeszcze poważniejszym wrogiem nas, tramwajarzy są liście – póki wiszą na drzewach lub leżą w pobliżu szyn są zupełnie nieszkodliwe. Rozjechany liść zostawia jednak po sobie pewną ilość soków, a gdy tych liści jest więcej, szyna z czasem traci swój naturalny połysk, stając się wręcz całkiem czarna. Widok takiej szyny przez przednią szybę kabiny, na której na domiar złego pojawiają się krople deszczu, każdego z nas, motorniczych, przyprawia o szybsze bicie serca. Jakie są skutki takich warunków na torach? Tramwaj ma problem z ruszeniem z miejsca, bo koła zaczynają buksować na śliskiej szynie. Bardziej niebezpieczny i uciążliwy jest podobny problem w drugą stronę – gdy zaczynamy hamować koła albo ślizgają się po powierzchni szyn kręcąc się w dowolną stronę, albo wręcz stają w miejscu – ale cały wagon dalej sunie jak na sankach. Aby temu zapobiec musimy rozpoczynać hamowanie z dużym wyprzedzeniem, stosować hamowanie pulsacyjne – czyli przyhamowywać mocniej, by później nieco „odpuścić” i znowu przyhamować, utrudniając kołom wpadnięcie w poślizg. Zostaje nam jeszcze możliwość skorzystania z awaryjnych hamulców szynowych bądź – w nowszych wagonach – piasecznic, które sypią drobny piasek na szyny tuż przed kołami, zdecydowanie zwiększając przyczepność i skuteczność hamowania. Sprawa to, że miejscami szyny są całkiem czarne, ale tam, gdzie tramwaje ruszają i hamują – widzimy



Fot. Mariusz Banduch

niemal białe; to właśnie ślady używania piasku. Niestety – w tak ciężkich warunkach nie możemy za wszelką cenę trzymać się czasu jazdy przewidywanego rozkładem – priorytetem zawsze jest bowiem bezpieczeństwo naszych Pasażerów i wszystkich uczestników ruchu – zmniejszyć może się również komfort podróży w takich warunkach – jazda tramwaju nie jest tak płynna, jak wszyscy byśmy chcieli.

Gdy za oknami jesień w pełni – pragnę po raz kolejny zaapelować: w tych trudnych dla nas tygodniach szczególnie wzmóćcie Państwo czujność

w pobliżu torowisk, czy to poruszając się pieszo, czy to jakimikolwiek pojazdami. Choć często słyszymy, że „widzimy, to przecież wyhamujemy” – w takich warunkach, mimo najszczerszych chęci, może okazać się to niemożliwe. Tak, jak myślimy za siebie i za kierowców widząc „szklankę” na drogach, tak prosimy o odrobinę wyrozumiałości w czasie jesiennej szarugi i w wirze opadających z drzew liści. O zrozumienie prosimy też podróżnych – żaden pośpiech nie jest wart utraty zdrowia. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

Dawniej i dziś

Kiedy przeglądamy albumy ze starymi fotografiami, często odnajdujemy w nim miejsca i obiekty znane nam ze współczesności. Mimo upływu lat na archiwalnych zdjęciach dostrzegamy fragmenty architektury, które zachowały się do dzisiaj. I tylko życie zatrzymane w kadrze toczy się w innym rytmie - na ulicach panuje mniejszy ruch, inne są pojazdy, ludzie są ubrani zgodnie z panującą kiedyś modą.

W naszym cyklu zapraszamy do tramwajowej podróży w czasie. Wspólnie szukamy miejsc w różnych miastach naszego regionu, w których od dziesięcioleci przejeżdżają tramwaje. Porównujemy zdjęcia wykonane przed wielu laty ze współczesnymi fotografiami, wykonanymi dokładnie w tych samych lokalizacjach.

Dawniej



Fot. ze zbioru A. Fondera

Czeladź, 1928 r. Czeladź. Budowa krańcowej mijanki na czeladzkim rynku

Dziś



Fot. Mateusz Wiczołek

Czeladź, 2019 r. Tramwaj linii nr 22 jadący w kierunku Dąbrowy Górniczej

Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAM NEWS

SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374

Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Brnie.

Zachęcamy do dalszego udziału w naszej zabawie i do rozwiązania kolejnej fotograficznej zagadki. Wśród tych, którzy wykażą się spostrzegawczością i wiedzą, rozlosowane zostaną nagrody ufundowane przez Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Odpowiedzi prosimy nadsyłać do 15 listopada na adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów lub na adres: biuro@agencjamedial.pl



Brno, Czechy

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie ze zbiorów Pana Marka z Katowic

Krzyżówka

Uczynek	▼	Bufet	▼	Gra słów oparta na dwuznaczności wyrazów	Sztuczna skóra	▼	Szef powiatu	▼	Na kawior	▼
				Drugie imię Norwida	Śląska gra w karty		Skupienie			
▶		▼		Rezerwat	▼		▼			
				Wykładana na ławę	▶					
Np. dżdżownica	▶			Wierzeje	▶				Cyrkowy błazen	
Duży pokój				▼					▼	
Imię Picassa		Roślina na wianek	▶			Bramka	▶			Płynący lód
		Duża papuga	▼			Szczyt kariery	▼			▼
Ze stolicą w Limie	▶				Siekierka w kuchni	▶				
▶				Drugi plan obrazu	▶		Wymarły przodek bydła	▶		
Pasza	▶				Na piwie lub fali	▶				

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłali 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.