

NR 05/122 MAJ 2021

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



SPACERY PO REGIONIE

Ulicą Gliwicką po Załężu

>>> str. 6-7

INWESTYCJE

Tramwajowa rewolucja w Mysłowicach

>>> str. 4-5

AKTUALNOŚCI

Tramwaj ma pierwszeństwo

>>> str. 9

Wyprzedzając swoją epokę

>>> str. 10

Fot. Marcin Bulanda



Jedźmy razem

Wiele wskazuje na to, że trzecia fala pandemii powoli wygasa. I choć zagrożenie wciąż jest realne, to po kilku bardzo trudnych miesiącach możemy wziąć nieco głębszy oddech i stopniowo wracać do tzw. normalności. Bądźmy jednak cierpliwi i ostrożni: dbajmy o zdrowie, szczepimy się, pamiętajmy o zachowaniu zasad bezpieczeństwa. O aktualnych obostrzeniach w środkach komunikacji publicznej piszemy obok.

Choć wiosna nie rozpieszcza aurę, to na placach budowy panuje wzmożony ruch, o czym szczegółowo informujemy w naszym raporcie na str. 8. Jednocześnie trwają procedury przetargowe na realizację kolejnych inwestycji i zakupów w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską. 20 maja zostały podpisane umowy pomiędzy spółką Tramwaje Śląskie oraz miastem Mysłowice a generalnym wykonawcą prac w centrum Mysłowic. Inwestycja obejmuje kompleksową przebudowę wyeksploatowanego toru pojedynczego, który zostanie zastąpiony linią dwutorową. Więcej informacji na temat znajdą Państwo w tekście na str. 4 i 5.

Unijny projekt inwestycyjny realizowany przez naszą spółkę przewiduje także zakup specjalistycznych pojazdów technicznych. 12 maja podpisana została umowa na zakup kolejnych trzech nowoczesnych samochodów pogotowia torowego, które zwiększą efektywność i komfort działania naszych służb technicznych. Szczegóły zamieszczamy na str. 3.

Na naszych łamach odnotowujemy także ważną rocznicę: 20 lat temu, 3 maja 2001 roku, na tory wyjechał popularny Karlik – bardzo nowoczesny jak na tamten czas tramwaj wyprodukowany w chorzowskiej fabryce Alstom Konstal. Sentymentalny felieton motorniczego, o Karlikach właśnie, znaleźć można na str. 10. Nasz przewodnik turystyczny zaprasza natomiast do spaceru ulicą Gliwicką w Katowicach i wspólnego odkrywania uroków dzielnicy Załęże. Warto powędrować z przewodnikiem, sięgając do tekstu na str. 6 i 7.

Ponadto, jak co miesiąc, przygotowaliśmy porcję rozrywki – jest nowa krzyżówka i fotograficzna zagadka. Nagrody czekają! Zachęcam do rodzinnej zabawy i życzę miłej lektury.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Mniej ograniczeń w komunikacji miejskiej

Od soboty 15.05.2021 r. rząd zwiększył limity określające maksymalną liczbę pasażerów w komunikacji miejskiej. Przywrócone zostały też tzw. ciepłe guziki i zmieniony zasady obsługi przystanków „na żądanie”. Wciąż jednak należy zachowywać odpowiedni dystans i bezwzględnie nosić maseczkę.

Po około roku od wprowadzenia obostrzeń w funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej, rząd zdecydował się na częściowe luzowanie obostrzeń. Od 15.05.2021 r. zwiększony został limit pasażerów w pojazdach – pasażerowie mogą teraz zajmować 50%, a nie jak dotychczas 30%, wszystkich miejsc w danym pojeździe. Utrzymane pozostały zasady nakazujące zakładanie maseczek oraz zajmowanie co drugiego miejsca siedzącego.

Na tym nie koniec zmian, bo wraz z decyzjami rządu o luzowaniu obostrzeń, Zarząd Transportu Metropolitalnego zdecydował się na odwołanie niektórych z wcześniej wprowadzonych zasad. Przywrócone zostało m.in. działanie tzw. ciepłych guzików. Przy ich użyciu, pasażerowie ponownie sami decydują o otwarciu drzwi pojazdów i zgłaszają kierowcy chęć wyjścia na przystankach „na żądanie”. Oznacza to jednocześnie, że tramwaje, autobusy i trolejbusy nie będą już zatrzymywać na wszystkich tego typu przystankach. Luzowanie obostrzeń nie oznacza jednak, że pandemia ustała – w pojazdach komunikacji miejskiej nadal obowiązują limity. Konieczne jest także podróżowanie w maseczce. Aktualne zasady dotyczące np. limitu podróży obowiązują do 5 czerwca.

Jak przekonują eksperci, jedyną drogą do wygrania

**WCHODZĄC
ZAŁÓŻ MASECZKĘ**
to nadal obowiązek



Chroń siebie i innych

walki z pandemią i powrotu do normalności jest szczepienie ogółu społeczeństwa. Zarejestrować się na szczepienie można na jeden ze sposobów: zadzwonić na infolinię 989, wysłać SMS o treści SzczepimySię na numer 880 333 333, skorzystać z e-Rejestracji lub umówić się bezpośrednio w punkcie szczepień. Więcej informacji na ten temat znaleźć można na stronie: gov.pl/szczepimysie. Już ok. 50% pełnoletnich osób w Polsce zarejestrowało się lub przyjęło szczepionkę przeciw COVID-19. Żeby program szczepień szedł jeszcze sprawniej, a liczba zaszczepionych rosła szybciej, rząd wprowadził kolejne ułatwienia. To m.in. możliwość zaszczepienia się II dawką w dowolnym punkcie, czy szczepienia podczas imprez masowych. Każdy zaszczepiony będzie mógł także wziąć udział w loterii Narodowego Programu Szczepień i wygrać samochód a nawet milion złotych. Choć najlepsza nagroda czeka na wszystkich, którzy przyjmą antydokum na COVID-19. To ochrona zdrowia i życia. Własnego i innych.

red

#SZCZEPIMYSIE

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ
NA TEMAT SZCZEPIONKI
PRZECIW COVID-19

989 CAŁODOBOWA, BEZPŁATNA INFOLINIA
NARODOWEGO PROGRAMU SZCZEPIEŃ
PRZECIW COVID-19

GOV.PL/SZCZEPIMYSIE

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

3 nowe pojazdy techniczne zamówione



Zdjęcia: Archiwum Tramwaje Śląskie S.A.

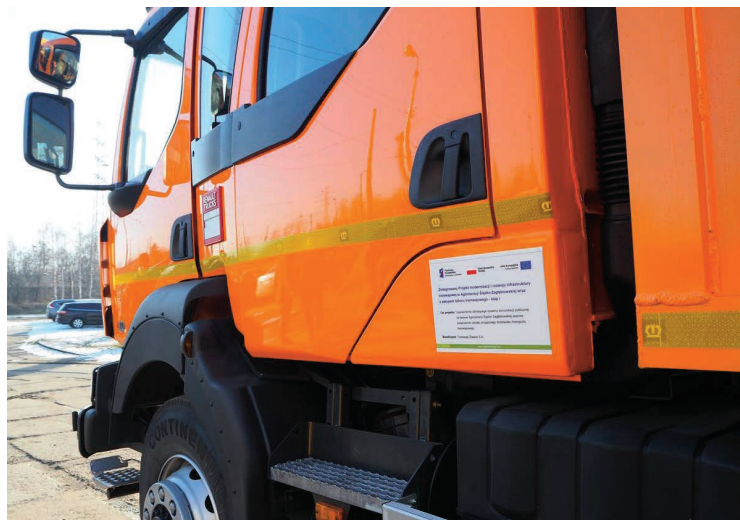
Projekt inwestycyjny spółki Tramwaje Śląskie S.A. to nie tylko modernizacja i budowa torowisk oraz zakup nowych tramwajów. Ważne są także inwestycje w pojazdy specjalistyczne. Kolejne 3 dwusystemowe samochody pogotowia torowego dostarczy firma Copma Polska. 12 maja 2021 roku podpisana została umowa z producentem.

W ramach etapu I „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską, spółka Tramwaje Śląskie zakupiła już 3 pojazdy specjalistyczne – 2 pojazdy sieciowe i 1 torowy dostarczone zostały przez producenta na początku 2020 roku i od tego czasu pełnią służbę. Zakup kolejnych 3 nowych pojazdów pogotowia torowego został ujęty w etapie III projektu.

– Inwestujemy w specjalistyczne pojazdy techniczne, żeby zdecydowanie poprawić efektywność działania służb technicznych, zwiększyć zakres prac możliwych do przeprowadzenia przez naszych pracowników, podnieść bezpieczeństwo i komfort pracy oraz zadbać o środowisko, dzięki nowoczesnym silnikom, spełniającym dzisiejsze normy spalin – wylicza Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. W przetargu na wyłonienie dostawcy pojazdów wzięły udział dwie firmy. Po przeprowadzeniu procedury przetargowej spółka Tramwaje Śląskie S.A. w środę 12 maja 2021 roku podpisała umowę z firmą Copma Polska Sp. z o.o.

Zgodnie z zapisami umowy, producent ma dostarczyć 3 pojazdy torowe, przeznaczone do transportu materiałów, urządzeń oraz przewozu osób (brigady torowo-remontowe), usuwania skutków awarii oraz utrzymania płynności ruchu szynowego, poprzez wykonywanie niezbędnych czynności takich jak: przeglądy, prace naprawcze i konserwacje nawierzchni szynowo-drogowej. Wymogiem jest dwusystemowość tych pojazdów, dzięki której mogą się poruszać zarówno po drogach, jak i torowiskach, oraz zastosowanie nowoczesnych jednostek napędowych spełniających normę emisji spalin EURO 6. Pojazdy muszą być wyposażone również m.in. w: żuraw przeładunkowy, podpory hydrauliczne, agregat prądotwórczy czy kabinę warsztatową. Zgodnie z zapisami umowy producent ma 12 miesięcy na realizację zamówienia, co oznacza, że do 12.05.2022 r. pojazdy muszą zostać dostarczone – po jednym – do zajezdni w Bytomiu, Gliwicach i Katowicach. Wartość umowy opiewa na 2,5 mln zł netto.

red





Zdjęcia: Andrzej Zowada

Tramwajowa rewolucja w Mysłowicach

Dwutorowa linia tramwajowa w miejsce linii jednotorowej i rondo zamiast problematycznego skrzyżowania – to dwa najważniejsze elementy rewolucji torowo-drogowej w centrum Mysłowic. 20 maja 2021 roku przedstawiciele spółki Tramwaje Śląskie i Miasta Mysłowice podpisali umowę z generalnym wykonawcą prac – konsorcjum firm NDI z Sopotu.

Inwestycja w Mysłowicach obejmie ulice: Bytomską, Starokościelną, Szymanowskiego i Powstańców. W przetargu ogłoszonym przez Tramwaje Śląskie S.A. wspólnie z Urzędem Miasta Mysłowice udział wzięło 6 podmiotów, spośród których komisja przetargowa za najkorzystniejszą uznała ofertę konsorcjum firm NDI z Sopotu, z ceną ofertową 44,5 mln zł netto. Oferta zmieściła się w założonym przez inwestorów budżecie, a żaden z innych uczestników przetargu nie odwołał się od ogłoszonego wyniku, co otworzyło drogę do podpisania umowy. W czwartek 20 maja 2021 roku w gmachu Urzędu Miasta w Mysłowicach podpisane zostały stosowne umowy między inwestorami a generalnym wykonawcą. Zadanie obejmuje przebudowę blisko półtorakilometrowego odcinka linii tramwajowej, która będzie biegła w jezdni ulic: Bytomskiej, Starokościelnej, Szymanowskiego i Powstańców oraz pętli w sąsiedztwie dworca kolejowego i torowiska wydzielonego do mostu nad Przemszą. W sumie to prawie 5 kilometrów toru pojedynczego. Torowisko przewidziane do modernizacji jest już mocno wyeksploatowane i to, że kwalifikuje się do przebudowy wiadome było od dłuższego czasu. – Stąd też od samego początku przygotowywania nowego projektu inwestycyjnego, który realizujemy przy współfinansowaniu przez Unię Europejską, zakładaliśmy, że ten ciąg tramwajowy linii nr 14 w Mysłowicach zostanie przebudowany. Od samego początku zakładaliśmy również, że będzie to realizacja wspólna z miastem Mysłowice. Trudno bowiem sobie wyobrazić, że w takiej sytuacji, kiedy torowisko będzie biegło w jezdni i przebiega przez newralgiczne skrzyżowanie o bardzo dużym natężeniu ruchu, inwestycja mogłaby się odbyć bez realizacji zadań w zakresie jezdni, chodników i całej ulicznej infrastruktury pozatramwajowej – powiedział Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W porównaniu do stanu obecnego po modernizacji zmieni się praktycznie wszystko. – Przede wszystkim, wyeksploatowana linia jednotorowa zastąpiona

zostanie linią dwutorową, dzięki czemu znacząco zwiększy się przepustowość torowiska. To podstawowa zasada, która przyświeca nam w realizacji prac modernizacyjnych w całej Metropolii, by wszędzie tam, gdzie mamy linie jednotorowe, a gdzie jest techniczna możliwość i ekonomiczne uzasadnienie budowy linii dwutorowej, tak właśnie się stało. Dlatego w Mysłowicach powstanie dwutorowa linia – podkreślił prezes Bolesław Knapik.



Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Dariusz Wójtowicz, Prezydent Mysłowic podpisują umowy z wykonawcą

Zanim to się stanie, wykonawca będzie musiał zdemontować starą infrastrukturę, zrobić odpowiednie wykopy pod ułożenie warstw konstrukcyjnych, na których ułożone zostaną specjalne materiały wibroizolacyjne, a następnie warstwy podbudowy, na których ułożone zostaną prefabrykowane płyty torowe z komorami, w których za pomocą mas elastycznych zamontowane zostaną szyny. To oczywiście scenariusz w bardzo dużym skrócie i w wielkim uproszczeniu. Dla ruchu tramwajowego bardzo istotna, choć dla mieszkańców zapewne najmniej dostrzegalna zmiana, to modernizacja pętli w sąsiedztwie dworca kolejowego w Mysłowicach i torowiska od pętli w stronę Sosnowca aż do mostu nad Przemszą. Tu także realizowana będzie pełna modernizacja torowiska, zwrotnic, rozjazdów i sieci trakcyjnej.

Nie można zapominać o tym, że na etapie prac ziemnych, realizowane będą roboty związane z przebudową różnych instalacji podziemnych – wodociągowej, kanalizacyjnej, odwodnienia torowiska i jezdnii, sieci gazowej, energetycznej i innych sieci teletechnicznych. Ponadto zdemontowane będą stare słupy trakcyjne, które zastąpią nowe słupy wraz z przyłączem elektroenergetycznym i nową siecią trakcyjną, a prace modernizacyjne obejmą także podstawę Szopienice, zasilającą sieć linii nr 14 w Mysłowicach.

W zakresie miejskim inwestycji jest m.in. przebudowa wszystkich pozostałych elementów infrastruktury miejskiej a zatem chodników i przejść dla pieszych, krawężników, jezdnii, miejsc postojowych, zatok autobusowych, zieleńców, oświetlenia ulicznego i oczywiście całej infrastruktury podziemnej, podobnie jak w zakresie tramwajowym. – Co niezwykle istotne dla wszystkich kierowców, przebudowane zostanie skrzyżowanie ulic Starokościelnej i Szymanowskiego z ul. Krakowską, czyli drogą krajową 79.

Miejsce newralgiczne w Mysłowicach, generujące spore zatory drogowe zostanie przekształcone w rondo, które na pewno zdecydowanie usprawni ruch kołowy – zaznacza Dariusz Wójtowicz Prezydent Mysłowic i dodaje: – Nie da się ukryć, że przed mieszkańcami Mysłowic bardzo trudny czas, ze względu na różnego rodzaju utrudnienia, których podczas realizacji tej inwestycji nie uda się uniknąć. Z pewnością te kilkanaście miesięcy prac będzie dla wielu ludzi uciążliwe. Na pewno warto, by kierowcy zawnazę pomyśleli o alternatywnych trasach, żeby ruch kołowy w sąsiedztwie placu budowy był możliwie jak najmniejszy i żeby wyrobić w sobie nawyk dojazdu do pracy czy szkoły inną trasą.

Zarówno władze miasta, jak i przedstawiciele tramwajowej spółki apelują o cierpliwość, ale też zapewniają, że po zakończeniu prac cały ciąg ulic: Bytomskiej, Starokościelnej, Szymanowskiego i Powstańców zyska zupełnie nową jakość, podobnie jak nową jakość zyskają pasażerowie tramwajów, a także mieszkańcy budynków zlokalizowanych wzdłuż tej linii tramwajowej, którzy zyskają większy komfort życia, dzięki temu iż wibracje i hałas przejeżdżających tramwajów zostaną zdecydowanie ograniczone.

Wszystkie prace, zarówno w zakresie tramwajowym, jak w zakresie miejskim inwestycji konsorcjum firm NDI ma wykonać nie później niż do 30.09.2022 r. Zadanie jest elementem realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko - Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską.

(aZ)



Mysłowice, ul. Powstańców



Mysłowice, ul. Szymanowskiego



Mysłowice, ul. Starokościelna

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.

Ulicą Gliwicką po Załężu

Załęże to jedna z najstarszych dzielnic Katowic. Nazwa osady nawiązuje do jej położenia w północno-zachodniej części dzisiejszego miasta, a wcześniej „za łęgiem”, czyli lasem nadrzecznym na wysokości Dębu, u południowego brzegu rzeki Rawy. Funkcjonuje również ludowe odniesienie do nazwy osady „Żołędzie”, którego pozostałością jest dawny herb z trzema żołędziami, wyrastającymi na trzech gałązkach z jednego pnia.

Załęże założone zostało jako osada rolnicza już w XIII wieku, a najstarsza pisana wzmianka o wsi pochodzi z dokumentu księcia opolsko-raciborskiego Mikołaja z 15 grudnia 1360 roku. Charakter rolniczy dominował na jej obszarze aż do końca XVIII wieku. Wtedy pojawiły się w okolicy dzisiejszej ul. Żelaznej pierwsze kuźnie żelaza i cynku, a także kopalnia węgla kamiennego „Charlotte” (1792 rok). Jednak gwałtowny rozwój osady nastąpił dopiero w XIX wieku, wraz z uruchomieniem kopalń „Kleofas” (1842 rok) i „Victor” (1841 rok) oraz huty „Baildon” (1823 rok) na terenie sąsiadującego z Załężem Dębu.

Dla rozwoju osady bardzo ważnym stało się uruchomienie w 1848 roku linii kolejowej z Mysłowic do Gliwic. Początkowo zabudowa osady zlokalizowana była wokół dwóch folwarków: Obroki oraz Owsiska (dzisiaj tereny osiedla Witosa), a przez wieś przebiegał średniowieczny trakt, Via Magna z Krakowa do Mikołowa (jego pozostałością są ulice Żelazna i Poświęta).

Głównym traktem stała się jednak w XVIII i XIX wieku dzisiejsza ulica Gliwicka, mająca około 4 km długości, przy której na przełomie XIX i XX wieku powstawały liczne kamienice mieszkalne i familoki. W 1898 roku po Gliwickiej zaczął kursować elektryczny tramwaj, a linia ta jest obecnie jedną z najdłuższych w sieci Tramwajów Śląskich. Zapraszam zatem do spaceru po Załężu wzdłuż ulicy Gliwickiej, która łączy Śródmieście Katowic z Chorzowem, a dalej prowadzi do Świętochłowic.



Kościół pw. św. Józefa przy ul. Gliwickiej w Katowicach

Wyprawę rozpoczynamy od zbiegu ulic Grundmanna i Geoppert-Mayer. Znajduje się tam cmentarz parafii Przemienienia Pańskiego, który jest jedną z najstarszych nekropoli miasta (powstała w 1860 roku). Na terenie cmentarza zachowała się neogotycka kaplica cmentarna z 1875 roku pw. Dobrego Łotra, wybudowana według projektu Alexisa Langerera.

Wzdłuż głównej arterii podziwiać można wiele zabytkowych kamienic z przełomu XIX i XX wieku. Pod numerem 85 mieści się jeden z najstarszych budynków Załęża - parterowy dom, z dwuspadowym dachem, wokół którego rozciąga się niewielki ogród. Niestety, obecnie budynek jest niezamieszkały. Po przeciwnej stronie ulicy znajduje się bodaj najpiękniejszy zabytek dzielnicy - monumentalny, neogotycki kościół pw. św. Józefa. Jego budowa trwała od 1896 do 1898 roku. Wieża zegarowa i dzwonna świątyni



Zabudowa ul. Gliwickiej

ma aż 35 metrów wysokości. Fronton kościoła to płytki, trójdzielny, otwarta kruchta, obok której znajdują się dwie wieżyczki z klatkami schodowymi, prowadzącymi na chór. Wnętrze kościoła to zachowane prawie w całości wyposażenie neogotyckie. W prezbiterium możemy podziwiać przestrzenny ołtarz główny (wykonany przez Carla Buhla), z trzema obrazami malowanymi na blasze miedzianej (wykonanymi przez Juliana Waldowskiego z Wrocławia). W środku znajduje się obraz ze sceną Narodzenia Pana Jezusa, po prawej Ofiarowania Pana Jezusa w Świątyni, natomiast po lewej Świętej Rodziny przy pracy. Kościół wyposażony jest w pięć ołtarzy bocznych, ambonę, stacje Drogi Krzyżowej oraz chrzcielnicę. Na chórze zachowały się organy wykonane w 1900 roku przez firmę Schlag & Söhne ze Świdnicy.

Należy wspomnieć, że wybudowanie kościoła w Załężu jest pokłosiem ślubowania złożonego przez proboszcza kościoła w Bogucicach ks. Ludwika Skowronka, w związku z katastrofą górniczą z 3 marca 1896 roku, jaka miała miejsce w kopalni Kleofas. Zginęło w niej 105 górników z Bogucic, Dębu i Załęża. 1 września 1896 roku erygowano w Załężu parafię i przystąpiono do budowy kościoła. Warto zwrócić uwagę na stojącą przed kościołem tzw. Grupę Ukrzyżowania. Pochodzi ona z okresu budowy świątyni, a tablice pamiątkowe umieszczone w fundamentach wmurowano po II wojnie światowej. Wypisano na nich nazwiska powstańców śląskich oraz osób, które zginęły w niemieckich nazistowskich obozach



Budynek dawnego ratusza w Załężu



Dawny załęski pałac

koncentracyjnych i zagłady. Natomiast w kościele w bocznej prawej kaplicy wmurowano tablice pamiątkowe z nazwiskami ofiar katastrofy górniczej z 1896 roku. Spacerując ulicą Gliwicką mijamy kolejne zabytkowe kamienice i familoki. Docho- dzimy do numeru 102 - ceglany dwupiętrowy bu- dynek, który wyróżnia się środkowym ryzalitem, został wzniesiony w 1897 roku dla władz ówce- snej samodzielnej gminy Załęże. Nieco dalej, pod numerem 120, mieści się budynek dawnego kina „Apollo”, uruchomionego w 1929 roku.

Na trasie naszego spaceru nie może zabraknąć pałacyku, z otoczeniem parkowym, stojącego na miejscu dawnego folwarku z dworem. Obecny budynek pochodzi z lat 1886-1887 i wzniesiony

został jako siedziba dyrekcji spółki Georg von Gisches Erben. Pałac ma dwie kondygnacje i wy- kazuje cechy neoklasycystyczne, na co wskazu- je rzeźbiona elewacja, a szczególnie zdobiony tympanon nad wejściem. W 1905 roku budynek przebudowano według projektu architektów Georga i Emila Zilmannów (twórców katowickie- go Nikiszowca i Giszowca), którzy zaprojektowali w nim pokoje mieszkalne dla dyrektora spółki, biura, jadalnię z kuchnią, a także portiernię i kotłownię. Obiekt kilkakrotnie przebudowy- wano, oprócz pierwotnego przeznaczenia służył m.in. jako koszary, przedszkole, ośrodek zdrowia, a obecnie przychodnia i szpital.

Podążając dalej ulicą Gliwicką w stronę Chorzowa

warto przy okazji zajrzeć na prostopadłe uliczki: Ja- nasa, Zamulkowej, Pokoju, Wolskiego, Lisa czy Wi- śniowa. Odnajdziemy tam niepowtarzalny klimat, charakterystyczne familoki i piękne kamienice. Ostatnim punktem naszej wyprawy po Załężu i spaceru wzdłuż ulicy Gliwickiej jest osiedle kolonii im. Ignacego Mościckiego, stanowiące pierwotnie zespół 44 bliźniaczych domów jednorod- zinnych, powstałych w latach 1927-1928, według projektów Piotra Massalskiego i Józefa Krzemiń- skiego. Na terenie osiedla, tuż przy ulicy Gliwic- kiej, wzniesiono również budynek szkolny.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Familoki przy ul. Pokoju



Jeden z najstarszych budynków Załęża przy ul. Gliwickiej



Zabudowa ul. Gliwickiej



Kościół św. Józefa



Grupa Ukrzyżowania - pomnik przed kościołem św. Józefa



Ołtarz kościoła św. Józefa

Coś się kończy, coś zaczyna

Choć piętrzące się na wielu placach budowy trudności negatywnie wpływają na czas realizacji zadań, to jednak prace postępują. Na części widać już koniec, inne lada chwila będą się zaczynać. Na pograniczu Zabrze i Gliwic wykonawca zgłosił już gotowość do odbioru zrealizowanej inwestycji. W czerwcu powinny się zakończyć prace w rudzkiej Goduli i w zabrzańskich Biskupicach. Koniec widać także na pograniczu Sosnowca i Będzina. Z kolei w Mysłowicach właśnie podpisano umowę; w Sosnowcu od centrum do Dańdówki przekazano plac budowy a przetargi na prace w Dąbrowie Górniczej są już niemal rozstrzygnięte. Dla dwóch zadań – w świętochłowskim Chropaczowie i w Zabrzu Mikulczycach – otwarte zostały oferty w przetargach. Tak się toczy kołem proces inwestycyjny, który spowoduje jeszcze wiele zmian w organizacji ruchu, ale ostatecznie przyniesie nową jakość w komunikacji tramwajowej.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Wzdłuż ul. Małobądzkiej wykonawca ułożył cały drugi tor na odcinku między ul. Krasieńskiego a ul. Słowiańską, przystąpił do likwidacji rozjazdów tymczasowych i budowy w ich miejsce stałych połączeń torowych.

w Bytomiu:

- Na części zadania wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego ułożono warstwy podbudowy z tłucznia, na drugim fragmencie przygotowano koryto i rozpoczęto układanie warstw stabilizacji. Ułożone zostały krawężniki i budowano fundamenty pod słupy trakcyjne.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja od ul. Katowickiej budowane są kolejne fundamenty słupów trakcyjnych i realizowane prace wykończeniowe torowiska i zakresu drogowego. W rejonie wiaduktu kontynuowane są prace przy budowie muru oporowego. Na odcinku Floriańska - Janasa trwa profilowanie koryta, układanie warstw konstrukcyjnych i przebudowa sieci kanalizacyjnej.
- Na ul. Hajduckiej na odcinku Dąbrowskiego – Wolności zdemontowano starą infrastrukturę i wykonano koryto. Od ul. Dąbrowskiego w stronę ul. BoWiD realizowano prace torowe na drugim torze.
- Na ul. Powstańców na różnych zakresach prace są na różnym etapie - trwa układanie warstw konstrukcyjnych, układanie płyt i montaż szyn, układanie krawężników i nawierzchni chodników, przebudowa skrzyżowań.

w Dąbrowie Górniczej:

- W przetargach na wyłonienie wykonawcy prac wzdłuż ul. Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego dobiega końca praca komisji przetargowych. W czerwcu ogłoszony zostanie wynik przetargów.

w Mysłowicach:

- 20 maja podpisano umowę w generalnym wykonawcą – konsorcjum firm NDI.

w Rudzie Śląskiej:

- Wzdłuż ul. Goduli trwają prace wykończeniowe na mijankach, prace brukarskie na chodnikach i platformach przystankowych, układanie nowej nawierzchni jezdni.

w Sosnowcu:

- Na ul. Małachowskiego od skrzyżowania z ul. Mościckiego wykonawca ułożył torowisko w płytach prefabrykowanych i przystąpił do prac od strony ul. 3 Maja.
- Na budowie nowej linii tramwajowej w Zagórzu zakończono prace żelbetowe pierwszego fragmentu tunelu. Wykonywano koryto w rejonie ul. Rydza-Śmigłego wraz z zabudową warstw stabilizacji; kontynuowana jest przebudowa instalacji podziemnych.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej wykonawca kontynuuje prace torowe na obu krańcach zakresu oraz przebudowuje układ zasilania.

w Zabrzu:

- W rejonie skrzyżowania ul. Wolności z ul. Knurowską wykonawca zakończył zasadnicze prace i zgłosił inwestycję do odbioru.
- Na zadaniu wzdłuż ul. Bytomskiej wykonawca przystąpił do budowy peronu tramwajowo-autobusowego Biskupice Ziemskie.



Chorzów, ul. 3 Maja



Świętochłowice, ul. Chorzowska



Bytom, ul. Frycza Modrzewskiego

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.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Fot. Mariusz Banduch

Tramwaj ma pierwszeństwo

Uwielbiam formę felietonu – daje ona bowiem gigantyczną dowolność przedstawienia myśli. Ten felieton będzie się opierał na powtórzeniach – wielokrotnych powtórzeniach – jednej prawdy objawionej, która musi utknąć w głowach pieszych – to tramwaj ma pierwszeństwo!

W mediach głośno o wchodzących w życie 1 czerwca zmianach w przepisach ruchu drogowego. Najgłośniejsze i najczęściej powtarza się, że przepisy zwiększają zakres pierwszeństwa pieszych przed pojazdami. To prawda, jednak – co chcę dobitnie podkreślić – nie dotyczy tramwajów! Bo to tramwaj ma pierwszeństwo!

Ustawa mówi o tym, że pieszy ma pierwszeństwo już nie tylko wówczas, kiedy znajduje się na tzw. zebrecie, ale także wtedy, gdy do niej się zbliża z zamiarem przejścia na drugą stronę drogi. Kierowca ma zaś przed przejściami zwalniać, by móc bezpiecznie zahamować w razie, gdy pieszy faktycznie zechce przekroczyć jezdnię. Nie dotyczy to jednak tramwajów, o co w czasie prac nad przepisami mocno apelowali przewoźnicy tramwajowi wspierani przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Argumenty były mocne i znalazły odzwierciedlenie w ustawie, i to ostatecznie tramwaj ma pierwszeństwo.

Oczywiście nie dotyczy to sytuacji, gdy pieszy już jest na przejściu. Tu nadal motorniczy musi pierwszeństwa ustąpić. Jednak kiedy pieszy zbliża się do przejścia przez torowisko, a nadjeżdża tramwaj, to pieszy musi ustąpić pierwszeństwa – nie inaczej. Nie jest to jednak czyjeś „widzi mi się” ani chęć utrudnienia życia pieszym. Przepis wynika z tego, że jest pewna zasadnicza różnica między tramwajem a samochodem, która ma tu decydujące znaczenie. Już wyjaśniam.

Uśredniając – samochód waży 2 tony i z prędkości 50 km/h zatrzyma się po 10 metrach, a jego 4 pasażerów zapiętych w pasy poczuje tylko szarpnięcie. Tramwaj waży 60 ton i do zatrzymania potrzebuje 50 metrów, a przy gwałtownym hamowaniu kilkudziesięciu pasażerów się przewróci, kilkudziesięciu innych uderzy o elementy wyposażenia wnętrza lub

wpadnie na siebie. Ktoś może poważnie ucierpieć. Dlatego to nie pieszy, lecz tramwaj ma pierwszeństwo! Również na deptaku, po którym kursują tramwaje. Jeszcze jeden element wprowadzony do przepisów ruchu drogowego, ważny niezmiennie. Ustawodawca wprowadził zakaz korzystania przez pieszych przechodzących przez jezdnię czy torowisko z urządzeń elektronicznych, w szczególności telefonów komórkowych. Nie chcę wyliczać przypadków, w których pieszy zapatrzony w ekran telefonu, nierzadko w słuchawkach, nie zauważał tramwaju i dochodziło do potrażeń lub wielkich tragedii. Od 1 czerwca,

przechodząc przez jezdnię czy torowisko, należy przerwać korzystanie z urządzeń elektronicznych. Warto o tym wiedzieć, pamiętać i stosować, nie tylko ze względu na stan naszego konta (by nie musieć płacić mandatu), lecz przede wszystkim dla zachowania życia i zdrowia. 60 ton! 50 metrów! – tu nie ma żartów.

Zmian w Prawie o ruchu drogowym jest więcej, dotyczą też przykładowo dozwolonej maksymalnej prędkości pojazdów w terenie zabudowanym. Warto poczytać... Ale będąc pieszym najważniejsze, by pamiętać, że to tramwaj ma pierwszeństwo!

Andrzej Zowada

Co jeśli nie wyhamuje?

Masa: 2 t
Droga hamowania: ok. 10 m

Masa: 60 t
Droga hamowania: ok. 50 m

Pamiętaj! Tramwaj ma pierwszeństwo

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**

Wyprzedzając swoją epokę

Przeglądając stare fotografie, czytając archiwalne gazety można łatwo zapomnieć o czasie obecnym. Warto jednak czasem sięgnąć do zapisków sprzed lat, porównać wiele informacji, by dostrzec, że niektóre rzeczy wręcz „wyprzedziły swoją epokę”. Tak jest z popularnymi Karlikami.

Przypomnijmy. Koniec lat dziewięćdziesiątych to czas, w którym wielu z nas zastanawiało się nad rokiem milenijnym, wielu rozważało jak zachowają się ówczesne komputery i ich oprogramowanie. Jest to również okres, w którym na „deskach kreślarskich” fabryki pojawia się on.

Nowoczesny pojazd zaprojektowany w firmie Alstom Konstal. Wagon tramwajowy o zupełnie innej sylwetce niż pojazdy znane wówczas z naszych torowisk, zdominowanych przez wagony serii 105 i jeszcze 102. Wagon wyposażony w całkowicie odmienny układ napędowy zasilany prądem przemiennym oraz zapewniający komfortowe warunki podróżowania dla pasażerów i pracy dla motorniczego. Zaliczony zostaje do rodziny tramwajów o nazwie Citadis 100, model 116Nd.

Tak. W tym roku, dokładnie 3 maja minęło dwadzieścia lat od kiedy opisany tramwaj rozpoczął służbę na szlakach tramwajowych naszej aglomeracji, którą nadal skutecznie pełni.

Jednak to już ponad rok wcześniej można było zauważyć przemakający po niektórych trasach szary wagon. Co to za tramwaj? Skąd ten wagon? Czy będzie u nas jeździł? – pytali zainteresowani pasażerowie wielu kursujących wówczas jeszcze „stodwojek”.

Odpowiadaliśmy, że to tramwaje miejscowego producenta, dumnie podkreślając, że przeznaczone będą na nasze szlaki komunikacyjne. Wiele nie dowierzało. Dopiero uchylenie rąbka tajemnicy w postaci prasowego konkursu na nazwę naszego nowego nabytku przekonywało, że faktycznie zostanie z nami.



Zdjęcia: Archiwum Tramwaje Śląskie S.A.

Właśnie wtedy po raz pierwszy w Przedsiębiorstwie Komunikacji Tramwajowej nadano imię serii tramwajów. Tym sposobem pojawił się „Karlik”. Kiedy wyjechał po raz pierwszy na linię, ogromna grupa pasażerów podróżowała tylko w celu samej przejażdżki. Nikogo to nie dziwiło, ponieważ to właśnie ten tramwaj wprowadził powiew świeżości wśród znacznej grupy wyeksploatowanych wagonów.

Natychmiast po otwarciu drzwi odkrywał swoje zalety. Niska podłoga, rampa ułatwiająca wejście lub wjazd osobom niepełnosprawnym, mechaniczna wentylacja wnętrza przedziału pasażerskiego oraz ciekawa kolorystyka obić tapicerskich to tylko niektóre z nich. Wiele pozostało ukrytych, mających znaczenie techniczne, tak ważne dla codziennej eksploatacji. Wśród nich należy wymienić: energooszczędność, wydajniejsze silniki czy też odmienne układy hamulcowe. Nie można też zapomnieć o poprawie warunków pracy motorniczego dzięki ergonomicznej i klimatyzowanej kabinie. Skierowane na trasę linii 6 i 41 szybko zdobywały sympatyków. Nielatwa jednak była to droga. Ówczesna infrastruktura torowa i sieciowa nie ułatwiała im codziennej służby. Jednak dzięki zaangażowaniu służb technicznych skutecznie radzono sobie z usuwaniem błędów „okresu dziecięcego”. Wieleletnim staraniem naszych pracowników wagon „dorósł i osiągnął pełnoletniość”. Czas biegnie nieubłaganie. Dokonanie wielu modernizacji torowisk oraz poprawa zasilania pozwoliła na skierowanie „Karlików” do obsługi innych linii. Jednak nie tylko trasy linii 4 czy 20 będą tymi, na których może pojawić się Citadis. Aktualnie jeden z wagonów tej serii został przystosowany do szkolenia przyszłych motorniczych, stając się wagonem nauki jazdy.

Jednocześnie w Chorzowskim Zakładzie Usługowo-Remontowym trwają prace modernizacyjne kolejnych egzemplarzy dwudziestolatków, dając im drugie życie, o czym mogli Państwo przeczytać w lutowym numerze Silesia Tram News. Patrząc na dzisiejsze wagony tramwajowe, które opisane powyżej zalety posiadają w wyposażeniu standardowym, można łatwo zlekceważyć zalety opisywanego przeze mnie tramwaju. Pamiętajmy jednak, że w swojej dziedzinie był pionierem. Był najnowocześniejszym wagonem w kraju. Dwadzieścia lat minęło, a on przetrwał próbę czasu, wyprzedzając swoją epokę.

Motorniczy



Drużynowe Mistrzostwa Europy w Lekkoatletyce

Publiczność wraca na trybuny

Fot. Marcin Bułanda

W ostatni weekend maja Stadion Śląski będzie areną Drużynowych Mistrzostw Europy w Lekkoatletyce. Po długiej przerwie na trybunach znów zasiądzie publiczność, a reprezentacja Polski bronić będzie złotego medalu zdobytego podczas ostatnich mistrzostw w Bydgoszczy w 2019 roku.

Na Stadionie Śląskim, który od blisko roku jest oficjalnie Narodowym Stadionem Lekkoatletycznym, zmierzy się 8 najlepszych europejskich reprezentacji: Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Włoch, Portugalii, Hiszpanii, Ukrainy oraz Polski. Drużyny będą rywalizować w następujących konkurencjach: rzut młotem, rzut dyskiem, rzut oszczepem, pchnięcie kulą, skok o tyczce, skok wzwyż, skok w dal, trójskok, bieg na 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 1500 m, 3000 m, 5000 m, bieg przez płotki na 100 m, 110 m, 400 m, bieg z przeszkodami na 3000 m oraz sztafety 4x100 m i 4x400 m. W składzie białoczerwonych nie zabraknie świetnie dysponowanego w ostatnich dniach Michała Haratyka, który pchnął kulą 22.17 metrów. W rzucie młotem Polskę reprezentować będą Malwina Kopron i Paweł Fajdek, a w skoku o tyczce pierwszy występ w sezonie letnim ma zanotować na Śląsku Piotr Lisek. W konkurencjach biegowych zobaczymy m.in. Marcina Lewandowskiego (1500 metrów) i Mateusza Borkowskiego (800 metrów). Wschodząca gwiazda krajowej lekkoatletyki, czyli Pia Skrzyżowska, pobiegnie na 100 metrów oraz 100 metrów przez płotki.

– Przed reprezentacją historyczny występ, ponieważ nigdy wcześniej drużynowy mistrz Europy wywalczony u siebie tytułu nie bronił także na własnej ziemi. Wystawiamy skład, w którym mamy i młodość i doświadczenie. Jestem przekonany, że ta mieszanka przyniesie kibicom dużo radości. Nasi lekkoatleci już nie raz udowodnili, że potrafią mobilizować się na takie starty – podkreśla dyrektor sportowy Polskiego Związku Lekkoatletyki, Krzysztof Kęcki. Zmagania najlepszych europejskich zespołów na żywo z trybun stadionu będzie mogło śledzić 7600 osób. Do dyspozycji kibiców będą sektory z najlepszą widocznością, z których doskonale ogląda się wszystkie rozgrywane na chorzowskim obiekcie konkurencje lekkoatletyczne. Wstęp jest bezpłatny. Wejście bramami nr 2, 3 oraz 5.

Zawodników Drużynowych Mistrzostw Europy w Lekkoatletyce dopingować będzie wyjątkowy zespół zwierzaków – maskotek, a wśród nich: gepard Maji, struś Sprinter, lemur Julian oraz żyrafa Lunani.

(red)



Fot. Silesia21.com.pl

Na Stadion Śląski dojedziesz tramwajem Specjalne rozkłady jazdy w dniach 29 i 30 maja 2021 roku

W związku z organizacją Mistrzostw Europy w Lekkoatletyce w dniach 29 i 30 maja 2021 roku wprowadzone zostaną zmiany rozkładów jazdy linii numer: 0, 11 i 19. Tramwaje na tych liniach będą kursować według specjalnych rozkładów jazdy:

- linia nr 0 - uruchomienie kursowania w relacji: Katowice Plac Wolności – Chorzów Stadion Śląski Pętla Zachodnia,
- linia nr 11 - uruchomienie dodatkowych kursów w wydłużonej relacji: Łagiewniki Zajezdnia – Katowice Plac Miarki taborem o zwiększonej pojemności,
- linia nr 19 - zwiększenie pojemności taboru,
- linia nr 23 - zawieszenie kursowania w dniu 29 maja 2021 roku.

Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Santa Cruz De Tenerife w Hiszpanii.

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



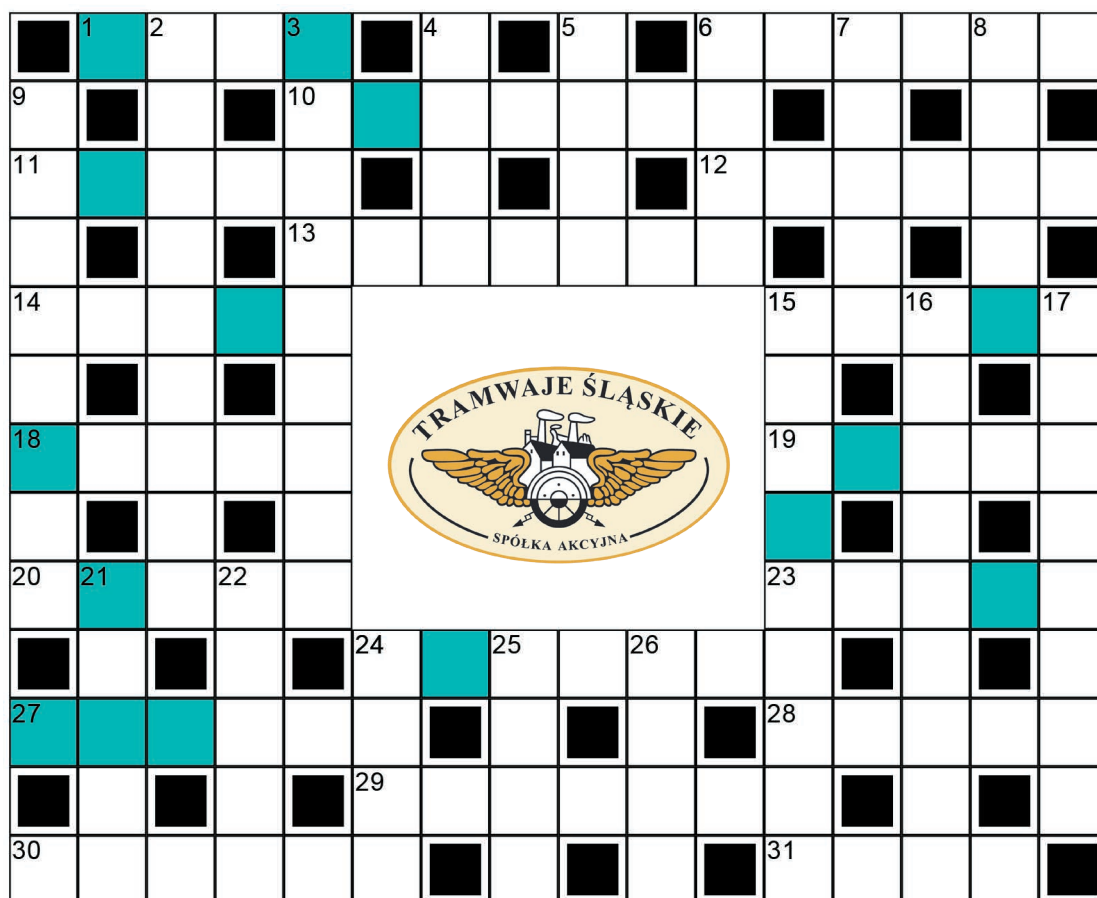
Santa Cruz De Tenerife, Hiszpania

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie: Michael Russel

Krzyżówka



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 czerwca 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) część fraka.
- 6) stolica Filipin.
- 10) wybuch wulkanu.
- 11) ciastko z kremem.
- 12) płynny miód.
- 13) skrzydło pałacu.
- 14) golasek.
- 15) strączyńiec.
- 18) altówka.
- 19) rozmokła ziemia.
- 20) waćpani.
- 23) filmowa Elza.
- 24) dwużeństwo.
- 27) wytrzebiony samiec świni.
- 28) gra z kółkiem.
- 29) osoba wybuchowa.
- 30) na mizerię.
- 31) mocny trunek.

PIONOWO:

- 2) dystans.
- 3) dawniej o lotniku.
- 4) toboły na mule.
- 5) przesadny zachwyt (pot.).
- 6) w atlasie.
- 7) tańcowała z igłą.
- 8) służący w liberii.
- 9) lampa jarzeniowa.
- 15) wróżbiarka.
- 16) rodzaj maty.
- 17) smali cholewki.
- 21) pada zimą.
- 22) tył kaczki.
- 24) lekki obłęd.
- 25) inaczej o gawronie.
- 26) plecionka lub tatami.