

SILESIA

TRAM NEWS



ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.

SPACERY PO REGIONIE

U zawierciańskich źródeł Warty

»» str. 6-7

INWESTYCJE

Budowa w Sosnowcu przedziera się przez zimę

»» str. 9

ROZMAITOŚCI

Walentynkowy konkurs rozstrzygnięty!

»» str. 10-11

Pierwszy zmodernizowany Karlik już w ruchu

»» str. 4-5



Jedźmy razem

*Czy to możliwe, że po ukończeniu 20 lat wy-
magany jest lifting? Dla człowieka oczywiście
nie, ale w przypadku tramwaju, który przez
dwie dekady był intensywnie eksploatowany
jest to zupełnie naturalne. Popularny Karlik,
wyprodukowany w 2001 roku w firmie Al-
stom Konstal w Chorzowie, nieco się zestarzał.
I choć na początku XXI wieku był przykładem
supernowoczesnego pojazdu, to po 20 latach
konieczne stało się jego unowocześnienie. Wła-
śnie ukończyliśmy gruntowaną modernizację
pierwszego z 17 tramwajów tego typu – szerzej
na ten temat piszemy na str. 4 i 5.*

*Po kilku łagodnych zimach, tegoroczna po-
kazata swoje mroźne i śnieżne oblicze, co nie
pozostało bez wpływu na przebieg robót mo-
dernizacyjnych w ramach naszego projektu
inwestycyjnego. Raport z placów budowy
zamieszczamy na str. 3. Warto podkreślić, że
mimo przeszkód atmosferycznych, a także
problemów związanych z pandemią, wyko-
nawcy realizują zaplanowane prace. Dobrym
przykładem jest budowa nowej linii trawa-
jowej w Sosnowcu Zagórz, gdzie trwa budo-
wa 41-metrowego tunelu w ciągu ulicy Braci
Mieroszewskich. O szczegółach tej inwestycji
informujemy na str. 9.*

*W tym wydaniu naszego miesięcznika, oprócz
kolejnego spaceru po regionie, zachęcam do
lektury opowiadania o miłości, które zwycię-
żyło w naszym walentynkowym konkursie
„Zakochaną Baną do gwiazd”. Niech ta histo-
ria pozwoli uśmiechnąć się Państwu do wła-
snych wspomnień. Fragment nagrodzonego
tekstu publikujemy na str. 11.*

*A na deser, jak zwykle, pozostaje rozwiązanie
krzyżówki i fotograficznej zagadki „Tramwa-
jem przez świat”. Życzę dobrej zabawy!*

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

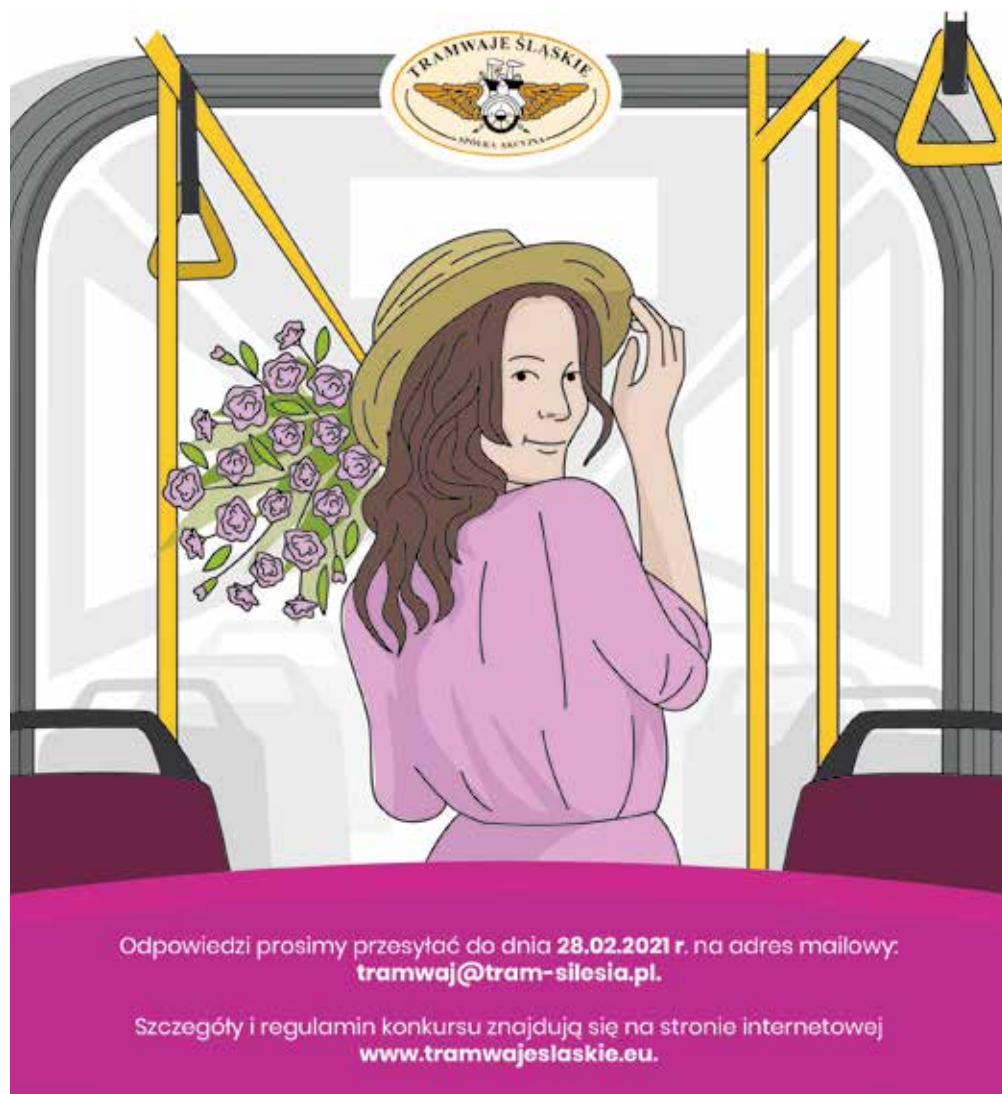
Konkurs z okazji Dnia Kobiet

Tramwaje Śląskie zapraszają wszystkich pełnoletnich mężczyzn do udziału w konkursie z okazji zbliżającego się Dnia Kobiet. Do wygrania gadżet – idealny na prezent dla Pań. Wystarczy ciekawie opisać, co najbardziej ceni się w kobietach.

8 marca, czyli Dzień Kobiet coraz bliżej i z tej okazji spółka Tramwaje Śląskie S.A. proponuje zabawę, w której udział mogą wziąć mężczyźni, chcący zrobić coś miłego dla bliskich sobie kobiet. – Może to nieco przewrotne z okazji Dnia Kobiet organizować konkurs dla mężczyzn, ale w jego efekcie obdarowane zostaną właśnie Panie – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. i wyjaśnia: – Panowie piszą do nas odpowiedzi na pytanie za co najbardziej cenią kobiety, my wybieramy najciekawsze z nich i wysyłamy do ich autorów gadżet

będący doskonałym prezentem dla pań, a następnie – już w Dniu Kobiet – publikujemy najciekawsze odpowiedzi na ekranach w tramwajach, docierając w ten sposób z miłym słowem od pasażerów do pasażerek.

Warunkiem wzięcia udziału w konkursie jest przesłanie do 28.02.2021 r. drogą mailową na adres: tramwaj@tram-silesia.pl odpowiedzi o maksymalnej objętości 400 znaków (ze spacjami) oraz kopię podpisanego oświadczenia stanowiącego załącznik do regulaminu konkursu. Regulamin i oświadczenie dostępne są na stronie www.tramwajeslaskie.eu.



Odpowiedzi prosimy przysyłać do dnia **28.02.2021 r.** na adres mailowy:
tramwaj@tram-silesia.pl.

Szczegóły i regulamin konkursu znajdują się na stronie internetowej
www.tramwajeslaskie.eu.

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

Oddech zimy spowolnił prace budowlane

Znaczny mróz i obfite opady śniegu, jakie wystąpiły w lutym, spowodowały nawet dwutygodniowe przestoje na placach budowy. Gdy tylko możliwe było prowadzenie prac budowlanych, Wykonawcy działali, mozolnie brnąc do celu. Jeszcze przed „atakami zimy” przywrócony został ruch tramwajów między Zabrzem a Bytomiem, gdzie od 8 lutego kursują linie nr 2 i 5. Nadchodząca wiosna powinna spowodować znaczne zintensyfikowanie prac na wielu zadaniach i rozpoczęcie kolejnych realizacji.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Wzdłuż ul. Małobądzkiej na odcinku między ul. Krasińskiego a cmentarzem komunalnym rozpoczął się montaż rusztu torowego.

w Bytomiu:

- Dla zadania wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego wykonawca prowadzi badania nośności gruntu.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja na odcinku od ul. Floriańskiej do ul. Janasa zdemontowano starą infrastrukturę i rozpoczęto prace przy korytowaniu. Wykonawca kontynuuje zbrojenie fundamentów nowego wiaduktu nad dawną koleją piaskową.
- Na ul. Hajduckiej wykonawca przebudowuje instalację gazową oraz przygotowuje fundamenty pod słupy trakcyjne.
- Na ul. Powstańców wykonawca przystąpił do układania obrzeży i krawężników oraz wyznaczania krawędzi wjazdów do posesji; trwa przygotowanie do układania warstw podbudowy.

w Dąbrowie Górniczej:

- W ogłoszonych przetargach na wyłonienie wykonawcy prac modernizacyjnych torowisk wzdłuż ul. Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego termin otwarcia ofert został przesunięty na 1 marca.

w Mysłowicach

- Komisja przetargowa bada oferty złożone w przetargu.

w Rudzie Śląskiej:

- Wzdłuż ul. Goduli wykonawca montuje płyty torowe w rejonie pl. Niepodległości; wykonywane są także przejazdy torowo-drogowe przez ulice: Lipińską, Jesionową i Lipa.

w Sosnowcu:

- Dla zadania w ul. Małachowskiego zimowa aura zatrzymała rozpoczęcie robót, które powinno nastąpić na przełomie lutego i marca.
- Na budowie nowej linii tramwajowej w Zagórzcu wykonawca kontynuuje prace w kilku miejscach – szczegóły na str. 9.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej wykonawca kontynuował wzmocnienie nasypu oraz budowę drenażu w rejonie wiaduktu nad linią kolejową. Na słupach montowano wysięgniki do sieci trakcyjnej oraz oprawy oświetlenia ulicznego.

w Zabrze:

- W rejonie skrzyżowania ul. Wolności z ul. Knuruwską wykonawca przystąpił do prac demontażowych na drugim fragmencie torowiska – w połowie skrzyżowania z ul. Knuruwską. Na pierwszym fragmencie rozpoczął się montaż rusztu torowego.
- Dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej 8 lutego wykonawca udostępnił przebudowany układ torowy do ruchu tramwajów między Zabrzem a Bytomiem. Kontynuowane są prace wykończeniowe wiaduktu oraz torowiska.



Będzin, ul. Małobądzka



Chorzów, ul. 3 Maja



Zabrze, pętla Biskupice

Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

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.

Pierwszy zmodernizowany Karlik już w ruchu



Zdjęcie: Tramwaje Śląskie S.A.

Krótko przed 20 rocznicą pierwszego liniowego wyjazdu wagonu typu 116Nd Citadis, znanego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jako Karlik, do liniowej obsługi wyruszył pierwszy wagon tej serii po gruntownej modernizacji. Od czwartku 18 lutego 2021 roku pierwszy klimatyzowany Karlik kursuje na linii nr 20.

Dokładnie 3 maja 2001 roku wagony typu 116Nd Citadis zainaugurowały swoją liniową eksploatację, wyruszając na trasę – nieistniejącej dziś – linii nr 41, łączącej Katowice, Chorzów i Bytom. Był to pierwszy niskopodłogowy wagon eksploatowany przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej (poprzednika dzisiejszej

spółki Tramwaje Śląskie S.A.). – To był pierwszy powiew nowoczesności i sygnał, że weszliśmy w XXI wiek. Niska podłoga, wygląd zewnętrzny, komfort jazdy i prowadzenia wagonu, rozwiązania techniczne... to wszystko powodowało, że pasażerowie oczekujący na przystankach często puszczali jadące wcześniej stare wagony, żeby pojechać Karlikiem – wspomina Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wyprodukowane w chorzowskiej fabryce Alstom Konstal wagony dzielnie zniosły blisko dwie dekady intensywnej eksploatacji. Przyszedł jednak czas na gruntowną modernizację tramwajów tej serii. – Cały proces rozpoczął się w połowie 2019 roku i był bardzo czasochłonny. Wynika to z faktu, że całość zmian konstrukcyjnych w zakresie rozmieszczenia urządzeń – od projektu do realizacji – to efekt pracy naszych specjalistów z Zakładu



Usługowo Remontowego w Chorzowie, współpracujących z dostawcami urządzeń – wyjaśnia Bolesław Knapik i dodaje, że pasażerów z pewnością ucieszy fakt, iż wagon zyskał klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.





Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Co zatem zmieniło się w dobrze znanym Karliku? Zakres modernizacji był bardzo szeroki obejmując m. in.:

- wymianę napędu, skrzyń łączeniowych wraz z całością instalacji elektrycznej i modernizacją pulpitu motorniczego,
- zabudowę nowych lusterek z ramionami składanymi elektrycznie,
- kompleksowy remont wózków, w tym przekładni napędowych,
- zabudowę nowej instalacji smarowania obrzeży kół,
- wymianę oświetlenia wewnętrznego i zewnętrznego,
- wymianę płyt drzwi wraz z napędami oraz platformą dla osób niepełnosprawnych,
- wymianę kompletnego oszklenia z zastosowaniem

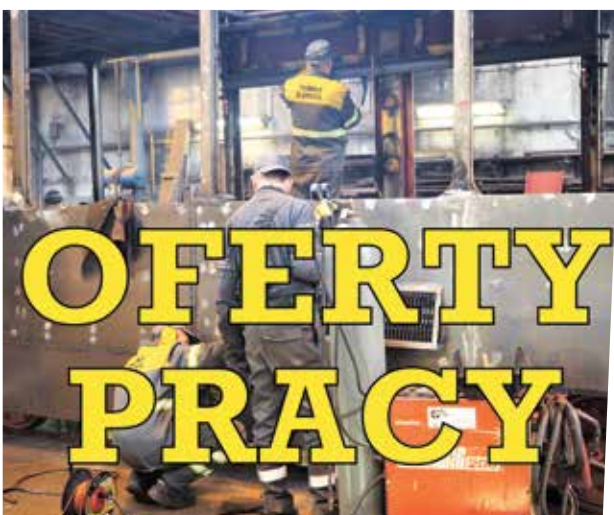
- szyb przyciemnianych,
- naprawę pudła wraz z jego lakierowaniem,
- zabudowę nowych siedzeń pasażerskich,
- zabudowę nowego wystroju wnętrza,
- zabudowę nowych agregatów grzewczo-chłodniczych kabiny motorniczego i przestrzeni pasażerskiej na dachu wagonu,
- wymianę wygradzenia motorniczego z zastosowaniem drzwi przesuwanych.

Poza nowym pulpitem sterowniczym motorniczowie zyskali tempomat oraz elektrycznie ogrzewane szyby, co zapobiega ich zamarzaniu i parowaniu, zwiększając pole widzenia, a co za tym idzie bezpieczeństwo podróży. Pasażerowie, obok automatycznie sterowanej klimatyzacji,

otrzymali możliwość korzystania z gniazd USB, a całości dopełnia nowoczesny wizualny i głosowy system informacji pasażerskiej.

W Zakładzie Usługowo Remontowym spółki Tramwaje Śląskie S.A. trwają prace nad kolejnymi wagonami. – Pierwszy zmodernizowany Karlik od 18 lutego wozi pasażerów, na razie na linii nr 20, ale to się z czasem będzie zmieniać. Drugi wagon też jest już niemal gotowy i obecnie przechodzi jazdy testowe, a trzeci jest w trakcie modernizacji – wylicza Prezes Knapik. Zmodernizowane wagony otrzymały nowe oznaczenie typu – 116Ndm. W planie spółki Tramwaje Śląskie S.A. jest modernizacja wszystkich 17 eksploatowanych Karlików.

(oz)



Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników różnych specjalności. Aktualnie trwa rekrutacja na 7 stanowisk pracy. Sprawdź – może szukamy właśnie Ciebie!

Kierowca, spawacz, tokarz, monter sieci elektrotrakcyjnych, ślusarz / torowy, elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej, ślusarz taboru szynowego – to stanowiska, na które spółka Tramwaje Śląskie S.A. poszukuje aktualnie pracowników.

Prowadzimy nabór kandydatów na kurs motorniczego tramwaju.

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

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 nieznanne.

U zawierciańskich źródeł Warty

Zawiercie leży nad Wartą, której źródła wypływają w najdawniejszej części miasta - Kromołowie. Nazwa miejscowości także nawiązuje do Warty, gdyż jak powiadano: „miasto znajduje się „za Wartą”.

Zawiercie znane było już w XI wieku, jako jedna z wsi znajdujących się w dobrach kromołowskich. W XV i XVI wieku osada znana była z hutnictwa, funkcjonowała tu kuźnica zawiercka, której właścicielem był Wincenty Nicz. Na przełomie XVIII i XIX wieku nad prawym brzegiem Warty powstało Małe Zawiercie, zwane potocznie Kromołowskim oraz Duże Zawiercie, zwane Nowym Światem. W 1882 roku Małe i Duże Zawiercie połączono, tworząc jedną osadę Zawiercie, która zintegrowana w 1915 roku otrzymała prawa miejskie.

Od XV wieku zmieniali się właściciele tych dóbr, były one w posiadaniu rodów Pileckich, Bonerów, Firlejów, Warszyckich, Męcińskich czy Gostkowskich. Natomiast w latach 1820-1864 ziemie zawierciańskie należały do rodziny wrocławskiego rajcy i bankiera Fedora Pringsheima. Gwałtowny rozwój miejscowości nastąpił wraz z uruchomieniem w 1847 roku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej oraz licznych zakładów przemysłowych, takich jak: fabryka włókiennicza (1883 rok), słynna huta szkła (1884 rok), odlewnia żeliwa (1886 rok), wytwórnia pędzli (1893 rok), czy huta żelaza (1897 rok). Kolejny znaczący rozwój miasta nastąpił po 1945 roku wraz z opracowaniem nowego planu urbanistycznego i powstaniem nowych osiedli mieszkaniowych, a także przyłączeniem w jego struktury okolicznych miejscowości, m.in. Boro-wego Pola, Ładów, Nowego Zawiercia, Stawików, Warty, Marciszowa, Kromołowa, Skarżyska, Żerkowic czy Bzowa, Karlina i Piecek.

W Zawierciu - mieście o tak bogatych tradycjach - nie brakuje atrakcyjnych i cennych miejsc. Naszą wędrówkę rozpoczynamy od dworca kolejowego przy ul. Towarowej, który



Kapliczka św. Jana Nepomucena z głównym źródłem rzeki Warty

oddano do użytku w 1914 roku. Zaprojektował go inż. Czesław Domaniewski, główny projektant kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Obecny budynek dworcowy stoi w miejscu starego dworca drewnianego z 1872 roku, który zmieniono na murowany w 1890 roku.

Z dworca udajemy na ul. Towarową 18, gdzie znajdują się zabudowania Huty Szkła Gospodarczego, produkującej nieprzerwanie od 1884 roku unikatowe, ręcznie wyrabiane kieliszki, wazy, patery, misy, a także wyroby kryształowe znane na całym świecie. Obiekt znajduje się na liście Zabytków Techniki Województwa Śląskiego. Niestety, zakład w 2018 roku zaprzestał produkcji.

Przechodząc pod wiaduktem z DK 78 do ul. Kościuszki dotrzemy do Parku im. Tadeusza Kościuszki, z licznymi rzeźbami plenerowymi. Z kolei nieopodal jezdni

dostrzeżemy pomnik z granitowej płyty, poświęcony członkom konspiracyjnej organizacji „Płomień”, działającej podczas II wojny światowej. Po drugiej stronie ulicy wznosi się bazylika pw. Apostołów Piotra i Pawła. Jest to ceglana, neogotycka budowla, wzniesiona na planie krzyża łacińskiego w latach 1886-1903, wg projektu warszawskiego architekta Hugona Kudery. Charakterystycznym elementem architektonicznym kościoła są dwie wysokie wieże w fasadzie, z ceglana rozetą witrażową nad wejściem głównym. Dwie kolejne rozety widoczne są od strony zamknięcia bocznych ścian transeptu. Ponadto dwie mniejsze wieże ustawiono od strony prezbiterium, a piąta umieszczona została na skrzyżowaniu naw. Wnętrze świątyni jest trójnawowe, z transeptem oraz prezbiterium zamkniętym pięciobocznie,



Źródła rzeki Warty w Kromolowie

z gwiaździstym sklepieniem, w którym umieszczony jest marmurowy ołtarz główny, z obrazem Jezusa Miłosiernego oraz krucyfiksem. Po bokach obrazu znajdują się rzeźby patronów kościoła: św. Piotra (strona lewa) i św. Pawła (strona prawa). Warte uwagi są także inne elementy wystroju i wyposażenia wnętrza: neogotyckie ołtarze boczne, ambona, chrzcielnica, organy oraz konfesjonały. Kościół pw. Apostołów Piotra i Pawła w 1992 roku został podniesiony do godności kolegiaty, natomiast w 2009 roku papież Benedykt XVI nadał kolegiacie godność Bazyliki Mniejszej.

Na przykościelnym placu stoi neogotycka statua Maryjna, pochodząca z 1904 roku oraz pomnik papieża Jana Pawła II, odsłonięty w 1997 roku. Za kościołem zobaczyć można neogotycką plebanię z 1908 roku.

Z placu kościelnego udajemy się w stronę ulicy Henryka Sienkiewicza, gdzie znajduje się pomnik Nieznanego Żołnierza. Nieco dalej widoczny jest tzw. pałacyk Stanisława Szymańskiego (1862-1944), dyrektora generalnego Towarzystwa Akcyjnego „Zawiercie” (TAZ). Jest to budynek wzniesiony w 1897 roku wg projektu H. Kundery. Ta charakterystyczna budowla wykonana została z cegły i kamienia, z zastosowaniem muru pruskiego. Uroku dodaje budynkowi wieża w konwencji szwajcarskiego pałacyku myśliwskiego.

Tuż po drugiej stronie ulicy dostrzeżemy ciekawe budynki osiedla robotniczego, wybudowane dla robotników, majstrów i inżynierów Towarzystwa Akcyjnego. Budowa osiedla trwała około 30 lat, od 1880 do 1910 roku. Podzielono ją na cztery etapy. Najpierw powstało 40 budynków dwukondygnacyjnych, na planie prostokąta, z charakterystycznymi dwuspadowymi dachami. Mieściły się tutaj piekarnia, pralnia i lodownia. W drugim etapie wzniesiono budynki z dodatkowo mieszkalnymi poddaszami oraz ochronkę dla dzieci. W trzecim etapie powstały domy trój kondygnacyjne z mieszkalnym poddaszem, dom dla lekarza z izbą przyjęć oraz pałacyk dyrektora. W czwartym etapie oddano do użytku szkołę, ratusz i łaźnię.

Dalszy spacer zaprowadzi nas do monumentalnego budynku dzisiejszej Szkoły Podstawowej nr 2 im. Stanisława Szymańskiego. Budynek wzniesiono na przełomie lat 1906/1907 wg projektu H. Kundery,



Budynek Szkoły Podstawowej nr 2

z czerwonej cegły elewacyjnej, w stylu neogotyckim, z elementami ornamentyki zakopiańskiej. Z chwilą oddania do użytku był to najnowocześniejszy budynek szkolny na terenie Zagłębia.

Kilka minut zajmie nam dotarcie do kolejnego ciekawego obiektu w Zawierciu. Przy ulicy Leśnej można podziwiać jeden z najstarszych zabytków w mieście, pałacyk Ernesta Erbego, pierwszego właściciela odlewni żeliwa, którą uruchomiono w 1886 roku. Obecnie działa tutaj Odlewnia Zawiercie S.A., bazująca na tradycjach dawnej fabryki.

Spacerując ulicą Leśną dojdziemy do skrzyżowania z ulicą Sienkiewicza, gdzie na skwerze przy stacji znajduje się popiersie Adama Mickiewicza z 1907 roku. Nieco dalej, na skrzyżowaniu z ulicą Ignacego Paderewskiego, znajduje się budynek Urzędu Miasta oraz miejski park, zwany Bulwarami Zawiercia. Natomiast po drugiej stronie ulicy, przy alei gen. Władysława Sikorskiego, widoczny jest pomnik ofiar hitleryzmu i stalinizmu.

Stąd bardzo blisko już do najstarszej części miasta - Kromolowa. Koniecznie musimy się zatrzymać przy głównym źródle Warty, trzeciej pod względem długości rzeki w Polsce. Źródła przykryte są ośmioboczną, wykonaną z czerwonej cegły, kapliczką z 1803 roku pw. św. Jana Nepomucena. Poniżej kaplicy, przy strażnicy OSP, zobaczymy ujęcie wypływającego źródła rzeki.

W pobliżu wznosi się kościół parafialny pw. św. Mikołaja Biskupa Wyznawcy, pochodzący pierwotnie z XIII wieku, odbudowany w XVI wieku w stylu renesansowym. Ponowna przebudowa miała miejsce po pożarze w 1790 roku. Wewnątrz można podziwiać neorenesansowy ołtarz główny, z umieszczonym centralnie obrazem Matki Bożej Częstochowskiej, malowanym na desce lipowej w początkach XX wieku. Są tutaj bogato zdobione ołtarze boczne, organy, barokowa kamienna chrzcielnica, kaplica Bonerów z XVI wieku i kaplica św. Anny. Nie sposób przeoczyć także kutych z żelaza, renesansowych drzwi, pochodzących z XV lub XVI wieku, prawdopodobnie z zamku w Ogrodzieńcu. Nad zakrystią umieszczona została łoża kolatorska z dawnym skarbczykiem.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Bazylika św. Apostołów Piotra i Pawła



Kolumna Maryjna przed bazyliką

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

Byłe do wiosny!

O tej porze roku, w naszych opowiadaniach powracają niczym bumerang tematy związane z zimową podróżą. Jednak choć ich tzw. wspólnym mianownikiem jest zima, to każde dotyczy innego aspektu naszych spotkań. Nie inaczej będzie dziś, mimo, że czujemy już pierwsze oznaki wiosny.

Dzisiaj pragnę się podzielić spostrzeżeniami dotyczącymi funkcjonowania ogrzewania przedziałów pasażerskich w naszych tramwajach. Warto tu wspomnieć, że wraz z wymianą taboru, zmianie ulega również to wyposażenie. Zastosowano wiele nowoczesnych rozwiązań, pozwalających na podróżowanie w komforcie cieplnym wcześniej trudnym do osiągnięcia. Znowu sięgnąłem pamięcią do lat poprzednich, kiedy błogostan mojej przejażdżki tramwajem został zakłócony swą nadtapianą podeszwą buta. No tak. Przyjemnie było rozkoszować się jazdą spoglądając przez okno na zaśnieżony świat, trzymając nogę na konwekcyjnym grzejniku. Umieszczona wewnątrz grzałka „kusiła” pomarańczowym światłem, dającym nadzieję na ciepło. Trudno było się oprzeć, by nie postawić stopy w tym miejscu. A, że czasem od tego topiły się podeszwy, to już inna rzecz... Szanowni Pasażerowie, te czasy mijają bezpowrotnie. Tramwaje z grzejnikami opisanego typu zaczynają stanowić mniejszość. Szkoda?! Nie! Tak naprawdę jest to krok do przodu. Systemy grzewczo-wentylacyjne stosowane we współczesnych pojazdach komunikacji miejskiej, mają na celu nie tylko zapewnić wyższy niż do tej pory priorytet bezpieczeństwa, ale również równomiernie rozprowadzić ciepło po całym wnętrzu tramwaju. Stąd właśnie zastosowanie nadmuchiowego ogrzewania, dzięki któremu znika sytuacja, gdzie bezpośrednio przy grzejniku jest upał, a cztery metry dalej mróz. Pozwolę sobie w tym miejscu zauważyć, że coraz częściej nad prawidłowym funkcjonowaniem tych urządzeń czuwa komputer pokładowy wagonu. Zatem motorniczy nie ma wpływu na temperaturę panującą wewnątrz tramwaju. Ta jest ustawiona przez służby techniczne



Zdjęcia: Andrzej Zowada

w zajezdni i komputer tak steruje nadmuchami ciepłego powietrza, by zadaną temperaturę osiągnąć. Proszę zatem zrozumieć motorniczego, gdy nie może zadośćuczynić prośbom pasażerów o podniesienie lub obniżenie temperatury w przedziale pasażerskim. Jeśli jednak system nie działa prawidłowo, zgłoszenie tego faktu motorniczemu pozwoli podjąć działania, z podmianą wagonu na inny włącznie, jeśli taka zajdzie potrzeba. Wszelkie niedomagania są na bieżąco przekazywane służbom technicznym oraz wnikliwie analizowane i poprawiane.

Kolejnym elementem, o którym trzeba tu wspomnieć, są samoczynnie zamykające się drzwi oraz elektryczne zamki w oknach. Tak wiem, z tych elementów wyposażenia nie możemy obecnie w pełni korzystać, ze względu na centralne otwieranie drzwi prowadzone przez motorniczego. Wszystko związane jest niestety z wciąż obecną pandemią. Sterowanie manualne przez motorniczego systemem drzwi pozwala na ograniczenie dotykania przycisków, ale również zapewnia efektywniejszą wentylację przedziału pasażerskiego, choć zimą powoduje też niestety wychładzanie wagonu. Natomiast elektryczne zamki okien pozwolą w okresie letnim na ograniczenie ubytków chłodnego powietrza, wytworzonego przez klimatyzator. To naprawdę działa, jednak zapewnienie optymalnej temperatury w nadchodzących ciepłych dniach to zadanie tzw. krzywej komfortu. To jednak już temat na inne opowiadanie. A tymczasem – byłe do wiosny...

Motorniczy



Budowa w Sosnowcu przedziera się przez zimę



Fot.: Nowak-Mosty Sp. z o.o.

Tegoroczna zima, w przeciwieństwie do kilku poprzednich, dość mocno wpłynęła na postęp prac na zadaniach inwestycyjnych prowadzonych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Na budowie nowej linii w Sosnowcu Zagórzu prace postępują jednak dwutorowo i nie chodzi tu jeszcze o układanie torowiska.

– Obecnie prace prowadzone są równocześnie w dwóch obszarach tj. projektowym i wykonawczym. W obszarze projektowy trwa etap doszczegółowienia projektu budowlanego w zakresie wszystkich projektów branżowych wraz z wymaganymi uzgodnieniami. Jesteśmy również w trakcie oczekiwania na decyzje administracyjne – mówi Robert Wach, dyrektor kontraktu Eurovia Polska S.A. i dodaje, że obszar wykonawczy obejmuje obecnie prace ziemne prowadzone głównie w rejonie ul. Braci Mieroszewskich. – Mimo niesprzyjającej aury prowadzimy roboty w zakresie obiektu inżynierskiego – wykonaliśmy już wykop wraz z jego zabezpieczeniem, przygotowujemy się do rozpoczęcia robót związanych z wykonaniem płyty dennej obiektu – wylicza Arkadiusz Stolarz, kierownik robót mostowych z firmy Nowak-Mosty Sp. z o.o., odpowiadającej za budowę tunelu. Prowadzone są roboty przygotowawcze związane z przebrojeniem sieci teletechnicznej w rejonie ul. Braci Mieroszewskich. Prace toczą się jednak nie tylko w tym rejonie. Roboty przy przebrojeniu sieci teletechnicznej trwają także przy rondzie Jana Pawła II, na odcinku równoległym do ul. Paderewskiego kontynuowane są prace związane z przyszłym odwodnieniem torowiska, rozebrano budynek gospodarczy kolidujący z inwestycją.

Najwięcej dzieje się w miejscu, gdzie linia tramwajowa krzyżuje się z ul. Braci Mieroszewskich. – I to miejsce na razie najmocniej rozpala ciekawość okolicznych mieszkańców, którzy dopytują czasem pracowników, jak ten tunel będzie wyglądał – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. i wyjaśnia, że obiekt inżynierski budowany w przejściu ul. Braci Mieroszewskich to tunel, który będzie miał przekrój prostokąta – jego długość wyniesie około 41 m a szerokość 18 m. Cały obiekt inżynierski będzie pełnił rolę węzła przesiadkowego – w tunelu znajdują się docelowo dwa perony

przystanków tramwajowych, a przystanki autobusowe zlokalizowane zostaną powyżej – na poziomie jezdni ul. Braci Mieroszewskich. Obiekt wyposażony będzie w 2 niezależne windy osobowe pozwalające na komunikację pieszych pomiędzy przystankami tramwajowymi a autobusowymi.

Prace przy budowie tunelu wpływają na organizację ruchu samochodowego. Obowiązująca obecnie czasowa organizacja ruchu na ul. Braci Mieroszewskich utrzymana będzie jeszcze co najmniej przez 7 miesięcy, po czym planowane jest przełożenie ruchu kołowego i pieszego na jezdnię nowego układu drogowego (tj. od strony supermarketu). Zmiana ta nastąpi po wybudowaniu pierwszego segmentu tunelu i przebudowie układu drogowego. W następnej kolejności rozpocznie się realizacja drugiej połowy obiektu. – Nadal roboty będą prowadzone jak dotąd, przy zachowaniu pełnej przejezdności w obu kierunkach z jednym pasem ruchu. Taka zasada organizacji ruchu będzie utrzymana do czasu wybudowania całości obiektu, a planujemy, że będzie to koniec kwietnia 2022 roku – wyjaśnia Robert Wach.

Inwestycja pn. „Budowa linii tramwajowej w dzielnicy Zagórze od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II w Sosnowcu” jest jednym z zadań „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko - Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego – etap I” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zadanie realizuje konsorcjum: Eurovia Polska S.A., KZN Rail Sp. z o.o., Nowak Mosty Sp. z o.o. Wartość zadania zgodnie z zapisami umowy wynosi niespełna 88,6 mln zł netto, a całość ma być gotowa za dwa lata.

Walentynkowy konkurs rozstrzygnięty!

„Zakochaną Baną do gwiazd” pojechali Agnieszka i Daniel z Katowic

17 miłosnych historii wpłynęło na ogłoszony przez Tramwaje Śląskie i Planetarium Śląskie walentynkowy konkurs! Zwycięska para 14 lutego spędziła walentynkową randkę w „Zakochanej Bani” i pod gwiazdami.

Konkursowe jury nie miało łatwego zadania. – Niejedna historia nas ujęła, niejedna złapała za serce. Niektóre były wesołe, inne przedstawiały poplątane, niełatwe drogi miłości. Niektórzy autorzy zaimponowali oryginalnością formy, inni położyli nacisk na opis swojej historii – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Ostatecznie jury wyłoniło zwycięzców oraz postanowiło przyznać 2 wyróżnienia, a dla wszystkich pozostałych uczestników tramwajowa spółka ufundowała drobne upominki. Nagrodzona para – Agnieszka i Daniel z Katowic – spędziła walentynki w wyjątkowy sposób. Historyczny wagon typu N, jako „Zakochana Bana”, przewiozła ich do zajezdni w Chorzowie Batorym, gdzie ustawione zostało mobilne planetarium. Po seansie, na który zaprosiło Planetarium Śląskie, w „Zakochanej Bani” para zjadła walentynkową kolację. – Następnie słuchacze Centrum Kształcenia Zawodowego

i Ustawicznego w Katowicach, mierząc zakochanym ciśnienie, sprawdzili jak żarliwie biją ich serca, a radni Młodzieżowego Sejmiku Województwa Śląskiego wręczyli zwycięskiej parze dodatkowy upominek – mówi Jarosław Juszkiewicz z Planetarium Śląskiego.

Co roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. w Walentynki uruchamia wyjątkową linię specjalną, zwaną „Zakochaną Baną”. W tym roku, ze względu na pandemię koronawirusa akcja zmieniła swój charakter; jednak za rok, przystrojony wagon pełen atrakcji dla zakochanych powinien znów wozić wszystkich pasażerów, chcących spędzić Walentynki w „Zakochanej Bani”.

Fragmenty zwycięskiego opowiadania konkursu walentynkowego „Zakochaną Baną do gwiazd” prezentujemy na str. 11. Całość dostępna na: www.tramwajeslaskie.eu

red



Siemano, co tam słychać?

Koniec czerwca 2012. Zaczynałam wakacje, pierwsze jako osiemnastolatka. Od września miałam rozpocząć trzecią klasę liceum, więc zamysł na wakacje był prosty: dobrze się bawić w gronie swoich znajomych. W planach był obóz taneczny, w sierpniu wyjazd z siostrą i koleżanką nad morze. Do tego różne zawody taneczne w wielu zakątkach Polski. Nie miałam ochoty zaczynać jakiegokolwiek relacji, zresztą nigdy w życiu też żadnej nie stworzyłam. Mimo że niektórzy faceci próbowali mnie do siebie przekonać – raczej szybko ucinałam wszelkie podrywy (...). Na tę facebook'ową wiadomość odpisałam od niechcenia, że teraz nie mam czasu, więc wybacz, ale nie pogadamy. W sumie to nawet nie próbowałam być uprzejma i na kolejne wiadomości już w ogóle nie odpisałam, choć Daniel próbował mnie zagadać. On – też tancerz, instruktor tańca, nawet niezły, starszy ode mnie o 3 lata, mieszkający daleko, bo w Sosnowcu – tyle wywnioskowałam z profilu w serwisie Facebook. (...)

Miesiące mijały na godzeniu szkoły z własnymi treningami oraz uczeniu tańca dzieciaków w godzinach popołudniowych. Moje życie było intensywne, wychodziłam z domu o 7 rano, wracałam wieczorami. Zadania domowe odrabiałam w autobusach, niejednokrotnie byłam przemęczona, ale dawałam sobie radę. I czułam z tego powodu ogromną satysfakcję – co jeszcze bardziej napędzało mnie do działania. Facebook wśród opcji miał wtedy możliwość „zaczepki” (można było kogoś wirtualnie zaczepić i druga osoba mogła na zaczepkę odpowiedzieć) i tak w marcu 2013 roku przypomniał mi o sobie Daniel. On zaczepił, ja zobaczyłam, że już nie jest w związku, więc odczepiłam i tak kilkanaście razy. Wreszcie późnym wieczorem dostałam wiadomość „nie znudzi Ci się to zaczepianie, co?” i zaczęliśmy rozmawiać.

Byłam zaskoczona faktem, że wyjątkowo dobrze się dogadujemy i wymienialiśmy się wiadomościami do 2 w nocy. Nie chciałam kończyć rozmowy, ale rano musiałam iść do szkoły, więc pożegnaliśmy się i poszłam spać z uśmiechem na twarzy. W szkole też byłam cała w skowronkach – mimo okropnego niewyspania. I tak minął dzień, a ja głowiłam się, czy może powinnam napisać, czy może on napisze? Nie zdobyłam się na odwagę przez kolejny tydzień, on również się nie odezwał. Po tygodniu czy dwóch zobaczyłam, że wrócił do dziewczyny, z którą był wcześniej. Poczulałam dziwny smutek, ale znowu racjonalnie wytłumaczyłam sobie, że tak miało być – przecież nie mam na to czasu, aby zawałać nocki na flirtowanie, bo matura za pasem.

Zdałam maturę, wybrałam studia. Niektórzy uważali dziennikarstwo za błahy kierunek, ale ja lubiłam pisać, a poza tym nie widziałam siebie na jakimkolwiek innym kierunku. Do tego miałam pasję, taniec – i to z nim wiązałam swoją przyszłość. I wreszcie nastąpił październik, rozpoczęłam studia. Codzienne dojazdy komunikacją miejską i pociągami z Gliwic do Katowic pochłaniały masę mojego czasu, ale byłam zadowolona z wybranej uczelni i poznałam tam świetnych ludzi. I tak czas mijał – aż nieoczekiwanie w grudniu 2013 roku znowu otrzymałam wiadomość od



Fot.: Andrzej Zawada

Daniela. Tym razem napisał do mnie w sprawie projektu tanecznego na terenie Śląska, w którym miało brać udział wielu tancerzy. W tym ja i on. Tym razem czułam w środku, że to tylko pretekst i pomyślałam „ok, do trzech razy sztuka”.

Znow zaczęliśmy rozmawiać – mimo że nigdy nie spotkaliśmy się na żywo. (...) Z każdą kolejną wiadomością lubiłam go coraz bardziej i przekonywałam się, że jest naprawdę wartościową osobą. Wreszcie w lutym 2014 roku spotkaliśmy się niby przypadkiem w katowickim klubie, gdzie co czwartek odbywały się taneczne bitwy dla tancerzy. Tam pierwszy raz rozmawialiśmy twarzą w twarz i przetańczyliśmy ze sobą dobrych parę godzin. Na koniec wymieniliśmy się numerami telefonów. I nasza znajomość wreszcie nabrała tempa. Umawialiśmy się na randki – najczęściej w Katowicach, bo to była mniej więcej połowa drogi między Gliwicami a Sosnowcem. A że podróżowaliśmy komunikacją miejską – tak było sprawiedliwie.

Daniel na randkach był wygadany, a ja totalnie onieśmielona, gdyż wcześniej nie zdarzało mi się umawiać z facetami. Motylki w brzuchu skutecznie blokowały moją odwagę i zdolność komunikacji. Ale z każdym kolejnym spotkaniem otwierałam się coraz bardziej i coraz bardziej zależało mi na tej znajomości. Wreszcie oficjalnie zostaliśmy parą. Czułam się szczęśliwa i zakochana. Niejednokrotnie robił mi niespodzianki, pojawiając się na dworcu w Katowicach, bo wiedział o której kończę zajęcia na uczelni – tylko po to, aby odprowadzić mnie na pociąg i dać buziaka. Aż nagle po trzech miesiącach Daniel oznajmił mi, że z końcem czerwca wyjeżdża do Szkocji do pracy. Po chwili mojej konsternacji dodał, że nie wie, na jak długo i że nie chce się pakować w związek na odległość, a wie, że nie rzucę studiów i nawet nie oczekuje tego ode mnie. To był cios prosto w serce. Zastanawiałam się, czy coś zrobiłam nie tak, gdzie popełniłam błąd i skąd taka decyzja. Przeprowadziłam wiele rozmów na ten temat, lecz Daniel był nieugięty. A ja załamana. Ale nadal się spotykaliśmy, choć dzień wylotu zbliżał się nieubłaganie.

27 czerwca 2014 roku znowu odbywała się taneczna impreza – tym razem w Gliwicach. Daniel następnego dnia miał wylot i oznajmił mi, że nie wie, czy przyjedzie. Poszłam więc do klubu sama. Na szczęście była tam masa znajomych tancerzy, więc miałam z kim rozmawiać. Taneczne bitwy

rozpoczęły się po północy i kiedy brałam w nich udział – dostrzegłam w tłumie Daniela. Po zakończeniu bitew, postanowiłam podejść i porozmawiać, chociaż zupełnie nie wiedziałam, co chcę mu powiedzieć. Mijały minuty na rozmowie o niczym. Było niezręcznie. Wreszcie ze ściśniętym żołądkiem wydusiłam z siebie „Mogę Cię pocałować ostatni raz?”, na co Daniel odparł „Możesz, ale musisz to powiedzieć inaczej”. Totalnie nie wiedziałam co ma na myśli, ale po dłuższej chwili milczenia dodałam „Mogę Cię pocałować, bo wiem, że to nie będzie ostatni raz?”. I wtedy Daniel mnie pocałował i powiedział, że wszystko sobie przemyślał i chce spróbować związku na odległość. Byłam najszczęśliwszą dziewczyną na świecie! To był 28 czerwca, a mój świat znowu nabrał kolorów.

W lipcu zatrudniłam się w jednej z gliwickich restauracji, aby mieć na drobne wydatki, bo wakacje to przerwa w prowadzeniu zajęć tanecznych dla dzieci. Zarobiłam 800 złotych i dokładnie tyle kosztował bilet lotniczy do Szkocji. Zdecydowałam „leć na miesiąc!”, aby też troszkę popracować i być blisko niego. To było zdecydowanie wyjście ze strefy komfortu, ale było warto! Przełamalam swoje bariery językowe, ale i wiele barier życiowych – można powiedzieć, że „liznęłam” dorosłego życia, a to wszystko tak daleko od rodziny i przyjaciół. Przez kolejne dwa lata byliśmy ze sobą na odległość, odwiedzając się co kilka miesięcy. Tęsknota była ogromna, ale czego się nie robi dla miłości. W 2016 roku ukończyłam studia, a Daniel postanowił wrócić do Polski. Zamieszkaliśmy razem w Katowicach. 28 stycznia 2017 roku Daniel oświadczył mi się, a 28 czerwca 2018 wzięliśmy ślub. I chociaż na początku nie po drodze nam było do siebie – tak wiem, że los chciał, abyśmy byli ze sobą i by nasze drogi wreszcie się skrzyżowały.

Dodam tylko, że nie jestem osobą, która przywiązuje wagę do dat, Daniel tym bardziej. Zaręczyny wyniknęły przy okazji wycieczki na zawody taneczne do Pragi. Data ślubu? Taki termin był dostępny. Podczas pisania tego opowiadania wielu rzeczy nie pamiętałam i musiałam posilkować się szukaniem w starych wiadomościach czy datami dodania zdjęć. Więc wierzcie mi lub nie – sama jestem zdziwiona zbieżnością niektórych dat, a najbardziej tą pierwszą.

– Siemano, co tam słychać? – wystano 28 czerwca 2012.

Agnieszka Szarek

Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Prokopjewsku w Rosji.

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

Odpowiedzi prosimy nadsyłać do 15 marca 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



Prokopjewsk, Rosja



Zdjęcie: ze zbiorów Michała Russella

Krzyżówka panoramiczna

Mały pies pokojowy	▼	Odlam partii	▼	Pas, kibić	▼	Wawrzyn	▼	Wytłoczka z tabletkami	▼	Choroba oczu; jaskra
Stan medium				Do przesiewania						
Wszyty wzór	▶			Broń Wołodyjowskiego	▶					
▶				Antylopa z Afryki		Mała Urszula	▶			Zła strona czegoś
						Manila				
Na głowie biskupa										
Rdzeń wulkaniczny	▶			Zagranie tenisisty	▶			Narty (daw.)	▶	
Dawka				Zapora na rzece	▼					
▶						... Martin, bryt. samochód	▶			
Hotel przy drodze		Pan Szarika z serialu	▶					Nielot z Australii	▶	
▶						Gobelin	▶			

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłają prawidłowe rozwiązania do 15 marca 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.