

SILESIA

TRAM NEWS



AKTUALNOŚCI

**Nowe wagony z Pesy
wożą pasażerów**

>>> str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Muzeum
pod gołym
niebem**

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

#nieTruj

>>> str. 9

**Finał prac
przy katowickich Centrach Przesiadkowych**

>>> str. 4



Jedźmy razem

Przez ostatnie kilka miesięcy wszyscy próbujemy odnaleźć się w nowej rzeczywistości. Wszechobecny wirus nie odpuszcza, a jesienią stał się jeszcze groźniejszy niż wiosną. Wraz ze wzrostem liczby zachorowań rząd wprowadza kolejne obostrzenia, które mają zapobiegać rozprzestrzenianiu się COVID-19. Ograniczenia i zmiany dotyczą także transportu zbiorowego, w tym komunikacji tramwajowej. O szczegółach informujemy obok.

Mimo trudnej sytuacji związanej z pandemią, spółka Tramwaje Śląskie realizuje kolejne zadania unijnego projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego, a także inne inwestycje infrastrukturalne. Raport z przebiegu prac zamieszczamy na stronach 4 i 5. Z satysfakcją odnotowujemy także, że po pozytywnych odbiorach w trasę na linii 36 wyruszyły dwa nowe wagony Pesa 2017N, a w kolejnych dwóch szkolą się nasi motorniczowie. Więcej na ten temat piszemy na stronie 3.

W październikowym wydaniu miesięcznika nasz przewodnik turystyczny zachęca do spaceru po chorzowskim skansenie. W jesiennej scenerii to miejsce ma swój wyjątkowy urok, sprzyja wypoczynkowi i wyciszeniu. A to z pewnością potrzebne jest dziś każdemu z nas.

Szanowni Państwo! Wszystko wskazuje na to, że nadchodzące miesiące będą wymagały od nas wielu wyrzeczeń, dyscypliny i solidarności. Bądźmy w tym trudnym czasie razem, pomagajmy sobie nawzajem – zwłaszcza seniorom i najslabszym. Przede wszystkim zaś zachowajmy rozsądek i przestrzegajmy podstawowych zasad bezpieczeństwa, którymi są: dystans, dezynfekcja oraz zasłanianie ust i nosa. Życząc Państwu zdrowia zapraszam do lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Dbajmy o siebie nawzajem

Nowe rozporządzenie rządu zakłada, że w pojazdach komunikacji miejskiej może przebywać mniej pasażerów niż dotąd. Każdy tramwaj, autobus czy trolejbus zabiera maksymalnie tyle osób, ile stanowi 30% wszystkich miejsc. Realizując plan postępowania podczas zwiększonej zachorowalności na COVID-19, ZTM wprowadził kolejne zmiany w rozkładach jazdy i zachęca do podróży tramwajem.

Od 17 października obowiązuje ograniczenie w transporcie zbiorowym do 30% ogólnej pojemności pojazdu. To nowe wyzwanie dla wszystkich organizatorów transportu miejskiego i niejako powtórka z tegorocznej wiosny. Chociaż setki zmian, ukierunkowanych na dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb podróżnych, zostało już wprowadzonych, to plan obejmuje wdrażanie dalszych modyfikacji.

Jak informuje Zarząd Transportu Metropolitalnego, w przypadku komunikacji autobusowej, pole manewru nie pozostało duże. Wynika to m.in. z ograniczonych możliwości przewoźników. Większe rezerwy są w komunikacji tramwajowej. Tramwaje mają stosunkowo dużą pojemność, więc tam, gdzie to możliwe zachęcamy pasażerów do wyboru transportu szynowego.

Zgodnie z zapowiedziami ZTM, poza zwiększeniem oferty przewozowej w komunikacji tramwajowej, podróżni mogą również liczyć na zwiększenie częstotliwości najbardziej popularnych tras autobusowych. Do ich obsługi skierowane zostaną m.in. pojazdy z linii lotniskowych. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzanych zmian są i będą publikowane w specjalnym komunikacie na stronie internetowej www.metropoliaztm.pl.

Zarówno ZTM, jak i przewoźnicy ciężko pracują na to, aby komunikacja miejska była maksymalnie bezpieczna. Codziennie dezynfekujemy wszyst-

kie pojazdy specjalnym płynem i prowadzone są wzmożone kontrole wykonywania tego zadania. Zalecamy również automatyczne otwieranie drzwi pojazdów na każdym przystanku, więc nie trzeba dotykać przycisków.

ZTM wprowadził dodatkowe czyszczenie automatów biletowych i zarządził wietrzenie pojazdów. Ponadto podjął szeroko zakrojoną akcję informacyjną na temat zachowań pasażerów, m.in. obowiązku zasłaniania ust i nosa czy dezynfekowania rąk po każdym przejeździe. Przez ostatni miesiąc prowadzona była kampania na billboardach, w prasie i radiu. A odpowiednie informacje można przeczytać w pojazdach ZTM.

Apelujemy, aby w związku z dynamicznie wprowadzanymi zmianami w komunikacji miejskiej, rozkłady jazdy sprawdzać na stronie internetowej ZTM w zakładce Rozkłady i Komunikaty. W wyniku wdrażania tak wielu korekt niestety nie jest możliwe zamieszczanie aktualnych informacji bezpośrednio na przystankach. Organizator transportu zachęca również do tego, aby pasażerowie zgłaszali, na których liniach i w jakich godzinach miało miejsce przepełnienie pojazdów komunikacji miejskiej – wówczas, w miarę możliwości, oferta transportowa będzie zwiększana. ZTM liczy na dialog z pasażerami, zgodnie z hasłem kampanii: #dbajmy-o-siebie-nawzajem.

Źródło: www.metropoliaztm.pl

⚠ W związku z zagrożeniem koronawirusem

➔ W pojazdach może znajdować się maksymalnie tyle pasażerów, ile wynosi 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących.

➔ Nadal połowa miejsc siedzących musi pozostać wolna.

Metropolia™ ZTM

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

Nowe wagony z Pesy wożą pasażerów



Zdjęcia: Marcin Bulanda

Bez pompy i fajerwerków, bez błysku fleszy i tłumy gapiów – w piątek 23 października 2020 roku nowe wagony Pesa 2017N rozpoczęły służbę liniową w barwach spółki Tramwaje Śląskie S.A. Pierwszą linią, na którą trafiły nowe wagony, jest linia nr 36, obsługująca relację: Katowice Brynów Huberta – Katowice Szopienice pętla

Do tej pory do zajezdni w Katowicach Zawodziu bydgoski producent dostarczył siedem wagonów serii 2017N – 25-metrowych. Spośród nich pięć wagonów przeszło pozytywnie procedurę odbiorową. – Po pozytywnych obiorach dwa pierwsze wagony rozpoczęły swoją pracę na linii nr 36. W kolejnych dwóch odebranych wagonach szkolą się nasi motorniczowie – mówi Jacek Kaminiarz, Dyrektor Eksploatacyjny spółki Tramwaje Śląskie S.A. Linia nr 36, na którą skierowane zostały dwa pierwsze nowe wagony, obsługuje trasę na terenie Katowic – między pętlą w Brynowie a pętlą w Szopienicach. – Zawsze staraliśmy się w miarę możliwości początkowo nowe wagony posyłać na trasy w pobliżu zajezdni, w której dany typ wagonu stacjonuje. Dzięki temu, w razie problemów możemy szybko reagować, choć mamy nadzieję, że wagony te będą się sprawować dobrze i nie będzie z nimi kłopotów – zauważa Jacek Kaminiarz.

Wprowadzenie nowego typu taboru zwykle wiąże się z jakimś wydarzeniem, atrakcjami dla pasażerów, spotkaniem z dziennikarzami. – Okoliczności pandemiczne nie sprzyjają takim wydarzeniom, dlatego tym razem nowe wagony zadebiutowały na linii bez fanfar i konfetti. Niemniej zachęcamy wszystkich, a zwłaszcza pasjonatów i miłośników komunikacji tramwajowej do tego, by przetestować nowe wagony i przejechać się linią nr 36 właśnie tramwajem Pesa 2017N – zachęca Dyrektor Eksploatacyjny.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. zamówiła u bydgoskiego producenta 35 nowych tramwajów:

27 wagonów 25-metrowych oraz 8 pojazdów 32-metrowych. Według zapowiedzi producenta, pierwszy wagon 32-metrowy ma zostać przewieziony do Katowic na przełomie października i listopada. Dynamiczne testy homologacyjne wagon ma przechodzić na infrastrukturze spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wyposażenie tych tramwajów obejmuje m.in.: klimatyzację przedziału pasażerskiego, gniazda USB dostępne dla pasażerów, moduły Wi-Fi, monitoring, głosowy i wizualny system informacji pasażerskiej, ułatwienia dla osób niepełnosprawnych i nowoczesny, energooszczędny napęd. Udział niskiej podłogi w wagonach krótszych wynosi ok. 65%, a w wagonach dłuższych około 75%.

Zakup 35 wagonów wieloczlonowych z bydgoskiej Pesy to realizacja drugiego zadania taborowego, prowadzonego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Wartość kontraktu to niespełna 221 mln zł netto.

red



Jakie imię dla nowych wagonów?

Tradycją jest nadawanie imion wagonom tramwajowym. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. tradycyjnie w tej sprawie zasięga opinii mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W pierwszych dniach listopada na stronie internetowej Spółki www.tramwajeslaskie.eu ogłoszony zostanie konkurs na imię dla nowych wagonów. Dla autora zwycięskiej koncepcji przewidziano nagrody rzeczowe.

Finale prac przy katowickich Centrach Przesiadkowych



Centrum Przesiadkowe w Katowicach Zawodziu

Fot. Mariusz Banduch

Niespełna 3 lata trwały roboty budowlane Centrów Przesiadkowych w katowickich dzielnicach Brynów i Zawodzie. Prace zostały ukończone i za kilka tygodni oba centra zatętnią życiem. Na mniejszą skalę, ale skutecznie pracuje Zakład Torów i Sieci, realizując zadanie inwestycyjne w Zabrze.

Przekazanie placów budowy Centrów Przesiadkowych w Zawodziu i Brynowie nastąpiło odpowiednio w grudniu 2017 i styczniu 2018 roku. Choć pierwotne terminy zakładały wcześniejsze ukończenie prac, w trakcie ich realizacji wystąpiły konieczne do zrealizowania prace dodatkowe, generujące opóźnienia w stosunku do pierwotnego harmonogramu. Ostatecznie jednak w trzecim kwartale 2020 roku roboty budowlane zostały ukończone, a wykonawcy zgłosili gotowość do odbiorów. Procedura odbiorowa tego typu inwestycji jest dość skomplikowana i czasochłonna. Centra Przesiadkowe Brynów i Zawodzie będą mogły zostać udostępnione pasażerom po zakończeniu wszystkich procedur i uzyskaniu dopuszczenia do eksploatacji, co nastąpi prawdopodobnie w grudniu.

Inwestycję ważną dla sprawności układu torowego w Zabrzu realizuje Zakład Torów i Sieci spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zadanie ma na celu modernizację odcinka dwutorowej linii tramwajowej między dwoma odcinkami torowisk zmodernizowanych w ramach pierwszego i drugiego unijnego projektu inwestycyjnego. Chodzi o odcinek wzdłuż ul. Bytomskiej od ul. Stalmacha do ul. Młyńskiej. – Pierwszy etap mamy za sobą. Odcinek od ul. Młyńskiej do ul. Hagera został zmodernizowany i podbity, a nasi pracownicy przystąpili do prac na fragmencie od ul. Hagera do Stalmacha, gdzie od 26 października wprowadziliśmy ruch mijankowy

po jednym torze – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zakres dotychczas wykonanych prac najlepiej obrazują liczby. Na niespełna 3,5-kilometrowym odcinku dwutorowej linii tramwajowej wysy-



Zabrze, modernizowany odcinek wzdłuż ulicy Bytomskiej

Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

pano 1100 ton kłińca i 2000 ton tłucznia. 6800 metrów szyn ułożono na ponad 4500 podkładów strunobetonowych. Wykonano ponad 450 spawów ternitowych, a do montażu szyn użyto ponad 9000 łapek sprężystych wraz z akcesoriami. W torowisku zamontowano 8 kompletów przyrządów wyrównawczych i jak dotąd wymieniono na nowe 50 słupów trakcyjnych. – Kolejny odcinek jest znacznie krótszy, bo obejmuje fragment dwutorowej linii długości 800 metrów. W pierwszej kolejności zmodernizowane zostały przejazdy drogowo-torowe na ul. Piechy i ul. Siedleckiego i zabudowano rozjazdy technologiczne umożliwiające przystąpienie do prac na jednym torze przy utrzymanym ruchu tramwajów. Po zakończeniu tych prac oraz trwających równocześnie robót w Biskupicach, uzyskamy ciągłość nowego torowiska od centrum Zabrze aż do granicy z Bytomiem – podkreśla Andrzej Zowada.

Na zadaniach realizowanych w ramach projektu unijnego prace postępują, choć sytuacja pandemiczna negatywnie wpływa także i na te inwestycje. Spowalniają prace, wydłużają się terminy dostaw, procesy administracyjne, projektowe itp. Mimo tego dwie kolejne procedury przetargowe dotarły do szczęśliwego finału. W listopadzie planowane jest podpisanie umów z wykonawcami zadań na ul. Frycza Modrzewskiego w Bytomiu i na ul. Małachowskiego w Sosnowcu.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Wzdłuż ul. Małobądzkiej Wykonawca rozpoczął prace na kolejnym odcinku torowiska, gdzie zdemontował starą infrastrukturę i rozpoczął korytowanie, a także przystąpił do wykonywania odwiertów i wylewania fundamentów pod nowe słupy trakcyjne.
- Wykonawca prowadził prace wykończeniowe w rejonie przystanku Cmentarz komunalny.

w Bytomiu:

- Dla zadania w ul. Frycza Modrzewskiego komisja przetargowa ogłosiła ponowny wybór wykonawcy – została nim firma Silesia Invest z Gliwic. Wybór uprawomocnił się – w listopadzie planowane jest podpisanie umowy.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja od ul. Katowickiej kontynuowane są prace przy układaniu płyt torowych, montażu szyn i budowie systemu odwodnienia torowiska. Na odcinku od strony Świętochłowic kontynuowano prace przy budowie torowiska klasycznego, torowiska w płytach prefabrykowanych i podbudowy ciągu pieszno-jezdnego.
- Na ul. Hajduckiej Wykonawca przystąpił do układania prefabrykowanych płyt torowych od strony ul. BoWiD.
- Na ul. Powstańców realizowane były prace w zakresie ChŚPWik. Po ich zakończeniu Wykonawca przystąpił do prac ziemnych od strony ul. Chrobrego.

w Dąbrowie Górniczej:

- Komisja odbiorowa przystąpiła do odbioru końcowego, co powinno nastąpić do końca października.

w Rudzie Śląskiej:

- Wzdłuż ul. Goduli na fragmentach torowiska wydzielonego z jezdni Wykonawca kontynuuje prace przy budowie rusztu torowego oraz prace wodociągowo-kanalizacyjne.

- Wykonawca przystąpił do układania torów przy nowej mijance w rejonie ul. Młyn Szombierski oraz wykonał płytę na mijance Godula Inkubator i perony przystanku Godula Paryż; kontynuowano również prace kanalizacyjne.

w Sosnowcu:

- W rejonie pętli Będzińska Wykonawca układa krawężniki, montuje bariery oraz przystąpił do budowy chodnika; kontynuowane są prace związane z montażem i programowaniem układów sterowania zwrotnic.
- Dla zadania w ul. Małachowskiego komisja przetargowa ogłosiła ponowny wybór wykonawcy – została nim firma Silesia Invest z Gliwic. Wybór uprawomocnił się – w listopadzie planowane jest podpisanie umowy.
- Na budowie nowej linii tramwajowej w Zagórzu trwają prace ziemne w rejonie przyszłego tunelu pod ul. Braci Mieroszewskich; wzdłuż ul. Paderewskiego Wykonawca rozpoczął prace ziemne.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na części zakresu Wykonawca kontynuuje prace przy układaniu rusztu torowego. Prowadzone są prace przy przebudowie sieci elektrycznej i gazowej oraz posadowieniu nowych słupów trakcyjnych.

w Zabrze:

- Dla zadania wzdłuż ul. Wolności, Powstańców i Religi trwa procedura odbioru końcowego zadania.
- Dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej Wykonawca przystąpił do regulacji ułożonych torów. Na pętli Biskupice kontynuowane są roboty ziemne przy wykonaniu warstw konstrukcyjnych oraz przy budowie systemu sterowania zwrotnic.



Będzin, ul. Małobądzka

Fot. WK



Chorzów, ul. 3 Maja

Fot. Mariusz Banduch



Chorzów, ul. Powstańców

Fot. Marcin Śliwa



Ruda Śląska, ul. Goduli

Fot. Mariusz Banduch



Sosnowiec, ul. Braci Mieroszewskich

Fot. WK



Świętochłowice, ul. Chorzowska

Fot. 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” 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 - odwiedzimy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznane.



Muzeum pod gołym niebem

Jeśli ktoś marzy o tym, by choć na chwilę przenieść się w czasie – wejść do chałupy sprzed dwóch wieków, poczuć zapach starego drewna, usiąść na ławeczce w starej zagrodzie – powinien wybrać się na wycieczkę do chorzowskiego skansenu.

Muzeum „Górnośląski Park Etnograficzny w Chorzowie”, bo tak brzmi oficjalna nazwa tego miejsca, było tworzone przez wiele lat. Idea założenia skansenu na terenie przyłączonej do Polski w 1922 roku części Górnego Śląska pojawiła się wraz z objęciem w 1927 roku przez prof. Tadeusza Dobrowolskiego (1899-1984) funkcji konserwatora zabytków w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach, a później również dyrektora Muzeum Śląskiego. Podjął się on zadania ratowania zabytków architektury drewnianej i tworzenia górnośląskiego muzeum na wolnym powietrzu. Zaczątkiem tworzenia skansenu były przeniesione na teren Parku im. Tadeusza Kościuszki w Katowicach dwa obiekty. Pierwszym był spichlerz dworski z Gołkowic pochodzący z 1688 roku oraz drewniany kościółek pw. św. Michała Archaniola z Syryni datowany na 1510 rok. Niestety, działania te przerwał wybuch II wojny światowej. Do pomysłu utworzenia skansenu powrócono w 1952 roku podczas Zjazdu Towarzystwa Ludoznawczego, które zaproponowało lokalizację muzeum w powstającym wówczas Parku Kultury i Wypoczynku. Projektantami zagospodarowania terenu



muzeum, zakładającego przeniesienie około 66 obiektów dużej i małej architektury z historycznego Górnego Śląska, byli Anatol Gorywoda i Maria Suboczowa. Po inwentaryzacji etnograficznej i architektonicznej przeprowadzonej w latach 1961-1962 wraz z wstępnym wytypowaniem obiektów oraz zaktualizowaniu projektu w 1963 roku, zrezygnowano z obiektów zlokalizowanych na terenie ziemi opolskiej. W zamian zaproponowano przeniesienie kilku obiektów z terenu Zagłębia Dąbrowskiego.

Głównym projektantem zagospodarowania przestrzennego terenu skansenu, nazywanego wówczas Muzeum Wsi Górnośląskiej, był krakowski architekt Julian Klimek. W latach 1969-1975 prowadzono prace ziemne i adaptacyjne terenu, tworząc sieć alejek, pól, łąk i ogrodów. W 1964 roku przywieziono do parku pierwsze eksponaty: wiatrak z Grzawy (1813 rok) oraz spichlerz z Warszowic (połowa XVII wieku). Oficjalnie placówka muzealna została powołana do życia w 1974 roku. Następne 33 obiekty pojawiły się rok później. Wtedy też udostępniono skansen dla zwiedzających, jako najmłodszą atrakcję Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku.

Zgromadzone na terenie skansenu zabytkowe drewniane obiekty usadowione są według ich pochodzenia - z pięciu podregionów Górnego Śląska, a każdemu z nich przypisany jest kolor. Są to: Podregion Beskidu Śląskiego (brązowy), Podregion Pogórza Cieszyńskiego (żółty), Podregion Pszczyńsko-Rybnicki (zielony), Podregion Bytomsko-Tarnogórski (szary), Podregion Lubliniecki (niebieski) oraz teren Zagłębia Dąbrowskiego (fioletowy). Dodatkowymi grupami są spichlerze

oraz kapliczki, a także kościółek ewangelicko-augsburski z Bytomia Bobrka, wokół którego na pozyskanym dodatkowo obszarze ponad 10 hektarów planowane jest utworzenie m.in. obszaru dworskiego, przemysłu wiejskiego oraz budownictwa ery przemysłowej. Obecnie na terenie skansenu ustawionych jest 78 zabytkowych obiektów małej i dużej architektury, pochodzących głównie z XIX i początków XX wieku.

Jako pierwszy od wejścia głównego usytuowanego od strony al. Harcerskiej prezentowany jest Podregion Beskidu Śląskiego. Tam zobaczymy m.in. zagrodę Łąkową, reprezentowaną przez: chałupę z Istebnej (1876 rok) i chlewik (połowa XVIII wieku), zagrodę bogatego chłopca z chałupą (1794 rok), stodołę, studnię, spichlerz z piwnicą z Brennej (połowa XIX wieku), chlew oraz zespół pasterski z Brennej. Ponadto: garbarnię z Koniakowa z przełomu XIX i XX wieku oraz folusz z Brennej, pochodzący z 1920 roku.

Podczas dalszej wędrowki przeniesiemy się do Podregionu Pogórza Cieszyńskiego. Znajdują się tutaj zabudowania z zagrody średniozamożnego chłopca z chałupą z Bażanowic (1872 rok), stodołą z Ustronia (połowa XIX wieku) i kuźnią z Zamarsek (1843 rok). W tej części zobaczymy również budynek szkoły z Wapienicy z 1853 roku, zagrodę bogatego chłopca z Golezowa (1886 rok), szopę na wozy i narzędzia rolnicze z Ligoty (I połowa XIX wieku), piec chlebowy z Londka oraz wiatrak turbinowy z Nierodzimia z 1918 roku.

Spacerując alejkami skansenu dotrzemy do zabytków Podregionu Pszczyńsko-Rybnickiego. Znajdująca się tu zagroda bogatego chłopca składa się m.in. z: chałupy z Frydka (1852 rok), trzech szop, stodoły, chlewa z Kobióra, studni z Łąki oraz pasieki. Kolejne zagrody należały do bezrolnego chłopca (z chałupą z Dzieńkowic z 1857 roku) oraz średniozamożnego chłopca (w jej skład wchodzi m.in. chałupa z Krasów, ośmioboczna stodoła z Kobióra, chlew z Kamionki, studnia z żurawiem oraz szopa na siano). W tym podregionie znalazło się również miejsce na zagrodę młyńską z młynem z Imielina, spichlerzem z Warszowiec, ośmioboczną stodołą, szopą na wozy oraz studnią. Ponadto wolnostojącymi obiektami są: wiatrak z Grzawy z I połowy XIX wieku, areszt sołecki ze Skrzyszowa (XIX wiek), czynna karczma ze Świerczyńca (1870 rok) oraz kościółek z Nieboczów z 1791 roku pw. św. Józefa Robotnika (wykorzystywany na cele kultu religijnego przez parafię św. Wawrzyńca w Chorzowie, posiadającą również drewniany



kościółek z 1599 roku przeniesiony do Chorzowa z Knurowa).

Na Podregion Bytomsko-Tarnogórski składają się trzy zagrody: zagroda sołecka z chałupą z Katowic (1826 r.), chlewikiem z Bogucic, gołębnikiem z Dąbrówki Małej oraz ręczną pompą wodną z Zabrze. Kolejna zagroda średniozamożnego chłopca składająca się z chałupy z Panewnik (1864 r.) stodoły z Miedar oraz studni. Natomiast trzeci zespół to zagroda robotnicza z chałupą z Bykowiny. Niebieski Podregion Lubliniecki tworzą: zagroda robotników leśnych z chałupą i stodołą z Bruśka, zagroda średniozamożnego chłopca z chałupą z Kaliny (1851 rok) oraz jako osobny obiekt chałupa wielorodzinna ze Zbrostawic pochodząca z około 1839 roku.

Odrębny region Zagłębia Dąbrowskiego stanowią zagrody: bogatego chłopca (II połowa XIX wieku) z chałupą, stodołą, kuźnią, studnią i pasieką. Wszystkie te obiekty pochodzą z Łaz koło Będowa. Kolejne obiekty to zagroda typu miejskiego z chałupą z Kromolowa oraz zagroda wójtowska z chałupą ze Strzemieszyc Wielkich (1877 rok). Na uwagę zasługuje również zespół siedmiu spichle-



rzy dworskich, plebańskich i chłopskich oraz kilka wolnostojących kapliczek.

Warto wiedzieć, że w Muzeum „Górnośląski Park Etnograficzny w Chorzowie” dostępnych jest kilka wystaw tematycznych. W zabytkowej Garbarni z Koniakowa (1900 rok) zorganizowana została wystawa przedstawiająca historię i główne kierunki działalności Górnośląskiego Parku Etnograficznego. Wystawa prezentująca tradycyjne rzemiosło ludowe i niewykonywane zawody (ciesielstwo, gonciarstwo, stolarstwo, bednarstwo, plecionkarstwo) zlokalizowana jest w spichlerzu dworskim ze Śmiłowic (XVIII wiek). W spichlerzu z Simoradza (przełom XVIII i XIX wieku) prezentowana jest wystawa pt. „Kto dobrze orze mo chleb w komorze”, ukazująca tradycyjne gospodarstwo rolne. W spichlerzu z Warszowiec można obejrzeć ekspozycję pt. „Jak dawniej prano”, przedstawiającą historię i rozwój sztuki prania odzieży.

W 2013 roku oddano do użytku nowoczesny budynek dyrekcji muzeum, w którym znajduje się sala konferencyjna, pracownie konserwatorskie oraz magazyny.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Muzyczne słuchowisko w bezpłatnym tramwaju

„SPRAWA! Zagłębie 1905 – 1921 Śląsk” to słuchowisko muzyczno-dokumentalne o wspólnej historii Śląska i Zagłębia, które można usłyszeć podczas podróży bezpłatną linią tramwajową na trasie Teatr Śląski w Katowicach – Teatr Zagłębia w Sosnowcu. W niemal każdą sobotę aż do 19 grudnia tramwaj będzie dowoził widzów na wybrane spektakle obu teatrów.

Co dzieli Śląsk i Zagłębie? Rzeki. Przez Przemśkę i Brynicę przebiegała najbardziej trwała w polskiej historii granica: między plemionami Wiślan i Opolan, między Śląskiem a Małopolską, między zaborem pruskim i rosyjskim, między Polską a Niemcami... Więc oprócz rzek, Śląsk i Zagłębie przez wieki dzieliła też historia. Ale do jakiego stopnia i czy na pewno? Tak bliskich sąsiadów wiele przecież musiało też łączyć. I rzeczywiście: wspólne mianowniki są liczne, a wspólnota doświadczeń wyraźna. Zwłaszcza jeśli na historię regionu spojrzymy nie ze zwyczaj-

jowego – narodowego – punktu widzenia. Wydarzenia zagłębiowskie musiały odbijać się echem na Śląsku i odwrotnie. Słuchowisko SPRAWA! skupia się na dwóch zaskakująco do siebie podobnych momentach: rewolucji 1905 roku na Zagłębiu i powstaniach śląskich.

Historia Zagłębia podczas rewolucji 1905 roku i powstań śląskich w słuchowisku opowiedziana jest za pomocą materiałów archiwalnych (artykułów prasowych z epoki, odezów, wspomnień oraz relacji uczestniczek i uczestników) a także piosenek, w których odbiły się tamte wydarzenia i tamten czas. W nagraniach udział wzięli Bartosz Błaszczyński, Grażyna Bułka, Przemysław Kania i Joanna Połec, a więc aktorki i aktorzy dwóch teatrów: Zagłębia i Śląskiego a także na różny sposób odwołujące się do tradycji muzycznej zespoły: Fanga, Hańba!, Kapela Dejcze Pozór, Kapela Fedaków. Za scenariusz, reżyserię, miks

SPRAWA!
1905 - Zagłębie - Śląsk - 1921

do odwołania w bezpłatnej linii tramwajowej Teatr Śląski ↔ Teatr Zagłębia

Sluchowisko w dwóch częściach: Część I: Teatr Śląski w Katowicach Część II: Teatr Zagłębia w Sosnowcu

data	odjazd z Katowic	przejazd	przejazd w ZŁ	odjazd z Sosnowca	przejazd	przejazd w SL
12.00	17.00	17.35	18.00	18.35		Koncerty
17.30	17.00	17.35	18.00	18.35		Północ
18.00	17.00	17.35	18.00	18.35		
07.00	17.00	17.35	18.00	18.35		Aniela 2020
14.00	17.00	17.35	18.00	18.35		Wypławy
21.00	17.00	17.35	18.00	18.35		
28.00	17.00	17.35	18.00	18.35		Made in Katowice
05.00	16.00	16.35	17.00	17.35		Koncerty

Wytworzenie: Joanna Połec / Teatr Śląski, Przemysław Kania / Teatr Śląski, Grażyna Bułka / Teatr Śląski, Bartosz Błaszczyński / Teatr Śląski, Fanga, Hańba!, Kapela Dejcze Pozór, Kapela Fedaków, Aniela 2020, Wypławy, Made in Katowice

1905-1921

i montaż odpowiada dwóch oddanych sprawie acz dopiero uczących się tej historii przybyszów z „Kongresówki”: Wojtek Zrałek-Kossakowski i Marcin Lenarczyk.

Źródło: www.teatrzagłębia.pl



Fot. Klaudia Kornacka

Słuchowisko jest częścią projektu Teatru Zagłębia i Teatru Śląskiego „Zagłębie lub i Śląsk, Śląsk lub i Zagłębie”, mającego na celu budowanie świadomości wspólnoty obu regionów poprzez działania kulturalne. Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury w ramach programu „Muzyczny Ślad” realizowanego przez Instytut Muzyki i Tańca.

Poczuj się bezpiecznie

Trwają bezpłatne warsztaty WenDo, podczas których kobiety i dziewczynki od 7 roku życia uczą się samoobrony i asertywności. Projekt „Droga kobiet” jest realizowany w Świętochłowicach w ramach I edycji Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego.

WenDo jest metodą przeciwdziałania przemocy wobec kobiet. W trakcie warsztatów doświadczalne trenerki uczą zachowań asertywnych, technik samoobrony, efektywnej komunikacji i rozwiązywania konfliktów.

- Dla mnie najważniejsze jest to, że podczas warsztatów każda kobieta i dziewczynka może poczuć swoją siłę i przekonać się, że ma dużo różnych możliwości obrony w sytuacji zagrożenia - komentuje Bogusława Bębniak - psycholożka, doradczyni zawodowa, trenerka WenDo.

Uczestniczki dowiedzą się jak przestać czuć się bezradną i bezbronną - w miejscu publicznym, na ulicy, w pracy, w domu, w szkole. WenDo uczy także jak reagować na przemoc. Wzmacnia poczucie pewności siebie i własnej wartości. Pomaga rozwiązywać konflikty, przełamywać stereotypy i obawy, poczucie winy i wstydu.

- Podczas zajęć pracujemy nie tylko głową, ale też uruchamiamy swój głos, dajemy sobie czas, żeby usłyszeć, jakie sygnały wysyła nam ciało i w końcu testujemy sposoby najbardziej efek-



tywnego dla nas asertywnego komunikowania się z innymi osobami - zapewnia Bogusława Bębniak.

Warsztaty odbywają się w Centrum Integracji Społecznej w Świętochłowicach przy ul. Sądowej 1. Do wzięcia udziału zaproszone są kobiety i dziewczynki z terenu Świętochłowic i miast ościennych. Uczestnictwo w warsztatach jest bezpłatne. Organizatorzy zapewniają posiłek regeneracyjny w trakcie 12-godzinnych zajęć. Zapisy odbywają się poprzez formularz zgłoszeniowy dostępny na stronie internetowej www.cis.swietochlowice.pl.

mas

Walka o czyste powietrze to jedno z największych wyzwań dla wielu miast województwa śląskiego. 22 października Katowice rozpoczęły akcję #nieTruj, w ramach której wszystkie dzielnice miasta odwiedzi specjalny smogobus. Podczas objazdu pracownicy Urzędu Miasta będą zachęcać mieszkańców do wymiany kotłów węglowych na ogrzewanie ekologiczne, przy wsparciu finansowym miasta.

- Jak podkreślają eksperci, główną przyczyną powstawania smogu w naszym regionie są stare kotły węglowe. Choć jako jedno z niewielu miast w Polsce nie mamy limitów na dotacje do ich wymiany, to wciąż tysiące osób nie skorzystało z tej możliwości. A szkoda – bo dla wszystkich chętnych spełniających proste kryteria mamy zarezerwowane pieniądze. Oferujemy dofinansowanie w wysokości do 10 000 zł – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic. W latach 2015-2019, dzięki miejskiemu programowi w Katowicach udało się dofinansować wymianę 3735 źródeł ciepła za kwotę 30,7 mln złotych. Dotacje mogą otrzymać osoby fizyczne, wspólnoty mieszkaniowe, osoby prawne i przedsiębiorcy.

Dane „Systemu monitoringu jakości powietrza” Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska pokazują, że w 2019 r. jakość powietrza w mieście była najlepsza w historii pomiarów. Dla wskaźnika PM10 średnia miesięczna w 2019 r. wyniosła 33. Dla porównania: w 2018 r. było to 40, w 2017 r. – 41, natomiast w 2010 r. – aż 52. Również tegoroczne dane za okres styczeń – wrzesień są najlepsze w historii. Wciąż jednak jest jeszcze

#nieTruj



wiele do zrobienia. Pomimo wszystkich działań, w sezonie grzewczym zdarzają się mroźne, bezwietrzne dni, podczas których smog jest szczególnie dotkliwy.

Celem kampanii #NieTruj jest dalsza poprawa jakości powietrza w Katowicach. – Chcemy dotrzeć bezpośrednio do mieszkańców. Dlatego ruszamy w trasę smogobusem, który popołudniami będzie odwiedzał dzielnice naszego miasta. Dzięki temu katowiczanie nie będą musieli przyjeżdżać do urzędu, by złożyć wniosek o wymianę kotła. Poza przyjmowaniem wniosków będziemy

informować mieszkańców Katowic o ekologicznych sposobach ogrzewania mieszkań i domów, finansowych systemach wsparcia miasta, w tym o programie dotacji celowych na zmianę systemu ogrzewania oraz montaż odnawialnych źródeł energii czy o programie „Czyste powietrze” – wyjaśnia Daniel Wolny, kierownik Biura Zarządzania Energią.

Harmonogram wizyt smogobusa w dzielnicach jest dostępny na stronie: www.katowice.eu w zakładce dla mieszkańca.

Źródło: www.katowice.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
z pulpitu**

Spółeczny dystans

Bieżący rok zdecydowanie nie należy do tych lat, które będziemy z przyjemnością wspominać. Bez wątpienia pandemia, z którą się zmagamy, jest sytuacją wymagającą od nas zmiany wielu zachowań, w tym utrzymywania dystansu społecznego. A jednak czasem w małej kabinie motorniczego tramwaju jadą dwie osoby. Dlaczego?

Dziś pragnę podzielić się spostrzeżeniami dotyczącymi nas wszystkich, którzy spotykamy się w wagonie tramwajowym. Obostrzenia, do których musimy się zastosować, po raz kolejny w tym roku wymusiły ograniczenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej. A mówiąc ściślej – przebywających jednocześnie w pojeździe. Ograniczona powierzchnia w połączeniu z wymaganym dystansem społecznym skutkują niewielką liczbą osób mogących podróżować jednocześnie. Może to mało obrazowe, zatem pragnę przedstawić sytuację w liczbach, by mogli Państwo zauważyć jak – wielkopojemny przecież tramwaj – niewielu pasażerów może dziś zabierać w podróż. Oto kilka przykładów.

Wagon typu Pesa 2012N, znany z kursowania głównie na liniach: 6, 7, 15 (czyli nasz najdłuższy „przegubowiec”) w obecnej sytuacji może zabrać jednocześnie 67 pasażerów, zamiast nominalnych 226 osób. Wagon Moderus MF10AC kursujący na liniach 0, 19, 24 (czyli wiosenny nabytek naszej Spółki) zaprasza na swój pokład 29 podróżnych, choć pomieścić może ich 97. Klasyczny pojazd często połączony w dwuwagonowy skład, czyli tramwaj Konstal 105Na w jednym wagonie może aktualnie przewozić maksymalnie 37 pasażerów, choć normalnie pomieścić może nawet 125 osób.

Tak wyglądają liczby. Skoro zatem, jak brzmi nasz tytuł, mowa o dystansie społecznym, o pilnowaniu odległości pomiędzy ludźmi, wielu pasażerom nasuwa się pytanie o podwójną obsługę tramwaju w jednej kabinie. Dwie osoby na tak małej przestrzeni – a gdzie ten społeczny dystans? Tak. Taki obraz mogą państwo zaobserwować. Dlaczego? Otóż proces szkolenia motorniczych to czynność złożona. Polegająca zarówno na zdobyciu wiedzy teoretycznej jak i przebrnięciu przez godziny jazd z instruktorem nauki jazdy. Czyli podobnie jak przy szkoleniu w zakresie innych kategorii praw jazdy. Tak to prawda. Jednak specyfika pracy motorniczego wymaga od nas jeszcze jednego etapu szkolenia. Polega on na tzw. zapoznaniu linii. Pamiętać należy o tym, że pojazdy używane do nauki jazdy przecież nie zabierają pasażerów. Być może niejednokrotnie czekając na tramwaj, wystąpiła sytuacja, w której szkoleniowy skład podjechał na przystanek, zatrzymał się a następnie odjechał. Właśnie. Więc trzeci etap prowadzony jest już w Państwa obecności. Oczywiście osoby znajdujące się w kabinie są uprawnionymi do kierowania tramwajem czyli zdali państwowy egzamin



Fot. Archiwum Tramwaje Śląskie S.A.

i posiadają odpowiednie dokumenty. Motorniczy starszy stażem, posiadający nieposzlakowaną opinię, doświadczenie oraz wysoką kulturę osobistą, nazywany „patronem”, czuwa nad końcowym procesem szkolenia. Wszystko po to by „młody” adept sztuki wożenia pasażerów utrwalił sobie zdobytą na kursie wiedzę i mógł Państwa wozić nie myląc trasy i zachowując najwyższy standard obsługi pasażerów.

Oczywiście, ten trudny czas wymaga od podwójnej obsługi tramwaju jeszcze jednego – zasłonięcia nosa i ust. Ale to dotyczy wszystkich podróżujących tramwajem, o czym przypominam, życząc Państwu przede wszystkim zdrowia. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

Apel do Premiera o wsparcie transportu publicznego

Osiemnaście organizacji pozarządowych, dziesięciu prezydentów miast oraz przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, zaapelowali do Prezesa Rady Ministrów o przeznaczenie dodatkowego wsparcia finansowego na inwestycje związane z zeroemisyjnym transportem publicznym oraz rozwiązania, które zwiększą komfort i liczbę podróży odbywanych rowerem lub pieszo.

W rządzie trwają prace nad Krajowym Planem Odbudowy. Apel przypomina Premierowi, że wychodzenie z kryzysu spowodowanego pandemią koronawirusa powinno iść w parze ze wspieraniem rozwiązań, które zagwarantują nam możliwość życia w czystym i bezpiecznym dla zdrowia środowisku. Wsparcie mieszkańców miast jest dziś szczególnie potrzebne, stoją oni bowiem między innymi w obliczu zagrożenia podwyżkami cen biletów.

Sygnatariusze apelu odwołują się do idei "zielonej odbudowy miast", czyli takiej ścieżki wychodzenia z kryzysu, która zagwarantuje, że miasta będą odporne na przyszłe kryzysy, wolne od zanieczyszczeń i przystępne. Wśród sygnatariuszy apelu znajdują się prezydenci Gdyni, Gorzowa Wielkopolskiego, Jeleniej Góry, Krakowa, Olsztyna, Piły, Przemyśla, Rzeszowa, Warszawy, Zamościa, przewodniczący Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, a także liczne grono organizacji społecznych.

– W ciągu ostatnich 15 lat udało się znacznie poprawić usługi transportu zbiorowego w polskich miastach. Ale w wyniku pandemii transport ten jest w trudnej sytuacji - argumentuje dr Wojciech Szymalski z Instytutu na rzecz Ekorozwoju. - Z jednej strony mamy konieczność przewożenia mniejszej ilości pasażerów, z drugiej utrzymania często zwiększonych wymagań sanitarnych i przewozowych. To dodatkowe koszty, które w niektórych miastach już grożą podwyżkami cen biletów. Pozostawienie tej sytuacji bez reakcji budżetu państwa grozi redukcją już nie tylko przewozów pozamiejskich, ale także wewnątrzmiastowych. Nie można do tego dopuścić - dodaje.

Sygnatariusze apelu podkreślają, że w trakcie restrykcji wprowadzonych w związku z pandemią, transport publiczny jest pod ogromną presją finansową, co wynika m.in. ze spadku liczby pasażerów. Dlatego organizacje i miasta wzywają Premiera Mateusza Morawieckiego, aby przeznaczył dodatkowe środki finansowe na:



Fot. Marcin Bulanda

- 1) Pomoc dla organizatorów systemów transportu publicznego w przezwyciężeniu finansowych konsekwencji COVID-19;
- 2) Inwestycje w redukcję emisyjności i modernizację systemów transportu publicznego, które zagwarantują, że nowe i rozszerzone usługi będą obsługiwane przez pojazdy zeroemisyjne;
- 3) Wsparcie miast w celu pilnego zwiększenia zarówno ilości, jak i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej, poprzez wdrożenie środków nadzwyczajnych, z zobowiązaniem do uczynienia ich stałymi;
- 4) Zwiększenie oferty alternatywnych środków transportu, w tym rowerów publicznych i rozwój węzłów multimodalnych.

– Jesteśmy przekonani, że postulowane przez nas rozwiązania mają szansę pozytywnie wpłynąć na jakość powietrza, a w konsekwencji na nasze zdrowie, a także uczynić nasze miasta bardziej dostępnymi. Miasta, w których możemy się komfortowo przemieszczać bez samochodu, to miasta w których po prostu dobrze się żyje – podkreśla Iwona Bojadziejewa z Fundacji ClientEarth Prawnicy dla Ziemi - organizacji, która zainicjowała apel.

W latach 2021-22 Polska ma otrzymać 18,9 mld EUR na walkę z kryzysem spowodowanym pandemią COVID-19 w ramach unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Od 15 października państwa członkowskie będą mogły przysłać Komisji Europejskiej projekty Krajowych Planów Odbudowy. Intencją Komisji jest, aby pieniądze były wydatkowane w sposób, który przyczyni się do przyspieszenia zielonej transformacji Unii. Organizacje i decydenci popierający apel nie mają wątpliwości, że zrównoważony transport zbiorowy oraz infrastruktura promująca aktywną mobilność (ruch rowerowy i pieszy) powinny znaleźć się wśród wspieranych obszarów.

Źródło: www.metropoliagzm.pl

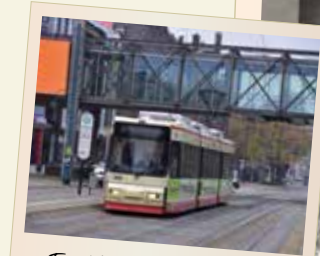


Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju we Frankfurcie nad Odrą.

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



Frankfurt nad Odrą, Niemcy

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie ze zbiorów Michała Russela

Krzyżówka panoramiczna

Całkowita kłęska		▼	Konwer- sacja	▼	Mały kuc		Zawodnik na lodzie		▼	Talia	▼
Panika					Ojczulek		Zimowa przejażdżka			Półwysep w Meksyku	
Rośnięcie, wzrost.	▼		▼			▼	Roślina oleista	▼		▼	
							Proteza tętnicy				
Kita lub omyk	▼				Dawne liczydło	▼					
					Element trwały						
Pręt żelazny											Jigoro, jap. twórca judo
Spizarnia	▼			Szpicel	▼						▼
				Wyga							
▼				▼		Makaron dla Włocha	▼				
Brzydka pogoda		Np. moher	▼					Płas	▼		
▼						Wysuszo- na trawa	▼				

Litery w kolorowych 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.