

NR 05/134 MAJ 2022

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

**Zielone
inwestycje
w centrum
Katowic**

»» str. 2

ROZMAITOŚCI

**Nasza
zajezdnia
zabytkiem**

»» str. 8-9

**Planetarium - Śląski Park Nauki
Wielkie otwarcie**

»» str. 5

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Są takie daty i wyjątkowe dni, o których każdy z nas pamięta bez zaznaczania ich w kalendarzu. Tak jak pamiętamy o ludziach, których kochamy. Ten numer miesięcznika ukazał się w druku 26 maja, czyli w Dzień Matki, co odnotowuję z uśmiechem i szybciej bijącym sercem. A już wkrótce, 1 czerwca, życzenia będziemy składać swoim pociechom z okazji Dnia Dziecka. Niechaj jedno i drugie święto będzie okazją do radosnych spotkań, niespodzianek i wzruszeń.

Mamy nadzieję, że inspiracją do tego świętowania będzie najnowsze wydanie „Silesia Tram News”. Informujemy w nim m.in. o zakończonej przebudowie Planetarium Śląskiego. Uroczyste otwarcie obiektu wraz z nowoczesnym parkiem nauki, zaplanowano na 11 czerwca – o szczegółach tego wydarzenia piszemy na str. 5. Myślę, że bilety do Planetarium mogą być świetnym prezentem od dziecka dla mamy i odwrotnie. Najlepiej wybrać się tam całą rodziną i oczywiście tramwajem! A jeśli ktoś będzie miał szczęście, to być może wsiądzie do wagonu, któremu 11 maja nadano imię Alessandro Volta. Aby się dowiedzieć kto to taki i dlaczego właśnie on został patronem tramwaju, trzeba przeczytać tekst na str. 3.

Ważna data to dla nas także 6 maja, bo tego dnia zapadła decyzja, która dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. ma symboliczne znaczenie – budynki tworzące zespół zabudowy zajezdni tramwajowej przy ul. Inwalidzkiej w Chorzowie Batorym zostały wpisane do rejestru zabytków nieruchomych województwa śląskiego. Jesteśmy dumni z tego niezwykłego miejsca, którego historia sięga aż 1929 roku. Więcej na ten temat znajdzie Państwo w materiale na stronach 8 i 9.

Oczywiście, jak co miesiąc, przygotowaliśmy raport z realizowanych inwestycji, który publikujemy na str. 4. Zapewne nie tylko mieszkańców Katowic zainteresuje informacja o przebudowie części ulicy Warszawskiej, która wkrótce zamieni się w deptak z zielenią (tekst na ten temat zamieszczamy obok). Ponadto nasz przewodnik turystyczny przygotował wiosenne zaproszenie na wycieczkę. Tym razem celem podróży i niespodziewanych odkryć są Stolarzowice, jedna z dzielnic Bytomia. Aura zachęca do wyjścia z domu, warto więc zabrać gazetę ze sobą i oddać się lekturze w plenerze!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Zielone inwestycje w centrum Katowic

Jesienią 2021 roku i wiosną 2022 roku zawężona została jezdnia al. Korfantego w Katowicach, gdzie poszerzono pas zieleni, w którym wsadzono 46 drzew. Do maja 2023 roku zielona rewolucja zmieni fragment ul. Warszawskiej w miejski deptak.

Po wspólnym przetargu spółka Tramwaje Śląskie S.A. i Zakład Zieleni Miejskiej w Katowicach podpisały umowy z wykonawcą, który przebuduje sieć trakcyjną i infrastrukturę ulicy Warszawskiej, zmieniając jej charakter w deptak, z dużą ilością zieleni. Gruntowną rewitalizację przejdzie odcinek od skrzyżowania z ul. Dyrekcyjną do skrzyżowania z ul. Francuską. Projekt przebudowy zakłada, że na odcinku ul. Warszawskiej do skrzyżowania z ul. Szkolną zostanie utworzony nowy deptak miejski, który będzie się ciągnął po dwóch stronach torowiska. Drugi fragment inwestycji, tj. odcinek od ul. Szkolnej do ul. Francuskiej również stanie się przestrzenią przyjazną dla pieszych i rowerzystów, poprzez wprowadzenie strefy tempo 30 na całym tym odcinku – tutaj również nie zabraknie zieleni. – Zazielenianie miasta zapowiedziałem jesienią 2018 roku. Konsekwentnie realizuję złożoną mieszkańcom obietnicę. 46 drzew już pojawiło się na alei Korfantego. Teraz przyszedł czas na ulicę Warszawską, gdzie zamiast parkujących samochodów pojawiają się drzewa i krzewy – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic. Ulica zostanie podzielona na trzy strefy, które mają

różnić się rodzajem roślin oraz sposobem aranżacji terenu. Pojawią się tu 33 drzewa wysokie, 37 drzew kolumnowych, a także ponad 2600 krzewów, byliny i trawy oraz pnącza.

W piątek 20.05.2022 r. w Katowicach podpisane zostały umowy z wybranym w drodze postępowania przetargowego wykonawcą – firmą Silesia Invest z Gliwic. Zlecającym w zakresie miejskim inwestycji jest Zakład Zieleni Miejskiej w Katowicach, a w zakresie trakcyjnym spółka Tramwaje Śląskie S.A. W ramach inwestycji tramwajowej przebudowane zostaną słupy i sieć trakcyjna. – Mieliśmy w planie wymianę słupów i górnej trakcji na tym odcinku, więc dobrze się stało, że mogliśmy nasze zadanie wkomponować w projekt miejski i zrealizować go wspólnie. Przy okazji zmienimy nieco lokalizację posadowienia słupów trakcyjnych, żeby uzyskać jednolity ich ciąg, co poza walorem technicznym podniesie też estetykę – mówi Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Wartość podpisanych umów wynosi niespełna 19 mln zł, z czego blisko 3 mln zł to koszt spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zgodnie z zapisami umowy wykonawca ma 12 miesięcy na realizację wszystkich zleconych prac.



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

Fot. UM Katowice (facebook)

Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Tramwaj zwany Alessandro Volta

Każdy z nas wie, że wartość napięcia elektrycznego podje się w voltach (np. 230V). Nie wszyscy zdają sobie jednak sprawę, że nazwa jednostki napięcia prądu pochodzi od nazwiska wybitnego włoskiego fizyka – Alessandro Volty. Od środy 11 maja 2022 roku jego sylwetkę przybliży jeden z wagonów spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Elektryczność i tramwaje to związek nierozdzielny, choć pierwsze tramwaje kursujące na Śląsku miały napęd parowy, a część z nich ciągnęły konie. W 1898 roku otwarto jednak pierwszą zelektryfikowaną linię tramwajową i od tego czasu historia tramwajów związana jest z elektrycznością. W tej dziedzinie jedną z najważniejszych postaci był Alessandro Volta. Włoski naukowiec, konstruktor i wynalazca jest autorem m.in. pierwszego elektroskopu, umożliwiającego pomiary elektryczności oraz kondensatora, podstawowego podzespołu każdego urządzenia elektronicznego. Na jego cześć jednostkę napięcia elektrycznego nazwano volt.

Dzięki współpracy spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Oddziału Zagłębia Węglowego Stowarzyszenia Elektryków Polskich (OZW SEP), Alessandro Volta został patronem jednego z tramwajów kursujących na co dzień w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W ramach odbywających się w dniach 11-14 maja 2022 roku X Jubileuszowych Katowickich Dni Elektryki, w środę 11 maja odbyła się uroczystość nadania imienia tramwajowi typu MF 11 AC BD. Wydarzenie zorganizowano w Centrum Przesiadkowym Brynów w Katowicach, gdzie nastąpiło uroczyste odsłonięcie imienia Alessandro Volty na boku tramwaju.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

W uroczystości brali udział goście z całej Polski – uczestnicy Katowickich Dni Elektryki. Odsłaniając imię patrona na tramwaju, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik powiedział: – Alessandro Volta to niezwykła postać, której nazwisko zna każdy, choć nie zawsze zdaje sobie z tego sprawę, używając go do określenia napięcia elektrycznego. Warto jednak poznać lepiej sylwetkę człowieka, który za tym nazwiskiem się krył. Wybitnego naukowca, wizjonera, wynalazcę. Dla nas to naturalny patron, bo już od 124 lat tramwaje kursują dzięki zasilaniu elektrycznością, wykorzystując m.in. wynalazki Alessandro Volty.

Podczas uroczystości prezes OZW SEP prof. dr hab. inż. Jerzy Barglik mówił o Dniach Elektryki: – Dzisiejsza uroczystość nadania nowoczesnemu tramwajowi imienia znakomitego włoskiego naukowca i wynalazcy odbywa się w ramach X Jubileuszowych Katowickich Dni Elektryki. Dziś odbyła się już konferencja naukowo-techniczna Elektroenergetyka 4.0. Uczestniczyliśmy w mszy świętej w intencji elektryków odprowadzonej w zabytkowym kościółku drewnianym w Parku Kościuszki. Od jutra, przed dwa kolejne dni trwać będzie VI Sympozjum Historii Elektryki. Podsumowaniem X Katowickich Dni Elektryki będzie Gala w Pałacu Młodzieży – historycznym miejscu obrad Zjazdu SEP w 1957 roku.

W kolejnych dniach ten wyjątkowy tramwaj kursował na liniach 11 i 43 promując nie tylko postać Alessandro Volty, ale także X Jubileuszowe Katowickie Dni Elektryki. Na ekranach w wagonie wyświetlana jest prezentacja przybliżająca postać Alessandro Volty. Imię naukowca i prezentacja w tramwaju zostaną już na stałe, aby każdy pasażer mógł poznać bliżej tego wybitnego uczonego.

Alessandro Volta to pionier elektryki, włoski fizyk, fizjolog i wynalazca, urodzony w 1745 roku. Volta wynalazł między innymi elektryczną maszynę indukcyjną, jest uważany za twórcę prototypu nowoczesnej świecy zapłonowej, bez której nie można wyobrazić sobie silnika samochodowego, stworzył też własną baterię elektryczną oraz specjalne urządzenie przeznaczone do badania właściwości płonących gazów, które nazywano eudiometrem.

Andrzej Zowada



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

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

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja na odcinku Katowicka – Floriańska trwa układanie szyn na drugim torze oraz uzbrajanie słupów trakcyjnych. Na odcinku Floriańska – Janasa trwa wykonywanie warstw konstrukcyjnych pod torowisko, a na fragmencie Styczyńskiego – Składowa trwają prace gazowe, niebędące częścią kontraktu.
- Na ul. Hajduckiej wykonawca prowadził prace torowe w rejonie skrzyżowania z al. BoWiD oraz w kierunku ul. Dobrodzieńskiej; montowana była sieć trakcyjna i wykonawca przystąpił do prac przygotowawczych do planowanego w połowie czerwca wznowienia ruchu tramwajowego.
- Dla zadania od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców trwają ostatnie formalności przed ogłoszeniem wyboru wykonawcy.

w Dąbrowie Górniczej:

- Na odcinku Kasprzaka – Reden wykonawca ułożył torowisko klasyczne w 80% zakresu. Na fragmencie od Redenu do al. Róż trwa korytowanie i zabudowa warstw konstrukcyjnych. Na odcinku od pętli przy Urzędzie Pracy od al. Róż wykonawca kontynuuje prace rozbiórkowe starej infrastruktury (w tym pętli) i prace ziemne.

w Katowicach:

- Dla zadania wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca gromadzi materiały budowlane i prowadził prace geodezyjne. Trwa uzgadnianie czasowej organizacji ruchu dla poszczególnych etapów.
- Dla zadania przebudowy torowiska wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Żłota – Dębowa umowa zostanie podpisana na początku czerwca.
- Dla zadania przebudowy torowiska wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka umowa zostanie podpisana na początku czerwca.

w Mysłowicach:

- Wykonawca kończył układanie warstw stabilizacji pod pętlę przy dworcu kolejowym i przystąpił do układania warstw kruszywa. Na odcinku ul. Bytomskiej od Słowackiego do Dąbrowskiego oraz w rejonie komisariatu policji wykonawca przystąpił do budowy płyty torowej. W rejonie szpitala dobiegają końca prace przy zabudowie studni kanalizacji.

w Sosnowcu:

- Budowa nowej linii w Zagórzu przebiega zgodnie z planem. Na odtwarzanej dawnej pętli kończą się prace i na początku czerwca ma zostać przywrócony ruch tramwajów do pętli. Przy rondzie Jana Pawła II posadowiono wszystkie słupy trakcyjne i wykonano koryto pod torowisko. Drugi segment wiaduktu w ciągu ul. Braci Mieroszewskich został zabetonowany. W budynku podstacji trakcyjnej trwa montaż okien i drzwi.
- Na zadaniu wzdłuż ulic gen. Andersa i 1 Maja wykonawca oddał do ruchu torowisko między Dańdówką a rondem Ludwik. Prace skupione są na budowie pierwszego toru wzdłuż ul. 1 Maja, gdzie układano warstwy konstrukcyjne.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego 18.05. wykonawca przejął plac budowy.
- Wznowione zostały prace na ul. Małachowskiego. Roboty postępują od strony ul. 3 Maja, gdzie sukcesywnie układane są płyty torowe.

w Świętochłowicach:

- Na torowisku wzdłuż ul. Chorzowskiej 30.04. przywrócono ruch tramwajów a 23.05. rozpoczęto procedurę odbiorową.
- Wzdłuż ul. Łagiewnickiej wykonawca skupił siły na realizacji zakresu miejskiego inwestycji.
- W przetargu wykonawczym na modernizację torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej ogłoszony został ponowny wybór wykonawcy – podpisanie umowy planowane jest na początek czerwca.

w Zabrze:

- Na zadaniu w Mikulezycach na odcinku od DK88 do ul. Chopina wykonano wszystkie fundamenty pod słupy trakcyjne. Na odcinku Brygadziaków – pętla płyty torowe ułożone są w ponad 75%; na odcinku wydzielonym z jezdni i na pętli ułożony jest ruszt torowy.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności na odcinku Browar – elektrociepłownia trwa korytowanie pod tor klasyczny, w tym dobudowę drugiego toru; na odcinku Zaborze pętla – Ruda Klary wykonawca przystąpił do demontażu starego toru i korytowania.



Sosnowiec, ul. Małachowskiego



Zabrze, ul. Wolności



Świętochłowice, ul. Chorzowska

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



Planetarium - Śląski Park Nauki Wielkie otwarcie



Zdjęcia: Mariusz Banduch

Trwająca niemal cztery lata przebudowa Planetarium Śląskiego w Chorzowie dobiegła końca. Warto było poczekać - efekt modernizacji jest imponujący! 11 czerwca uroczyste otwarcie zostanie jeden z najnowocześniejszych parków nauki w Polsce.

Projekt pn. Planetarium – Śląski Park Nauki zrealizowany został przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego. Dzięki wsparciu z Unii Europejskiej udało się przywrócić placówce dawny blask - środki w wysokości prawie 100 mln zł przyczyniły się do poszerzenia oferty edukacyjnej i utworzenia nowych atrakcji, takich jak symulator trzęsienia ziemi czy symulator lotów, a cały gmach Planetarium został poddany generalnej renowacji.

Obiekt wzbogacił się o ultranowoczesny, hybrydowy system projektorów, które generują obraz w technologii ponad 8K. A to jedynie część nowości i atrakcji. Magnesem dla zwiedzających będzie niewątpliwie Śląski Park Nauki. W nowym budynku o powierzchni 2,5 tys. metrów kwadratowych, którego znaczna część mieści się pod ziemią, znalazła się interaktywna ekspozycja dotycząca sejsmologii, meteorologii i astronomii, sale wykładowe, a także pracownie. Na gości czeka także symulator lotów w kosmos, pokoje klimatyczne oraz kolumna pogodowa.

Pierwszy seans dla zwiedzających zaplanowano na sobotę, 11 czerwca o godz. 12.00. W weekend otwarcia (11-12 czerwca) seanse będą odbywać się w dzień i w nocy. Dokładny harmonogram seansów wraz ze sprzedażą biletów dostępny będzie od 6 czerwca na stronie: www.planetarium.edu.pl

red

Program na 11 czerwca

17:00 Dawid Kwiatkowski

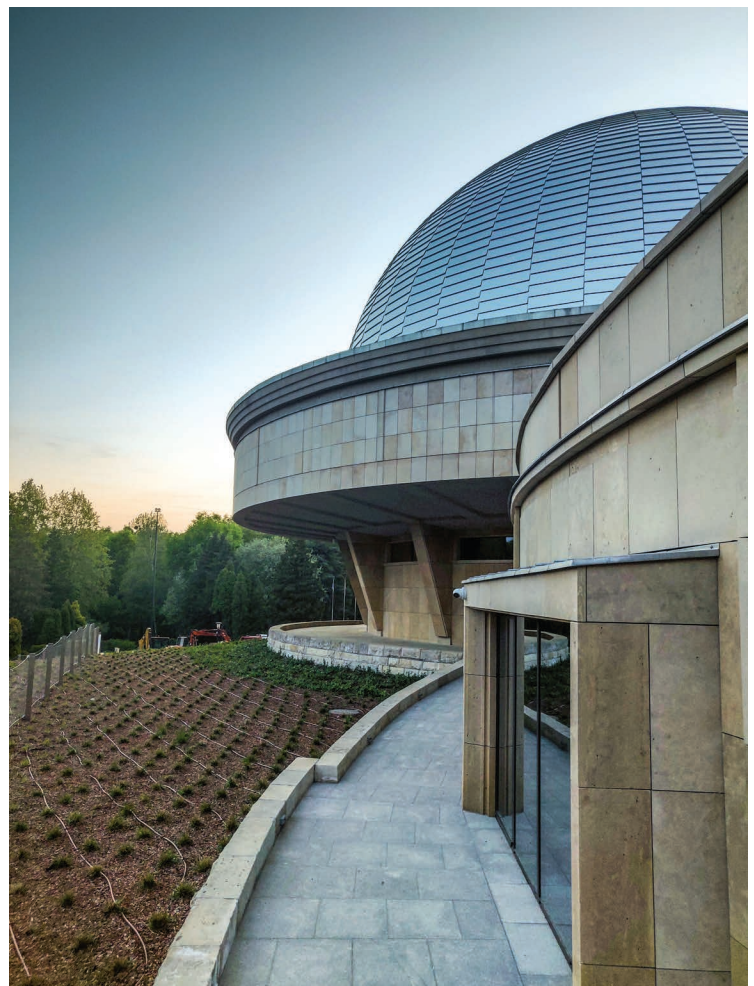
18:30 Król

20:00 Koncert muzyki filmowej w wykonaniu Zespołu Pieśni i Tańca Śląsk pod dyktando Krzesimira Dębskiego

21:30 Drone show z wykorzystaniem 50 dronów

Na koncerty 11 czerwca na scenie przed budynkiem Planetarium Śląskiego wstęp wolny!

Start sprzedaży biletów ONLINE na seanse już 6 czerwca 2022 r. na stronie internetowej www.planetarium.edu.pl



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.

Stolarzowice

Tak blisko, tak ciekawie



Kościół pw. Chrystusa Króla

Kiedy podczas jednej z ostatnich wycieczek przewodnickich wspomniałem o Stolarzowicach, zadano mi pytanie: „A czy to daleko stąd”? Niektórzy ze zdziwieniem przyjęli informację, że Stolarzowice to dawna wieś powiatu tarnogórskiego, leżąca około 10 km od centrum Bytomia, a od 1975 roku - dzielnica tego miasta.

Dzieje osady sięgają XIV wieku, a jej rozwój związany był z górnictwem kruszcowym, zwłaszcza wydobywaniem na przełomie XV i XVI wieku galeny (rudę zawierającej ołów) oraz od XVII wieku – galmanu (rudę cynkowej). Wydobywano tu również rudę żelaza, tzw. limonity.

Wydobywaniem kruszców w początkach XVIII wieku zajmował się wrocławski kupiec Georg von Giesche, a później jego spadkobiercy oraz miejscowa szlachta, w tym i liczni właściciele Stolarzowic: Pruskovscy, von Martinkowitz, Goltz, Stillarsski von Czent, Paczyńscy, Ziemięccy czy von Wilczek. Tak więc w różnych okresach istniały we wsi aż cztery folwarki: Zamkowy (Schlossvorwerk), Dolny (Dulniok lub Niederhof), Paschinski oraz Helenka (Helenehof), a od objęcia około 1779 roku własności terenów przez barona Mathiasa von Wilczka osada była podzielona na Dolne i Górne Stolarzowice. W XIX wieku właścicielami

wsi byli m.in. von Hennebergowie, później von Stockansowie, a od 1839 roku aż do 1945 roku - Łazarz Henckle von Donnersmarck ze Świerklańca.

W połowie XIX wieku wieś zamieszkiwało około 500 osób, a w okresie międzywojennym zaledwie 780 mieszkańców. Mieszkańcy łączyli pracę na roli z dodatkowym zatrudnieniem w licznie rozlokowanych wówczas wokół wsi kopalniach. Były to kopalnie Donnersmarcków („Alexander”, „Antonia”, „Heinrich”, „Werona”), Karola Goduli i jego spadkobierców, a także Tiele-Winklerów. Górnictwem zajmowała się również ludność pobliskiej osady Górnik, która powstała w pierwszej połowie XVIII wieku na terytorium Stolarzowic, będąc w początkach XIX wieku ich kolonią. Robotników ściągano do pracy aż z Olkusza, gdyż po wojnie trzydziestoletniej gwałtownie zmniejszyła się liczba mieszkańców Stolarzowic. Na przełomie XIX i XX wieku wieś powoli rozrastała się,

zaczęto budować wiele domów, głównie o charakterze jednorodzinnych, ale powstawały również budynki dwupiętrowe, dla kilku rodzin.

Gwałtowniejszy rozwój osady nastąpił w okresie międzywojennym, zwłaszcza po podziale Górnego Śląska na część polską i niemiecką. Stolarzowice znalazły się po stronie Niemiec i stały się miejscem zamieszkania przesiedleńców ze wschodniej, polskiej części regionu. Wówczas to gwałtownie wzrosła liczba mieszkańców wsi, która przed wybuchem II wojny światowej wynosiła blisko 7 tysięcy. W 1929 roku, na terenie folwarku Helenka, zbudowane zostały pierwsze domy osiedla mieszkaniowego (osiedle to w 1954 roku odłączono od Stolarzowic na rzecz Zabrze). Na wierzchołku tzw. Górki Stolarzowickiej (Stillersfeld Höhe), wysokiej na 328 m n.p.m., wzniesiono w latach 1928-1930 osiedle „Kreuzberg”, obecnie osiedle Wolności. Jego centrum stanowi rozległy



Budynek remizy strażackiej w Stolarzowicach



Wśród zabudowań na ulicy Gombrowicza wyrasta wieża wodna z 1938 roku

plac Jana, z którego gwieździszcze wybiegają ulice. Urokliwe, parterowe budynki, z przylegającymi do nich ogrodami, przypominają katowickie osiedle Giesche. W sąsiedztwie placu i domów mieszkalnych zbudowano w 1938 roku wieżę wodną, która do dzisiaj jest znakiem rozpoznawczym tego miejsca. W tym samym czasie rozbudowano dzisiejszą ulicę Gombrowicza, prowadzącą z centrum do placu Jana. Warto wspomnieć, że w 1928 roku osiedle Helenka, a w 1949 roku i Stolarzowice, połączone były linią tramwajową, która prowadziła z Zabrza Rokitnicy. Istniało także połączenie z Bytomiem.

Spacerując po Stolarzowicach, zatrzymajmy się na chwilę przy ulicy Suchogórskiej 144, by zobaczyć zabudowania dawnego barokowego dworu z przełomu XVIII i XIX wieku. Całość jest mocno przebudowana i zmieniona, obecnie służy jako wielorodzinny dom mieszkalny. W pobliżu dawnego dworu zachowało się kilka budynków gospodarczych folwarku, np. spichlerz, obora czy kuźnia. Dostrzeżemy tutaj również charakterystyczny ceglany budynek remizy Ochotniczej Straży Pożarnej.

Najciekawszym obiektem naszego spaceru po Stolarzowicach jest niewątpliwie parafialny kościół pw. Chrystusa Króla, znajdujący się przy ulicy Suchogórskiej. Pierwotnie w administracji

kościelnej wieś przynależała do parafii św. Mikołaja w Reptach Śląskich. Samodzielna parafia na terenie Stolarzowic powstała w 1926 roku, po podziale Górnego Śląska. Kościół w stylu neobarokowym wzniesiony został w latach 1928-1929 według projektu opolskiego architekta Arthura Recka. Trójnawowa świątynia, typu bazylikowego, zwieńczona jest wieżą o wysokości około 38 metrów. Bardzo dostojnie i ciekawie prezentuje się wnętrze kościoła, dlatego zachęcamy do tego, aby zatrzymać się tutaj na dłużej.

Po wejściu do stolarzowickiej świątyni zauważymy empore organową, podtrzymywaną przez cztery filary, na której ustawione są organy z 1937 roku, wykonane w firmie Rieger z Karniowa. Uwagę przykuwa także kasetonowy, drewniany sufit nawy głównej. Ołtarz główny kościoła wykonany został z drewna sosnowego na przełomie 1934 i 1935 roku przez bytomskiego rzeźbiarza Franza Schinka. Całość jest polichromowana. W centralnym miejscu usytuowano postać Chrystusa Króla, w otoczeniu promienistej aureoli i aniołów oraz czterech ewangelistów. Pod figurą umieszczone jest pancerne tabernakulum wykonane w Fuldzie, z łacińskim napisem: „Ego sum via, veritas et vita” (Ja jestem drogą, prawdą i życiem). Prezbiterium dodatkowo ozdobione jest siedmioma witrażami, wykonanymi

przez berlińskiego artystę Buscha, przedstawiającymi siedem sakramentów świętych.

Po lewej stronie nawy bocznej ustawiona jest chrzcielnica z zielonego marmuru, a nad nią figura Jana Chrzciciela oraz ołtarz z figurą św. Józefa. W nawie głównej stoi ambona. Po prawej stronie znajduje się boczny ołtarz z figurą Matki Bożej Fatimskiej, a w nawie bocznej - ołtarz św. Barbary. Na uwagę zasługują również umieszczone w strefie prezbiterium figury św. Piotra i św. Pawła, a ponadto figury świętych w nawie głównej: Franciszka, Jacka Odrowąża, Jerzego, Bonifacego (strona prawa) oraz Anny, Jadwigi Śląskiej i Agnieszki (strona lewa). Z kolei pod chórem usytuowano figury św. Antoniego z Padwy oraz św. Jana Nepomucena. Warto przyjrzeć się także stacjom Drogi Krzyżowej, wykonanym z miedzi, w Würtembergii około 1931 roku.

Na przykościelnym placu w 1995 roku odsłonięto pomnik poświęcony mieszkańcom Stolarzowic i Górnika, którzy zginęli w czasie II wojny światowej. Natomiast za kościołem, od strony prezbiterium, w 22 września 2005 roku ustawiona została figura Chrystusa Króla.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Wnętrze kościoła pw. Chrystusa Króla



Figura Chrystusa Króla



Zdjęcie: Tramwaje Śląskie S.A.

Zajezdnia w Chorzowie Batorym uznana zabytkiem

Należące do spółki Tramwaje Śląskie S.A. budynki tworzące zespół zabudowy zajezdni tramwajowej przy ul. Inwalidzkiej w Chorzowie Batorym zostały wpisane do rejestru zabytków nieruchomych województwa śląskiego. To symboliczne uznanie nakładów Spółki w utrzymanie ponad 90-letnich zabudowań.

Decyzją z 6 maja 2022 roku Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków wpisał do rejestru zabytków nieruchomych województwa śląskiego pod numerem A/980/2022 zespół zabudowy zajezdni tramwajowej w Chorzowie przy ul. Inwalidzkiej 5, składający się z 4 obiektów: budynku administracyjnego, budynku warsztatu, budynku wozowni oraz budynku dawnej kuchni. Postępowanie w tej sprawie Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków prowadził na wniosek Miejskiego Konserwatora Zabytków w Chorzowie, pod którego okiem budynki dawnej zajezdni tramwajowej

pozostają od lat. – Zdajemy sobie sprawę z historycznej wartości budynków dawnej zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorym, dlatego od lat współpracujemy z Miejskim Konserwatorem Zabytków w Chorzowie, z którym uzgadniamy prowadzone przez nas inwestycje. Decyzja o wpisie budynków do wojewódzkiego rejestru jest rodzajem uznania dla naszych starań – sił i środków wkładanych w utrzymanie i modernizację budynków oraz nadawanie im nowych funkcji przy zachowaniu ich historycznego wyglądu – podkreśla Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Decyzja Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków uprawomocni się 26 maja 2022 roku.

Zespół zabudowy dawnej zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorym, który jest siedzibą spółki Tramwaje Śląskie S.A., i w którym działa Zakład Usługowo Remontowy, jest zlokalizowany przy ul. Inwalidzkiej 5. Powstał w latach 1929–1930. Zaprojektowana dla Śląskich Kolejek Spółka Akcyjna w Katowicach we wrześniu 1929 roku nowa zajezdnia składała się z 8-stanowiskowej hali stojącej po stronie zachodniej, z możliwością przedłużenia i rozszerzenia od południa o 8 dodatkowych stanowisk. Na północ od niej prowadził tor do hali warsztatów na 8 stanowisk (z opcją 10 dodatkowych) z przesuwnicą o napędzie elektrycznym. Całość otaczała pętla ze ślepym torem, przecinająca dwukrotnie wiaduktem bocnicę kolejową. Obie hale wzniesiono w konstrukcji żelaznej, każdy z torów mógł pomieścić pod dachem trzy wozy. Elewacje wykonano z czerwonej cegły kolorowo fugowanej (wzbogacały je charakterystyczne ciągi okien, a na wieży planowano zamontować zegar). Tylna część budynku została podpiwniczona. W piwnicach umieszczono trzy garaże autobusowe (odpowiednio na 2, 4 i 2 wozy) oraz garaż na samochód osobowy, jak też kotłownię, podnośnię i magazyn oleju. Na wyższych kondygnacjach umieszczono magazyny, a nad klatką schodową w wieży — zbiornik na wodę. W bocznych pomieszczeniach funkcjonowała kuźnia, stolarnia i warsztat





elektrotechniczny, a na piętrze – pomieszczenia socjalne. Wewnątrz hali zabudowano 6 torów, pomiędzy którymi wozy przemieszczano za pomocą przesuwnic; funkcjonował też żuraw elektryczny przejezdny. W torach zabudowano żelbetowe kanały rewizyjne. W części hali wydzielonej jako lakiernia zabudowano 2 tory. Konstrukcja hali zajezdni była identyczna jak warsztatów.

Wykonawcą prac budowlanych była firma Górnośląskie Towarzystwo Budowlane S.A. w Wielkich Hajdukach (ul. Długa 53). Obliczenia statyczne wykonała Sp. Akc. Elewator z Katowic – inż. Pamnitz lub Zygmunt Glüksman. Być może on był też autorem całego projektu. Konstrukcję żelazną budynku i dachu wykonała Fabryka Maszyn „Transport” daw. Jan Martin Sp. z o. p. w Wielkich Hajdukach. Zezwolenie na budowę warsztatów wydano 14 lutego 1930 roku, choć prace trwały już w listopadzie 1929 roku, a hali zajezdni – już 2 października 1929 roku. W grudniu 1930 roku budowle były już gotowe, a ich odbiór techniczny nastąpił 17 kwietnia 1931 roku. Równocześnie powstały budynki: biurowy i mieszkalny na prawo od bramy wjazdowej. We wrześniu 1930 roku gotowy był też parkan wokół terenu zajezdni – od frontu murowano-żelazny, a od tyłu betonowo-drewniany. W 1942 roku (z powodu zwiększenia ilości taboru o 69 wozów motorowych i 81 doczepnych) planowano budowę tymczasowej konstrukcji nowej hali zajezdni w Hajdukach (niem. Notwagenhalle). Powstała ona pomiędzy istniejącymi budynkami zajezdni i warsztatów poprzez dobudowanie drewnianych ścian czołowej i tylnej oraz przykrycie ich dachem dwuspadowym ze świetlikiem. Jako ściany boczne służyły istniejące konstrukcje zajezdni i warsztatów. W miejscu nowej hali istniały już tory dojazdowe, które zaopatrzone dodatkowo w kanały rewizyjne. Ściany i podpory konstrukcji posadowiono na betonowych fundamentach. Halę zaprojektował mistrz budowlany Georg Matuschowitz z Bytomia. Miała ona cztery stanowiska, do których wjazd prowadził od tyłu. Od kwietnia do grudnia 1943 roku halę zbudowano w stanie surowym. Dobudowano też piętro przeznaczone na cele biurowe i magazynowe nad pomieszczeniami na tyłach hali warsztatowej (od marca do grudnia 1943 roku stan surowy, wykończone do marca 1944 r.). Pięciokrotny wzrost zatrudnienia (liczony od początku wojny do 1943 roku) zmusił zarząd przedsiębiorstwa tramwajowego do inwestycji o charakterze socjalnym. Od maja do grudnia 1942 roku powstał barak dla 70 robotnic RAD na lewo od bramy wjazdowej na teren zajezdni. W 1943 roku (do września) został on rozbudowany o dodatkowe pomieszczenia i podpiwniczony. Ponadto w okresie od maja 1943 roku do października 1944 roku dobudowano pomieszczenia socjalne (szatnia, jadalnia) dla kobiet po południowej stronie hali zajezdni. Od września 1942 roku do września 1944 roku powstały też baraki mieszkalne dla zachodnich robotników cudzoziemskich (Westarbeiter) po drugiej stronie Freilandstrasse (ul. Inwalidzka). Podczas wojny rozbudowano też i wyposażono w dwa nowe prostowniki podstacje w Chorzowie. Przetwarzała ona prąd zmienny 6000 V na stały 600 V. Przez teren podstacji poprowadzono nowy przebieg trasy Chorzów – Bytom. W latach 60. XX wieku zastąpiono ją nową nieopodal – do dziś funkcjonującą u wylotu ul. 3 Maja. Po 1945 roku zbudowano podstację elektryczną (Koleje Elektryczne Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego Przymusowy Zarząd Państwowy) wg projektu inż. arch. Adama Billewicza (na lewo od bramy zajezdni). W 1956 roku zbudowano barak od strony obecnej ul. Maronia jako hotel robotniczy,



a w 1957 roku wykonano projekt rozbudowy zajezdni (mgr inż. arch. Teodor Malczyk – Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Gdańsk). W 1963 roku powstał kolejny projekt rozbudowy hal warsztatów i zajezdni (od tyłu), nowego budynku administracyjno-biurowego od ul. Inwalidzkiej, magazynu, kotłowni, odkażalni i bocznic kolejowej (rozbudowę tej ostatniej realizowano już w 1963 roku). W 1965 roku uzyskano zezwolenie na budowę magazynu centralnego połączonego z kotłownią (w tylnej części terenu); zamiar przebudowy układu torowego Armii Czerwonej/Inwalidzka (dotąd funkcjonowało odgałęzienie do zajezdni łukiem od zachodu, planowano trójkąt i wyburzenie domu przy Armii Czerwonej 88). W 1973 roku pojawił się zamiar rozbudowy hali.

W tym miejscu zajezdnia tramwajowa funkcjonowała do sierpnia 2006 roku, kiedy została przekształcona w Zakład Urządzeń Technicznych i Komunikacyjnych nr 2 remontowy oraz siedzibę spółki Tramwaje Śląskie S.A. W latach 2006–2007 przeprowadzono remont i przebudowę gmachu administracyjnego w oparciu o projekt arch. E. i R. Rak. Zaprojektowano nowe wejście od strony ul. Inwalidzkiej, dokonano scalenia obu segmentów, zmieniono układ pomieszczeń, zaadaptowano poddasze oraz piwnice, zaaranżowano pomieszczenia, wymieniono okna.

W kolejnych latach spółka Tramwaje Śląskie S.A. prowadziła i nadal kontynuuje inwestycje w budynki zajezdni m.in. poprzez: usunięcie zbędnych powłok malarskich, wzmocnienie murów, czyszczenie, spoinowanie i impregnację cegieł elewacyjnych, wymianę okien i tworzenie nowych funkcji administracyjno-biurowych we wnętrzach.

red



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 nieznanymi, niejasnymi bądź niezrozumiałymi. Zatem: Jak działa tramwaj? Na to ogólne pytanie postaramy się dość wyczerpująco odpowiedzieć na łamach „Silesia Tram News”.



Nowinki jak z Ameryki

Przed miesiącem przybliżyłem Państwu część elektryczną układu napędowego pierwszych w Polsce wagonów szybkobieżnych 13NS i 102N(a). Dziś kolej na wagony 13N(p) i 105N(a) i na kolejne ówczesne nowinki techniczne.

Wizualnie wagon 13N(p) niczym się nie różni od opisanego ostatnio 13NS za wyjątkiem kłapy na środku podłogi (zamiast dużej prostokątnej jest mniejsza okrągła). Konstrukcja wózków jak i silników, wnętrze, drzwi, obwody pomocnicze również nie uległy zmianie. Zastosowano jednak całkiem nowe sterowanie wzorowane na amerykańskim wagonie PCC i czesochosłowackiej Tatrze T1, zastosowano rozrusznik służący do rozruchu i hamowania tramwaju (w przeciwieństwie do samochodu, gdzie służy on tylko do rozruchu silnika spalinowego) oraz nożne sterowanie przez motorniczego poprzez pedały jak w samochodzie (jedyna różnica to lewy pedał, który jak w poprzednich wagonach jest czuwakiem aktywnym, a nie sprzęgłem). Czym jest ten rozrusznik? To nic innego jak 3-omowy rezystor dużej mocy o regulowanej wartości – to on zastąpił opory rozruchowe. W miarę płynącej zmiany rezystancji (oporu) odbywa się poprzez dociskanie przez 2 koła obrotowe tzw. palców do pierścienia zbiorczego, pozycja tych kół jest kontrolowana i ustawiana poprzez przekładnię ślimakową za pomocą silnika elektrycznego nazywanego „pilotem”. Ustawienie pozycji rozrusznika jest zależne od prędkości wagonu, trybu w którym się znajduje (rozruch, wybieg, hamowanie), a w szczególności od prądu jaki płynie w silnikach podczas rozruchu i hamowania (im bardziej jest wcisnięty pedał tym jest większy prąd). Kontrolą prądu zajmuje się urządzenie zwane PSR (przełącznik samoczynnego rozruchu). Dzięki zastosowaniu powyższego rozwiązania uzyskaliśmy tramwaj o rozruchu pośrednim samoczynnym (steruje się nim jak samochodem). Praca równoległa dwóch wózków z dwoma silnikami połączonymi szeregowo charakteryzowała się dużym zużyciem energii elektrycznej, dlatego w latach późniejszych, podczas remontów kapitalnych, w układzie sterowania wprowadzono modyfikację montując układ przełączalny szeregowo-równoległy. Dzięki temu na początku rozruchu

wszystkie silniki łączymy szeregowo, a następnie przy prędkości około 20km/h przełączamy je na układ równoległo-szeregowy (silniki na wózku pozostają połączone szeregowo). Rozwiązanie to pozwala zaoszczędzić sporo energii ze względu na obniżenie napięcia na silnikach, co przekłada się na zmniejszenie wytracania energii na rozruszniku (zamiana jej na ciepło). Aby to łatwiej zrozumieć możemy to porównać do zasilenia żarówek lub diod LED z baterii. Gdy połączymy je szeregowo to świecą słabiej, a gdy równoległe to świecą mocniej. Dla przykładu szeregowo połączenie źródeł światła stosuje się w oświetleniu choinek, niestety uszkodzenie jednego ze źródeł światła powoduje nie świecenie całego obwodu. W tramwaju jest tak samo – w przypadku uszkodzenia jednego z silników cały układ nie działa, w takim przypadku trzeba wyłączyć uszkodzoną grupę i jechać do zajezdni bez pasażerów na jednym sprawnym wózku.

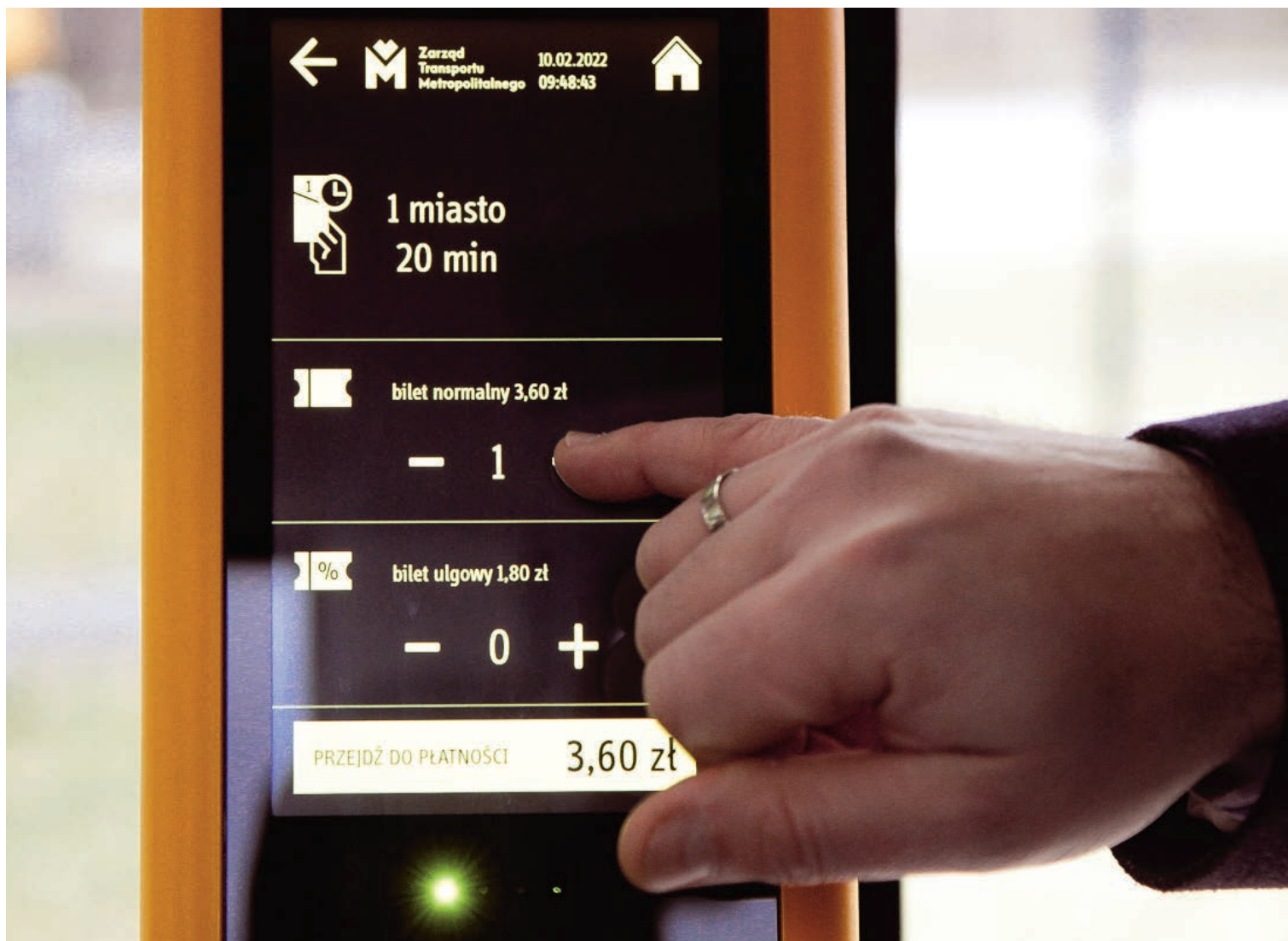
Wprowadzona modyfikacja spowodowała zmianę oznaczenia wagonu z 13N na 13Np („p” oznacza przełączalny). Na naszych torach możemy się przejechać takim wagonem o numerze 308 z 1967 roku, który kursuje w dni wolne na linii 23. Wagon ten 9 lat temu został sprowadzony z Warszawy. Po zakończeniu produkcji „parówek” czyli 13N i 102N(a) zakłady Konstal w Chorzowie od 1974 roku rozpoczęły produkcję wagonów 105N o identycznym układzie sterowania jak w 13N. W tych wagonach wprowadzono bardzo dużo zmian (opiszę je w następnej części), za wyjątkiem napędu, który dopiero od 1980 roku był wyposażany w funkcję przełączania na szeregowo równoległy jak w 13Np. Zmiana w układzie sterowania spowodowała zmianę oznaczenia na 105Na. W naszej spółce pozostały jeszcze 2 wagony 105N o numerze 338 z 1975 roku i dwa lata młodszy 546. Ten pierwszy można również spotkać na linii 23, a drugi wyłącznie podczas przejazdów specjalnych.

Adrian Pander



Fot. Danuta Pawełczyk

Przybędzie nowych kasowników w ZTM



Półtora tysiąca automatów biletowych z ekranami i płatnościami zbliżeniowymi zamawia Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia do autobusów i tramwajów jeżdżących dla Zarządu Transportu Metropolitalnego. Urządzenia będą dostarczane stopniowo, po kilkaset sztuk.

Montaż nowych automatów to jeden z elementów prac związanych z wprowadzeniem nowego systemu płatności w komunikacji miejskiej. Wszystkie nowe autobusy i tramwaje, kursujące w ramach ZTM, będą systematycznie wyposażane w ten rodzaj nowych urządzeń. Będą to automaty z dużym ekranem dotykowym do obsługi kart ŚKUP oraz realizacji płatności kartami płatniczymi.

Pod koniec kwietnia 2022 roku rozstrzygnięto postępowanie przetargowe. Wybrano ofertę firmy Mikroelektronika z Czech, która za cenę około 5 mln zł dostarczy 1,5 tys. automatów biletowych. W ramach umowy dostawca ma zapewnić m.in. wsparcie w uruchomieniu sprzętu wraz z oprogramowaniem oraz serwis gwarancyjny. Od czasu podpisania umowy firma ma 12 miesięcy na pierwsze dostawy. Całość musi być zrealizowana nie później niż 16 miesięcy od podpisania umowy. We wszystkich nowych pojazdach ZTM instalowane są nowe zestawy urządzeń. Obecnie płatności zbliżeniowe dostępne są już w ponad 200 na około 1500 pojazdów. Tego typu urządzenia funkcjonują od 2019 roku w pojazdach komunikacji miejskiej w Tychach. W tym roku kasowniki pojawiły się w autobusach obsługujących Gliwice oraz okoliczne gminy na metroliniach M 100 i 104 oraz M 14, które kursują na trasie Gliwice-Ożarówce.

Funkcje nowych automatów i kasowników

- Zarejestrowanie wejścia i wyjścia w taryfie odległościowej, która jest taryfą domyślną. Nie wymaga to od pasażera wykonywania żadnych czynności poza przyłożeniem Karty ŚKUP do czytnika. W momencie

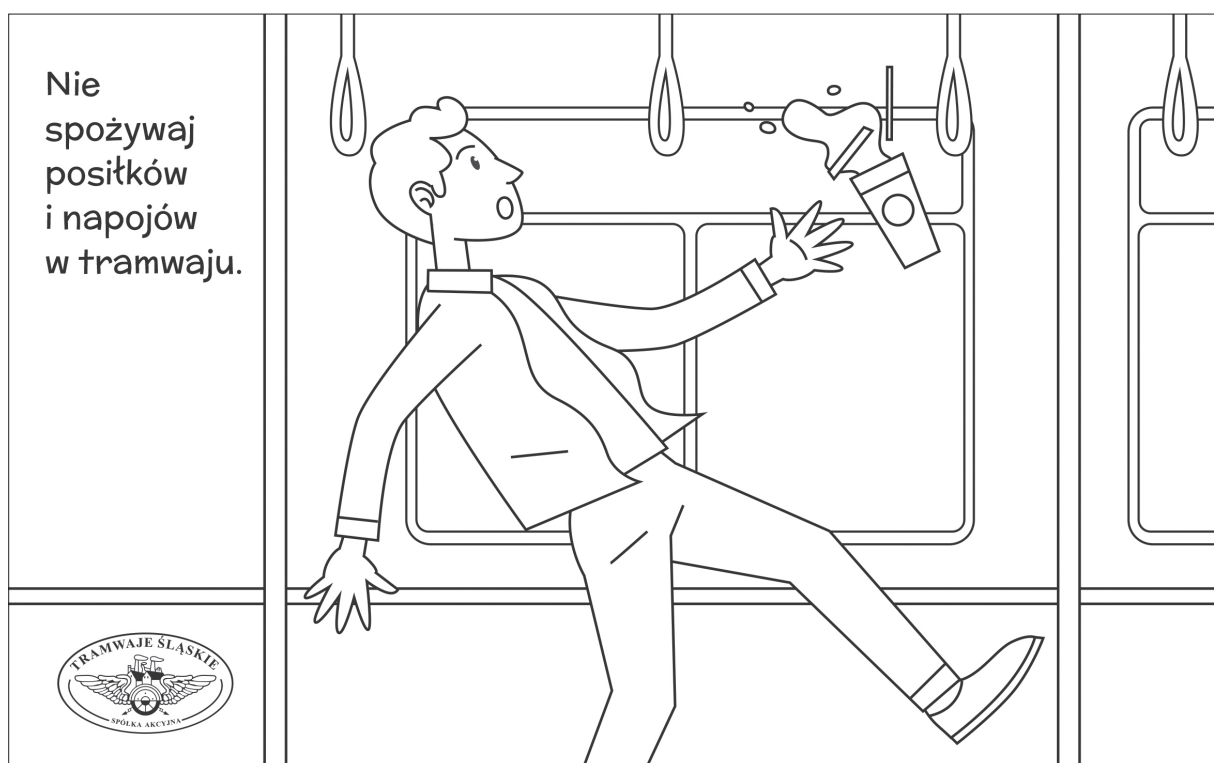
zarejestrowania wejścia, rezerwowana jest kwota należna za przejazd do końca kursu. Przy zarejestrowaniu wyjścia system dokonuje rozliczenia przejazdu za rzeczywiście przejechany odcinek.

- Zakup jednorazowych biletów strefowo-czasowych (1miasto/20 minut, 2miasta/40 minut, sieć/90 minut) oraz biletu dziennego, dla jednej lub kilku osób (w opcji normalnej jak i ulgowej).
- Zakup biletów w taryfie odległościowej z rejestracją wejścia i wyjścia dla jednej lub kilku osób.
- Aktywowanie (skasowanie) biletu zapisanego wcześniej na Karcie ŚKUP.
- Sprawdzenie stanu salda e-portmonetki oraz listy biletów zapisanych na Karcie ŚKUP lub sprawdzenie ważności zakupionego uprawnienia do przejazdu – wybór funkcji na ekranie.

Poza tymi funkcjonalnościami, w przypadku posiadania biletu zapisanego na Karcie ŚKUP, po przyłożeniu karty do czytnika (bez dodatkowego wyboru funkcji), system dokona automatycznego skasowania jednego biletu. W przypadku posiadania na karcie kilku różnego rodzaju biletów - wyświetlona zostanie ich lista, celem dokonania wyboru tego, który chce się skasować. W przypadku posiadania zapisanego na Karcie ŚKUP biletu długookresowego wieloprzejazdowego z limitem przejazdów, po przyłożeniu karty do czytnika (bez dodatkowego wyboru funkcji), nastąpi zarejestrowanie przejazdu wraz ze zmniejszeniem stanu licznika z ilością przejazdów.

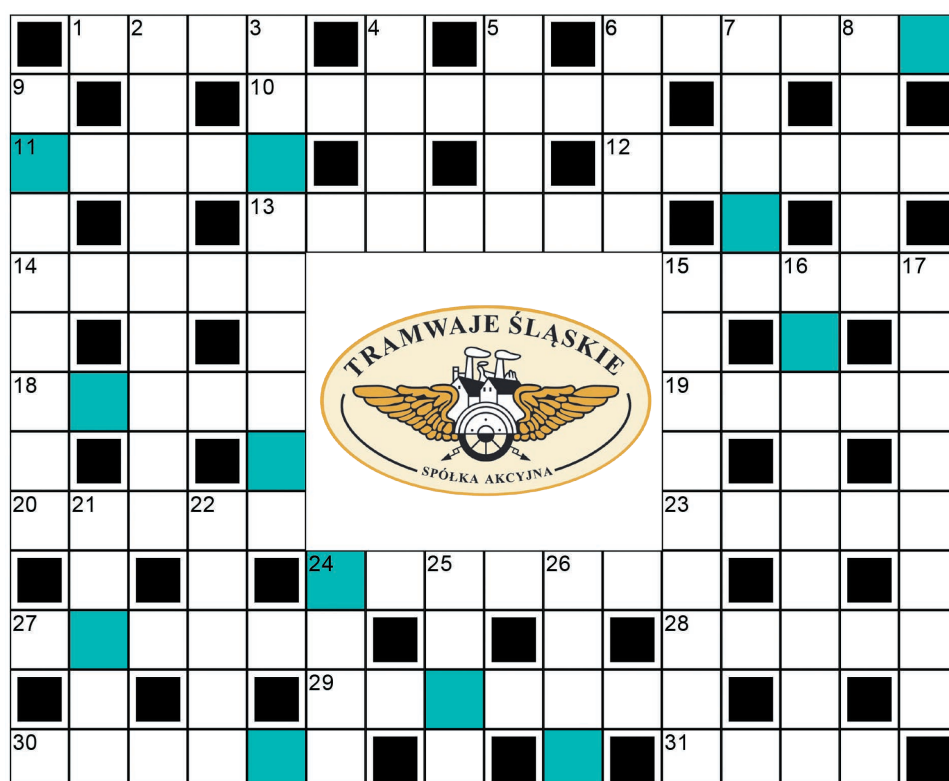
Źródło: www.metropolia.gzm.pl

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



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, tworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłali 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) lista.
- 6) punkt widzenia.
- 10) robi obrączki.
- 11) tura wyborów.
- 12) typ aktora.
- 13) chrząstka w kolanie.
- 14) ogół okrętów wojennych.
- 15) flamaster.
- 18) znak firmowy.
- 19) zły nawyk.
- 20) paliwo do dawnej lampy.
- 23) góry z Biełuchą.
- 24) gra skecze.
- 27) model Seata.
- 28) ciemnienie.
- 29) żołnierz dawnej piechoty tureckiej.
- 30) część kartki.
- 31) natarcie.

PIONOWO:

- 2) na dachu tramwaju.
- 3) poprzedniczka oboju.
- 4) na świece.
- 5) patrzy weń sroka.
- 6) dokumenty sądowe.
- 7) bywa na honorze.
- 8) sitwa.
- 9) utwór gryziopiórka.
- 15) mały portret.
- 16) część rozjazdu tramwajowego.
- 17) sąsiadka Irakijki.
- 21) polecenie dla psa.
- 22) długie, stojące lustro.
- 24) łóżko matrosa.
- 25) dawna niania.
- 26) cięgi, baty.