

NR 01/106 STYCZEŃ 2020

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.

INWESTYCJE

Rewolucja transportowa Katowic

>>> str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

U źródeł Wisły

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

Wielkie święto nauki

>>> str. 8-9

Chorzowska ul. 3 Maja bez ruchu tramwajów

>>> str. 3

Fot. Aleksandra Starosta



Jedźmy razem

„Gdzie ta zima?” – pytali uczniowie, mający w styczniu wolne z powodu ferii. „Śniegu nie ma” – martwili się i żalowali, że tegoroczna zima jest tak ciepła i sucha. My jednak mamy na ten temat zupełnie odmienne zdanie i z tej pogody się cieszymy. Po pierwsze dlatego, że takie warunki atmosferyczne nie torpedują toczących się prac modernizacyjnych, po drugie dlatego, że pogoda nie powoduje utrudnień w prowadzeniu ruchu liniowego.

Mamy nadzieję, że aura nadal będzie sprzyjać i prace będą toczyć się w oczekiwanym tempie, bo plany inwestycyjne Spółki na ten rok są bardzo obfite. Na dobrą pogodę liczymy również 10 i 14 lutego - w poniedziałek obchodząc będziemy 38 rocznicę uruchomienia w obecnym kształcie linii nr 38 w Bytomiu, w piątek zaś wypadną Walentynki. Z obu tych okazji szykujemy atrakcje dla naszych Pasażerów – w Bytomiu będziemy świętować na ul. Piekarskiej, a w Walentynki na tory tradycyjnie już wyjedzie „Zakochana bana”. Po szczegóły zapraszam niebawem na stronę internetową www.tramwajeslaskie.eu.

Mimo, że kończy się dopiero pierwszy miesiąc roku, to kilka ciekawych wydarzeń jest już za nami. 28 Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy znów był rekordowy, a nasza Spółka miała w tym swój drobny udział; uczestniczyliśmy też w wielkim wydarzeniu popularno-naukowym, jakim był Śląski Festiwal Nauki. Szerzej o tej imprezie piszemy na stronach 8, 9 tego numeru naszego miesięcznika.

Serdecznie zapraszam do lektury artykułu o niezwykle popularnych w całej Polsce tramwajach – „Stopiatki” obchodziły 45. urodziny i z tej okazji chcemy przybliżyć Państwu ich historię. Tradycyjnie zapraszam na spacer z przewodnikiem i do udziału w konkursach, życząc jednocześnie miłej lektury.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Fot. Aleksandra Starosta

Orkiestrowy tramwaj kursował w Bytomiu

Od kilku lat przy okazji finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy spółka Tramwaje Śląskie S.A. i Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym współpracują z bytomskim hufcem ZHP. W tym roku ponownie działały wspólnie w wyjątkowym orkiestrowym tramwaju linii S28!

Tradycyjnie już na finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy spółka Tramwaje Śląskie S.A. przygotowała tramwaj specjalny. Tradycyjnie otrzymał on numer, nawiązujący do kolejnej edycji WOŚP. W tym roku Orkiestra zagrała po raz 28, dlatego też tramwaj specjalny oznaczony został jako S28. W niedzielę 12.01.2020 r. tramwaj wyruszył w trasę, a wraz z nim wolontariusze z hufca ZHP w Bytomiu. Wagon specjalny kursował głównie w Bytomiu, ale dojechał również przez Świętochłowice do Rudy Śląskiej i Chorzowa.

Wolontariusze z tramwaju byli częścią blisko 200-osobowej grupy, która w Bytomiu prowadziła kwestę. Efekt okazał się wyśmienity, gdyż w bytomskim sztabie zebrano rekordową kwo-



Zdjęcia: Mateusz Wleczorek



tę – ponad 160 tysięcy złotych. Ten wynik złożył się również na rekordową sumę zbiórki całego 28 finału WOŚP. Na koncie Fundacji jest już cała deklarowana kwota 115.362.894 zł. 28 finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy odbył się pod hasłem „Wiatr w żagle”. Celem tegorocznej zbiórki było zapewnienie najwyższych standardów diagnostycznych i leczniczych w dziecięcej medycynie zabiegowej. Środki uzyskane ze zbiórki przeznaczone zostaną na zakup najnowocześniejszych urządzeń dla ratowania życia i zdrowia dzieci potrzebujących różnego rodzaju operacji.

red

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

Chorzowska ul. 3 Maja bez ruchu tramwajów



Chorzów, ul. 3 Maja

Choć prace przy gruntownej modernizacji ulicy 3 Maja w Chorzowie rozpoczęły się już 5 listopada ubiegłego roku, to dopiero 25 stycznia wstrzymany został tu ruch tramwajów i wykonawca przystąpił do prac w zakresie torowym. W związku z tym nastąpiło całkowite wyłączenie komunikacji tramwajowej w ciągu ul. 3 Maja w Chorzowie oraz ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach. Tramwaje linii nr 11 kursują w relacji: Katowice pl. Miarki – Chorzów Rynek – Łagiewniki zajezdnia; do Chebzia kursuje autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona jako T-11. Taka organizacja ruchu planowana jest do połowy 2021 roku.

red

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Na przebudowywanym odcinku torowiska wzdłuż ul. Małobądzkiej wykonawca zakończył roboty związane z budową pierwszego toru, na który przeniesiony został ruch tramwajów. Trwa rozbiórka toru wschodniego oraz korytowanie pod ułożenie warstw konstrukcyjnych.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja wykonawca przystąpił do realizacji zadania w części tramwajowej inwestycji – trwają prace demontażowe w zakresie sieci trakcyjnej i torowiska na odcinku od skrzyżowania z ul. Katowicką do ul. Składowej.
- W przetargach na wyłonienie wykonawców prac dla zadań w ul. Hajduckiej i ul. Powstańców nastąpiło otwarcie ofert – trwają prace komisji przetargowych.

w Dąbrowie Górniczej:

- Na odcinku za pętlą w Gołonogu w kierunku Huty Katowice wykonawca posadził większość słupów trakcyjnych i kontynuuje prace w pozostałych zakresach budowy torowiska. Jeszcze w lutym planowane jest wznowienie ruchu tramwajów do Huty Katowice.

w Rudzie Śląskiej:

- W przetargu na wyłonienie wykonawcy dla zadania wzdłuż ul. Goduli trwa procedura przetargowa – ogłoszenie wyboru najkorzystniejszej oferty planowane jest w lutym.

w Sosnowcu:

- Na ul. Będzińskiej wykonawca ułożył warstwy konstrukcyjne i stabilizacyjne oraz rozpoczął układanie rusztu torowego.
- W przetargu na wyłonienie wykonawcy dla budowy nowego odcinka linii tramwajowej w Zagórzu ogłoszono wybór najkorzystniejszej oferty.

w Zabrze:

- Wykonawca zмага się przebudową infrastruktury teletechnicznej, konieczną do kontynuowania prac torowych w rejonie skrzyżowań Powstańców/Wolności i Bytomska/Stalmacha; torowisko i perony wzdłuż ul. Religi są niemal gotowe; trwa przeprojektowywanie układu sieciowo-trakcyjnego, niezbędne do realizacji prac w tym zakresie.
- Nastąpiło otwarcie ofert w przetargu na wyłonienie wykonawcy dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej w Biskupicach.



Dąbrowa Górnicza, ul. Kasprzaka



Sosnowiec, ul. Będzińska

Zdjęcia: Marcin Śliwa, Mateusz Węczorek

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.



Zdjęcia: UM Katowice

Rewolucja

transportowa Katowic

Realizowane inwestycje w perspektywie kilku najbliższych lat zmienią transportowe oblicze Katowic. Dzięki budowie centrów przesiadkowych, remontom dróg, nowym liniom tramwajowym i wymianie taboru tramwajowego i autobusowego – komunikacja miejska stanie się podstawowym środkiem do podróżowania po mieście.

Pierwsze centrum przesiadkowe zostało otwarte w Ligocie pod koniec 2018 roku. Obecnie trwa budowa trzech kolejnych centrów przesiadkowych. Ich powstanie przyczyni się do ograniczenia ruchu samochodowego, a co za tym idzie ograniczenia emisji spalin i hałasu. Idea centrów przesiadkowych opiera się na możliwości szybkiej przesiadki z jednego środka transportu na inne. W praktyce oznacza to na przykład przesiadkę z samochodu na tramwaj czy z roweru miejskiego na autobus lub pociąg. – Transport zrównoważony to ten przyjazny zarówno dla pieszych, kierow-

ców, rowerzystów, ale i pasażerów komunikacji publicznej. Katowice aktualnie realizują kilka dużych, i kilkadziesiąt mniejszych, inwestycji w tym zakresie. Komunikacyjna rewolucja w stolicy Górnego Śląska trwa w najlepsze, a jej ważną częścią jest budowa centrów przesiadkowych. Ich realizacja oznacza szereg korzyści. Najważniejsza z nich to możliwość szybkiego dojazdu do centrum miasta i zaoszczędzenia czasu oraz mniejsze koszty paliwa. Dodatkowo, węzły przesiadkowe staną się zachętą do korzystania z komunikacji publicznej, a co niemiernie ważne, przyczyniają się do ograni-

czenia liczby pojazdów na drogach, co zmniejszy hałas i emisję spalin oraz korki – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic. Takie rozwiązania pozwalają szybciej i wygodniej dotrzeć do określonego przez nas celu – domu, pracy czy szkoły. Łączny koszt budowy czterech centrów przesiadkowych wynosi ponad 200 mln zł, z czego aż 170 mln zł to pozyskane dofinansowanie zewnętrzne.

Ważną inwestycją jest centrum przesiadkowe Zawodzie, które będzie gotowe w wakacje. Inwestycję w Zawodziu realizuje firma ZUE SA, która podpisała jako lider konsorcjum, wspólnie ze spółką Unibep umowę o wartości 85 mln zł. Inwestycja centrum przesiadkowego obejmuje budowę: budynku dworca o powierzchni 365 m² (m.in. zaplecze socjalne dla kierowców i motorzystów, kiosk, punkt sprzedaży biletów i toalety), dwóch parkingów dla 275 i 140 samochodów, wiaty dla 36 rowerów, wiaty peronowej, miejsc postojowych dla autobusów i punkty Kiss&Ride. Wykonawca węzła ma też za zadanie budowę systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, biletomatów oraz urządzenie zieleni i małej architektury. Przypomnijmy, że w Katowicach pierwsze centrum przesiadkowe otwarto już w Ligocie, a kolejne powstają w Brynowie i przy ul. Sądowej.

Opracowanie:
Urząd Miasta Katowice



Informacja z placu budowy

- budynek obsługi podróżnych – wykonano m.in.: fundamenty, konstrukcję nośną i instalacje podposadzkowe. W trakcie realizacji są m.in. posadzka i ściany zewnętrzne,
- wiata przystankowa – wykonano częściowo fundamenty wiaty oraz konstrukcję nośną wraz z poszyciem,
- roboty drogowe – wykonano m.in.: drogę do warstwy ścieralnej w ul. Krakowskiej i wschodniej części parkingu P&R, w ul. Bagiennej, drogę do warstwy wiążącej w ul. 1 Maja (poza fragmentem przylegającym do wiaty peronowej), zachodniej części parkingu P&R, w drodze stanowiącej wjazd i wyjazd na pętlę autobusową, ścieżkę rowerową do warstwy ścieralnej i chodnik z kostki betonowej biegnący wzdłuż ul. Krakowskiej. Obecnie w trakcie realizacji: układanie krawężników i obrzeży betonowych w wybranych lokalizacjach inwestycji,
- torowisko i sieć trakcyjna: stan zaawansowania 60%, wykonano m.in.: torowisko klasyczne, torowisko w prefabrykowanych płytach betonowych od przejazdu drogowego w ul. 1 Maja i Łącznej do wiaduktu drogowego w ul. Bagiennej z wyłączeniem toru 1 i fragmentu toru 2 przylegającego do wiaty peronowej. Montaż słupów trakcyjnych na pętli tramwajowej wraz z okablowaniem. W trakcie realizacji: prace montażowe na torze 2 w rejonie wiaty peronowej, prace brukarskie związane z układaniem obrzeży, krawężników peronowych itp., roboty wykończeniowe na wykonanym torowisku, prace montażowe sieci trakcyjnej.

Korzyści dla mieszkańców

- tramwaje w kierunku Centrum ok. 20 - 24 odjazdy na godzinę, tj. co 2,5 - 3 min. (minimum 6 linii),
- tramwaje w kierunku Szopienice, Sosnowiec, Mysłowice ok. 12 - 15 odjazdów na godzinę, tj. co 4-5 min. (3 linie),
- autobusy odjeżdżające w kierunku wschodnim tj. Mysłowice, Szopienice, Janów, Nikiszowiec, Giszowiec ok. 20 - 24 odjazdy na godzinę, tj. co 2,5 - 3 min. (minimum 12 linii),
- autobusy przelotowe przez Centrum - 6 odjazdów na godzinę tj. co 10 min. autobus (3 linie),
- zmniejszenie hałasu,
- stworzenie parkingów dla przesiadających się na komunikację miejską, a tym samym uwolnienie miejsc parkingowych dla mieszkańców,
- połączenie infrastruktury rowerowej,
- zmniejszenie emisji spalin.



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.

Zima to doskonała pora roku na wyjazd w góry – nie tylko dla tych, którzy chcą podziwiać zaśnieżone szczyty czy zjeżdżać na nartach. Można też wybrać się na spokojny spacer malowniczymi ścieżkami, takimi jak w Dolinie Białej Wisłki.

Naszą wyprawę rozpoczynamy w Wiśle Czarnem. Na parkingu przy budynku Ochotniczej Straży Pożarnej zostawiamy samochód, ponieważ na terenie całej Doliny obowiązuje zakaz ruchu wszelkich pojazdów.

Długość Doliny Białej Wisłki wynosi ponad 6 km. Asfaltowa droga jest łagodnie nachylona, można ją pokonać bez trudu. Zimą dodatkową frajdą może być jazda kuligiem, oczywiście jeśli trasa jest ośnieżona.

Biała Wisłka, zwana również Białką, jest jednym ze źródłowych potoków Wiśły. Płynie do zapory w Czarnem, gdzie łączy się z Czarną Wisłką, tworząc Wisłkę, a dalej – wraz z Potokiem Malinka - dając początek Wiśle. Nazwa potoku może pochodzić od „białej wody”, tworzącej się poprzez spienienie przy licznych wodospadach i progach wodnych.

Na końcu asfaltowej drogi, skręcając w prawo na niebieskim szlaku turystycznym, natrafimy na naturalne wodne progi – wodospady, zwane Kaskadą Rodła. Nazwa ta po raz pierwszy pojawiła się w 1987 roku z inicjatywy Jana Kropa, ówczesnego przewodniczącego Towarzystwa Miłośników Wiśły, który w ten sposób postanowił upamiętnić 65. rocznicę powstania Związku Polaków w Niemczech. Ludność polska, mieszkającą na terytorium

U źródeł Wiśły



Wieża widokowa na szczycie Baraniej Góry

Niemiec, nie mogła posługiwać się znakiem godła polskiego. W 1933 roku powstał symbol rodła (zaprojektowany przez Janinę Kłopotką z Olesna), który w stylizowanej formie przedstawia bieg Wiśły przez terytorium Polski, z wyraźnym zaznaczeniem Krakowa. Natomiast nazwę Kaskady Rodła wymyślił Edmund Osmańczyk z Opola.

Kaskady składają się z około 25 progów i wodospadów rzecznych, utworzonych w naturalny sposób na stokach Baraniej Góry. Ich wysokość waha się od 0,5 do 5 metrów, a dwa największe z nich, znajdujące się w górnym odcinku, mają 3,5 oraz 5 me-

trów. Progi te znajdują się w warstwach istebiańskiego fliszu karpackiego, stanowiącego masywne piaskowce i zlepieńce. Natomiast progi położone niżej wyłobione zostały w warstwach godulskich, tworząc drobnoławicowe piaskowce i łupki.

Obszar źródliskowy Białej i Czarnej Wisłki, dwóch głównych cieków źródłowych „królowej polskich rzek”, leży w granicach Rezerwatu przyrody „Barania Góra”. Prawie całą jego powierzchnię zajmują zbiorowiska leśne. Warto wiedzieć, że zanim na terenie Beskidów pojawił się człowiek, rosła tam puszcza karpacka, którą tworzyły lasy



Widok z Baraniej Góry

bukowe, z domieszką jodły i świerku. Puszcza była jednak systematycznie eksploatowana przez ludzi, którzy wycinali dla swych potrzeb buki, zastępując je mało odpornym na zmiany warunków środowiskowych świerkiem.

Na 16-kilometrowej ścieżce dydaktyczno-przyrodniczej, łączącej dolinę Czarnej Wisłki (początek ścieżki) z doliną Białej Wisłki (koniec ścieżki), rozmieszczono 25 tablic informacyjnych. Można się z nich dowiedzieć m.in., że Rezerwat „Barania Góra” wchodzi w skład Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego, który oprócz pasma Baraniej obejmuje pasmo górskie Czantorii. Jego powierzchnia to ponad 38 tysięcy ha, a w jego skład wchodzi jeszcze sześć innych rezerwatów przyrody (Czantoria, Dolina Łańskiego Potoku, Jaworzyna, Kuźnie, Stok Szyndzielni, Zadni Gaj i Wisła).

Na szczycie Baraniej Góry (1220 m npm) prowadzi niebieski szlak. Jeśli warunki atmosferyczne na to pozwalają, można pokusić się o spacer. Aby dotrzeć do celu, musimy pokonać około 7 kilometrów, przy różnicy wzniesień około 650 metrów. Czas przejścia wynosi około 3 godzin.

Na szczycie Baraniej Góry w 1991 roku, z inicjatywy katowickiego Koła Przewodników Beskidzkich PTTK, zbudowana została metalowa, 15-metrowa wieża widokowa. Ma ona dwa podesty, jeden na wysokości 8,5 metra, drugi na wysokości 9 metrów. Jest to doskonały punkt widokowy, z którego można podziwiać rozległą panoramę gór Polski, Czech i Słowacji. Widać z niej pasma górskie Beskidu Małego, Śląskiego, Żywieckiego z Babią Górą, Makowskiego, a nawet m.in. Tatr, Małą Fatrę, a przy dobrej pogodzie - sudeckie Jesioniki.

Ze szczytu Baraniej Góry warto jeszcze przejść na polanę Przysłop, gdzie od 1979 roku działa górskie schronisko PTTK, oferujące posiłki i noclegi. Pierwotnie, w latach 1925-1979, turyści znajdowali tu schronienie w drewnianym pałacyku myśliwskim Habsburgów z 1897 rok (obecnie obiekt ten znajduje się w centrum Wisły i jest siedzibą Wiślańskiego Oddziału PTTK). Dodatkową atrakcją turystyczną jest znajdujący się obok schroniska Baraniogórski Ośrodek Komisji Turystyki Górskiej PTTK „U źródło Wisły” i działające przy nim Muzeum Turystyki



Na szczycie Baraniej Góry (1220 m npm) prowadzi niebieski szlak



Biała Wisłka jest jednym ze źródłowych potoków Wisły. Można tu podziwiać wodospady rzeczne, zwane Kaskadą Rodła



w Beskidzie Śląskim. Ośrodek i muzeum mieści się stylowym drewnianym budynku z 1951 roku.

Aby w pełni nacieszyć się urokami przyrody i krajobrazu Beskidu Śląskiego, proponujemy zejść w pierw szlakiem czerwonym, a następnie szlakiem

czarnym, który prowadzi przez drugą malowniczą dolinę - Czarnej Wisłki i kończy się przy siedzibie Nadleśnictwa w Wiśle Czarnem.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Muzeum Turystyki na polanie Przysłop



Wielkie święto nauki

Czwarta edycja Śląskiego Festiwalu Nauki Katowice przeszła do historii. 26 i 27 stycznia Międzynarodowe Centrum Kongresowe odwiedziło ponad 50 tysięcy osób. Swoje stanowiska przygotowało 150 wystawców, wśród nich – po raz pierwszy – Tramwaje Śląskie S.A.

W bogatym programie imprezy znalazły się wykłady, warsztaty i spotkania z interesującymi ludźmi ze świata szeroko pojętej nauki. Spotkania odbywały się w sześciu obszarach wiedzy: nauki ścisłe, przyrodnicze, techniczne, humanistyczno-społeczne, medycyna i zdrowie oraz sztuka. Nowością była strefa klimatu i elektromobilności, gdzie zwiedzający mieli okazję z bliska przyjrzeć się nowinkom z tej dynamicznie rozwijającej się dziedziny nauki. Organizatorzy zadbali również o najmłodszych. W strefie aktywności uczestnicy mogli nauczyć się kształcenia odpowiednich nawyków związanych m.in. z utrzymywaniem właściwej postawy ciała. Na terenie MCK powstała strefa sportu, e-sportu oraz strefa OFF Science, czyli miejsce dla wynalazców - amatorów. Tak bogaty program sprawił, że do MCK licznie przybyły całe rodziny – od dzieci po seniorów.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. przez kilka lat współpracowała z organizatorami Śląskiego Studenckiego Festiwalu Nauki, realizując projekt „Muzyczne Tramwaje”. Studenci Wydziału Artystycznego Uniwersytetu Śląskiego grali i śpiewali w tramwaju liniowym, zapraszając jednocześnie do udziału w Festiwalu. W tym roku po raz pierwszy tramwajowa Spółka uczestniczyła w imprezie w innym charakterze. – Zostaliśmy zaproszeni do udziału w Śląskim Festiwalu Nauki Katowice jako jeden z wystawców. Zabrali-



Zdjęcia: Marcin Siłwa

śmy zatem do Międzynarodowego Centrum Kongresowego nasz symulator kabiny motorniczego, który szybko stał się miejscem obleganym przez zwiedzających – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Symulator był wielką atrakcją i magnesem przyciągającym zwiedzających, ale zadanie pracowników Spółki było nieco inne niż tylko zabawa i popularyzacja komunikacji tramwajowej. – Chcieliśmy pokazać, zwłaszcza studentom i uczniom szkół średnich, że spółka Tramwaje Śląskie S.A. zatrudnia specjalistów w bardzo wielu, często zupełnie różnych zawodach. Nasze stoisko opatrzyliśmy więc hasłem „Nie tylko motorniczy”, by zwrócić uwagę, że do funkcjonowania komunikacji tramwajowej, poza oczywistym i jednoznacznie kojarzącym się zawodem motorniczego, niezbędnych jest wielu pracowników różnych specjalności i takich ludzi Spółka poszukuje – zaznacza Zowada.

Na firmowym stoisku spotkać można było pracowników różnych działów przedsiębiorstwa i porozmawiać o specyfice pracy w poszczegól-



nych specjalnościach. – Daliśmy zwiedzającym trochę rozrywki, zachęcaliśmy do korzystania z komunikacji tramwajowej, informowaliśmy o realizacji naszego projektu inwestycyjnego i zainteresowaliśmy spore grono młodych ludzi pracą w firmie. To były bardzo owocne dwa dni. Jesteśmy zadowoleni i z chęcią wrócimy na Festiwal w przyszłym roku – podsumowuje rzecznik Tramwajów Śląskich. Pozostaje mieć nadzieję, że działania promocyjne spółki Tramwaje Śląskie S.A. wpłynęły na część odwiedzających Festiwal i w następnym roku większość z nich do MCK przyjedzie tramwajem, a nie – jak w tym roku – samochodem, z trudem znajdując miejsce parkingowe lub wręcz stawiając pojazd w miejscach niedozwolonych m.in. na chodnikach i zieleńcach.

red



Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników różnych specjalności. Aktualnie trwa rekrutacja na 5 stanowisk pracy. Sprawdź – może szukamy właśnie Ciebie!

Specjalista ds. hydrauliki, specjalista ds. mechanicznych, ślusarz, tokarz i malarz-lakiernik w Chorzowie – to stanowiska, na które spółka Tramwaje Śląskie S.A. poszukuje aktualnie pracowników.

Szczegóły znaleźć można w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY na stronie www.tramwajeslaskie.eu

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**

Tutaj nie siadajmy

Znamy to wszyscy – godziny szczytu w dzień roboczy albo późny wieczór w piątek lub sobotę. Na przystanek wjeżdża tramwaj – pełno pasażerów, miejsca siedzące pozajmowane, a nogi dość dobitnie dają nam do zrozumienia, że stać nam się nie chce. Zaradnym jesteśmy społeczeństwem – można znaleźć absolutnie dowolne miejsce, żeby tylko usiąść – a tymczasem możemy wyświadczyć sobie, innym podróżnym albo motorniczemu niedźwiedzią przysługę. Dziś słów parę o tym, gdzie w tramwaju siadać nie należy.

Minęły już bezpowrotnie czasy, gdy walczyło się z tzw. winogronami – pasażerami „wiszącymi” na stopniach w otwartych drzwiach, stojącymi na sprzęgach i na czym tylko się dało, a co umożliwiała jazdę tramwajem. Dawny tłok minął i dziś głównie potrzeba wygody sprawia, że część podróżnych wpada na pomysł znalezienia miejsca siedzącego we własnym zakresie. Zdarzyło mi się przewozić m.in. rowerzystę, który chciał jechać tramwajem siedząc w wagonie na rowerze i trzymając się poręczy oraz podróżnego, który siedział w... domowym fotelu, który akurat potrzebował przewieźć. To pojedyncze przypadki, natomiast bardzo powszechny jest widok – szczególnie młodych ludzi – siedzących na poręczach wzdłuż okien na tylnym pomoście, na stopniach bądź na szafce bezpiecznikowej, skrywającej również tzw. pulpit manewrowy przy tylnej szybie wagonu. Żadne z tych miejsc nie jest przewidziane do bycia zajmowanym w charakterze miejsca siedzącego, gdyż nie jest to bezpieczne. Zajmując je nie zdajemy sobie sprawy z tego, co może się wydarzyć na przykład w sytuacji wymagającej od motorniczego hamowania awaryjnego – pasażer stojący, na którego wpadnie współpasażer w najgorszym razie będzie lekko potłuczony; gdy jednak stojący pasażer przewróci się na siedzącego na schodach – może mu nawet skrócić kark. Pasażer siedzący na szafce z tyłu wagonu z kolei zjedzie z niej na podłogę jak wystrzelony z procy i trzeba sobie uzmysłwić, że będzie miał dużo szczęścia, gdy zatrzyma się na innym po-



dróznym i skończy się na potłuczeniach. Często widzimy, że opiekunowie sadzają swoje pociechy właśnie na tylnej szafce i to w taki sposób, że dziecko siedzi trzymając się poręczy, które ma... przed sobą. Połamane żebra lub wybite zęby to nie jest snucie katastroficznych wizji tylko, niestety, realna perspektywa. Wreszcie znajdujące się w oknach na tylnych pomostach poręcze – przeznaczone do złapania się nie są umocowane w sposób pozwalający na siadanie na nich; tutaj – szczęściem w nieszczęściu – ułatwianie sobie życia może skończyć się „zaledwie” wyrwaniem poręczy ze ściany i stosunkowo niegroźnym potłuczeniem.

Wspomniałem też o pulpitych manewrowych z tyłu wagonów – jest to urządzenie umożliwiające motorniczemu samodzielne wycofanie wagonu. Siadanie lub opieranie butów o szafkę z tyłu sprawia, że jest to nie tyle czynność brudna, co... może być nawet niewykonalna – pod ciężarem siadających tam pasażerów pokrywa pulpitu bywa wbita w głąb szafki i po prostu może się nie dać otworzyć bez pomocy kompletu narzędzi ślusarskich.

Docieramy do końca dzisiejszej podróży – mam nadzieję, że gdy znów zmęczone nogi podpowiedzą Państwu, żeby poszukać kawałka przestrzeni do przycupnięcia gdziekolwiek, przez głowę przejdzie echo moich dzisiejszych uwag – i jednak stwierdzą Państwo, że bezpieczniej będzie stać, ale dojeżdżając do celu cało i zdrowo. Do zobaczenia na stalowych szlakach!

Motorniczy



Zdjęcia: Mariusz Banduch

„Stopiątkowa” rocznica

Zacząło się 45 lat temu – 3 stycznia 1975 roku... Wtedy po raz pierwszy na tory tramwajowe w naszym regionie wyjechały wagony typu 105N. Nowoczesne – także dzięki przeszklonej, kanciastej bryle – wyposażone w czworo szerokich drzwi i szybkie wagony były wówczas dużym zaskoczeniem dla podróżnych. Dziś klasycznych „Stopiątek” jest coraz mniej, a i tak nie sposób wyobrazić sobie bez nich nasze trasy tramwajowe.

By jednak być w pełni zgodnym z prawdą historyczną należy dodać, że pierwsze z tych wagonów wyprodukowane były przez Chorzowską Wytwórnię Konstrukcji Stalowych jeszcze w 1974 roku – do dnia dzisiejszego w bytomskiej zajezdni stacjonuje „dziadek” o numerze 321 (o „szczęśliwym” numerze fabrycznym 13) z tego rocznika. „Stopiątki”, które wyjechały wówczas na tory, różniły się od tych, które znamy z dnia dzisiejszego – inny był układ elektryczny, za sprawą czego szafka elektryczna za stanowiskiem motorniczego była bardzo niska, a sam motorniczy oddzielony był od pasażerów ledwie niewielką konstrukcją z poręczy i płyt pilśniowych. Co więcej, aby wyjść z wagonu motorniczy musiał wychodzić otwieranymi w całości przednimi drzwiami pasażerskimi. Wagony były bardzo silnie przeszklone – także z przodu, przez co szybko zyskały miano „akwariów”. Poza swoimi zaletami „Stopiątki” oczywiście miały też wady – były bardziej podatne na poślizgi od innych ówczesnych wagonów, a duża liczba zastosowanej automatyki stanowiła początkowo problem dla obsługi, przyzwyczajonej do dużo prostszych mechanicznie i elektrycznie wozów klasycznych – takich jak popularne „eNki”. Dostawy wagonów nowej rodziny trwały czternaście lat i miały dość masowy charakter – co dobrze widać w poniższej tabelce.

„Stopiątki” niemal od początku podlegały modyfikacjom – już w 1976 roku miejsce 105N zajął zmodyfikowany typ 105N₁, wyróżniający się m.in. innym pulpitem motorniczego, nieco większym wygrodzieniem kabiny oraz pionowymi poręczami przy siedzeniach dla pasażerów stojących. Istotną zmianą było wprowadzenie w 1980 roku do produkcji wagonów typu 105Na – ze zmodyfikowanym układem elektrycznym. Wizualnie różniące się między innymi brakiem dodatkowych szybek z przodu czy wysoką szafą aparaturową za plecami motorniczego (i jeszcze bardziej „solidnym” wygrodzieniem jego stanowiska) – ruszały z miejsca nieco wolniej, ale przez to rzadziej wpadały w poślizg, a i pobierały przy rozruchu mniejszy prąd z sieci trakcyjnej. Ostatnią „modernizacją” dostarczoną prosto od



105Na Chorzów Metalowców linia 19



105N pulpit sterowniczy 1974 r.



105N pierwszy prototyp 1974 r.



105N linia 28 ul. 3 Maja w Sosnowcu ok 1977 r.

producenta – chorzowskiego „Konstalu” – były wagony typu 105NT z rozruchem tyrystorowym. Po wielu latach eksploatacji „Stopiątki” w formie zbliżonej do klasycznej stały się rzadkością.

Większość wagonów została dość znacznie modernizowana, typy 105N i 105N₁ reprezentują już tylko pojedyncze egzemplarze o charakterze historycznym, a wagonów 105NT nie spotkamy już na naszych torach. Dostawy nowych wagonów w kolejnych latach zmniejszą jeszcze bardziej liczbę jeżdżących po Górnym Śląsku i Zagłębiu wozów 105Na – pewnym pozostaje jednak, że kilkadziesiąt lat ich służby trwale zmieniło obraz naszej komunikacji miejskiej i już teraz coraz więcej pasażerów, pracowników tramwajów i miłośników patrzy na „Stopiątki” z coraz większym sentymentem...

„Stopiątki” dostarczone na Górny Śląsk i do Zagłębia Dąbrowskiego

Typ wagonu	Numerы wagonów	Liczba wagonów	Lata produkcji
105N	od 311 do 423	113	1974-1976
105N ₁	od 424 do 572 oraz 409 (ponownie)	149	1976-1979
105Na	od 573 do 788, 791 i 792	218	1980-1989
105NT	789 i 790	2	1989

Jakub Drogoś

Prezes Zarządu KMTM Chorzów Batory

Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Tours.

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

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



Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto

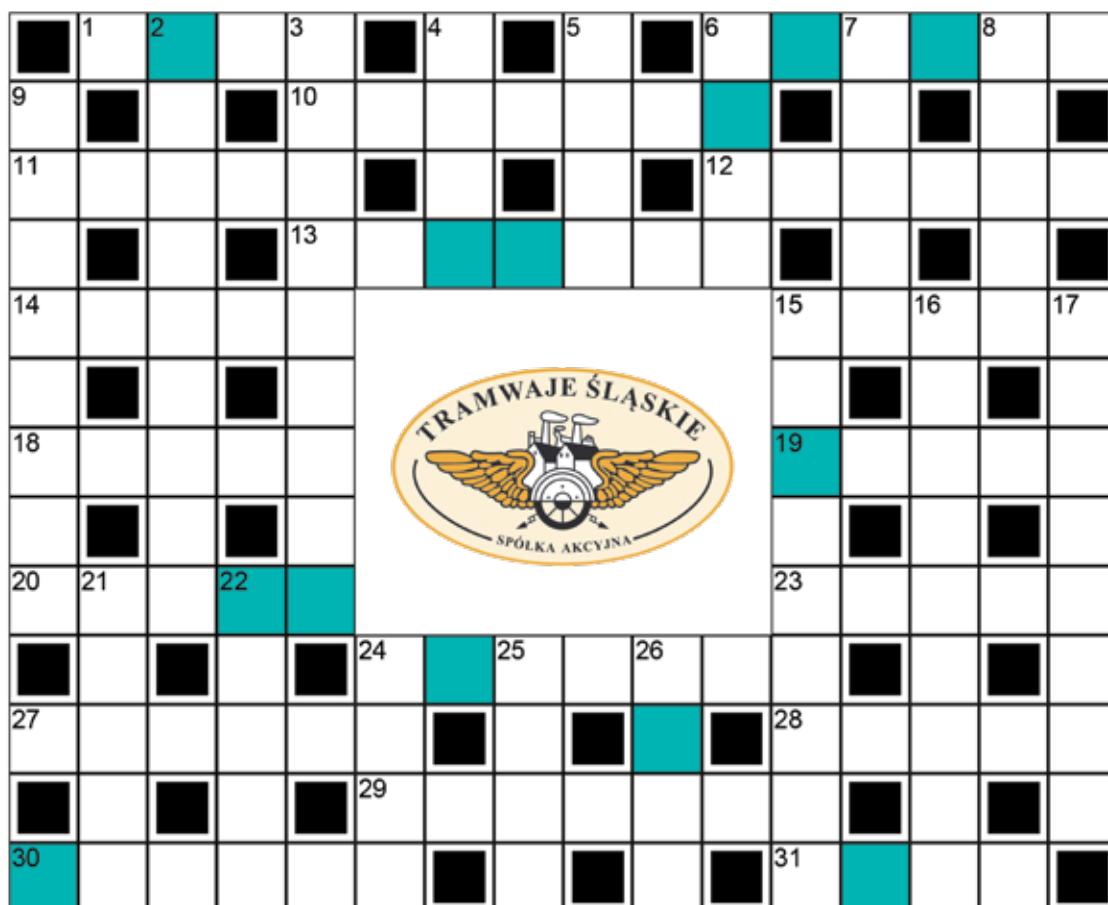


Tours, Francja



Zdjęcie ze zbiorów pana Jakuba z Bytomia

Krzyżówka panoramiczna



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 lutego 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.

POZIOMO:

- 1) powolny chód konia.
- 6) tajniki zawodu.
- 10) świeckość.
- 11) zastępowała skarpetę żołnierzowi.
- 12) wydobyty węgiel.
- 13) czeka na ożenek.
- 14) dłuższe od midi.
- 15) uschnięta łądyga.
- 18) smar maszynowy.
- 19) garda szpady.
- 20) pokrywa studzienki.
- 23) wolny etat.
- 24) łączy gardło z żołądkiem.
- 27) jednostka ciśnienia.
- 28) michalek na rabacie.
- 29) dokonuje opracowania piosenki.
- 30) waszmość pan.
- 31) cel kupca.

PIONOWO:

- 2) większa od poziomki.
- 3) identyfikator uczestnika.
- 4) powiew, podmuch.
- 5) myśl przewodnia.
- 6) ryba z rzek Chin i Rosji.
- 7) kloc.
- 8) miga do kolegi.
- 9) puder lub szminka.
- 15) partyjny zadymiarz.
- 16) smakołyk, specjał.
- 17) świecznik.
- 21) pnącze z tropików.
- 22) auto hurtownika.
- 24) rozkład zajęć.
- 25) hałda.
- 26) duże postanie.