

NR 08/113 SIERPIEŃ 2020

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



INWESTYCJE

Inwestycyjny maraton na torach

>>> str. 3

ROZMOWA

Musimy godzić ogień z wodą

>>> str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

Szczyrk w zwolnionym tempie

>>> str. 6-7

Tramwajowa podróż w czasie

>>> str. 8, 9

Fot. Aleksandra Starosta



Jedźmy razem

W setną rocznicę II Powstania Śląskiego w trasę wyruszył Tramwaj powstańczy do Niepodległej. Historyczny pojazd, upamiętniający zryw Ślązaków z 1920 roku, jeździł od 17 do 25 sierpnia po torach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Chętnie i licznie podróżowali nim mieszkańcy naszego regionu. Wśród pasażerów byli również przedstawiciele władz samorządowych, wojewoda śląski, a nawet premier Mateusz Morawiecki.

Warto podkreślić, że w tym roku powstańczy tramwaj pojawił się także w Gdańsku, Krakowie, Poznaniu i Warszawie. We wszystkich miastach wagony te zyskały okolicznościową grafikę i oznaczone zostały jako linia 100. Głównym organizatorem przedsięwzięcia było Muzeum Powstań Śląskich w Świętochłowicach. Z dumą mogą odnotować, że do przygotowania obchodów włączyła się spółka Tramwaje Śląskie S.A. (podobnie jak przed rokiem, w ramach 100-lecia I Powstania Śląskiego). W roli powstańczego tramwaju ponownie doskonale sprawdził się zabytkowy wóz typu N z 1953 roku. Ta niezwykła podróż była okazją nie tylko do zgłębienia wiedzy historycznej, ale także do refleksji na temat współczesności. Wszyscy powinniśmy doceniać dorobek poprzednich pokoleń, pielęgnować pamięć o minionych czasach, a jednocześnie czerpać doświadczenie i mądrość z historii. Na szczęście, żyjemy w czasach pokoju, Polska rozwija się gospodarczo i korzysta z możliwości, które daje nam członkostwo w Unii Europejskiej. To pozwala optymistycznie patrzeć w przyszłość!

Pozytywne zmiany widoczne są także w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w czym swój udział ma spółka Tramwaje Śląskie S.A., realizująca projekt modernizacji infrastruktury i zakupu taboru tramwajowego. W sierpniowym wydaniu naszego miesięcznika prezentujemy kolejny raport z realizowanych inwestycji. Na placach budowy panuje spory ruch – w jednych miejscach roboty są już na finiszu, w innych właśnie się rozpoczynają. Okres urlopowy dobiega końca, warto jeszcze znaleźć chwilę na relaks. W tym numerze – jak zwykle – swoimi cennymi uwagami dzieli się z nami Motorniczy, a do spokojnego spaceru po Szczyrku zaprasza nasz redakcyjny przewodnik. Nie brakuje oczywiście krzyżówki i fotograficznej zagadki. Miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Karta ŚKUP z wysyłką do domu

Zarząd Transportu Metropolitalnego informuje o przyjaznych zmianach w sytemie ŚKUP. Pasażerowie mogą teraz korzystać z możliwości wysyłki kart ŚKUP pod wskazany adres. Koszt tej dodatkowej usługi wynosi 10 zł.

Podstawowa forma zamawiania i odbioru nowych kart z punktów stacjonarnych pozostaje dla pasażerów bezpłatna, nowością jest możliwość odbioru kart w Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Tym samym liczba lokalizacji, z których kartę ŚKUP można odebrać, wzrasta z 42 do 52. Lista punktów oraz informacje o godzinach ich otwarcia znajdują się na stronie Zarządu Transportu Metropolitalnego: www.metropoliaztm.pl. Zwiększa się także zakres uprawnień Punktów Obsługi Pasażera. Od teraz możliwe w nich jest to, co do tej pory było zadaniem Punktów Obsługi Klienta. Chodzi m.in. o wydawanie kart spersonalizowanych, zmianę danych osobowych, czy też wydawanie duplikatu, odblokowanie, zastrzeżenie i zwrot karty.

O czym należy pamiętać, zamawiając kartę ŚKUP z wysyłką pod wskazany adres:

- Karty będą wysyłane listem poleconym. Koszt wysyłki wynosi 10 zł.
- Zamawiając kartę ŚKUP przez Portal Klienta należy dokonać wpłaty na kartę w wysokości 20 zł. Kwota ta zostanie na niej zapisana i będzie można ją później wykorzystać m.in. do zakupu biletów lub dokonania opłaty za parking.
- Jeśli nie odbierzemy przesyłki z kartą po jej dwukrotnym awizowaniu, wówczas wróci do Punktu Obsługi Pasażera, znajdującego się w siedzibie Zarządu Transportu Metropolitalnego (ul. Barbary 21A, Katowice). Czas na jej odbiór to 30 dni.

- Podczas wypełniania wniosku na Portalu Klienta, należy podać kod PIN naszej nowej karty, hasło oraz adres e-mail. Po odebraniu przesyłki, odbiór karty należy potwierdzić pierwszym logowaniem za pomocą podanych haseł.
 - Dotychczas wykorzystywana karta ŚKUP zostaje zablokowana w momencie aktywacji nowej.
 - W przypadku, gdy nie otrzymamy przesyłki z kartą w ciągu 5 dni roboczych od potwierdzenia mailowego o jej wysyłce, pasażerowie proszeni są wówczas o kontakt z infolinią Zarządu Transportu Metropolitalnego. Infolinia pracuje przez całą dobę, siedem dni w tygodniu (również w weekendy i święta).
- Bezpłatny numer to 800 16 30 30.

Kartą ŚKUP możemy zapłacić za przejazdy komunikacją miejską Zarządu Transportu Metropolitalnego. Jest ona potrzebna szczególnie tym osobom, które korzystają m.in. z biletów okresowych np. 30-dniowych, wieloprzejazdowych. Każda karta posiada określony termin ważności, który w przypadku kart spersonalizowanych upływa po 4 latach. Informacja o tym, do kiedy karta jest ważna, znajduje się w jej prawym dolnym rogu. Wniosek o wydanie nowej karty można złożyć 3 miesiące przed upływem terminu jej ważności.

Źródło: www.metropoliaztm.pl



Fot. Mariusz Banduch

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

Inwestycyjny maraton na torach



Fot. Mariusz Banduch

Z miesiąca na miesiąc zmienia się infrastruktura tramwajowa w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. W ramach projektu modernizacyjnego, współfinansowanego przez Unię Europejską, realizowane są obecnie prace w Będzinie, Chorzowie, Dąbrowie Górniczej, Rudzie Śląskiej, Sosnowcu, Świętochłowicach i Zabrze.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Na przystanku Będzin Szybowa ułożono nawierzchnię z kostki betonowej.
- Trwają prace wykończeniowe przy budowie fundamentów pod słupy trakcyjne – fundament M2, M3.
- Na odcinku od pętli Będzińska do cmentarza komunalnego Wykonawca kontynuuje prace przy układaniu toru zachodniego. Wykonano warstwy podbudowy oraz rozpoczęto montaż rusztu torowego wraz z montażem krawężników.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja kontynuowane są prace związane z przebudową infrastruktury podziemnej, przebudowano gazociąg oraz rozpoczęto prace związane z wykonaniem zasilania sieci trakcyjnej. Kontynuowane są prace związane z odwodnieniem torowiska. Wykonano 38 z 39 fundamentów wraz z montażem słupów trakcyjnych.
- Na ul. Hajduckiej – odcinek Dąbrowskiego-Dobrodzieńskiego - rozpoczęto wykonywanie warstwy mrozoochronnej, wykonano warstwę stabilizacji cementem. Zamontowano wpusty deszczowe wraz z zabudową rur osłonowych na gazociągu. Na odcinku ul. BoWiD trwa demontaż infrastruktury istniejącej, wykonywane są przekopy kontrolne.
- Dla zadania wzdłuż ul. Powstańców - spółka Tramwaje Śląskie S.A. w dniu 11 sierpnia przekazała teren budowy. 18 sierpnia 2020 r. wprowadzono tymczasową organizację ruchu. Rozpoczęto prace rozbiórkowe.

w Dąbrowie Górniczej:

- Zasadnicze prace budowlane zostały zakończone. Trwają roboty wykończeniowe:
 - brukarskie: związane z wykończeniem przejść dla pieszych, dojść do peronów oraz ciągów pieszych,
 - prace zieleniarskie: humusowanie poboczy, wykonywanie zieleńców.
- Wykonawca uzupełnia wygradzenia w obrębie przystanków i przejść dla pieszych oraz wykonuje malowanie znaków poziomych w ciągu ulicy zgodnie z projektem organizacji ruchu.
- Przygotowanie do odbioru końcowego robót.

w Rudzie Śląskiej:

- Kontynuowane są prace związane z zabudową toru klasycznego (czyszczenie i pokrycie materiałem dielektrycznym, rozkładanie podkładów strunobetonowych, mocowanie szyn do podkładów) oraz prace ziemne i zabudowa warstw konstrukcyjnych na rozjeździe nr 5 (mijanka Inkubator), a także spawanie szyn oraz wykonanie fundamentów słupów trakcyjnych.

w Sosnowcu:

- W rejonie pętli Będzińska wykonano warstwy podbudowy oraz zabudowano kruszywo kolejowe. Trwają prace związane z montażem torowiska na podkładach strunobetonowych wraz z montażem rozjazdów. Rozpoczęto zabudowę krawężników.
- W przetargu dla zadania modernizacji torowiska wzdłuż ul. Małachowskiego wpłynęły 3 oferty. 19 sierpnia 2020 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. dokonała wyboru oferty najkorzystniejszej.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na części zadania wykonawca zrealizował prace przy korytowaniu, układaniu warstw konstrukcyjnych i podbudowy, a na części inwestycji ułożył ruszt torowy. Kontynuowane są prace przy wykonywaniu fundamentów pod słupy trakcyjne.

w Zabrze:

- Dla zadania wzdłuż ul. Wolności, Powstańców i Religi wykonawca zakończył prace i zgłosił gotowość do rozpoczęcia procedury odbiorowej. 13 sierpnia 2020 r. rozpoczęto odbiór końcowy robót.
- Dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej w Biskupicach wykonawca ułożył warstwy konstrukcyjne. Kontynuowane są prace związane z układaniem kolejnych odcinków torów, przytwierdzaniem szyn do podkładów. Na odcinku od ul. Zamkowej w kierunku miasta Ruda Śląska rozpoczęto spawanie szyn, układanie płyt prefabrykowanych na peronie przy ul. Ziemskiej oraz rozpoczęto układanie płyt prefabrykowanych na przejazdach.

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” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.



Fot. Marcin Banduch

Musimy godzić ogień z wodą

Jak sytuacja pandemiczna wpływa na działalność spółki Tramwaje Śląskie? Jak postępują prace przy montażu nowych tramwajów? Jak udaje się prowadzić prace modernizacyjne i utrzymywać ruch tramwajów? Między innymi o tym z Prezesem Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesławem Knapikiem rozmawiał Tomasz Mokos.

- Na początku muszę zapytać o to, jak Spółka przeszła przez najgorszy czas obostrzeń, wynikających z wprowadzenia stanu epidemicznego?

- Przede wszystkim w kontekście pandemii koronawirusa nie używałbym czasu przeszłego i to z trzech powodów. Po pierwsze pandemia trwa i nikt nie wie, jak długo może jeszcze być dla nas wszystkich zagrożeniem; po drugie w dalszym ciągu obowiązują pewne ograniczenia w komunikacji zbiorowej; po trzecie wreszcie negatywne skutki finansowe tego najgorszego okresu z marca, kwietnia i maja są olbrzymim problemem, który będzie się za nami ciągnął jeszcze przez długi czas. Patrząc jednak na pozytyw, to z satysfakcją mogę powiedzieć, że w spółce Tramwaje Śląskie S.A. działaliśmy z pewnym wyprzedzeniem, wprowadzając wiele zasad bezpieczeństwa.

- Pandemia COVID-19 szczególnie uderzyła w przewoźników. Czy szacowane są już straty?

- O tym wspominałem już na wstępie, że aspekt ekonomiczny pandemii jest tym elementem, który jest i będzie olbrzymim problemem dla przewoźników, również dla spółki Tramwaje Śląskie. Organizator komunikacji w Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii, czyli Zarząd Transportu Metropolitalnego, wprowadził bardzo duże ograniczenia w rozkładach jazdy – część linii tramwajowych była zupełnie zawieszona, inne ograniczone do sobotniego i niedzielного rozkładu jazdy. W szczytowym momencie liczba realizowanych wozokilometrów była okrojona o blisko 30% w porównaniu do tego, co mamy zapisane w umowie przewozowej. W przelicze-



Realizujemy gigantyczny projekt inwestycyjny, dofinansowany środkami Unii Europejskiej. To druga z rzędu unijna perspektywa finansowa, z której czerpiemy, by zmienić tramwajowy krajobraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

niu na złotówki mówimy o stratach liczonych w setkach tysięcy złotych w każdym tygodniu. Nie chcę dziś jeszcze podsumowywać strat Spółki z tego tytułu, gdyż wciąż jeszcze nie wróciliśmy do normy sprzed pandemii. Nasze wpływy będą mniejsze w sumie o kilkanaście milionów złotych i to są straty, których nie będziemy mogli „odrobić”. Wprowadziliśmy jednak program oszczędnościowy, który pozwolił nam zachować bieżącą płynność finansową. Bardzo liczymy jednak na to, że uruchomione zostaną środki pomocowe, metropolitalne czy państwowe, które trafią do przewoźników komunikacji zbiorowej.

W przeciwnym razie wytworzy się bardzo niebezpieczna sytuacja, w której wiele firm może nie udźwignąć ciężaru finansowego, a to pociągnie za sobą kłopoty w organizacji komunikacji zbiorowej i cofnie nas w rozwoju o 20-30 lat.

- Są też jednak dobre wieści. Pasażerowie mogą się cieszyć, ponieważ Spółka odebrała już nowe tramwaje z poznańskiego Modertransu. Można powiedzieć, że choć pojazd mały, to krok w kwestii unowocześnienia taboru ogromny?

- Faktycznie, można pod takim stwierdzeniem się podpisać, biorąc pod uwagę np. fakt, iż jest to pierwszy w historii spółki Tramwaje Śląskie typ wagonu wyposażony w klimatyzację przedziału pasażerskiego. Do tej pory w klimatyzatory wyposażane były tylko kabiny motorniczych. Teraz to udogodnienie dostępne jest także dla pasażerów podnosząc – mam nadzieję znacząco – komfort podróży. Wagon faktycznie jest krótki, liczy raptem 15 metrów długości, ale jest on niemal w połowie niskopodłogowy. Jest wyposażony w nowoczesny system napędowy z systemem odzyskiwania energii elektrycznej podczas hamowania, ma też kilka ciekawych rozwiązań w kabinie motorniczej, takich jak: fotel wyposażony w zintegrowany zadajnik jazdy, wielofunkcyjne panele dotykowe czy bramkę bezpieczeństwa chroniącą motorniczego w przypadku kolizji.

- Spółka realizuje także umowę na dostawę dłuższych pojazdów z Bydgoszczy. Jak postępują prace przy ich konstruowaniu?

- Tych tramwajów wielkopojemnych zamówionych jest znacznie więcej. Bydgoska Pesa ma



Zakończone prace na ul. Wolności, Powstańców i Religi w Zabrzu.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Ulica Kasprzaka w Dąbrowie Górniczej przed odbiorem końcowym robót.

nam dostarczyć w sumie 35 wagonów – w tym 8 tramwajów 32-metrowych i 27 wagonów 25-metrowych. Jesteśmy stałym gościem w zakładzie produkcyjnym Pesy, regularnie spotykamy się z przedstawicielami producenta i na bieżąco śledzimy postępy w realizacji zadania. Pierwsze cztery wagony 25-metrowe dotarły już z Bydgoszczy do zajezdni w Katowicach. Tu przechodzą testy i badania, a niebawem będziemy prowadzić procedurę odbiorową tych wagonów. Z kolei dwa pierwsze wagony 32-metrowe są w zaawansowanym etapie budowy konstrukcji, wyjechały już z komory lakierniczej i wkrótce wejdą w kolejną fazę budowy.

- Spółka realizuje projekty związane z remontami i modernizacją infrastruktury. Czy może Pan powiedzieć coś o skali prowadzonych działań?

- Realizujemy gigantyczny projekt inwestycyjny, dofinansowany środkami Unii Europejskiej. To druga z rzędu unijna perspektywa finansowa, z której czerpiemy, by zmienić tramwajowy krajobraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jest największym w historii spółki Tramwaje Śląskie projektem inwestycyjnym, który zakłada modernizację ponad 100 km istniejących torowisk w 10 miastach, zakup nowych tramwajów, o czym już mówiłem oraz – pierwszy raz od blisko 40 lat – budowę zupełnie nowych odcinków linii tramwajowych. 9 zadań jest już zakończonych, kolejnych 9 zadań jest w trakcie realizacji a grupa kilku następnych

jest na etapie przetargów lub końcowym etapie projektowania. Plan jest bardzo ambitny i niezwykle trudny do zrealizowania.

- Który z projektów uważa Pan za najważniejszy dla funkcjonowania konurbacji górnośląskiej?

- To jest pytanie, na które nie ma odpowiedzi. W tak rozległej sieci tramwajowej jak nasza, a przypomnę, że mamy ponad 300 km torów szlakowych w 13 miastach, najważniejsze jest, by nie myśleć punktowo, lecz globalnie. Dlatego na naszą sieć i jej potrzeby patrzymy przez pryzmat ciągów tramwajowych, a nie pojedynczych miast, czy linii. Uważam, że sukcesem jest namówienie władz poszczególnych miast do współpracy przy realizacji naszych inwestycji poprzez współpracę przy wykonywaniu wielu zadań. Dzięki temu odmieniamy oblicze całych ulic, co pociąga pozytywne zmiany w ich okolicy, daje impuls do przeobrażeń poszczególnych dzielnic. Dajemy nową jakość pasażerom, ale także mieszkańcom, pieszym, rowerzystom czy kierowcom. Takie globalne myślenie i wspólne działania są w mojej opinii najważniejsze dla funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

- Prowadzenie tak wielu prac wiąże się z ogromem pracy włożonej w realizację usług przewozowych. Jak wygląda to od strony organizacyjnej?

- Obawiam się, że brakłoby nam miejsca na szczegóły. Prowadzenie inwestycji przy utrzymaniu ruchu tramwajów to ekwilibrystyka, któ-

ra wymaga niezwyklej umiejętności godzenia ognia z wodą. To codzienna mozolna praca, to wielogodzinne narady, analizy, nierzadko kłótnie. Dodatkowym utrudnieniem są terminy zgłaszania zmian w organizacji ruchu tramwajowego, które narzuca nam Zarząd Transportu Metropolitalnego. Mamy jednak już spore doświadczenie w tej materii po poprzednim projekcie inwestycyjnym, realizowanym w latach 2012-2015, mamy też w firmie świetnych specjalistów, którzy niemal każdego dnia udowadniają, że niemożliwe nie istnieje.

- Czy pandemia odbiła się na prowadzonych inwestycjach?

- Na pewno nie pozostała bez wpływu, nie tylko na placach budowy, ale także na liniach produkcyjnych tramwajów. Największym problemem okazały się jednak nie kwestie ludzkie, związane z ewentualnym brakiem pracowników, lecz nieterminowe dostawy materiałów budowlanych. To najczęściej zgłaszany przez naszych wykonawców problem związany z pandemią. Mamy jednak nadzieję, że te problemy już się nie będą powtarzać.

- Infrastruktura i tabor zmieniają się, co znajduje się w dalszych planach Tramwajów Śląskich?

- Rozwój. Po zakończeniu bieżącego projektu inwestycyjnego zostaną jeszcze miejsca, w których istniejąca infrastruktura będzie wymagać modernizacji. Tym projektem nie zamkniemy etapu modernizacji. Myślę jednak, że w kolejnych latach będziemy mogli bardziej skupić się na zadaniach rozwojowych, by budować nowe linie tramwajowe w miejscach, które dynamicznie się rozwijają. Liczę także na to, iż przyjdzie czas na wymianę pozostałych starych tramwajów na nowoczesne pojazdy niskopodłogowe. W naszych planach jest jednak coś jeszcze, co jest nie mniej istotne niż inwestycje w infrastrukturę i tabor. Chcemy przekonać mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, że tramwaj jest najlepszym środkiem transportu w naszych zatłoczonych miastach i spowodować, by stał się podstawą systemu komunikacji publicznej – takim pierwszym wyborem. Kto wie, czy nie będzie to zadanie równie trudne, jak prowadzenie naszych inwestycji...

Rozmawiał: Tomasz Mokos



Fot. Mariusz Banduch

Ulica Chorzowska w Świętochłowicach w trakcie robót.

Pełną wersję wywiadu można przeczytać w kwartalniku „Raport tramwajowy” nr 3_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.



Szczyrk w zwolnionym tempie

Popularne miejscowości wypoczynkowe kojarzą się często z tłokiem i kolejkami do atrakcji turystycznych. Tak właśnie postrzegany bywa Szczyrk – jedno z najbardziej znanych miejsc w Beskidzie Śląskim. A przecież jest to miejsce wyjątkowe, które ma do zaoferowania znacznie więcej niż oscypki i karuzele na deptaku. Warto wybrać się na spokojny spacer po tym pięknym mieście i okolicach.

Szczyrk leży w dolinie rzeki Żylicy. Znany jest przede wszystkim z licznych tras narciarskich oraz szlaków turystycznych, prowadzących m.in. na najwyższy szczyt Beskidu Śląskiego – Skrzyczne (1257 m n.p.m.) oraz Klimczok (1117 m n.p.m.) i Szyndzielnię (1026 m n.p.m.). Prawa miejskie Szczyrk uzyskał w 1973 roku.

Pierwsze wzmianki o osadzie pochodzą z XV wieku. Ze spisu z 1631 roku wiemy, że zamieszkiwało tu 100 osób. Wtedy osada wchodziła w skład tzw. klucza (państwa) łodygowickiego, wyodrębnionego z podziału dóbr żywieckich. Nazwa „Szczyrk” pochodzi prawdopodobnie od „szczyrkania” (przemieszczania się) kamieni w korytach górskich potoków lub od „szczyrkania” dzwonków zawieszanych owcom podczas wypasu na górskich halach. Pierwsi osadnicy przybyli tu z różnych stron: koczowniczy lud Wołoski z Bałkanów, żołnierze z Węgier, a także osadnicy polscy, jak i z terenów Niemiec, Austrii, Czech i Słowacji.

W 1722 roku Jerzy Warszycki odsprzedał te tereny rodzinie Wielopolskich, a w 1840 roku hrabina Marcelina Honorata Borzęcka sprzedała Szczyrk księciu pszczyńskiemu Ludwikowi von Anhalt Coethen. Ludność zajmowała się pasterstwem,



rolnictwem, wyrębem drewna, a także produkcją sera i sukna z owczej wełny.

Na przełomie XIX i XX wieku Szczyrk zaczął się powoli zmieniać, dostrzeżono jego walory turystyczne i swoisty mikroklimat. Miejscowość ma doskonałe położenie - w dolinie pomiędzy wzniesieniami o zróżnicowanych wysokościach względnych, wahających się pomiędzy 470 a 1257 m n.p.m. Sprzyja to długiemu utrzymywaniu się pokrywy śnieżnej, stwarzającej dogodne warunki do uprawiania sportów zimowych. Gwałtowny rozwój Szczyrku nastąpił po I wojnie światowej, kiedy zaczęto budować pierwsze pensjonaty, a także schronisko turystyczne na Skrzycznym, które oddano do użytku w 1924 roku. Napędem rozwoju było również zmodernizowanie w 1932 roku drogi dojazdowej do Szczyrku z Bielska, Białej i Bystrej. Wybuch II wojny światowej zahamował

Rzeka Żylica



Drewniany kościół św. Jakuba



Grota ze źródłem przy sanktuarium na Górcie



Widok na zabudowę Szczyrku

ten proces, ale w latach powojennych Szczyrk stał się największym w Beskidzie Śląskim ośrodkiem sportów zimowych.

W mieście nad Żylicą nie brakuje ciekawych miejsc i zabytków. Najcenniejszym z nich jest drewniany kościół – sanktuarium św. Jakuba Starszego Apostoła. Świątynia ma konstrukcję zrębową, zbudowana została w latach 1797-1800 dla parafii erygowanej już w 1787 roku. Wystrój wnętrza jest późnobarokowy, większość wyposażenia pochodzi z klasztoru norbertanów z Nowego Sącza. W prezbiterium znajduje się ołtarz główny z trzema figurami: patrona kościoła - św. Jakuba Apostoła oraz św. Piotra i św. Stanisława Kostki. W nawie głównej zobaczyć możemy dwa ołtarze boczne: lewy - z figurą Serca Pana Jezusa oraz prawy - z obrazem św. Jana Nepomucena z I połowy XVII wieku. Zachowała się kamienna chrzcielnica z 1800 roku. Po lewej stronie od prezbiterium stoi ambona z postaciami czterech ewangelistów, a także z baldachimem z płaskorzeźbioną postacią św. Ambrożego z płonącym sercem w ręku. Na wieży kościoła znajduje się dzwon pochodzący z 1691 roku. Ściany świątyni dekorują współczesne malowidła i stacje Drogi Krzyżowej, malowane na płótnie pochodzącym z 1814 roku. Kościółek otoczony jest drewnianym ogrodzeniem, wokół którego do 1848 roku chowano szczyrkowskich parafian.

Po przeciwnej stronie ulicy Beskidzkiej widoczna jest zabudowa kompleksu Centralnego Ośrodka Sportu z trzema skoczniami „Skali-

te”. Największa posiada punkt konstrukcyjny K-95, średnia K-70, a najmniejsza K-40. Skocznie w Szczyрку są czynne przez cały rok. Warto wiedzieć, że tradycja skoków narciarskich w tym miejscu sięga aż 1937 roku!

Po spacerze w centrum miasta można się wybrać w stronę ulicy Wczasowej i serpentynami dojść na wysokość około 660 m n.p.m. do kompleksu konferencyjno-wypoczynkowego Orle Gniazdo, budowanego w latach 60. i 70. XX wieku. Następnym punktem jest tzw. Górka i sanktuarium Matki Bożej Królowej Polski, zwanej również Matką Bożą Szczyrkowską. Obiekt ten związany jest z objawieniami Matki Bożej, których miała doświadczać w 1894 roku 12-letnia Julianna Pezda. W miejscu objawień stoi dzisiaj murowana kapliczka z konarem drzewa. Jesienią 1894 roku na Górcie wzniesiona została niewielka drewniana kapliczka, w której ochronę znalazł m.in. buk z objawień. Później zaczęto zbierać fundusze na wybudowanie murowanej kaplicy, którą oddano do użytku po zakończeniu działań I wojny światowej. W 1938 roku, na prośbę mieszkańców Szczyrku i miejscowego proboszcza, do pracy duszpasterskiej zaproszono Salezjanów z Oświęcimia, którzy podjęli się zadania opieki nad miejscem. Salezjanie wybudowali dom zakonny, a następnie przystąpili do zbierania materiałów budowlanych i funduszy na budowę nowego kościoła. Wybuch II wojny światowej na jakiś czas wstrzymał inwestycję. W międzyczasie klerycy



Kolej linowa na Skrzyczne

salezjańscy w 1940 roku własnymi siłami wzniesili nad cudownym źródłem kamienne ujęcie wody, a obok grotę Matki Bożej. Budowa kościoła ruszyła w 1948 roku i trwała do 1953 roku. W 1960 roku artysta malarz Stefan Just, jako wotum za otrzymane łaski, namalował nowy wizerunek Matki Bożej, który umieszczony jest obecnie w ołtarzu głównym kościoła. W 1994 roku kościół podniesiono do godności sanktuarium maryjnego, a w 2008 roku cudowny obraz Matki Bożej udekorowany został koronami poświęconymi w Watykanie przez papieża Benedykta XVI.

Z Górk możemy wrócić do centrum Szczyrku, mijając zabudowę mieszkalną i jeden z większych obiektów turystycznych DW Zagroń. Z ulicy Wrzosowej dojdziemy do ulicy Górskiej - stąd można przejść do Bilej, a następnie szlakami turystycznymi na Przełęcz Karkoszczonkę. Jeśli natomiast udamy się na ulicę Beskidzką, a następnie na ulicę Myśliwską, zobaczymy m.in. murowaną kapliczkę „u Walczaków” z 1830 roku. Został w niej umieszczony krzyż misyjny z 1730 roku, pamiętający misję chrystianizacyjną, prowadzoną przez jezuitów. Nieopodal widoczny jest górujący nad otoczeniem nowy kościół parafialny pw. Apostołów Piotra i Pawła, budowany w latach 1991-2000. Spacerując ulicą Myśliwską, na zboczach Skrzycznego zobaczymy zmodernizowaną kolejkę linową. Działa ona na dwóch odcinkach: Szczyrk – Hala Jaworzyna (odcinek dolny o długości 1592 metrów, z różnicą poziomów 406 metrów) oraz Hala Jaworzyna - szczyt Skrzycznego (odcinek górny o długości 1181 metrów, z różnicą poziomów 296 metrów). Czterooosobowe kanapy mogą przewieźć na godzinę do 2400 osób w czasie około 15 minut w jedną stronę.



Sanktuarium na Górcie



Fot. Aleksandra Starosta

W ramach obchodów 100-lecia II Powstania Śląskiego na ulicach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pojawił się specjalny tramwaj, upamiętniający narodowy zryw Ślązaków. W tym roku podobne tramwaje jeździły także po Gdańsku, Krakowie, Poznaniu i Warszawie.

Obchody zainaugurowano w Katowicach 17 sierpnia 2020 roku - dokładnie w 100. rocznicę zabójstwa doktora Andrzeja Mieleckiego, które było jedną z bezpośrednich przyczyn wybuchu II Powstania Śląskiego. W Muzeum Historii Katowic odbyło się sympozjum pt. „Rok 1920 w Katowicach. W setną rocznicę wybuchu II Powstania Śląskiego”. Punktualnie o 14.30 *Tramwaj powstańczy do Niepodległej* wyruszył z przystanku Katowice Rynek/Teatr Śląski. W kolejnych dniach kursował głównie w godzinach popołudniowych po miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, aż do 25 sierpnia, czyli daty zakończenia II Powstania Śląskiego. Przejazd linią 100 był bezpłatny, a pamiątką z podróży był bilet edukacyjny do Niepodległej, zawierający kalendarium Powstań Śląskich.

Tramwaj powstańczy do Niepodległej został zaaranżowany w zabytkowym wozie typu N z 1953 roku, należącym do spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zabytkowe wagony zostały oklejone grafikami z historycznymi treściami o powstaniach śląskich i drodze Śląska do odrodzonego, niepodległego państwa polskiego. Na tramwaju można zobaczyć m.in.: Wojciecha Korfańtego, Andrzeja Mieleckiego i innych powstańców. W Gdańsku wyjechał wagon Duewag N8C-NF, w Krakowie skład wagonów 105Na, a w Warszawie typ K. Wszystkie tramwaje zyskały okolicznościową grafikę i otrzymały numer 100, symbolizujący obchodzoną rocznicę.

Projekt został zrealizowany przez Muzeum Powstań Śląskich w Świętochłowicach w partnerstwie z: IPN o/Katowice, Instytutem Historii Uniwersytetu Śląskiego, Związkiem Harcerstwa Rzeczypospolitej, Chorągwią Śląską ZHP.

- Stosujemy różne metody opowiadania historii. W poprzednich latach również jeździł powstańczy tramwaj, jednak w tym roku zdecydowaliśmy się wyjść poza granice naszego regionu – komentuje Halina Bieda,

dyrektor Muzeum Powstań Śląskich w Świętochłowicach. - Tramwaj, który się przemieszcza zacieka ludzi, pobudza ich do refleksji i sprawia, że część z nich pogłębia później swoją wiedzę – zauważa Halina Bieda.



Fot. Mariusz Banduch

- Odbiór naszej inicjatywy poza Śląskiem jest naprawdę świetny, a zainteresowanie ogromne – relacjonuje Dariusz Niebudek, odtwórca roli Wojciecha Korfańtego w powstańczym tramwaju. - Ludzie pytają mnie o wiele rzeczy i od razu szukają informacji w internecie. Niektórzy z pasażerów mieli w planie przejechać tylko trzy przystanki, a jeździli z nami godzinę. Takich przypadków było sporo – opowiada Dariusz Niebudek.



Zdjęcia: Aleksandra Starosta

Wśród pasażerów powstańczego tramwaju był premier Mateusz Morawiecki. W historycznej przejażdżce towarzyszył mu m.in. Bolesław Knapik, Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Fot. Mariusz Banduch



Fot. Mariusz Banduch

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**

Niełatwe zaślubiny

Kto z nas nie pamięta ile to zachodu, często stresu towarzyszy nam w momentach, w których wiele zależy od pozytywnego wyniku egzaminu? Z takimi sytuacjami mierzymy się już od dziecięcych czasów, kiedy często, by przynależeć do określonej grupy, trzeba było przejść „próbę ognia”. Jak się to ma do tramwajów?

O pracownikach komunikacji tramwajowej często mówimy „tramwajowa rodzina”, jednak warte podkreślenia jest to, iż w jej skład wchodzi nie tylko pracownicy – to również nasz tabor, którym Państwo mają okazję podróżować. Dziś już łatwo zauważyć, że wyczekiwany przez nas na przystanku tramwaj to wagon nowy. Zaryzykuję nawet stwierdzenie, że coraz częściej dłużej trzeba czekać, by przejazd odbył się taborem klasycznym, nie mówiąc już o zabytkowym. Ale to inna historia, przeznaczona na inną opowieść. Jednak tak jak wspominałem, nawet ten „nowy” musi pokazać, co potrafi. Przejść wspomnianą we wstępie „próbę ognia”.

Gąszcz przewodów zwisających z podsufitowych szaf, podłączone laptopy, wyteżone umysły serwisantów i groźny wzrok inspektorów. Taka grupa – niczym starszyzna rodziny – czeka na wagon, który podróżował ogromną lawetą z dalekich regionów Polski, by dotknąć kołami szyn w naszej metropolii. To ta grupa ludzi na przywitanie wagonu przygotowuje ów testowy „ogień”. Oj, niełatwo zostać przyjętym do tej rodziny. Prawdziwa próba! Wiele kilometrów pokonanych na torowiskach o różnym stanie technicznym – setki, tysiące rozruchów, hamowań różnego rodzaju, kontroli funkcjonowania poszczególnych podzespołów. Wszystko po to, by pomyślnie przejść procedury homologacyjne. Bezsprzecznym priorytetem jest bowiem bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym, wożąc najcenniejszy z możliwych „ładunek” – ludzi!

Nie widać nas w mieście? Wszystko dlatego, że nasze próby i badania prowadzone są głęboką nocą. Asystują nam pracownicy: służb technicznych, instytucji zewnętrznych zajmujących się badaniem pojazdów szynowych, a nad wszystkim czuwa tramwajowy nadzór ruchu.

Dlaczego nocą? By nie zakłócić dziennej komunikacji, nie tamować ruchu drogowego i przepływu potoków pasażerskich. Osłona nocy to również większa szansa na zminimalizowany hałas. Tak, tramwaj takiemu badaniu też jest poddawany. Niejednokrotnie w czasie, gdy wielkie anteny Instytutu Badania Pojazdów Szynowych nasłuchują jak nasz „nowy” hałasuje, próbę trzeba powtórzyć, ponieważ np. ktoś w tle anteny nalewał sobie do kubka kawę. Odgłosy dnia skutecznie uniemożliwiają rzetelne badanie poziomu dźwięków emitowanych przez przejeżdżający wagon. Nocą wyniki są zdecydowanie bardziej miarodajne, a poziom emitowanego hałasu jest jednym z elementów, od których zależy uzyskanie przez pojazd homologacji. Podobnie jak długość drogi hamowania. Czasem spotykamy nocnych przechodniów, którzy przystają, widząc rozpędzony tramwaj, który gwałtownie



Fot. Marcin Bulanda

hamuje, a grupa ludzi mierzy dystans. I jeszcze raz, i jeszcze raz, do znużenia, w różnych trybach hamowania.

Mam nadzieję, że ta krótka opowieść naświetliła Państwu nieco, jak wyglądają badania i próby taboru, który ma stać się Państwa środkiem transportu. Myślę, że trudno się nie zgodzić, że to prawdziwa „próba ognia”. Nasuwa się refleksja: nawet maszyna, jaką niewątpliwie jest tramwaj, musi sporo przejść, by złożyć ślubę i stać się członkiem tej „tramwajowej rodziny”. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

ZTM ujednolici przystanki w całej Metropolii



Fot. Mariusz Banduch

Zarząd Transportu Metropolitalnego analizuje sieć przystanków komunikacji miejskiej. Prace prowadzone są na niespotykaną dotąd skalę. Przystanki na terenie 56 gmin zostaną przeprojektowane i zunifikowane.

Docelowo w całej Metropolii będą wyglądać podobnie. Projekt realizowany jest we współpracy z doktorantami i studentami Politechniki Śląskiej, którzy stworzyli specjalną aplikację do tego badania. Docelowo przystanki będą funkcjonalne, estetyczne oraz uwzględnią potrzeby osób z niepełnosprawnościami.

Inwentaryzacja infrastruktury jest konieczna, ponieważ ZTM przejął obsługę stanowisk przystankowych aż po trzech poprzednich podmiotach odpowiedzialnych za komunikację miejską w regionie, tj. po KZK GOP, MZK Tychy oraz MZKP Tarnowskie Góry. Każdy z nich miał inne standardy w zakresie infrastruktury przystankowej – od składowych przystanków, przez wygląd ich poszczególnych elementów, po dostępne możliwości w zakresie komunikacji z pasażerem. Celem ZTM jest zewidencjonowanie, a następnie unifikacja infrastruktury przystankowej. Przychodząc na przystanek, każdy będzie wiedział, czego się spodziewać i gdzie szukać informacji. Nowe przystanki stanowią także ważny element budowania rozpoznawalności ZTM. Realizacja zadania jest obecnie na półmetku.

W zakresie bardzo szczegółowej inwentaryzacji infrastruktury przystankowej ZTM wspierają naukowcy i studenci z Wydziału Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej. Dla przyspieszenia i zwiększenia

efektywności działań studenci wykorzystują specjalną aplikację mobilną. Dzięki niej możliwe jest nie tylko sprawne zebranie w jednym miejscu wszystkich danych, uzupełnienie informacji o dokumentację zdjęciową, ale również, bezpośrednio po zakończeniu prac przy danym stanowisku, zapisanie danych w systemie oraz naniesienie przystanków na mapę.

W efekcie tych działań zostanie opracowany system identyfikacji wizualnej infrastruktury przystankowej i automatów biletowych. Zewnętrzny podmiot przeprowadzi analizę całego obszaru ZTM w zakresie rodzajów słupków przystankowych, wiat, elementów informacji wizualnej w pojazdach, automatów biletowych, graficznych form prezentacji rozkładów jazdy oraz elementów graficznych umieszczanych na przystankach. W dalszej kolejności zbadane zostaną dostępne na rynku graficzne i technologiczne rozwiązania w zakresie infrastruktury przystankowej. Warto podkreślić, że prace nad nowymi przystankami będą m.in. konsultowane z osobami z niepełnosprawnościami. Do projektu zostały już zaproszone osoby niewidome z fundacji Ważni Ludzie.

Zakończenie przeglądu infrastruktury przystankowej na terenie całej metropolii ZTM nastąpi do końca III kwartału tego roku.

Źródło: www.metropoliaztm.pl



Fot. Mariusz Banduch



Fot. www.metropoliaztm.pl

Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Amsterdamie.

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 spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

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



Amsterdam, Holandia

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie ze zbiorów Aleksandry Stanosy

Krzyżówka panoramiczna

Nudne pouczenie	▼	Trawiaste tereny Afryki	▼	Kłuta lub szarpana	▼	Zabezpieczenie długu	▼	Koker wśród psów	▼	Gr. litera
Kobieta skupująca trefny towar				Krótsze od maksi						Procent od kapitału
Futro ze skór jagnięcych	▼	▼	▼	Np. Chorzów	▼			▼		▼
►						Nachylenie stoku	►			
						Lobuziak				
Puszczyk	►			I V 2020	►				Karmi młode mlekiem	
Archaik				Dawna beczka						
Wzięta w jasyr			Fundusze	►						
			Upięte włosy	▼						
►										
					Przezroczysty papier do rysunków technicznych					
Tytoń do kichania		Wyczuje aromat	►				Syn Zeusa i Eginy	►		
►										

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie - nazwę modelu tramwaju.

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

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.

Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).

Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.