

NR 04/133 KWIECIEŃ 2022

SILESIA TRAM NEWS



AKTUALNOŚCI

**Torowisko
w Zabrze Zaborzu
do modernizacji**

»» str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Ostropa
dawniej i dziś**

»» str. 6-7

ROZMAITOŚCI

**Rower i hulajnoga
w tramwaju**

»» str. 11

Powrót tramwajów od Chebzia do Chorzowa

»» str. 2

Fot. Aleksandra Starosta

Nakład: 10 000 egz.

ISSN 2299-2790



Jedźmy razem

Choć aura, a zwłaszcza temperatury za oknami na razie na to nie wskazują, to jednak nieuchronnie kończy się kwiecień i wchodzimy w piękny, ciepły, kolorowy i pachnący okres rozkwitu przyrody. W tych okolicznościach przychodzimy z dobrą wiadomością – od 30 kwietnia przywrócona zostanie komunikacja tramwajowa wzdłuż ulicy Chorzowskiej w Świętochłowicach. I choć mówi się, że jedna jaskółka wiosny nie czyni, a w tym przypadku, ze względu na toczące się nadal prace wzdłuż ulicy 3 Maja w Chorzowie, wciąż nie możemy wznowić ruchu na całym przebudowywanym ciągu linii nr 11, to jednak powrót komunikacji tramwajowej między Chorzowem a Chebziem budzi optymizm i daje nam odrobinę radości. O szczegółach mogą Państwo przeczytać obok.

Jak to nie raz już z naszymi inwestycjami bywało – coś dobiega końca, a coś się zaczyna. Właśnie ruszyły prace w zabrzańskiej dzielnicy Zaborze, a wkrótce rozpocznie się budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach, gdzie pojawiły się już pierwsze jej symptomy w postaci śladów pracy geodetów. Podpisaliśmy także umowę na przebudowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu. Więcej o inwestycjach w Zabrzu i Sosnowcu piszemy na stronach 3 i 4. Przed nami majówka i okres wiosenno-letni, w którym szczególnie często korzystamy z jednośladów. Zdarza się, że z rowerem czy hulajnogą chcą Państwo wsiąść do tramwaju czy autobusu lub trolejbusu. Czy to dopuszczalne? Jakie warunki trzeba spełnić, by móc przewieźć jednoślad w pojazdach komunikacji miejskiej? Jeśli takie pytania chodzą Państwu po głowie, Zarząd Transportu Metropolitalnego przygotował skondensowaną informację na ten temat, którą znajdą Państwo na stronie 11. W tym numerze naszego miesięcznika poruszamy także niekoniecznie słodki temat czekolady, a także przybliżamy zalety i funkcjonalności nowego narzędzia w Metropolii – interaktywnej mapy prezentującej najważniejsze miejsca i usługi w zasięgu 15 minut drogi od naszego punktu wyjścia. To ciekawe, o jak wielu miejscach dostępnych po sąsiedzku nie wiemy, szukając ich z dala od domu.

Zapraszam do milej lektury życząc jednocześnie udanego przedłużonego majowego weekendu.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Zdjęcia: Aleksandra Stanosta

Powrót tramwajów od Chebzia do Chorzowa Koniec prac na świętochłowickim odcinku linii nr 11

Po dwóch latach prowadzenia prac dobiega końca modernizacja torowiska wzdłuż ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach. Przejazdy techniczne potwierdziły gotowość do wznowienia ruchu tramwajowego. W sobotę 30 kwietnia 2022 roku uruchomiona zostanie tymczasowa linia nr 10.

Ze względu na wciąż toczące się prace budowlane na ul. 3 Maja w Chorzowie, nie ma możliwości, by przywrócić w pełni ruch linii nr 11 między pętlą w Chebziu a chorzowskim Rynkiem. – Dobiegły jednak końca zasadnicze prace na modernizowanym odcinku od ronda Paweł wzdłuż ulicy Chorzowskiej w Świętochłowicach, a gotowy do obsługi ruchu tramwajowego jest też fragment wydzielonego torowiska od skrzyżowania w Piaśnikach do ul. Składowej w Chorzowie, zatem na tym odcinku ruch tramwajów możemy przywrócić – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Od soboty 30.04.2022 r. uruchomiona zostanie tymczasowa linia nr 10 kursująca w relacji: Ruda Śląska Chebzie pętla – Chorzów Wodociągi. Linia obsługiwana będzie dwukierunkowymi, niskopodłogowymi wagonami a częstotliwość kursowania ustalona została na 30 minut. Na modernizowanym odcinku wzdłuż ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach prowadzone będą jeszcze prace wykończeniowe i przygotowanie do procedury odbiorowej. Generalnym wykonawcą prac jest konsorcjum firm: SPEC BRUK, SPAW-TOR i PROGREG Budownictwo, a prace objęły niemal 5,5 kilometrów toru pojedynczego.



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

Torowisko w Zabrze Zaborzu do modernizacji Umowa podpisana, prace rozpoczęte

To ostatni niezmmodernizowany odcinek torowiska tramwajowego między centrum Zabrze a granicą z Rudą Śląską. 4-kilometrowy fragment wydzielonego toru zostanie gruntownie zmodernizowany. W czwartek 31 marca 2022 roku podpisana została umowa z generalnym wykonawcą prac.

W ramach aktualnie realizowanego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. projektu inwestycyjnego na terenie Zabrze do tej pory zakończone zostały 4 zadania: wzdłuż ul. Powstańców Śląskich i Religi, na pograniczu Zabrze i Bytomia, w ciągu ul. Bytomskiej w Biskupicach oraz na pograniczu Zabrze i Gliwic. Pod koniec listopada 2021 roku rozpoczęła się modernizacja torowiska w Mikulczycach, która postępuje zgodnie z planem. 31 marca 2022 roku w siedzibie spółki Tramwaje Śląskie S.A. w Chorzowie podpisano umowę na przebudowę infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Wolności w Zabrze od wjazdu na teren browaru (ul. Wolności 327) do granicy z Rudą Śląską (włącznie z przystankiem Ruda Śląska Klary). Generalnym wykonawcą prac jest – wybrana w drodze postępowania przetargowego – Firma NJN Damian Kłosek z Knurowa.

Zadanie podzielone jest na trzy odcinki, rozdzielone fragmentami torowisk przebudowanymi w ostatnim czasie przy okazji prowadzonych prac drogowych. Pierwszy przebudowywany odcinek rozpoczyna się przy wjeździe na teren browaru a kończy za peronem Zaborze Elektrociepłownia, na wysokości ul. Wolności 418. Drugi odcinek rozpoczyna się ok. 150 metrów przed skrzyżowaniem ul. Wolności z ul. Wyciska, na wysokości ul. Wolności 446, obejmuje tory szlakowe i pętlę Lompy kończąc się ok. 120 metrów za pętlą. Trzeci odcinek rozpoczyna się na wysokości posesji przy ul. Wolności 518 i biegnie do połączenia ze zmodernizowanym torowiskiem już po stronie Rudy Śląskiej, obejmując przystanek Ruda Śląska Klary. To w sumie ok. 8000 metrów toru pojedynczego (mtp), który poza przejazdami drogowymi i przejściami dla pieszych wybudowany zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych.

– To ważny szlak tramwajowy, którym kursują linie nr 1, 4 i 5, a odcinek, który przeznaczaliśmy do modernizacji, łączy fragmenty przebudowane już



Zdjęcia: Mariusz Banduch

wcześniej. Do tego zlikwidujemy wąskie gardło, jakim jest dwustumetrowy odcinek jednotorowy w rejonie skrzyżowania z ul. Rymera, gdzie wybudowana zostanie linia dwutorowa – zaznacza Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Dwutorowa linia tramwajowa biegnąca wzdłuż ul. Wolności w centrum Zabrze zmodernizowana została w 2015 roku, w ramach poprzedniego projektu inwestycyjnego spółki Tramwaje Śląskie. Ówczesna modernizacja objęła torowisko wbudowane w jezdnie ulic: Brysza, Lutra, plac Krakowski i Wolności, kończąc się przy wjeździe na teren browaru przy ul. Wolności, gdzie linia przechodzi na tor wydzielony. – Realizowaliśmy tę inwestycję w 2015 roku jako podwykonawca. Teraz będziemy mogli kontynuować te prace, tym razem już jednak jako generalny wykonawca – mówi Damian Kłosek, właściciel Firmy NJN.

Zgodnie z zapisami umowy całość prac modernizacyjnych ma zostać wykonana w 12 miesięcy, czyli do 31 marca 2023 roku. Prace mają być prowadzone przy maksymalnym możliwym utrzymaniu ruchu tramwajowego w systemie mijankowym. Wartość umowy wynosi niemal 39,9 mln zł netto (49 mln zł brutto). Inwestycja jest częścią „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

aZ



Prace związane z modernizacją torowiska w dzielnicy Zaborze już się rozpoczęły. 20 kwietnia 2022 roku na terenie pętli tramwajowej przy ul. Wolności w sposób symboliczny przekazano plac budowy. W uroczystości „wbicia pierwszej łopaty” udział wzięli m.in.: Małgorzata Mańka-Szulik, prezydent Zabrze; Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz Damian Kłosek, właściciel Firmy NJN. – Dzięki modernizacji kolejnego odcinka torowiska zwiększy się komfort podróży i bezpieczeństwo pasażerów korzystających z komunikacji tramwajowej, która stanie się sprawniejsza i bardziej niezawodna – komentuje prezydent Zabrze Małgorzata Mańka-Szulik. – Skorzystają również mieszkańcy, bo zmniejszy się natężenie hałasu i wibracji, a także kierowcy, bo w konsekwencji tego typu inwestycji poprawia się cała infrastruktura drogowa na tych odcinkach.

Na ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu wybudują nowe torowisko

W czwartek 28.04.2022 r. podpisana została umowa między spółką Tramwaje Śląskie S.A. a generalnym wykonawcą robót modernizacyjnych torowiska wzdłuż ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu. Gdy prace się zakończą, po nowych torach pojadą niskopodłogowe tramwaje.

W ramach prowadzonego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. postępowania przetargowego, wykonawcą zadania pn. „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu, od ul. gen. Andersa do ul. Orłat Lwowskich (dobudowa drugiego toru)” wybrane zostało konsorcjum firm: Silesia Invest z Gliwic, SPAW – TOR z Krakowa i GROTEX z Zabrze. Firmy te zdecydowały się na realizację inwestycji za blisko 39,8 mln zł netto (niemal 49 mln zł brutto).

W czwartek 28.04.2022 r. w Pałacu Schoena Muzeum w Sosnowcu, w obecności Prezydenta Sosnowca, przedstawiciele spółki Tramwaje Śląskie S.A. i lidera konsorcjum – firmy Silesia Invest podpisali umowę, zgodnie z którą termin realizacji całości prac określony został na 12 miesięcy. Zadanie obejmuje gruntowną przebudowę ok. 3,5 km odcinka istniejącej linii jednotorowej, z której ponaddwukilometrowy fragment zyska drugi tor.

– Systematycznie poprawiamy jakość infrastruktury tramwajowej. Modernizacja linii wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, w połączeniu z właśnie trwającą przebudową linii wzdłuż ulic Andersa i 1 Maja to będzie zupełnie nowa jakość podróżowania. Poprawimy również bezpieczeństwo pieszych, likwidując na Pawiaku jak i w rejonie ulicy Niweckiej wsiadanie i wysiadanie bezpośrednio na drogę – powiedział Prezydent Sosnowca Arkadiusz Chęciński. Nowe tory oznaczają także nowy tabor, co podkreślał Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. – Zarówno te prace na ulicy Wojska Polskiego, jak wspomniana przez Pana Prezydenta modernizacja infrastruktury wzdłuż ulic Andersa i 1 Maja spowodują, że do eksploatacji kursujących tam linii będziemy mogli skierować nowoczesne, niskopodłogowe tramwaje. W całym naszym projekcie inwestycyjnym działamy wielopłaszczyznowo, inwestując jednocześnie w infrastrukturę torową, sieciową i przystankową, jak i w wagony oraz techniczne pojazdy specjalistyczne.

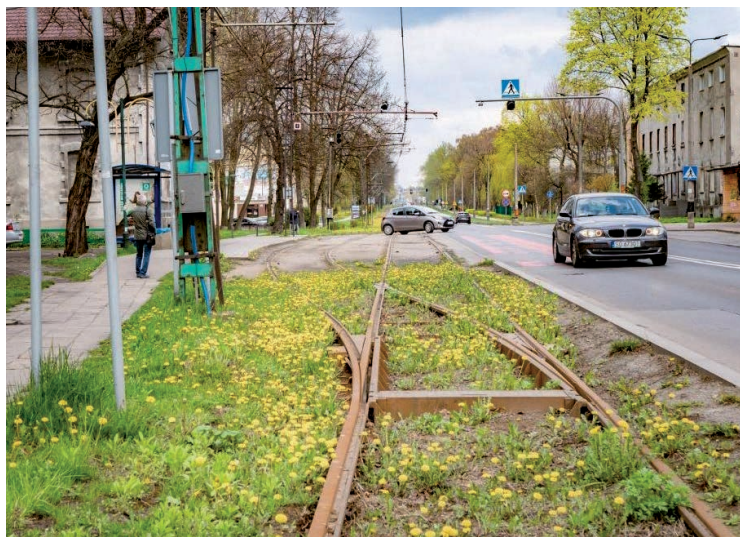
W efekcie modernizacji na fragmencie od skrzyżowania w Dańdówce przez wiadukt nad torami kolejowymi stacji Sosnowiec Dańdówka do przystanku Niwka Pawiak powstanie linia dwutorowa, zaś na odcinku od przystanku Niwka Pawiak do wiaduktu nad ul. Orłat Lwowskich wybudowana zostanie linia jednotorowa, z mijanką w rejonie przystanku Niwka Kościół. Wydzie-



Stoją od lewej: Henryk Kolender Członek Zarządu - Dyrektor Finansowy Spółki Tramwaje Śląskie S.A.; Mateusz Rykała Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej Spółki Tramwaje Śląskie S.A.; Bolesław Knapik, Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.; Arkadiusz Chęciński, Prezydent Sosnowca; Agnieszka Czapla Prezes Sosnowieckich Inwestycji; Jarosław Szmitka, Prezes Zarządu Spółki Silesia Invest.

lone torowisko wykonane zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych ze sprężystym mocowaniem szyn. W rejonie skrzyżowań i przejazdów torowo-drogowych w większości zastosowane zostaną prefabrykowane płyty torowe z szynami montowanymi w komorach za pomocą mas poliuretanowych. Powstaną nowe perony przystankowe, posadowione zostaną nowe słupy trakcyjno-oświetleniowe z nową siecią, przebudowany zostanie układ zasilania oraz instalacje podziemne, zabudowane zostaną elektrycznie sterowane i ogrzewane zwrotnice. – Ta inwestycja, dla której dziś następuje podpisanie umowy, to ostatnie z grupy zadań infrastrukturalnych na terenie Sosnowca, które Spółka założyła do realizacji w tej perspektywie unijnej. Należy tu pogratulować Zarządowi Spółki skutecznego dążenia do realizacji celów mimo napotykanego trudności, a wiemy, że to nie ostatnie słowo Tramwajów Śląskich, bo firma już pracuje nad projektem, dla którego będzie się ubiegać o unijne środki z nowej perspektywy finansowej – zaznaczał Mateusz Rykała, wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zadanie jest jednym z elementów „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Trwają prace projektowe dla inwestycji na ul. Piekarskiej i Sądowej.
- W przetargu dla zadania modernizacji torowiska od centrum Bytomia do zajezdni Stroszek trwa weryfikacja Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja od strony ul. Katowickiej wykonawca kontynuował budowę odwodnienia drugiego toru. Kontynuowane były prace gazowe nie związane z inwestycją tramwajową. Na odcinku Składowa – Janasa montowane były słupy trakcyjne i szyny w komorach zalewane masami elastycznymi. Trwały prace przy budowie chodników, ścieżki rowerowej i jezdni.
- Na ul. Hajduckiej prace realizowane są w rejonie skrzyżowania z al. BoWiD oraz w kierunku ul. Dobrodzieńskiej - wykonawca układa płyty torowe i montuje szyny oraz uzbraja sieć trakcyjną. Przebudowany został kolidujący ciepłociąg.
- Dla zadania przebudowy torowiska na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościusko do ul. Metalowców trwają prace komisji przetargowej.

w Dąbrowie Górniczej:

- Na odcinku Gołonóg – Reden wykonawca prowadził prace ziemne oraz przystąpił do układania warstw konstrukcyjnych. Na odcinku od ronda przy al. Róż w stronę Będzina wykonawca kontynuuje prace rozbiórkowe starej infrastruktury i prace ziemne na części zakresu.



w Katowicach:

- Dla zadania wzdłuż ul. Grundmanna przekazany został plac budowy.
- Dla zadania przebudowy torowiska wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa wybrany został wykonawca. Płynie okres na uprawomocnienie decyzji.
- W przetargu na wyłonienie wykonawcy przebudowy torowiska wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka wpłynęły 4 oferty. Trwają prace komisji przetargowej.

w Mysłowicach:

- Na odcinku wzdłuż ul. Bytomskiej i Starokościelnej trwają prace ziemne oraz roboty w zakresie przebudowy instalacji kanalizacyjnych, wodociągowych i gazowych. Wykonawca kontynuował prace rozbiórkowe i ziemne od strony skrzyżowania z ul. Świerczyny.

w Sosnowcu:

- Budowa nowej linii w Zagórzcu przebiega zgodnie z planem. Na odtwarzanej dawnej pętli ułożono ruszt torowy i zakończono stawianie słupów trakcyjnych.

Przy rondzie Jana Pawła II trwają prace przy przebudowie instalacji podziemnych. Wykonawca wiaduktu w ciągu ul. Braci Mieroszewskich prowadzi betonowanie segmentów obiektu. Trwa budowa podstacji trakcyjnej.

- Na zadaniu wzdłuż ulic gen. Andersa i 1 Maja wykonawca prowadził prace na przejazdach w rejonie ronda Ludwik oraz na peronie przystankowym; na odcinku między Dańdówką a rondem Ludwik torowisko jest gotowe – trwają prace sieciowe.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego 28.04.2022 r. podpisano umowę z generalnym wykonawcą.



w Świętochłowicach:

- Wykonawca prac wzdłuż ul. Chorzowskiej zakończył zasadnicze prace i przygotowuje inwestycję do odbioru. Wznowienie ruchu tramwajowego zaplanowano na 30.04.2022 r.
- Wzdłuż ul. Łagiewnickiej na odcinku Sportowa - Ostatnia trwa przebudowa sieci wodociągowej GPW oraz ciepłociągu. Na odcinku Stadion - Bieszczadzka wykonawca przystąpił do układania warstw konstrukcyjnych torowiska.
- W przetargu wykonawczym na realizację zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej wybrany wykonawca zrezygnował z realizacji zadania. Trwa procedura wyboru nowego wykonawcy.

w Zabrzu:

- Na zadaniu w Mikulczycach na torowisku wydzielonym i na pętli wykonawca ułożył ruszt torowy oraz układał fragment torowiska w jezdni; kontynuowane są prace przy budowie fundamentów pod słupy trakcyjne. Wykonawca prowadzi prace budowane obiektu mostowego.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności od ul. Floriana do granicy z Rudą Śląską podpisano umowę, przekazano plac budowy i wykonawca przystąpił do realizacji robót.



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



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.

Ostropa dawniej i dziś

Zbliża się majówka, idealna pora na rodzinną wycieczkę. Tym razem zapraszamy do Ostropy – niezwyklej dzielnicy Gliwic, której dzieje sięgają XIII wieku. W 1286 roku książę kozielsko-bytomski Kazimierz II lokował na prawie niemieckim wieś Roztop, prawdopodobnie nawiązującą w swej nazwie do okolicznych mokradł. Z kolei późniejsza nazwa - Ostropa (tłumaczona na niemiecki jako „Waschplatz”, czyli „Miejsce strażnicze”) może być związana z ówczesnym charakterem osady, której mieszkańcy zobowiązani byli do utrzymania strażnic w księstwie.



Kościół pw. św. Jerzego

Pierwszy kościół we wsi stanął już w 1340 roku; został zniszczony około 1430 roku podczas wojen husyckich. Kolejna tragedia dotknęła osadę w czasie wojny trzydziestoletniej (1618-1648) - wieś niemal całkowicie wymarła, a w 1633 roku przeszła przez nią „czarna śmierć”, czyli dżuma. Jak podają źródła, w 1645 roku osadę zamieszkiwało jedynie 16 chłopów.

W 1742 roku, po zakończeniu wojny austriacko-pruskiej, Ostropa stała się częścią państwa pruskiego. Jej powolna odbudowa rozpoczęła się pod koniec XVIII wieku, wraz z rozwojem przemysłu w pobliskich Gliwicach. Niestety, w kolejnych latach nieszczęścia nie omijały wsi. W 1867 roku zawitała tu zaraza cholery, a w 1879 roku wielki głód z powodu nieurodzaju.

Główną drogą w Ostropie jest ulica im. Ignacego Daszyńskiego, od której odchodzą prostopadle uliczki - z niską zabudową dawnych gospodarstw i domów jednorodzinnych. Nasz spacer warto rozpocząć od zabytkowej wieży ciśnień, która góruje nad całą ulicą. Budowla powstała około 1930 roku, ma 33 metry wysokości. Na jej szczycie założony

został betonowy zbiornik na wodę, z którego korzystały okoliczne osiedla oraz kopalnia.

Nieopodal, także na ulicy Daszyńskiego, znajduje się budynek poczty, a przy nim jeden z kilku przydrożnych krzyży w Ostropie. Kolejny z nich usytuowany jest na skrzyżowaniu z ulicą Geodetów i pochodzi z 1869 roku.

Po skręceniu w ulicę Geodetów dotrzemy do najcenniejszego zabytku Ostropy - kościoła pw. św. Jerzego, znajdującego się w otoczeniu zabudowy mieszkalnej przy ul. Piekarskiej. Jest to jeden z trzech kościołów na Śląsku z murowanym prezbiterium, które datowane jest na XV wiek. Do prezbiterium w latach 1665-1667 dobudowano drewnianą nawę. Drewniana jest również wieża kościoła, pochodząca z 1544 roku. Świątynię ułożono na niewielkim wzniesieniu, w otoczeniu dawnego, ceglanego i kamiennego ogrodzenia. Pierwotnie w otoczeniu kościoła i ogrodzenia znajdował się cmentarz.

Bardzo interesujące jest wnętrze ostropskiego kościoła. Dominuje w nim styl barokowy. Empora wsparta jest na dwóch żeliwnych słupach,

a wejście na nią znajduje się od strony kruchty. W prezbiterium umieszczone są cztery okna (jedno w kształcie koniczyny), trzy z nich doświetlają nawę kościoła, a dwa - zakrystię. Warte uwagi są odrzwia - z tzw. oślim grzbietem oraz polichromią przedstawiającą postać Chrystusa. W nawie podziwiać można polichromię ścienną, datowaną na lata 1665-1679, przedstawiającą sceny Męki Pańskiej. Natomiast w prezbiterium, oddzielonym od nawy tęczową belką, zachowały się malowidła z przedstawieniami: Sądu ostatecznego, Marii z płaszczem opiekuńczym, Zmartwychwstałego Chrystusa ukazującego się apostołom. Na sklepieniu widoczne są m.in. wizerunki czterech Ewangelistów. W ołtarzu głównym znajduje się obraz Najświętszej Maryi Panny Niepokalanie Poczętej, w tabernakulum umiejscowiono rzeźby czterech Ewangelistów. W świątyni są dwa ołtarze boczne - lewy pochodzi z 1646 roku, prawy datowany jest na 1640 rok. Jest też barokowa ambona. Kościół nie jest użytkowany od 1927 roku, ale od 2009 roku trwają w nim prace restauratorskie, mające na celu przywrócenie świątyni do dawnej świetności.



Zabytkowa wieża ciśni

Przed kościołem, przy dawnej bramie wejściowej, stoi krzyż pochodzący z 1831 roku, z wmurowaną w cokół polichromowaną figurą Matki Bożej Bolesnej. Nieco dalej, przy pozostałościach murów, zachował się jeszcze jeden krzyż, datowany na 1888 rok. Na murowanym postumencie, gdzie dawniej w niszy kapliczkowej stała zapewne figura Matki Bożej Bolesnej, dziś zawieszony jest mały obraz Matki Bożej Częstochowskiej. Na belce krzyża umieszczono charakterystyczny daszek, chroniący przed opadami atmosferycznymi. Kolejne kroki kierujemy w stronę ulicy Architektów i do skwerku na połączeniu z ulicą Nauczycielską. Stoi tutaj pomnik poświęcony mieszkańcom - żołnierzom, którzy polegli w czasie dwóch wojen światowych, jak i tych, którzy zginęli w niewoli. W założeniu pomnikowym, przypominającym kapliczkę, zawieszona została tablica z napisem w języku niemieckim, a obok - w języku polskim. W pobliżu znajduje się monumentalny kościół parafialny pw. Ducha Świętego. Neobarokowa świątynia została wybudowana w 1927 roku według



Przydrożny krzyż przy ulicy Daszyńskiego

projektu Johanna Gebela i Theodora Pluschke z Wrocławia. Początkowo we wnętrzu użyto wyposażenia przeniesionego z kościoła św. Jerzego. Później ołtarz główny został wymieniony na nowy, z bogatą, złożoną snycerką, którą wykonano w monachijskiej pracowni rzeźbiarskiej Schneidera. Natomiast witraże powstały w warsztacie z Regensburga. W 2012 roku, z okazji 85-lecia kościoła, poświęcone zostały nowy ołtarz i ambona, które zaprojektował Piotr Kłoska ze Szczyrku. Na uwagę zasługuje również barokowa chrzcielnica, pochodząca ze starego kościoła, a także jedna z pierwszych na Górnym Śląsku figur „Pani Fatimskiej” - Matki Bożej przywiezionej z Fatimy, ufundowanej przez Edith Deppe z USA. Warto wspomnieć, że w Ostropie w Poniedziałek Wielkanocny odbywa się tradycyjna procesja konna, podczas której święci się pola uprawne. Pierwsza pisana wzmianka o takiej procesji pochodzi już z 1711 roku.

Na zakończenie spaceru po Ostropie warto jeszcze zobaczyć osiedle mieszkaniowe pod nazwą



Kościół pw. św. Jerzego

„Wilcze Gardło”. Aby się tam dostać, musimy przejść z ulicy Daszyńskiego w stronę ulicy Traktorzystów. „Wilcze Gardło” to unikatowy projekt urbanistyczny, stworzony z myślą o przedstawicielach niemieckiej formacji SA (Sturmabteilungen) w okresie międzywojennym. Wzorcowe w III Rzeszy osiedle mieszkaniowe, zwane pierwotnie SA Mutersiedlung „Eichenkamp”, a później Glaubenstatt (Wierne Miasto), zaprojektował w 1936 roku bytomski architekt Rudolf Fischer. Kompozycja urbanistyczna oparta została na osi łączącej tzw. rynek i stadion sportowy z obwodnicowym układem ulic, wokół których wznoszą się jednolite, dwukondygnacyjne domki jednorodzinne wraz z zabudowaniami gospodarczymi i ogrodami. Osiedle budowane było w latach 1937-1941, a jego charakterystycznym elementem jest budynek bramy wjazdowej, tzw. budynek zebrania mieszkańców.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół pw. Ducha Świętego



Wilcze Gardło - budynek bramy wjazdowej



Słodko-gorzkie tajemnice czekolady

Obchodzony 12 kwietnia Światowy Dzień Czekolady dla wielu z nas był świetną okazją do zakupu i zjedzenia tego smakołyku. Fundacja Fairtrade Polska zachęca, aby przy otwarciu kolejnej tabliczki czekolady pomyśleć o warunkach pracy rolników, uprawiających kakao, z którego powstają nasze słodczyce.

Europa jest największym eksporterem słodczych wytwarzanych z kakao na świecie i odpowiada za ponad 76% światowej sprzedaży tego produktu. W tym zestawieniu Polska zajmuje czwarte miejsce. Na szczycie listy znajdują się Niemcy, Belgia i Włochy (CBI, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, 2021 r.). Statystyczny Polak każdego roku zjada 5,2 kg czekolady, czyli ponad 52 tabliczki (raport Nielsen/Wedel, 2021 r.). Wielu konsumentów nie zdaje sobie jednak sprawy z tego, że czekolada, jaką znamy, ma przed sobą niepewną przyszłość i w najbliższym czasie może stać się rzadkim luksusowym towarem. Z czego to wynika?

Według danych Fundacji Fairtrade Polska, zajmującej się integracją działań na rzecz sprawiedliwego handlu, aż 60% ziaren kakao na światowym rynku pochodzi z Ghany i Wybrzeża Kości Słoniowej. Jest tam wystarczająco gorąco i wilgotno, by ziarna mogły się rozwijać. Uprawa kakao to źródło utrzymania dla 5,5 miliona rolników i około 40 milionów zatrudnionych na plantacjach pracowników najemnych. Praca ta jest niezwykle wymagająca - kakaowce są delikatne i wrażliwe na zmiany klimatyczne, przez co rolnicy muszą chronić drzewa przed zbyt silnym działaniem wiatru i promieniami słonecznymi, jak również przed szkodnikami i chorobami.

Niestety, przeciętny rolnik, zajmujący się uprawą kakao, zarabia mniej niż 1 dolara dziennie. Dodatkowo średni wiek rolników uprawiających kakao wynosi obecnie ponad 50 lat, ponieważ młodsze pokolenie nie jest zainteresowane tym zajęciem z powodu niskich dochodów. Oprócz tego w sektorze kakaowym codziennością są nierówne traktowanie płci czy praca dzieci.

Fairtrade to system certyfikacji, który działa w rejonach, gdzie uprawia się m.in. kakao. Powstał po to, by wspierać lokalną przedsiębiorczość przez zapewnienie rolnikom środków utrzymania, uczciwych cen za produkty i stabilnych warunków eksportu towarów, a także po to, by dbać o środowisko. Rolnicy zrzeszeni w spółdzielniach z certyfikatem Fairtrade otrzymują za swoje plony ustaloną cenę minimalną, która pokrywa koszty m.in. zrównoważonej produkcji kakao. Ponadto, otrzymują premię Fairtrade, która służy m.in. do inwestowania w podnoszenie jakości

i wydajności upraw, a częściowo jest przeznaczana na projekty rozwojowe, z których korzystają całe społeczności.

- Wyższa cena produktów jest do pewnego stopnia pochodną płacenia wyższej ceny za kakao w skupie - przekonuje Zbigniew Szalbot, członek zarządu Fairtrade Polska. - Dodatkowo rolnicy otrzymują tzw. premię Fairtrade, którą przeznaczają m.in. na opiekę medyczną czy szkolenia - mówi ekspert. - Wybierając produkty z certyfikatem Fairtrade, wspieramy tych, którym zawdzięczamy surowce w naszych ulubionych smakołykach. Konsumenty zwracają większą niż kiedykolwiek uwagę na warunki pracy, jakie stoją za produktami, które nabywają. Nie chcą, aby ich czekolada pozostawiła zły ślad - komentuje.

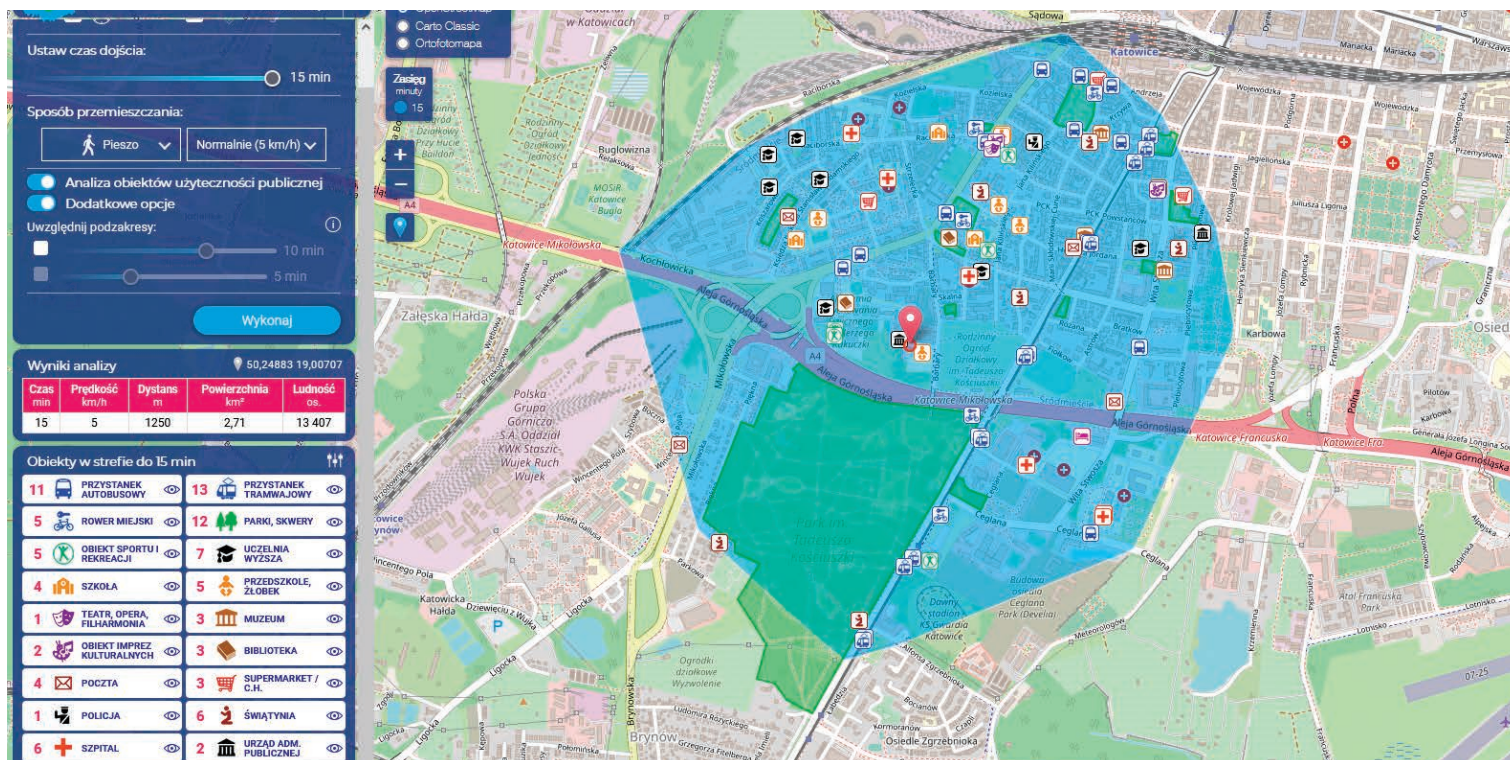
Na pierwszy rzut oka każda czekolada na półkach sklepowych wygląda tak samo. Obecnie konsumenci często porównują je pod kątem składu. Warto jednak również zwrócić uwagę na to, czy kakao, będące jednym ze składowych produktu, zostało pozyskane na zasadach Fairtrade. To wiadomość dla nas-konsumentów, że plantatorzy, którzy uprawiali kakao, otrzymali bardziej sprawiedliwą cenę za swoją pracę.

Światowy Dzień Czekolady rozpoczął Miesiąc Fairtrade pod hasłem „Dla ludzi, dla planety”. Od 12 kwietnia do 15 maja zaplanowano akcje edukacyjne na temat Fairtrade. Do udziału w wydarzeniach zaproszeni są wszyscy, którzy swoimi wyborami konsumenckimi chcą zmieniać świat.

red

- Statystyczny Polak zjada w ciągu roku ponad 52 tabliczki czekolady (raport Nielsen/Wedel, 2021, 2021 r.)
- Rolnicy z globalnego Południa uprawiający kakao zarabiają mniej niż 1 dolara dziennie (Fairtrade Foundation, 2020 r.)
- Eksperti rynku spożywczego podkreślają, że konsumenci mają realny wpływ na warunki pracy producentów czekolady z globalnego Południa

Metropolia uruchomiła interaktywną mapę



Idea miast 15-minutowych zyskuje popularność na całym świecie. Chodzi o możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb w najbliższym otoczeniu od swojego miejsca zamieszkania. Teraz każdy może sprawdzić jakie usługi i tereny tam się znajdują, dzięki interaktywnej mapie, którą właśnie uruchomiła Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

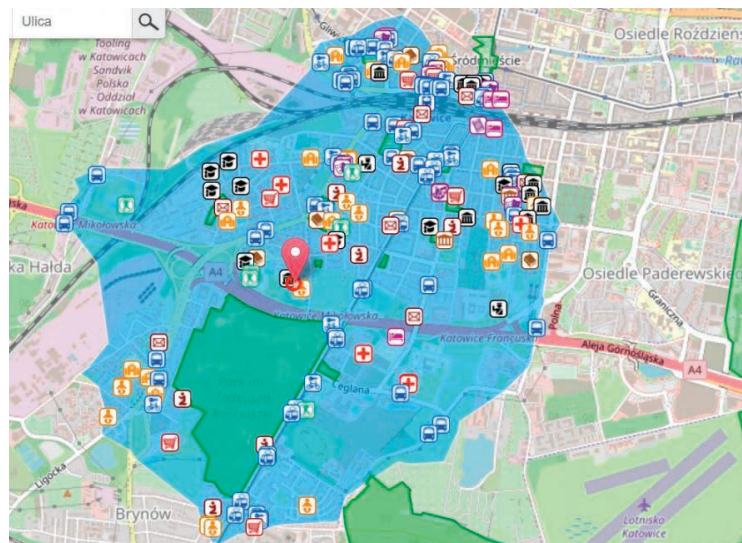
Zapewnienie dostępu do podstawowych usług czy terenów wypoczynku blisko miejsca zamieszkania to coraz powszechniejszy trend w kształtowaniu miast. Sprzyja to integracji społecznej, rozwojowi lokalnej przedsiębiorczości, a także poprawia jakość środowiska i zdrowie samych mieszkańców, eliminując zbędne korzystanie z samochodu i zachęcając do ruchu pieszego. – Mówimy o zaspokajaniu podstawowych potrzeb w najbliższej okolicy. Nie każdy w pobliżu miejsca zamieszkania może mieć stadion czy filharmonię, ale każdy powinien mieć dostęp do szkoły, przedszkola, przychodni czy placówki handlowej – mówi Andrzej Kolat, dyrektor Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej GZM. Interaktywna mapa dostępna jest na portalu InfoGZM. Jest to narzędzie, które pozwala sprawdzić, jakie podstawowe usługi publiczne (istotne dla codziennego życia) znajdują się w pobliżu dowolnie wybranego punktu na mapie (np. własnego miejsca zamieszkania). Wybrany obszar można przeanalizować wg kryterium czasu lub odległości, czyli np. dla zasięgu do 15 minut lub dla odległości do 2000 metrów. Ponadto można dostosować prędkość przemieszczania się oraz wybrać pomiędzy podróżą pieszą a rowerową. Istnieje też możliwość filtrowania wyników i wyświetlenia danej kategorii obiektu, np.: szkoły, przedszkola i żłobki, kina, teatry, parki. Dla lepszej czytelności wyświetlają się one na mapie w postaci piktoqramów. Dodatkowo pokazuje się liczba ludności zamieszkująca w wybranym analizowanym obszarze. – W tym momencie opracowujemy strategię rozwoju na najbliższe lata, której integralnym elementem będzie model struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej. W tym kontekście idea miasta 15-minutowego jest zgodna z celami, jakie chcemy uzyskać w tym procesie. Interaktywna mapa, którą uruchomiliśmy, pozwala jeszcze lepiej zrozumieć i zobrazować ten trend – tłumaczy Andrzej Kolat.

Idea miasta 15-minutowego różni się od rozwiązań stosowanych w ubiegłym

stuleciu, kiedy stawiano na tzw. strefowanie, czyli – osobno strefa zamieszkania, osobno przemysłu i zieleni. To także swoisty powrót do idei miasta „na ludzką skalę”, gdzie duża część przemieszczeń odbywała się w pierwszej kolejności pieszo lub rowerowo, a nie jak dzisiaj – samochodem.

Idea miasta 15-minutowego zyskuje popularność na całym świecie. Z jej założeń już teraz korzystają tak duże ośrodki miejskie jak Paryż, Barcelona, Melbourne, Ottawa, Nowy Jork czy Kopenhaga.

Źródło: metropolia.gzm.pl



Drodzy Pasażerowie! Każdy z Państwa wie, że tramwaj jeździ po szynach. Większość jest też świadoma, że napędzany jest elektrycznością. Z pewnością jednak wiele elementów związanych z eksploatacją tramwaju może być dla Państwa nieznanych, niejasnych bądź niezrozumiałych. Zatem: Jak działa tramwaj? Na to ogólne pytanie postaramy się dość wyczerpująco odpowiedzieć na łamach „Silesia Tram News”.



„Parówka”, czyli krok w nowoczesność

Przed miesiącem omówiłem część elektryczną układu napędowego w najstarszych wagonach rodziny N. Pora zatem na nieco nowsze wagony – 13NS i 102N(a). Były to pierwsze szybkobieżne tramwaje, które z wielkim sentymentem wspominane są przez starszych motorniczych.

Wagony te potocznie nazywane są „parówkami”, w odróżnieniu od autobusów zwanych „ogórkami”. Pseudonim ten nawiązuje do obłego kształtu pudła, modnego w latach 60. XX wieku. Do ich napędu wykorzystano szeregowo silniki prądu stałego, jak w starszych wagonach, lecz zmieniono już układ sterowania rezystorami rozruchowymi, które umieszczono pod podłogą wagonu. W wagonach tych jest również ręczny nastawnik jazdy, jak w wagonach typu N, lecz nie ma w nim już wysokiego napięcia. Sterowanie odbywa się poprzez styczniki umieszczone pod podłogą wagonu. O tym, który stycznik jest załączony decyduje wspomniany wyżej nastawnik jazdy (w postaci skrzynki z korbą) poprzez styki w obwodzie 40V, przez które są właśnie zasilane cewki styczników.

W wagonach tego rodzaju podczas produkcji wprowadzono wiele zmian, bazując na wagonach Tatra T1, produkowanych w Czechosłowacji na licencji amerykańskich wagonów PCC. Wprowadzono w nich przetwornicę wirującą służącą do chłodzenia rezystorów rozruchu i hamowania wraz z silnikami oraz do zasilania obwodów 40V, w tym do ładowania baterii akumulatorów. Przetwornica, a właściwie jej wentylatory, generowały bardzo charakterystyczny hałas tak wewnątrz, jak i na zewnątrz wagonu. Wprowadzony obwód niskiego napięcia 40V wraz z baterią akumulatorów umożliwił zastosowanie wielu nowych elementów typu: stycznik liniowy, który zastąpił ręcznie obsługiwany wyłącznik nadmiarowy (można go porównać z dzisiejszymi wyłącznikami nadprądowymi – bezpiecznikami), luzowniki służące do elektrycznego odhamowania wagonu (wcześniej motorniczy musiał zaciągać hamulec ręcznie poprzez korbę), elektrycznie otwierane wszystkie drzwi (w eNkach pasażer musiał sobie sam przesuwać potężne drzwi), hamulce szynowe służące do awaryjnego szybkiego zatrzymania wagonu (to rozwiązanie było też później stosowane w wagonach typu N). Poprzez 12V odczep z baterii akumulatorów zasilano jeszcze oświetlenie zewnętrzne (w tym kierunkowskazy) i wycieraczkę.

Bardzo ważną zmianą było zastosowanie skrętnych wózków napędowych (w wagonach serii 102, w celu zwiększania ilości miejsca dla pasażerów



Zdjęcia: Aleksandra Starosta

zastosowano środkowy wózek toczny – Jackobsa, a pudło wagonu wykonano jako dwuczłonowe). Wprowadzone zmiany zwiększyły komfort i bezpieczeństwo zarówno dla pasażerów jak i motorniczego (wagon posiada już fotel motorniczego więc prowadzący tramwaj nie musi pracować na stojąco). Jedynym obwodem, jaki pozostał z wagonów typu N było oświetlenie wnętrza wagonu w postaci białych plafonów w suficie z żarówkami połączonymi szeregowo, zasilane z sieci trakcyjnej 600V (podczas jazdy oświetlenie przygasa z powodu zaniku napięcia podczas przejazdu przez izolator na sieci trakcyjnej). Przepływ prądu do silników jest analogiczny jak w wagonach typu N z jedną różnicą, polegającą na stałym połączeniu szeregowym 2 silników na jednym wózku.

Wagony te posiadają również 2 niezależne grupy napędowe, każda na jeden wózek, co daje razem 4 silniki na wagon. Zwiększyła się wygoda pasażerów, oprócz zamykanych drzwi mogą oni już wygodnie usiąść na miękkich siedzeniach pokrytych tzw. sztuczną skórą – skajem. Wagony te oryginalnie nie posiadały dodatkowego ogrzewania przedziału pasażerskiego, a jedynym źródłem ciepła był nadmuch ze skrzyni oporów rozruchowych, z których latem ciepło jest wdmuchiwane pod wagon, a na okres zimowy nadmuch ten był odpowiednio kierowany do wnętrza wagonu. W późniejszych okresach eksploatacji, w niektórych wagonach dokładano grzejniki pod siedzeniami. Obecnie w naszej Spółce czynny jest jeden z opisywanych wagonów – 102Na o numerze 183 z 1970 roku, którego nie spotkamy już w ruchu liniowym. W kolejnym odcinku omówię wagony, które jeszcze kursują na liniach a posiadają napęd „rozrusznikowy”.

Adrian Pander





Zdjęcia: Marcin Banduch

Rower i hulajnoga w tramwaju

Od czasu do czasu miłośnicy dwóch kółek stają przed koniecznością przewiezienia swoich rowerów lub hulajnóg elektrycznych w tramwaju, autobusie czy trolejbusie. Przypomnijmy, co na ten temat mówią przepisy ustalone przez Zarząd Transportu Metropolitalnego.

Najmniej wątpliwości budzi przewożenie hulajnóg. W tramwaju, autobusie i trolejbusie wolno przewozić hulajnogę (definiowaną jako dwuosiowy pojazd elektryczny, bez pedałów i siodełka), ale z zastrzeżeniem, że hulajnoga powinna być złożona i trzymana w ręku. Należy też przewozić hulajnogę w sposób nieprzeszkadzający innym pasażerom i z zachowaniem szczególnej ostrożności. Za hulajnogę nie trzeba kasować dodatkowego biletu - jeśli pasażer skasuje swój, hulajnoga jedzie za darmo.

Regulamin ZTM dopuszcza przewóz rowerów. Jeżeli na przystanek podjeżdża tramwaj, autobus lub trolejbus posiadający specjalne miejsce do przewozu rowerów (można je poznać po piktogramie na drzwiach) to przewóz możliwy jest tylko w tym miejscu (wtedy istnieje możliwość bezpiecznego przypięcia roweru w specjalnym uchwycie). Jeżeli jednak do takiego tramwaju czy autobusu wsiądzie osoba na wózku inwalidzkim, lub przewożąca dziecko w wózku dziecięcym, to takie osoby mają

pierwszeństwo w korzystaniu z tej przestrzeni autobusu lub trolejbusu i osoba przewożąca rower jest zobowiązana ustąpić im miejsca (co może być równoznaczne z wyjściem rowerzysty z rowerem z pojazdu na przystanku, na którym wsiada osoba z wózkiem lub na wózku).

Jeżeli trafimy na tramwaj, autobus lub trolejbus nieprzystosowany specjalnie do przewozu rowerów, to przewóz roweru w takim pojeździe możliwy jest tylko za zgodą kierowcy. Kierowca może nie zgodzić się na taki transport, jeśli uzna, że może on być uciążliwy lub niebezpieczny dla innych pasażerów pojazdu. Musimy zrozumieć, że kierowca jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo swoich pasażerów i to jest jego najważniejsze zadanie. Jeśli jednak kierowca zgodzi się na przewóz roweru, należy pamiętać, że obowiązkiem pasażera jest unieruchomienie go w sposób uniemożliwiający przewrócenie się roweru lub jego przemieszczanie się po pojeździe. Warto się także postarać, aby rower nie ubrudził współpasażerów i nie utrudniał im poruszania się po pojeździe.



UWAGA! Przewożenie rowerów w tramwaju, autobusie lub trolejbusie jest dozwolone na następujących zasadach:

- musi być piktogram i specjalne miejsce z zapięciem na rower;
- osoby na wózkach inwalidzkich i z wózkami dziecięcymi mają pierwszeństwo przed rowerzystami i rowerami, czyli rowerzysta musi opuścić pojazd z rowerem, jeśli poprosi go o to motorniczy wpuszczający osobę na wózek inwalidzki i rodzica z wózkiem dziecięcym;
- w szczególnych przypadkach motorniczy/kierowca może odmówić przewozu roweru ze względów bezpieczeństwa;
- jeśli tramwaj, autobus czy trolejbus nie ma wydzielonej przestrzeni dla roweru wraz z zapięciem/pasem, przewożenie roweru jest zabronione.

Za rower podobnie, jak za hulajnogę, nie trzeba kasować biletu.

Wydaje się więc, że możliwość przewozu rowerów tramwajami, autobusami i trolejbusami należy traktować raczej jako rozwiązanie awaryjne. Jeśli chcemy odbyć wycieczkę rowerową z dala od domu, korzystajmy raczej z pociągów, które mają znacznie więcej miejsca.

Pokoloruj tramwajowy świat



Zapraszamy najmłodszych Czytelników do zabawy w kolorowanie. Co miesiąc, w tym miejscu, znajdziecie obrazki o tematyce tramwajowej. Od dziecięcej wyobraźni i pomysłowości zależeć będzie jakimi wypełnią się one kolorami. Pora szykować kredki i do dzieła!

Krzyżówka panoramiczna

Błotnista kałuża	▼		▼	Łódź Eskimosa (anagram: kuna)	▼	Hinduski asceta	▼	Narzuta na łóżko		Tryton (anagram: trzaska)
Spaghetti			Szminka			Pisany piórem		Dział finansowy (daw.)		
Niejedna w atlasie	▶			Ormiański koniak	▶					
	▶			Skupisko krzewów	▶				Niewola u Tatarów	
				Polecenie	▼					
Filip, reżyser										
Barwna papuga	▶			Rum. tere-nówka	▶			Wojciech Jerzy, reżyser "Lalki"		
Centrum				Bogini świtu	▼					
	▶					Podobny do aksamitu	▶			
Od niego do Kajfasza		Ostronos rudy (anagram: Akito)	▶					Buhaj	▶	
	▶					Potocznie o szefowej	▶			

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 maja 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.