

NR 03/120 MARZEC 2021

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



AKTUALNOŚCI

**Marcowa
odwilż
inwestycyjna**
» str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**W dawnej wsi
św. Michała**
» str. 6-7

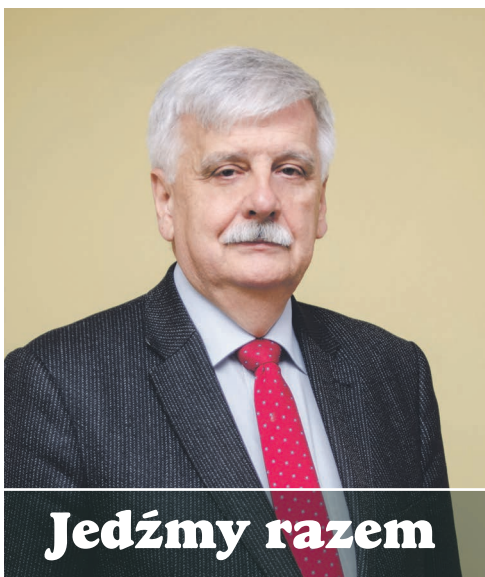
ROZMAITOŚCI

**Nikt nie
musi być sam**
» str. 9

Koniec służby wagonów typu E1

» str. 4-5

Fot. Aleksandra Starosta



Jedźmy razem

Nadeszła wytęskniona przez wszystkich wiosna, a wraz z nią nowa energia do działania. I choć nasze życie wciąż toczy się w cieniu pandemii i ograniczeń, to warto czerpać siłę z naturalnego powiewu świeżości i optymizmu.

Na placach budowy zapanował wzmożony ruch – aktualne informacje na ten temat zamieszczamy w naszym comiesięcznym raporcie. Wykonawcy realizują zaplanowane prace, zdając sobie sprawę, że w przypadku niektórych zadań trzeba nadrobić opóźnienia związane z trudnymi warunkami atmosferycznymi i skutkami pandemii. Nieprzerwanie trwają także procesy projektowe, procedury przetargowe i przygotowania do podpisania umów na realizację kolejnych zadań inwestycyjnych w ramach naszego projektu współfinansowanego przez Unię Europejską.

W tym wydaniu sporo miejsca poświęcamy pożegnaniu „wiedeńczyków”, czyli wagonów E1, które w marcu zakończyły swoją dziesięcioletnią służbę na Śląsku i w Zagłębiu, przechodząc na zasłużoną emeryturę. Wszystko odbywa się zgodnie z planem, wszak liftingowane wagony E1 miały służyć pasażerom jedynie do momentu zakupu nowych tramwajów.

Skoro aura zaczyna być dla nas bardziej przyjazna, można pomyśleć o bezpiecznym spacerze czy wycieczce, choć oczywiście wiele zależeć będzie od sytuacji pandemicznej. Nasz przewodnik turystyczny proponuje tym razem wiosenną wyprawę do Michałkowic – urokliwej dzielnicy Siemianowic Śląskich. W najnowszym numerze nie zabrakło także felietonu Motorniczego, tym razem o karygodnych zachowaniach niektórych pasażerów. Jest też tradycyjna krzyżówka i fotozagadka z cyklu „Tramwajem przez świat”.

Mając nadzieję, że lektura naszego miesięcznika będzie dla Państwa chwilą wytchnienia od codziennych trudów, życzę wszystkim radosnych Świąt Wielkanocnych i jasnego spojrzenia w przyszłość.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Z okazji Świąt Wielkanocnych

• życzymy zdrowia, radości, odpoczynku od codziennych obowiązków oraz motywacji, by z optymizmem spoglądać w przyszłość.

Niech ten wyjątkowy czas spędzony będzie w gronie najbliższych w pokoju, miłości i wzajemnej życzliwości.

Tramwaje Śląskie S.A.

E-POP

Załatw sprawy bez wychodzenia z domu ▶

Innowacyjność, wygoda i bezpieczeństwo – to zalety internetowego Punktu Obsługi Pasażera, specjalnej platformy, która pomoże pasażerom sprawniej korzystać z usług komunikacji publicznej. Nowe rozwiązanie jest już dostępne na stronie Zarządu Transportu Metropolitalnego.

E-POP łączy internautów z Portalem Klienta, dzięki któremu można m.in. sprawnie zarządzać swoją kartą ŚKUP, czy też z wyszukiwarką połączeń i rozkładów jazdy. Istotna jest również funkcja „złóż wniosek lub skargę”, która odsyła pasażerów do właściwego formularza. Internetowy POP ułatwia również pobranie aplikacji

„Mobilny ŚKUP” oraz bezpośrednio przekierowuje do Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, gdzie możliwe jest np. sprawdzanie odjazdów w czasie rzeczywistym.

E-POP jest dostępny na stronie www.metropoliaztm.pl w zakładce „Kontakt” – „Punkty Obsługi”.

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

Marcowa odwilż inwestycyjna

Po zimowym spowolnieniu wywołanym mrozem i śniegiem, marzec przyniósł pewną poprawę. Wykonawcy prac budowlanych mogli zintensyfikować prace. Najbliższe zakończenia jest inwestycja w Zabrze Biskupicach, gdzie trwają prace wykończeniowe i porządkowe. W kwietniu ruszą prace od centrum Sosnowca do Dańdówki, a w następnych miesiącach powinny się rozpoczynać kolejne roboty. Trwają bowiem procedury przetargowe dla wyłonienia wykonawców prac w: Mysłowicach, Dąbrowie Górniczej, Świętochłowicach Chropaczowie i w Zabrzu Mikulczycach.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Wzdłuż ul. Małobądzkiej na odcinku między ul. Krasińskiego a ul. Słowiańską ułożony jest jeden tor, a Wykonawca przystąpił do rozbiórki drugiego toru a następnie do układania warstw konstrukcyjnych.

w Bytomiu:

- Wykonawca zdemontował starą infrastrukturę torową i siecią wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego i przystąpił do korytowania pod układanie warstw konstrukcyjnych.

w Chorzowie:

- Prace skupiły się przede wszystkim na odcinku między ul. Bytomską a ul. Składową. Wykonano fundament a następnie ułożono nowy obiekt mostowy z elementów prefabrykowanych; trwa przebudowa instalacji podziemnych i budowa fundamentów pod słupy trakcyjne.
- Na ul. Hajduckiej wykonawca przebudowuje instalacje podziemne oraz układa warstwy konstrukcyjne pod układanie płyt torowych.
- Na ul. Powstańców wykonawca działa na kilku frontach – na części układa obrzeża, na części podbudowę pod płyty torowe, na części przystąpił już do układania płyt; miejscami realizowana jest nawierzchnia chodników i wjazdów do posesji.

w Dąbrowie Górniczej:

- W przetargach na wyłonienie wykonawcy prac wzdłuż ul. Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego wpłynęło 6 ofert. Trwają prace komisji przetargowej.

w Mysłowicach:

- Komisja przetargowa bada oferty złożone w przetargu.

w Rudzie Śląskiej:

- Wzdłuż ul. Goduli wykonawca ułożył torowisko na fragmencie wspólnym z jezdnią. Trwają prace na przejazdach oraz przy budowie nowej mijanki Paweł; postępują prace brukarskie na przystankach.

w Sosnowcu:

- Na ul. Małachowskiego wykonawca przystąpił do prac demontażowych starej infrastruktury.
- Na budowie nowej linii tramwajowej w Zagórzu wykonawca kontynuuje prace przy budowie tunelu pod ul. Braci Mieroszewskich, realizuje prace ziemne oraz przekładkę instalacji podziemnych na innych zakresach; kontynuowane są prace projektowe.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej wykonawca ułożył znaczny fragment podwójnego rusztu torowego od wiaduktu do przystanku Piaśniki Szpital. Trwają prace ziemne oraz układka rusztu torowego od strony Rudy Śląskiej.

w Zabrzu:

- W rejonie skrzyżowania ul. Wolności z ul. Knurowską wykonawca kończy prace na pierwszym torze; przed Wielkanocą ruch tramwajów zostanie przeniesiony na nowy tor.
- Dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej wykonawca realizuje prace wykończeniowe i porządkowe.



Będzin, ul. Małobądzka



Zabrze, ul. Knurowska



Bytom, ul. Frycza Modrzewskiego

Fot.: Mariusz Banduch

Fot.: 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.

Koniec służby wagonów typu E1



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

10 lat temu przyjechały do Chorzowa z Wiednia, jako 40-latki. Po liftingu w chorzowskich warsztatach spółki Tramwaje Śląskie S.A. trafiły do zajezdni w Będzinie i Gliwicach, gdzie woziły pasażerów. 15 marca 2021 roku wagony typu E1 przeszły na emeryturę, kończąc swoją liniową służbę.

Wagony typu E1 wyprodukowane zostały w latach 70. XX wieku dla wiedeńskiego przewoźnika Wiener Linien GmbH & Co KG w zakładach Lohner i Simmering-Graz-Pauker AG. Przed 10 laty spółka Tramwaje Śląskie S.A. kupiła wagony tego typu mające służyć do momentu – planowanego już wówczas – zakupu nowych tramwajów. – Był to zabieg opłacalny, gdyż zakup, transport i modernizacja tych wagonów kosztowały nas połowę tego, co musielibyśmy wydać na remont kapitalny mocno wysłużonych wagonów serii 105N, a wagony E1 służyły nam dzielnie przez niemal 10 lat – mówi Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Po sprowadzeniu wiedeńskich tramwajów do Polski przeszły one solidny lifting w Zakładzie Usługowo-Remontowym spółki Tramwaje Śląskie S.A. w Chorzowie Batorym, gdzie wagony zostały przystosowane do polskich przepisów. Modernizacja objęła m.in. wyposażenie wnętrza, w tym montaż nowych foteli pasażerskich, ściankę działową kabiny motorniczego i jej klimatyzację, a także wygląd zewnętrzny w postaci nowych elementów czoła tramwaju, nowego oświetlenia i powłoki lakierniczej w charakterystycznych

dla Tramwajów Śląskich czerwonych barwach. Pierwszy raz wagon zaprezentowany został podczas Dnia Otwartego Zajezdni w Będzinie we wrześniu 2011 roku, a jego liniowy debiut przypadł na sobotę 15 października 2011 roku, kiedy 2 wagony wyjechały do obsługi linii nr 26.

– Pamiętam, że nie był to udany debiut. Jeden wagon się wykołoił, drugi miał stłuczkę. Później jednak wagony sprawowały się całkiem dobrze



E1 po modernizacji

i wielu pasażerów przywiązało się do nich, chwając sobie podróżowanie leciwymi „wiedeńczykami” – zauważa prezes Bolesław Knapik. W szczytowym momencie spółka Tramwaje Śląskie S.A. dysponowała 24 wagonami typu E1, rozdzielonymi między zajezdnie w Będzinie i w Gliwicach. Jeździły na różnych liniach, ale najbardziej kojarzą się z obsługiwaną z Gliwic linią nr 1 oraz obsługiwaną z Będzina linią nr 26. – Mnie utkwił w pamięci „wiedeńczyk” na linii nr 1, gdy ta była najdłuższą linią w Metropolii. Łączyła zajezdnię w Gliwicach z placem Miarki w Katowicach licząc 27 kilometrów i przebiegając przez 6 miast, a obsługiwana była właśnie m.in. wagonami E1. Mimo 45 lat „na karku” dobrze sobie wówczas radziły z tą długą trasą – chwali Jacek Kaminiorz, dyrektor techniczno-eksploatacyjny spółki Tramwaje Śląskie S.A. – Mnie zaś najbardziej kojarzy się z akcją społeczną „MOGE! zatrzymać SMOG” z 2018 roku, w ramach której wagon zmienił się w las na kołach. Z zewnątrz był oklejony folią ze zdjęciem roślinności, wewnątrz wypełniały żywe rośliny w doniczkach, z głośników syczały się leśne odgłosy, a całości dopełniały informacje



Dostawa wagonu E1 z Wiednia, 2011 rok



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

E1 wewnątrz po modernizacji



E1 na linii nr 1 w Katowicach



E1 na linii nr 26 w Mysłowicach

na temat jakości powietrza – wspomina Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Od pewnego czasu wagony typu E1 powoli jednak zmierzają w kierunku swojego końcowego przystanku. – Zaczęliśmy stopniowo wycofywać te pojazdy, które trapiły poważne usterki, lub które miały kolizję i ich naprawa nie była już opłacalna. Wiedzieliśmy, że po dostawie nowych tramwajów, które kupiliśmy w ramach naszego drugiego projektu unijnego, przyjdzie czas na wycofanie „francików” z eksploatacji i ten czas właśnie nadszedł – mówi prezes Bolesław Knapik. Z 24 kupionych w Wiedniu wagonów eksploatowane były już zaledwie 4 – wszystkie w zajezdni będzińskiej. Ostatni raz na trasę linii nr 26 wagon E1 wyjechał w niedzielę

14 marca 2021 roku. Od poniedziałku wagony typu E1 przeszły na zasłużoną emeryturę. – Dwa wagony zostaną jednak z nami. Będziemy je traktować jako wagony historyczne, wykorzystując na przejazdy okazjonalne. Zawsze też mogą stanowić rezerwę w razie awarii wagonu serii 105N – podkreśla dyrektor Jacek Kaminiorz.

E1 to wagon dwuczłonowy, którego pudło oparte jest na 2 wózkach napędowych i środkowym wózku tocznym, sterowany nastawnikiem z elektrycznym napędem uruchamianym ręcznym zadajnikiem jazdy. Pojemność wagonu wynosi 152 miejsca, w tym 34 miejsca siedzące. Wagony tego typu na torach w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przejechały ponad 10 milionów kilometrów.

(red)



W 2018 roku wagon E1 zamienił się w las na kółkach i uczestniczył w społecznej akcji „MOGE! zatrzymać SMOG”



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.



W dawnej wsi św. Michała

Michałkowice to obok Bytkowa jedna z najstarszych dzielnic Siemianowic Śląskich. Najstarsza wzmianka o michałkowickiej parafii pochodzi z XIII wieku, a pierwsze potwierdzone istnienie wsi pochodzi ze spisu świętopietrza i dziesięciny papieskiej z lat 1325-1328.

Według legendy nazwa osady pochodzi od jej właściciela - Michała. Pierwsza parafia otrzymała wezwanie św. Michała Archanioła, a wieś zwana była „wsią św. Michała”. Ponadto legenda głosi, że Michał miał jeszcze dwóch braci - Siemiona i Macieja, którzy dali nazwę dzisiejszemu miastu Siemianowice i chorzowskiej dzielnicy Maciejkowice. Rozwój Michałkowic nastąpił wraz z uruchomieniem na jego terenach w 1803 roku kopalni „Fanny”. W 1870 roku powstała kopalnia „Chasse”, a w 1881 roku kopalnia „Max”, przemianowana w 1936 roku na kopalnię „Michał”. Wcześniej na tym terenie uruchomiona została huta cynku „Teresa”. Na przestrzeni wieków właścicielami Michałkowic były arystokratyczne rody: Mieroszewscy Schwellengröbel, Rheinbaben i Hohenlohe-Oehringen. Przedstawiciel tej ostatniej rodziny przekazał w 1905 roku swe

uprawnienia spółce Hohenlohe-Werke. Natomiast w początkach XX wieku majątki ziemskie, w tym Michałkowice, przejęte zostały przez koncerny górniczo-hutnicze Zjednoczone Huty „Królewska” i „Laura” oraz Zakłady Hohenlohego.



Kościół pw. Michała Archanioła

Nasz historyczny spacer po Michałkowicach rozpoczniemy od krótkiej wizyty na parafialnym cmentarzu, który założony został w 1854 roku. Znajdują się tutaj dwie kaplice cmentarne: nowoczesna - używana w czasie pogrzebów i zabytkowa - murowana, neogotycka. Starsza kaplica ufundowana została przez rodzinę von Rheinbabenów w 1903 roku i nosiła wezwanie św. Jerzego. Idąc z cmentarza w kierunku kościoła parafialnego zauważymy jeszcze jedną kaplicę, wybudowaną w konwencji neogotyckiej z polichromowanym płaskorzeźbiowym przedstawieniem Modlitwy Jezusa w Ogrójcu. Z cmentarza wychodzimy aleją prowadzącą w obręb parafialnego kościoła. Jest to już bodaj czwarta z kolei w tym miejscu budowla sakralna. Pierwsza, drewniana, datowana jest na 1402 rok. Kolejna - murowana, późnobarokowa świątynia wybudowana została w 1786 roku. Kościół ten, mimo kilku przeróbek i powiększeń, okazał się za



Michałkowicki zameczek, czyli pałac Rheinbabenów



Kartusze górnicze na elewacji pałacu Rheinbabenów

mały dla gwałtownie rozwijającej się w pierwszej połowie XIX wieku osady. Dlatego w 1899 roku podjęto decyzję o budowie nowej świątyni. Rozpoczęto ją w 1902 roku, wg projektu opolskiego architekta Ludwika Schneidera, pod nadzorem budowlanym Teodora Wiczorka z Królewskiej Huty. Budowę zakończono w 1904 roku, a sześć lat później kardynał metropolita wrocławski Georg Kopp dokonał konsekracji kościoła. Michałkowicka świątynia to neoromańska budowla, wykonana z czerwonej cegły elewacyjnej, nietynkowana, na planie krzyża łacińskiego, z półkolistą absydą zamykającą prezbiterium. Od strony trójarkadowego wejścia głównego znajduje się wieża z zegarem i dzwonami oraz rozbudowana strefa aneksów bocznych. Nad wejściem głównym na tympanonie umieszczony został napis „Któż jak Bóg”. Wnętrze jest trójnawowe, a nawy boczne są o połowę niższe od wysokiej nawy głównej. Długa nawa główna przecięta jest szerokim transeptem i półkolistym prezbiterium. W początkach lat 70. XX wieku, zgodnie z ustaleniami Soboru Watykańskiego II, częściowo zdemontowane zostało oryginalne wyposażenie kościoła wraz z ołtarzem głównym i zastąpiono je wyposażeniem zaprojektowanym przez arch. Krystiana Laske. Ołtarz główny wykonano w formie metaloplastycznego wizerunku św. Michała Archanioła, zawieszono na tle betonowych słupów. Wizerunek ten, po rekonstrukcji oryginalnej nastawy ołtarzowej, zawisł na ścianie frontowej domu parafialnego. Obecnie nastawa ołtarzowa zbliżona jest do oryginału, którego autorem był Varl Bühl. W rekonstrukcji wykorzystano część oryginalnie zachowanych elementów dawnego ołtarza. Centralnie umieszczony został obraz patrona parafii i kościoła - św. Michała Archanioła. Po prawej stronie obrazu znajduje się figura św. Floriana, zaś po lewej św. Barbary. Ołtarz zwieńczony został tzw. Grupą Ukrzyżowania. Ponadto w kościele zachowała się oryginalna neogotycka chrzcielnica, ambona oraz organy wykonane przez nyską firmę Berschdorf. A po wyjściu ze świątyni, na placu kościelnym podziwiać możemy m.in. zabytkową Grupę Ukrzyżowania, wykonaną z białego marmuru w 1928 roku. Wychodząc z placu kościelnego przechodzimy

michałkowickie planty. Stamtąd już krok do kolejnego obiektu zabytkowego Michałkowic, którym jest pałac Rheinbabenów, zwany potocznie zameczkiem. Pierwotnie w tym miejscu stał drewniany dwór rodu Mieroszewskich, który usadowiony był na murowanej podmurówce. Pałac ciągle był zmieniany i rozbudowywany, aby w 1836 bądź 1870 roku (w źródłach podawane są różne daty) uzyskać ostateczny kształt. Jeszcze w 1906 lub 1907 roku do pałacu dobudowano oranżerię. W centralnej części budynku widoczny jest ryzalit z dwiema tarczami herbowymi i z datą 1870. Dodatkowymi elementami dekoracyjnymi pałacu są dwa górnicze kartusze, umieszczone po bokach wejścia od strony plantów, a także arabeskowe kute zadaszenie. Po wojnie pałac był własnością kopalni „Michał” (później „Siemianowice”), pełniąc funkcję zakładowego domu kultury. Od 2009 roku pałacyk jest własnością gminy, a od 2016 roku działa w nim oddział Siemianowickiego Centrum Kultury. W budynku mieści się kilkanaście pomieszczeń na pracownię tematyczne oraz m.in. sala lustrzana na około 130 osób, połączona z oranżerią oraz salą kominkową. Podczas naszego spaceru warto się także na chwilę zatrzymać przy zabytkowej willi dyrektora kopalni „Max”, mieszczącej się przy ul. Oświęcimskiej 2. Budynek rozpoznać można po charakterystycznym murze pruskim i pięknym tarasie. Trzeba dodać, że za michałkowickim Zameczkiem rozciąga się pozostałość zabytkowego parku, ze sztucznym stawem, którego historia

sięga XVIII wieku. Na końcu parku, od strony ul. Oświęcimskiej, znajduje się tzw. dom leśniczego i ogrodnika. Obiekt, przypominający mały zamek z okrągłą wieżą, wzniesiony został z cegły, w stylu neogotyku. Budynek i wieża zwieńczone są zębatym krenelażem, charakterystycznym dla średniowiecznych budowli obronnych. Obiekt został wybudowany w 1906 roku z przeznaczeniem na mieszkania dla pałacowej służby. Kolejnym punktem wędrowki po Michałkowicach jest tzw. Park Tradycji. Ten postindustrialny kompleks jest od 2012 roku ważną instytucją kultury w regionie. Centralną częścią Parku Tradycji jest zabytkowy budynek maszynowni kopalni „Michał”. Na parterze tego czterokondygnacyjnego, ceglanego obiektu, znajduje się parowa maszyna wyciągowa, pochodząca z 1905 roku. Podziwiać tu można także zbiór lamp górniczych (tzw. karbidek), pochodzących z terenu Polski i Europy. W podziemiach budynku zaaranżowano górniczy chodnik z multimedialną ekspozycją. Warto dodać, że cały obiekt został przystosowany do organizowania różnych wydarzeń kulturalnych, znajduje się w nim m.in. sala widowiskowa na 160 miejsc.

Nad budynkiem maszynowni góruje zabytkowa wieża wyciągowa szybu „Krystyn”, a obok wyeksponowane zostały wagoniki do przewozu kopalnianego urobku. W pogodne dni można tu pozostać dłużej i odetchnąć, do dyspozycji spacerowiczów jest plenerowa siłownia oraz plac zabaw dla dzieci.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Park Tradycji



Dom leśniczego i ogrodnika



Sosnowiec, ul. 1 Maja

Zdjęcia: Mariusz Banduch

Tor-Krak przebuduje torowisko w Sosnowcu

Na początku kwietnia spółka Tramwaje Śląskie S.A. planuje podpisać z firmą Tor-Krak Sp. z o.o. umowę na modernizację torowiska tramwajowego w ciągu ulic 1 Maja i generała Andersa w Sosnowcu. Prace powinny się zakończyć najpóźniej w lutym 2023 roku.

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót budowlanych dla zadania przebudowy torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w Sosnowcu w ciągu ulic generała Andersa i 1 Maja. Jest to kolejne z zadań „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. To 3-kilometrowy odcinek dwutorowej linii tramwajowej biegnącej między rondem Zagłębia Dąbrowskiego a rozgałęzieniem torowiska w Dańdówce. Ten odcinek liczy w sumie 6000 metrów toru pojedynczego (mtp.). Do tego oczywiście nowe warstwy podbudowy, nowe słupy i sieć trakcyjna, przebudowa sieci podziemnych oraz układu zasilania a także nowe platformy przystankowe. Linia przebiega wydzielonym z jezdni pasem, co oznacza, że wykorzystana tu będzie klasyczna technologia układania torowiska na podkładach.

– W pracach modernizacyjnych stosujemy nowoczesne rozwiązania, wykorzystujemy podkłady strunobetonowe ze sprężystym mocowaniem szyn. Nie stosujemy już przestrzeni dylatacyjnych, lecz montujemy urządzenia wyrównawcze, dzięki czemu zyskujemy komfort jazdy bez względu na temperaturę powietrza. Stosujemy także ogrzewane zwrotnice i system smarownic. Wszystko to ma za zadanie obniżyć hałas emitowany przez jadące tramwaje i zwiększyć komfort nie tylko podróży, ale również mieszkania

w pobliżu linii tramwajowej – mówi Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Na wszystkich przejazdach torowo-drogowych i przejściach dla pieszych zastosowana zostanie technologia ciężka, czyli prefabrykowane płyty torowe z komorami, w których szyny montowane są za pomocą elastycznych mas zalewowych. Prace prowadzone będą przy utrzymanym ruchu tramwajowym po jednym torze z systemem mijankowym. Przetarg na wyłonienie generalnego wykonawcy prac ogłoszony został 31 lipca 2020 roku, a w połowie września tegoż roku otwarte zostały oferty od 10 podmiotów chcących podjąć się realizacji zadania. Komisja przetargowa dokonała wyboru najkorzystniejszej oferty, po którym jednak dwukrotnie oferenci odwoływali się do Krajowej Izby Odwoławczej.

– Niestety proces ten bardzo wydłużył całe postępowanie przetargowe. Po drugim odwołaniu Krajowa Izba Odwoławcza nakazała ponowną ocenę wszystkich ofert. To też zostało zrealizowane i ostatecznie za najkorzystniejszą uznana została oferta firmy Tor-Krak, z którą umowę chcemy podpisać na początku kwietnia – podkreśla prezes Bolesław Knapik. Firma z Krakowa chce wykonać inwestycję za nieco ponad 28 mln zł netto. Od dnia podpisania umowy generalny wykonawca będzie miał 22 miesiące na realizację całości prac.

red



Sosnowiec, ul. gen. Władysława Andersa



Sosnowiec, ul. 1 Maja

Nikt nie musi być sam

Wielkanoc nie dla wszystkich jest czasem rodzinnych spotkań. Niestety, wiele osób spędza święta w samotności. Miasta i gminy Metropolii GZM oraz Fundacja Wolne Miejsce po raz kolejny współpracują przy organizacji Śniadania Wielkanocnego Dla Samotnych. Wśród partnerów tej cennej inicjatywy jest także spółka Tramwaje Śląskie.

– Samotność nie z wyboru zawsze jest trudna, jednak w czasie pandemii stała się wyjątkowo dotkliwa. W tym niezwykle trudnym czasie ważne są nawet najdrobniejsze gesty, przypominające o tym, że w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii możemy na siebie liczyć. Wydarzenia świąteczne, organizowane przez Fundację Wolne Miejsce są dowodem na to, że potrafimy się jednoczyć i pomagać, że ciągle jesteśmy wrażliwi na drugiego człowieka. Idea, która zaczęła się najpierw od jednej osoby, potem była obecna w jednym mieście, teraz, od lat, łączy nasze miasta i gminy, wspomagając tych, którzy tego najbardziej potrzebują – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

W tym roku, z powodu pandemii, utrzymana zostaje mobilna formuła spotkań z samotnymi. Wielkanocne śniadanie trafi do osób samotnych zarówno z Katowic, jak i innych miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– Wielkanoc to czas, który zawsze chcemy spędzić w gronie rodziny, przyjaciół i najbliższych osób. Wspólne śniadanie to okazja do dzielenia się radością. Bardzo ważne jest, abyśmy pamiętali także o osobach samotnych, które z różnych przyczyn nie mają z kim się tą radością dzielić. Dlatego po raz kolejny przyjęliśmy zaproszenie Fundacji Wolne Miejsce do wspólnego organizowania Śniadania Wielkanocnego dla samotnych. To kolejne święta, które ze względu na pandemię koronawirusa, będziemy obchodzili inaczej niż zwykle. Podobnie, jak podczas Bożego Narodzenia i ubiegłorocznej Wielkanocy, osoby samotne mogą liczyć na posiłek „z dostawą do domu” – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

W niedzielę wielkanocną, 4 kwietnia, chętni wolontariusze dostarczą śniadanie do każdej zgłoszonej osoby w potrzebie.

– Samotność to choroba naszej cywilizacji, którą



**Metropolitalne
Śniadanie Wielkanocne
z dowozem
dla Samotnych**

Zgłoszenia na paczki
ze Śniadaniem Wielkanocnym
od 22 do 31 marca 2021
pod numerem telefonu:
517 989 813

Aby dotrzeć jako wolontariusz
zarejestruj się w aplikacji
PLZ skanując kod QR:

Szczegóły:
f WolneMiejsce
wolnemiejsce.pl

możemy uleczyć wyłącznie przez żywą i życzliwą obecność drugiego człowieka. Może się ona zdarzyć każdemu z nas, bez względu na status społeczny i materialny, ale dla każdego potrafi być tak samo dotkliwa. Naszą służbą, poprzez organizację wydarzeń świątecznych oraz przez

inne projekty społeczne, wychodzimy naprzeciw osobom samotnym, dając im okazję do życzliwego kontaktu z naszymi wolontariuszami, dzięki czemu spotkania te, stają się prawdziwie rodzinne — podkreśla Mikołaj Rykowski, prezes Fundacji Wolne Miejsce, organizator wydarzenia.

Fundacja Wolne Miejsce angażuje wielu wolontariuszy i ludzi dobrej woli. Akcja odbędzie się w Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, Łódzkiej, Warszawskiej, a także w Radomiu, Starachowicach, Kaliszu, Ostrowie Wielkopolskim, Olsztynie, Rumii i Kołobrzegu. Nowością w tym roku jest pojawienie się specjalnej aplikacji dla wolontariuszy z wyznaczoną trasą, aby dotrzeć do potrzebujących i możliwością komunikacji w razie jakiegos problemu.

Na portalu Facebook pojawiła się lista składników niezbędnych do przygotowania śniadania wielkanocnego. Fundacja prosi wszystkich chętnych o pomoc w zakupie i dostarczeniu wymienionych tam produktów do katowickiej siedziby.

Więcej informacji na stronie internetowej Fundacji: wolnemiejsce.pl



Fot.: MCK Katowice

Centrum dystrybucji wielkanocnych paczek będzie się znajdować w katowickim Spodku

Źródło: www.metropoliagzm.pl

Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!



**widziane
zza pulpitu**

Nie czyń drugiemu...

...co tobie niemiłe. Wszyscy znamy to przysłowie i wszyscy wiemy, że liczba okazji, do których pasuje jest praktycznie nieograniczona. Postanowiłem zacząć nim kolejne spotkanie na łamach „STN”, bo i ostatnio miałem okazję parę razy zauważyć, jak przez jednego niesfornego pasażera, cierpi ich zdecydowanie więcej.

Pogoda, jak to na początku wiosny – w kratkę. Raz cieplej, raz zimniej – wychylamy się spod wiaty, na horyzoncie już widać upragniony tramwaj. Nadjeżdża – nowy, niskopodłogowy wagon, zwiastujący wygodną podróż, ale już napis na wyświetlaczach sprawia, że czar pryska – „AWARIA”. Oczywiście trudno się dziwić złości oczekujących na przystanku pasażerów – każdy chce dotrzeć do celu swojej podróży, niektórzy już wiedzą, że się spóźnią. Komentarze – wiadomo: „jak zwykle”, „dziadostwo kupili” i tak dalej, i tak dalej... Tymczasem parę przystanków wcześniej to „dziadostwo” jechało bez problemu – o czasie, w środku przyjemna temperatura, Pasażerowie zadowoleni, motorniczy – również. Aż do przystanku, bo gdy przyszła pora zamykać drzwi: z daleka swój bieg zaczął jęgomość, którego nawet w pobliżu przystanku nie było. Drzwi się zamykają? Co za problem – złapał za płat, pociągnął, ile sił w rękach i przytrzymał – niech jeszcze spokojnym, spacerowym krokiem dojdą jego koledzy. Nie pojechał z tego przystanku już nikt – drzwi zerwane z napędu. Może i udało się je ręcznie domknąć, lecz nie z nową technologią takie żarty – „zielonej linii” nie ma, czyli wagon nie podaje sygnału do dalszej jazdy. Trzeba zerwać zaplombowaną blokadę – a to oznacza, że dalsza jazda jest możliwa, ale wyłącznie jako awaryjna i kategorycznie bez pasażerów.

Takich sytuacji niestety spotyka nas coraz więcej. Niezależnie od wszelkiej uwagi, którą nowym wagonom poświęca zaplecze techniczne i motorniczowie, konieczne jest też wspólne dbanie o tabor. Tymczasem – samowolne otwieranie przez pasażerów ramp dla wózków, bez żadnego zastanowienia się obijanie ich o perony tak, że nie da się ich potem domknąć, urwane kłamki okien (zablokowanych, bo działa klimatyzacja) czy opisane wcześniej wyrywanie drzwi w trakcie zamykania – to chleb powszedni. Na tym tle blade wypadają, choć też kłują w oczy – olbrzymie ilości śmieci, nogi w butach trzymane na fotelach czy poprzyklejane gdzie popadnie wlepki albo metki, nie mówiąc już o pseudoartystycznych działaniach graffitiarzy...

Pamiętajmy więc, drodzy Państwo – jeśli chcemy cieszyć się nowymi, komfortowymi tramwajami, także sami musimy o nie zadbać, a i dopilnować innych pasażerów, gdy widzimy, że niszczą tramwaj. Do zobaczenia na trasie – i oby bez żadnych przykrych niespodzianek, nie zawinionych przez tramwaj!

Motorniczy



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.



Która godzina?

Kilka zdań o przesuwaniu wskazówek



Zmiana czasu na zimowy (w ostatnią niedzielę października) i letni (w ostatnią niedzielę marca) obowiązuje od ponad stu lat i dla kolejnych pokoleń stała się czymś naturalnym. Czy praktyka ta odejdzie wkrótce do lamusa?

Powszechnie uważa się, że twórcą idei zmiany czasu był amerykański polityk, wynalazca i filozof Benjamin Franklin. Jego przemyślenia w tej kwestii, z roku 1784, były jednak raczej ogólne. Uczony nigdzie nie postulował wprost przesuwania wskazówek zegara. Zaproponował to dopiero Brytyjczyk George Vernon Hudson w roku 1895.

Ostatecznie, pierwszym państwem, które wprowadziło zmianę czasu były Niemcy. Zdecydowano się na ten krok w 1916 roku, ze względu na niedobory energii elektrycznej, pozyskiwanej z węgla, a wykorzystywanej m.in. w czasie działań wojennych. W ślad za Niemcami podażyły m.in. Austro-Węgry, Wielka Brytania i większa część Stanów Zjednoczonych. W roku 1919 zmiana czasu obowiązywała na obszarze niepodległej Polski. W naszym kraju utrzymano ją na czas okupacji hitlerowskiej i lata 1945-1949 oraz 1957-1964. Reguły wprowadzone następnie w roku 1977 obowiązują do dziś.

Z czasem zaczęły pojawiać się wątpliwości dotyczące korzyści płynących z przesuwania wskazówek zegara o 60 minut w przód i tył. Trudno dziś udowodnić, że dokonywana dwa razy w roku korekta rzeczywiście wpływa na lepsze wykorzystywanie naturalnego światła dziennego, przynosząc

w efekcie wyraźne oszczędności w zakresie zużycia energii elektrycznej. Zaczęły dominować opinie, że zmiana czasu ma niekorzystny wpływ na samopoczucie wielu ludzi, zwiększając ryzyko wypadków drogowych czy pogorszenie stanu zdrowia. Zmiany stają się także powodem komplikacji w transporcie kolejowym czy lotniczym i działaniu bankowości elektronicznej. Zamiast oszczędności generują koszty związane chociażby z wdrażaniem rozmaitych rozwiązań logistycznych.

W roku 2018 Unia Europejska przeprowadziła w Internecie ankietę dotyczącą zmiany czasu. Większość spośród niemal 5 milionów respondentów (84 procent głosujących) opowiedziała się za zaprzestaniem tej praktyki na terenie UE. Zwolennikami takiego rozwiązania okazali się również Polacy. Parlament Europejski zatwierdził odpowiednie przepisy w roku 2019. W roku 2021 po raz ostatni mieliśmy wprowadzić czas letni i odtąd pozostawić go już na stałe. W związku z pandemią COVID-19 odsunięto wdrożenie projektu. Kiedy ostatecznie wejdzie on w życie, dziś jeszcze nie wiadomo.

(Krzyk)

Zmiana czasu z zimowego na letni w 2021 r. nastąpiła z soboty 27 marca na niedzielę 28 marca. Przesunęliśmy zegary o godzinę do przodu. Dzięki temu po południu jest dłużej jasno, a słońce towarzyszy nam przez większą część dnia. Niestety, po zmianie czasu na letni, „ucieka” nam godzina snu. Jak temu zaradzić?

- Kładź się spać zgodnie z rytmem wewnętrznym, nie trzymaj się na siłę zegara.
- Jeśli możesz, budzik przestawiaj stopniowo.
- Najtrudniejsze sprawy przeloż do czasu, aż przyzwyczaisz organizm.



Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Edynburgu.

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

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



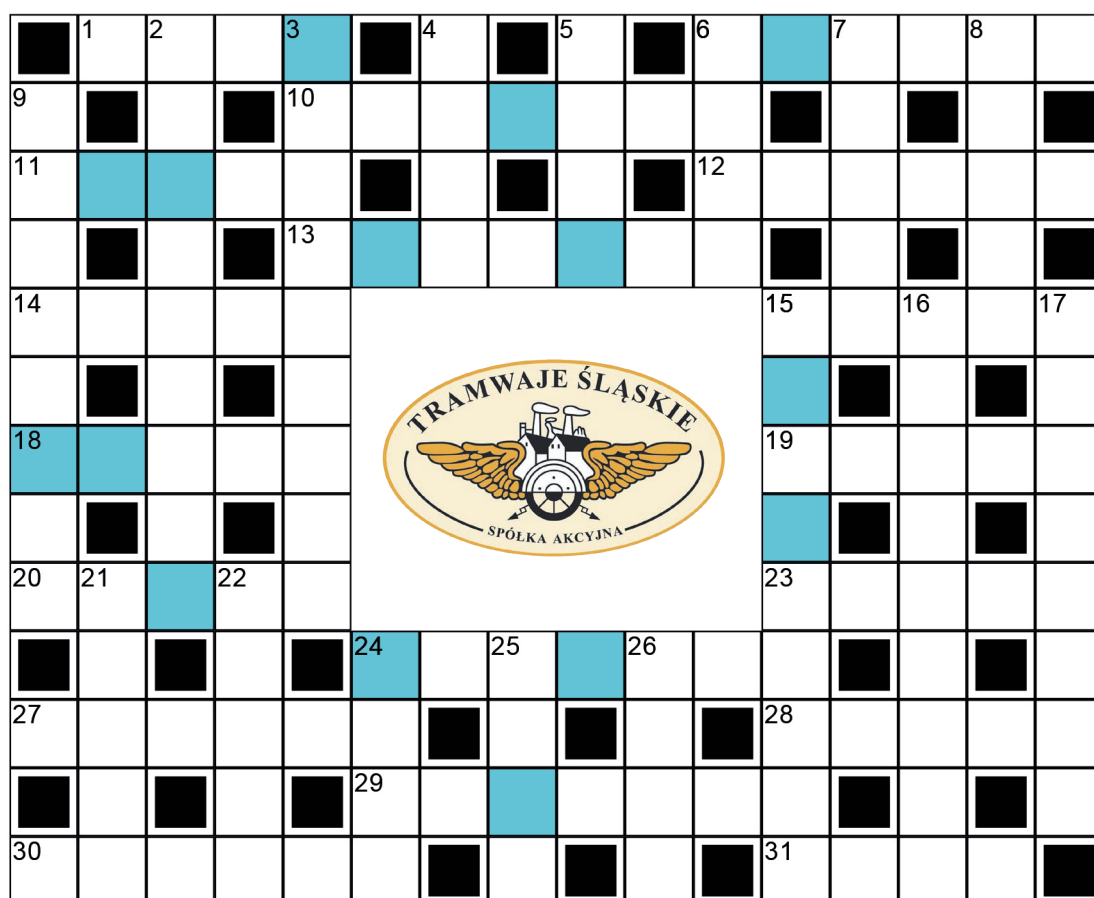
Edynburg, Szkocja

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie: ze zbiorów Aleksandry Stanosy

Krzyżówka



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

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

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.
Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.

POZIOMO:

- 1) brzdąc.
- 6) część naboju.
- 10) kopia.
- 11) dźwignia z rączką.
- 12) zawody żeglarzy.
- 13) popis gitarzysty.
- 14) widziadło.
- 15) strzelanina (daw.)
- 18) kropki na nosie.
- 19) gra z kółkiem.
- 20) szkocki deseń.
- 23) rozpoznanie terenu.
- 24) chroni błotnik auta.
- 27) łodyga trawy.
- 28) moda jak przed laty.
- 29) wije je ptak.
- 30) zasłona, portiera.
- 31) reklama świetlna.

PIONOWO:

- 2) gruba kielbasa z mielonego mięsa.
- 3) piękna kobieta (z ros.)
- 4) zbiórka przy maszcie.
- 5) strumień powietrza.
- 6) bucha z kotła.
- 7) wypalany pustak.
- 8) dowództwo wojsk.
- 9) „... na dachu”, musical.
- 15) ciężki koń pociagowy.
- 16) wasalstwo, poddaństwo.
- 17) harmonia ręczna.
- 21) popisy kowbojów.
- 22) opakowanie pasty do zębów.
- 24) stołowa bez stopy.
- 25) odyniec.
- 26) enklawa na pustyni