

NR 09/138 WRZESIEŃ 2022

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



AKTUALNOŚCI

**Piotr Uszak
Honorowym
Obywatelem
Katowic**

»» str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Wyprawa do
Królestwa
Żelaza**

»» str. 6-7

ROZMAITOŚCI

**Konkurs na
planszówkę
rozstrzygnięty**

»» str. 11

Tłumy „na Abrahama” gliwickiej zajezdni

»» str. 8-9

Fot. Aleksandra Starosta



Jedźmy razem

Tramwaje mają swój niepowtarzalny urok i niezwykłą moc przyciągania. Kolejny raz potwierdziło się to podczas Dnia Otwartego w Zajeźdni Tramwajowej w Gliwicach, który zorganizowaliśmy w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności. W sobotę 17 września przez zajeźnię na pograniczu Gliwic i Zabrze przewinęło się mnóstwo zwiedzających, którzy przy okazji festynu mogli m.in. zwiedzić hale warsztatowe, przejechać przez myjnię, zajrzeć pod wagon, przerzucić zwrotnicę czy podnieść pantograf, a nawet zasiąść za pulpitem tramwaju. Ta gliwicka zajeźnia w tym roku obchodzi swoje 50-lecie, choć historia komunikacji tramwajowej w Gliwicach jest znacznie dłuższa i bogata. W dużym skrócie przybliżamy ją na stronach 4 i 5.

We wrześniu Katowice obchodziły 157. rocznicę nadania praw miejskich. Podczas uroczystej sesji Rady Miasta tytuł Honorowego Obywatela Miasta Katowice nadano Piotrowi Uszkowi, który przez szesnaście lat (od 1998 do 2014 roku) pełnił funkcję Prezydenta Katowic. Co warto podkreślić, ten zasłużony samorządowiec od lat aktywnie uczestniczył także w rozwoju komunikacji publicznej w regionie, pełniąc obecnie funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej spółki Tramwaje Śląskie S.A. O uroczystości nadania tytułu piszemy na stronie 3.

Nie zapominamy oczywiście o informacjach na temat bieżących prac budowlanych, realizowanych w ramach unijnego projektu inwestycyjnego. Comiesięczny raport z placu budowy przedstawiamy na stronie 10.

W naszym wrześniowym wydaniu jest miejsce na kolejny spacer po regionie. Na stronach 6 i 7 zapraszamy do zwiedzenia niedawno otwartego Muzeum Hutnictwa w Chorzowie. Naprawdę warto! A dojechać do niego można w prosty sposób tramwajem. Zachęcamy także do zapoznania się z wynikami naszego konkursu planszówkowego, które zamieszczamy na stronie 11. Choć zwycięzca jest tylko jeden, to mam nadzieję, że wszyscy uczestnicy świetnie się bawili tworząc prototypy gier. Jeśli już o rozrywce mowa, to tradycyjnie zapraszam na ostatnią stronę, gdzie znajduje Państwo krzyżówkę i tramwajową kolorówkę dla najmłodszych.

Życzę miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Historyczny katowicki wagon jeździ w Krakowie

Po długiej, niemal trzydziestoletniej przerwie, mieszkańcy Krakowa znów mogą zobaczyć nietypowy tramwaj typu 105NT, jaki był tam eksploatowany w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. Były katowicki wagon został odrestaurowany i przywrócono mu dawny wygląd pojazdów WPK w Katowicach.

Na pierwszy rzut oka wagon 105NT niemal nie różni się od wagonów z serii 105N, czyli popularnych „akwariów”. Historyczny wagon 105NT był bowiem kolejnym etapem w ich rozwoju. To co najistotniejsze i co wyróżnia wagon 105NT jest bowiem niewidoczne dla obserwatora - dotyczy konstrukcji i rozwiązań związanych z napędem tramwaju.

Wszystko zaczęło się w 1982 roku, kiedy MPK Kraków nawiązało współpracę z Akademią Górniczo-Hutniczą. Efektem tego wspólnego działania miało być powstanie nowoczesnego napędu impulsowego mogącego zastąpić układ oporowy oferowany przez producenta tramwajów. W 1986 roku Konstal otrzymał zlecenie produkcji zaledwie 10 zmodernizowanych i wyposażonych w nową aparaturę wagonów 105NT. Powstały dopiero w 1989 roku.

Konstal, pomimo pierwotnego entuzjazmu, dość szybko zrezygnował z masowej produkcji. Głównym powodem był brak niezbędnych do budowy aparatury komponentów i chętnych do jej wytworzenia. W 1996 roku, przy zwiększonych zakupach używanych wagonów z Norymbergi, w Krakowie zdecydowano o likwidacji wagonów 105NT. Żaden nie dotrwał do naszych czasów. Odbudowa wagonu 105NT pewnie nie byłaby możliwa, gdyby nie współpraca ze spółką Tramwaje Śląskie S.A. W 2007 roku taki właśnie wagon

wypożyczono z Katowic, aby pełnił rolę holownika w Stacji Obsługi i Remontów MPK. Z Katowic przyjechał wtedy do Krakowa jeden z dziesięciu wyprodukowanych przez Konstal w 1989 roku wagonów 105NT. Po latach wagon doczekał się odbudowy i przywrócenia do oryginalnych barw. Wagon będzie pełnił rolę pojazdu technicznego bowiem w wagonie zamontowano system wykorzystywany do zabezpieczania sieci trakcyjnej przed oblodzeniem. Równocześnie w wagonie pozostawiono fotele pasażerskie, co pozwoli na wykorzystanie wagonu także na Krakowskiej Linii Muzealnej w okresie letnim. Wagon ponownie zadebiutował podczas parady historycznych i współczesnych tramwajów w niedzielę 18 września 2022 roku.

Tekst i zdjęcia: MPK Kraków



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

Piotr Uszok Honorowym Obywatelem Miasta Katowice



Tytuł Honorowego Obywatela Miasta Katowice otrzymał Piotr Uszok

Głównym punktem uroczystej sesji Rady Miasta w Katowicach, zwołanej z okazji 157. rocznicy nadania praw miejskich, było uhonorowanie osób i instytucji szczególnie zasłużonych dla stolicy województwa śląskiego. Honorowym Obywatelem Katowic został były prezydent tego miasta Piotr Uszok, a tytuł „Zasłużony dla Miasta Katowice” otrzymali: prof. Aniela Korzon, Izba Rzemieśnicza oraz Małej i Średniej Przedsiębiorczości w Katowicach i Polskie Radio – Regionalna Rozgłośnia w Katowicach „Radio Katowice” S.A.

Uroczystość odbyła się 12 września w sali koncertowej Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia w Katowicach. - Urodziny to czas radości, wspólnych spotkań. Dlatego chciałbym podkreślić, że rozwój Katowic zawdzięczamy mieszkańcom – mówił podczas urodzinowej sesji Rady Miasta prezydent Katowic, Marcin Krupa. - Przez blisko 8 lat mojej prezydentury zauważyłem, że z roku na rok coraz więcej katowiczian angażuje się w sprawy miasta, bierze odpowiedzialność za losy swoich społeczności lokalnych. Dlatego chcemy uhonorować osoby i instytucje, które w sposób szczególnie zaangażowały się w życie Katowic i mocno odcisnęły tutaj swoje piętno. Laudację na cześć Piotra Uszoka wygłosił prof. Jerzy Buzek. - Porządek, systematyczność i pracowitość to cechy charakteryzujące Piotra Uszoka. To również cechy opisujące śląską tradycję patriotyczną – podkreślił były premier. - Ten patriotyzm wyraża się w trosce o swoje miasto i region, co znalazło odzwierciedlenie np. w zabiegach o utworzenie jednej z największych w Europie specjalnej strefy ekonomicznej. To również umiejętność wykorzystywania szans – tak, jak wtedy gdy po reformie samorządowej Katowice stały się jednocześnie gminą i powiatem. Jednak jedną z największych zasług jest to, że właśnie dzięki Piotrowi Uszokowi zaczęła się dokonywać wizerunkowa przemiana Katowic!

Piotr Uszok był przez prawie 30 lat związany z katowickim samorządem. Od 1990 roku jako radny, w 1994 roku wszedł w skład Zarządu Miasta, sprawując funkcję wiceprezydenta Katowic. W 1998 roku Rada Miasta wybrała go na prezydenta Katowic. W 2002 roku, już w wyborach bezpośrednich,

Piotr Uszok został wybrany na prezydenta już w pierwszej turze. Wysoką ocenę pracy prezydenta Uszoka mieszkańcy Katowic wystawiali w kolejnych wyborach na ten urząd, zarówno w 2006 i 2010 roku. Piotr Uszok wygrywał je także w pierwszej turze. Swoją pracę w katowickim samorządzie zakończył w 2014 roku, po 16 latach pełnienia funkcji prezydenta miasta. Piotr Uszok angażował się także w pracę samorządową na poziomie ogólnopolskim. W latach 1999-2002 był prezesem Związku Miast Polskich, członkiem Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (w latach 2003-2011 był jej współprzewodniczącym), a także sekretarzem polskiej delegacji stałej do Kongresu Władz Lokalnych i Regionalnych Rady Europy w Strasburgu. W latach 2003-2007 pełnił funkcję prezesa Zarządu Unii Metropolii Polskich. Obecnie Piotr Uszok jest Przewodniczącym Rady Nadzorczej spółki Tramwaje Śląskie S.A.

- Dzisiejszy dzień jest dla mnie dniem wyjątkowym. Nie byłoby to możliwe bez współpracującej ze mną kadry kierowniczej Urzędu Miasta, jego pracowników oraz zaufania państwa Radnych. Jesteśmy w gmachu NOSPRu, więc myślę, że uzasadniona będzie alegoria, że choć ja byłem dyrygentem, to wy wszyscy byliście muzykami tworzącymi orkiestrę, a to właśnie orkiestra decyduje o jakości wykonania koncertu. Z radością obserwuję, jak kultura i nauka zmieniają oblicze naszej małej ojczyzny – powiedział dziękując za tytuł Piotr Uszok, Honorowy Obywatel Miasta Katowice.

red



Piotr Uszok dzieli się swoim doświadczeniem i wiedzą, pełniąc funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej spółki Tramwaje Śląskie S.A.



1 marca 2022 roku minęła 50. rocznica oddania do użytku obecnie eksploatowanej zajezdni tramwajowej w Gliwicach, zlokalizowanej przy ul. Chorzowskiej 150. Jednak gliwickie tramwaje mają znacznie dłuższą historię, sięgającą drugiej połowy XIX wieku, którą przybliżamy w telegraficznym skrócie.

Pierwszy pomysł wykorzystania nowoczesnego jak na tamte czasy środka transportu miejskiego próbowano zrealizować w Gliwicach już 8 listopada 1880 roku, kiedy to działający w imieniu berlińskiego bankiera Gustawa Moslera kupiec Adolph Nicolaus Mamroth złożył w gliwickim magistracie wniosek o przyznanie koncesji na budowę i eksploatację pasażersko-towarowej konnej linii tramwajowej. Jej odcinek miejski miał przebiegać z centrum miasta do dworca kolejowego, a stamtąd między-miastowy odcinek do Zabrza. Niestety, Mamroth zniechęcony biurokratycznymi przeszkodami w ramach formalności załatwianych przez starostę

krajowego i władze rejencji opolskiej, w skład której wchodziły wtedy Gliwice, w lipcu 1882 roku zrezygnował z realizacji tego przedsięwzięcia. Drugim niezrealizowanym projektem był plan budowy linii tramwaju parowego na trasie Gliwice-Zabrze-Bytom przedstawiony w grudniu 1885 roku władzom Gliwic przez Sönderop & Co. Commandit Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen z Berlina.

Kolejną inwestycją tramwajową był projekt linii parowej z Gliwic do Piekara, który został pomyślnie zrealizowany przez spółkę komandytową Kramer & Co. Pod naciskiem ministerstw robót publicznych i wojny ustalono, iż linia otrzyma rozstaw szyn 785 mm, aby zintegrować sieć tramwajową z funkcjonującą już siecią kolei wąskotorowych. Jako ciekawostkę warto dodać, że jeszcze przed uruchomieniem systemu tramwajowego, bo w marcu 1894 roku, spółka wynajęła pewnemu przedsiębiorcy okna wagonów jako powierzchnię reklamową. Spośród ośmiu szyb na każdym boku pudła wagonu trzy miały być pokryte reklamami.

Sieć zbudowano bardzo szybko, gdyż prace projektowe rozpoczęto wiosną 1891 roku od przeprowadzenia pomiarów terenu, a już 25 maja 1894 roku przeprowadzono odbiór techniczny odcinka z Wilhelmsplatz (obecnie plac Inwalidów) w śródmieściu do Lasku Miejskiego, przy obecnej ulicy Chorzowskiej, w pobliżu którego zbudowano zajezdnię. Pasażerowie pierwszy raz mogli jechać tramwajem w niedzielę 27 maja 1894 roku, na trasie łączącej dworzec kolejowy w Bytomiu z Piekarami, zaś następnego dnia rozpoczęto regularne przewozy z centrum Gliwic do zajezdni Lasku Miejskiego. 26 sierpnia tego samego roku przedłużono je do przystanku Zaborze Koksplatz, czyli brykietowni Cäsar Wollheim w Zaborzu. Natomiast dalszą część trasy, przebiegającą od tego przystanku przez Zaborze, Chebzie, Królewską Hutę i Bytom do Piekara uruchomiono pod koniec grudnia 1894 roku.

Pod naciskiem mieszkańców, uskarżających się na hałas i dym towarzyszący przejazdowi lokomotyw parowych, odpinano je przed wjazdem do centrum Gliwic i Bytomia i zastępowano końmi.

Od czerwca 1895 roku stopniowo rozbudowywano układ torowy w centrum miasta.





Jednocześnie już od stycznia 1896 roku rozpoczęto starania o elektryfikację sieci tramwajowej. W efekcie, w połowie 1899 roku wszystkie linie były już elektryczne.

Po zakończeniu I wojny światowej, przeprowadzony w 1922 roku podział Górnego Śląska pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Rzeszę Niemiecką wpłynął niekorzystnie na komunikację tramwajową. Całą sieć tramwajową podzielono zgodnie z przebiegiem nowej granicy państwowej, co w połączeniu z podwyżką cen biletów przyczyniło się do spadku liczby przewożonych pasażerów. Wpływała na to także bardzo korzystna oferta kolei, w której obowiązywała niemiecka taryfa – od 2 do 5 razy niższa niż w Polsce. Ówczesna opłata za przejazd pociągiem na trasie Katowice-Gliwice stanowiła równowartość... 3 papierosów! Natomiast w październiku 1922 roku coraz ostrzejsze kontrole celne na nowej granicy polsko-niemieckiej powodowały nawet dwugodzinne opóźnienia tramwajów, co wpłynęło na 30% spadek liczby pasażerów.

Wiosną 1927 roku rozpoczęto przekuwanie torowisk na liniach miejskich i pozamiejskich z rozstawu 785 mm na 1435 mm. Proces ten ukończono wiosną 1930 roku. Ciekawostką było kursowanie trzech spalinowych wagonów motorowych z doczepianymi jednym lub dwoma wagonami, dojeżdżających od 1925 roku bezpośrednio z linii kolei wąskotorowej z Planin (dzielnica Raciborza) poprzez stację Gliwice Trynek do dworca kolejowego w centrum miasta. Ruch odbywał się po wąskim torze, zachowanym w trójszynowym torowisku tramwajowym o rozstawie 785/1435 mm, przebiegającym wzdłuż obecnych ulic: Pszczyńskiej, Mikołowskiej, Dworcowej i Bohaterów Getta. Patrząc ze współczesnej perspektywy, rozwiązanie to było zapowiedzią tramwajów dwusystemowych, wprowadzanych w wielu miastach, nie tylko europejskich, dopiero w drugiej połowie XX wieku.

Podczas II wojny światowej, ze względu na dużą odległość miasta od frontu



działań wojennych, gliwickie tramwaje nie poniosły żadnych strat. Dopiero w styczniu 1945 roku, w czasie ofensywy zimowej Armii Radzieckiej, tramwaje przestały kursować z powodu braku prądu. Jednak dzięki zachowanej infrastrukturze i taborowi, już 19 marca 1945 roku wznowiono regularną pracę przewozową. Po zakończeniu wojny i przejęciu transportu zbiorowego przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gliwicach kursowały trzy linie prowadzące z ul. Zygmunta Starego (1), Trynka (2) i Wójtowej Wsi (4) do miast położonych na wschód, czyli Zabrze, Rudy Śląskiej, Świętochłowic, Chorzowa, a niekiedy nawet centrum Katowic.

Od połowy lat 80. XX wieku rozpoczęto proces stopniowego likwidowania systemu tramwajowego w mieście, który zakończył się 1 września 2009 roku, kiedy ruch na liniach tramwajowych 1 i 4 na obszarze Gliwic został wstrzymany. Zastąpione je linią autobusową A4, kursującą z zajezdni w Gliwicach trasą w większości pokrywającą się z przebiegiem dawnej linii tramwajowej. Tramwaje przyjeżdżające z Zabrze kończą jazdę na jedynym czynnym przystanku tramwajowym w Gliwicach. Obecnie jest to najkrótsza czynna miejska sieć tramwajowa w Polsce, obejmująca wyłącznie około 75-metrowy odcinek - od granic Gliwic do bramy zajezdni. Obecna gliwicka zajezdnia przy ul. Chorzowskiej 150 została oddana do użytku 1 marca 1972 roku. Należy do Rejonu nr 4 spółki Tramwaje Śląskie S.A. i sąsiaduje z zajezdnią autobusową PKM Gliwice.

Opracowanie tekstu: Piotr Kurzac
Konsultacja merytoryczna: Robert Blicharz

Zdjęcia pochodzą z albumu
„Tramwaje Górnośląskie” wydawnictwa Europrinter



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.

Wyprawa do Królestwa Żelaza



Fot. Paweł Mikołajczyk

Hutnicze tradycje Chorzowa sięgają początków XIX wieku. 220 lat temu, 25 września 1802 roku, uruchomiono Hutę Królewską – jeden z najnowocześniejszych i największych wówczas zakładów hutniczych w Europie. Wokół huty rozwijało się miasto i przez dziesięciolecia kształtowała się jego tożsamość. Nic więc dziwnego, że to właśnie w Chorzowie powstało pierwsze w Polsce Muzeum Hutnictwa.

Zanim wybierzemy się na wycieczkę do muzeum w Chorzowie, warto poznać kilka najważniejszych faktów z industrialnej historii tego miasta. Reszty dowiemy się z pewnością od przewodnika lub po zapoznaniu się z ekspozycją.

Nie ulega wątpliwości, że nie byłoby dzisiejszego Chorzowa bez przemysłu, czyli kopalni rządowej (fiskalnej) „Königsgrube” (Kopalnia Król) i hut: „Königshütte” (Huta Królewska) oraz „Biskarckhütte” (później „Batory”). Kopalnia powstała w 1791 roku z inicjatywy pruskiego dyrektora Wyższego Urzędu Górniczego hrabiego Fryderyka Wilhelma von Redena i była jedną z najstarszych na Górnym Śląsku (obok sztolni „Królowa Luiza” w Zabrze, uruchomionej w tym samym roku). Huta Królewska również powstała z inicjatywy hrabiego Redena. Pierwszy hutniczy wielki piec uruchomiony został 25 września 1802 roku i właśnie ta data jest uznawana za początek

działalności huty. Piec ten otrzymał imię „Reden”. Drugi wielki piec, o imieniu „Heinitz” (od Friedricha Antona von Heinitza, pruskiego ministra, dyrektora departamentu górnictwa i hutnictwa), uruchomiony został 15 grudnia 1802 roku. Była to druga w Europie huta żelaza, po hucie gliwickiej, opalana koksem. Następny, trzeci wielki piec, o nazwie „Wedding” (od Johanna Friedricha Weddinga - hutnika, architekta i pierwszego zarządcy huty), uruchomiono w latach 1805-1807, zaś kolejny - „Gerhard” (od Johanna Karla Ludwiga Gerharda - pruskiego nadstarosty górniczego), oddano do użytku w 1820 roku. Obok Huty Królewskiej powstały pierwsze budynki nowej osady, zwanej Królewska Huta. Dzięki przemysłowi następował szybki rozwój miejscowości. 18 lipca 1868 roku, na mocy dekretu króla pruskiego Wilhelma I Hohenzollerna, Królewska Huta otrzymała prawa miejskie. Nazwa miasta

obowiązywała do 1934 roku, kiedy to do Królewskiej Huty dołączono samodzielną wówczas gminę Nowe Hajduki i wieś Chorzów. Nowy organizm miejski przyjął nazwę Chorzów. Na dalszy rozwój miasta, a zwłaszcza na dzisiejszą dzielnicę Chorzów Batory, duży wpływ miało uruchomienie w 1873 roku Huty „Bismarcka”, przemianowanej w 1933 roku na Hutę „Batory”. Ta część Chorzowa stała się 1 kwietnia 1939 roku jego dzielnicą, po włączeniu ówczesnych Wielkich Hajduk w strukturę administracyjną miasta. Nazwa nowej dzielnicy to Chorzów Batory.

Nową placówkę muzealną z wystawą stała pt. „Królestwo Żelaza” uruchomiono w listopadzie 2021 roku. Na siedzibę Muzeum wybrano zmodernizowany budynek z 1895 roku, będący dawną elektrownią Huty Królewskiej. W styczniu 2022 roku Muzeum Hutnictwa połączone zostało z działającym od 1925 roku Muzeum w Chorzowie (w dawnej



Fot. Paweł Mikołajczyk



Fot. Adam Lapski

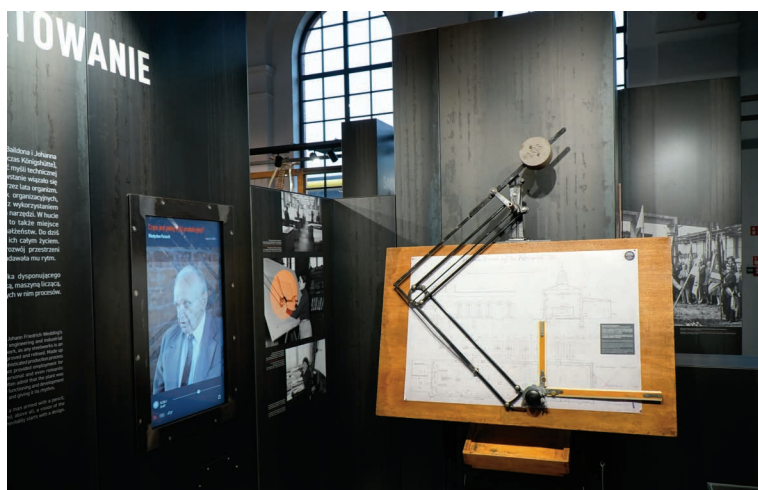
siedzibie przy ul. Powstańców 25 utworzono Oddział Historii Miasta i Regionu).

Muzeum Hutnictwa w Chorzowie ma powierzchnię 752 m². Ekspozycję, po której oprowadzi nas muzealny przewodnik, podzielono na dwa zasadnicze działy. W pierwszym, zwanym „Strefa pracy”, można się zapoznać z procesami technologicznymi poprzez wyeksponowane stanowiska pod nazwami: wytop, kuźnia, laboratorium, energetyka, walcownia i bezpieczeństwo oraz wyroby hutnicze. Przewodniczkę opowieści wspomaga oryginalne urządzenia hutnicze i narzędzia oraz prezentacje multimedialne i filmowe, m.in. w muzealnym kinie. Łącznie w tej strefie wyświetlanych jest 135 filmów z relacjami byłych pracowników huty, zgromadzono 211 eksponatów, w tym 7 wielkich maszyn hutniczych (m.in. młot

parowo-powietrzny Brinkmanna, młot mostowy Escheringa, czy zespół walcowniczy z 1874 roku z kołem zamachowym o średnicy 6 metrów). Drugi dział to „Strefa życia”. Można tu zobaczyć eksponaty związane z codziennym życiem hutników, takie jak: maszyna do szycia, elementy wyposażenia kuchni, pralka, zegarki, instrumenty muzyczne, sztandary, rzeźby patrona hutników św. Floriana, części ubiorów, fotografie i dokumenty. W muzeum nie zabrakło również strefy przeznaczonej dla dzieci, łączącej zabawę z edukacją. Wystawę zamyka instalacja artystyczna, symbolizująca misję Muzeum Hutnictwa, czyli ocalenie w pamięci przeszłości, która ma rozpalić nowy ogień przyszłości. Placówka otwarta jest również na różne inicjatywy zewnętrzne, można tu zorganizować własne wydarzenie. Poza częścią

wystawy stałej jest jeszcze sala im. Jamesa Watta – szkockiego inżyniera i wynalazcy, która przeznaczona jest na wystawy czasowe oraz imprezy i wydarzenia okolicznościowe. Jest również nowoczesna część administracyjna i konferencyjna, a przy wejściu do muzeum działają kasy z informacją, szatnia i toaletami. Ważnym miejscem jest przeszklona przestrzeń naprzeciw kasy, gdzie na multimedialnym ekranie przedstawiono historię rozwoju hutnictwa, a także oś czasu z najważniejszymi datami z historii miasta i przemysłu. Muzeum Hutnictwa w Chorzowie znajduje się przy ulicy Metalowców 4a. Działa we wszystkie dni tygodnia (z wyjątkiem poniedziałku), a wtorki, co ważne, są dniem wejść bezpłatnych.

Tekst: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Zdjęcia: Adam Lapski





Zdjęcia: Aleksandra Starosta, Andrzej Zowada

Tłumy „na Abrahama” gliwickiej zajezdni

Ach, cóż to było za wydarzenie! Pogoda dopisała, atrakcji było co niemiara, a ludzie zatęsknili za takimi wydarzeniami. Z okazji Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Gliwicach, zakład odwiedziły prawdziwe tłumy zwiedzających.

Dzień Otwarty Zajezdni Tramwajowej w Gliwicach odbył się tradycyjnie w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności (dawniej: Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu). W sobotę 17 września 2022 roku zajezdnia położona na pograniczu Gliwic i Zabrze otworzyła szeroko swoją bramę punktualnie o 11:00. – I momentalnie się zaludniła! Część zwiedzających ruszyła prosto do hal warsztatowych, inni do stoisk i atrakcji zlokalizowanych na zewnątrz, a część szybko ustawiła się w kolejce do nauki jazdy tramwajem. To atrakcja, która co roku cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Na chętnych spróbowania swoich sił za pulpitem czekały trzy tramwaje nauki jazdy. Po krótkim szkoleniu, pod czujnym okiem instruktora

rów, „kursanci” prowadzili swoje wagony pętlą wokół terenu całej zajezdni. Kilkanaście minut po jedenastej, na teren zajezdni dojechały tramwaje uczestniczące w paradzie, a były to tylko wagony historyczne, niespotykane na co dzień na zabrzańskich liniach. Parada do zajezdni dojechała od strony Zabrze, ruszając z pl. Wolności. Zabrzeńskich wątków tego dnia było znacznie więcej, a impreza odbywała się pod honorowym patronatem Prezydent Zabrze Małgorzaty Mańki-Szulik. – (...) tramwaje pełnią niezwykle istotną rolę. To właśnie z tym środkiem przemieszczania się Zabrze wiąże rozwój sieci komunikacyjnej. W sposób szczególny dzięki dziś za gruntowną modernizację torowisk tramwajowych na terenie naszego miasta, umożliwiającą mieszkańcom bezpieczne i komfortowe przejazdy. Te inwestycje podnoszą również niezawodność podróżowania tramwajami, co przekłada się na wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego, tym samym troskę o ekologię – napisała Prezydent Zabrze w liście do Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., który odczytała podczas części oficjalnej wiceprezydent Zabrze, członek Rady Nadzorczej Spółki Katarzyna Dzióba, dodając: – Łączna wartość inwestycji w modernizację infrastruktury tramwajowej na terenie miasta Zabrze przekroczyła już 160 mln złotych. Prace w ścisłym centrum już za nami, teraz toczą się w Mikulczycach i Zaborzu, ale czekamy na niezwykle ważną modernizację torowiska w ulicy Wolności od Karola Miarki.

– To ja od razu odpowiem, że dwa dni temu przetarg wykonawczy dla tego zadania został ogłoszony na stronach unijnych, a na naszej stronie pojawi się w poniedziałek – mówił Henryk Kolender, członek Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. dodając: – I od razu z góry przepraszamy za utrudnienia, które realizacja tych prac z pewnością spowoduje. Myślę jednak, że to wspólny nasz cel, żebyśmy mogli podróżować nowoczesnymi, niskopodłogowymi tramwajami po nowych, komfortowych torowiskach. Dzię-





kuję Pani Prezydent Zabrze za patronat nad tą imprezą i za ten przyjazny klimat dla tramwajów, jaki od lat jest w Zabrzu.

Ciepłe słowa padły też z ust Lucji Chrzastek-Bar, Przewodniczącej Rady Miasta Zabrze: – Ja w imieniu swoim i mieszkańców Zabrze serdecznie Państwu dziękuję za to, że codziennie dbacie o to, żeby nasze podróże tramwajami przebiegały bezpiecznie. Dziękuję wszystkim pracownikom – i tym, którzy dbają o tabor, i tym, którzy z nami codziennie jeżdżą, dowożąc nas bezpiecznie do celu.

Część oficjalną kończyło wręczenie nagród w turnieju piłkarskim i konkursie na tramwajową planszówkę. Turniej piłkarski o Puchar Prezesa Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A. rozgrywany był tego samego dnia od rana w pobliskiej hali sportowej. Wzięło w nim udział 6 drużyn: ZTM, Poczta Polska WER Zabrze, Komenda Miejska Policji w Gliwicach, PKM Gliwice oraz dwie drużyny tramwajowe: reprezentacja spółki Tramwaje Śląskie i zespół Rejonu nr 4 w Gliwicach. Najlepszą drużyną turnieju okazał się zespół PKM Gliwice. Ogłoszone zostały też wyniki konkursu planszówkowego, o czym szczegółowo piszemy na stronie 11.

Zwiedzający zajezdnię tramwajową mogli obejrzeć m.in.: wystawę taboru tramwajowego i technicznego oraz podzespołów tramwajów i elementów infrastruktury, wystawę wozów tramwajowych z klocków LEGO, wystawę o historii tramwajów w regionie, pokaz podnoszenia wagonu czy pokaz wkolejania tramwaju. Mogli zasiąść w symulatorze kabiny motorniczego, przejechać tramwajem przez

myjnię i otrzymać pamiątkowy znaczek, wybijany na miejscu prasą ręczną.

Na terenie zajezdni znalazły się też atrakcje zapewnione przez partnerów zewnętrznych Dnia Otwartego, m.in.: stanowisko profilaktyczne i wystawa sprzętu policji, stoisko informacyjne i wystawa sprzętu wojskowego, prezentacja wozu strażackiego i sprzętu pożarniczego ochotniczej straży pożarnej, wystawa sprzętu i wozu bojowego Centralnej Stacji Ratownictwa Górniczego w Bytomiu, pokaz i szkolenie z zakresu udzielania pierwszej pomocy, urządzenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, punkt informacyjny ZTM, wioska wikingów Gylde Hirtir z pokazami walk, mobilne planetarium czy pokaz modułowej makiety kolejowej. Nie zabrakło też gier, zabaw i animacji dla dzieci, urządzeń rekreacyjnych czy stoisk gastronomicznych.

Na scenie królowali: Orkiestra Dęta „Tramwaje Śląskie”, Arkadiusz Zgoda-Giczański w programie ELVIS LIVE, ABBA i Boney M Tribute Band, Teatrzyk Iluzji Cornelli z programem dla dzieci oraz zamykający imprezę zespół ENERGY FOLK, którego koncert zakończył się krótko przed 19:30. Wówczas ostatni tramwaj specjalny odwiózł ostatnich gości do domu i tak oto do historii przeszedł Dzień Otwarty Zajezdni Tramwajowej w Gliwicach w 50-lecie jej istnienia. Prowadzący imprezę Marcin Janota z Radia FEST pożegnał gości słowami: – A za rok zapraszamy do zajezdni w Bytomiu. Do zobaczenia!

red



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Na ul. Sądowej i na jej skrzyżowaniu z ul. Powstańców Warszawskich wykonano wykop, a następnie ułożono podbudowę. Na skrzyżowaniu wylana została betonowa płyta fundamentowa, na której rozpoczął się montaż rozjazdu torowego. Na ul. Sądowej ułożono prefabrykowane płyty torowe, rozpoczęto montaż szyn. Na ul. Piekarskiej trwają prace rozbiórkowe i odcinkowe korytowanie.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka na dwóch odcinkach wyłączonych z ruchu wykonawca zdemontował starą infrastrukturę i realizował prace ziemne związane z korytowaniem, z zabudową kabli zasilających oraz z wykonaniem fundamentów pod słupy trakcyjne.



Bytom Stroszek Osiedle

w Chorzowie:

- W zakresie tramwajowym inwestycji na ul. 3 Maja trwają prace na odcinku Styczyńskiego – Składowa, gdzie wykonane są prace elektroenergetyczne oraz konstrukcyjne i trwa układanie płyt torowych.
- Na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców nie były prowadzone prace budowlane w zakresie tramwajowym.



Chorzów, ul. 3 Maja

w Dąbrowie Górniczej:

- Na pętli przy Urzędzie Pracy wykonany jest ruszt torowy, poza rozjazdami, gdzie opóźniają się dostawy od producenta. Trwają prace przy przebudowie podstawy trakcyjnej. Wykonano 90% fundamentów pod słupy trakcyjne.

w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca ułożył ruszt torowy na odcinku od Rawy do wjazdu na teren kompleksu biurowców i posadził część słupów trakcyjnych oraz kontynuował roboty torowe na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką. Trwa budowa fundamentów przyczółków mostu nad Rawą.
- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa wykonawca przełożył

ruch na nowy tor północny i przystąpił do prac rozbiórkowych toru południowego. Trwa budowa przejazdu przez ul. Dębową.

- Wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa - Bracka na torze południowym wykonawca ułożył ruszt torowy i realizuje prace w obrębie przystanku Załęże Wiśniowa.



w Mysłowicach:

- Wykonawca układa płyty torowe na ul. Bytomskiej i Starokościelnej oraz na odcinku od Przemszy w stronę pętli.

w Sosnowcu:

- W Zagórzu ułożony został w 100% ruszt torowy i wykonawca wykonał podbicie torów. Trwają prace sieciowe. Na ul. Braci Mieroszewskich na części zakresu wykonano wszystkie warstwy jezdni poza warstwą ścieralną; na drugim zakresie wykonano badania nośności i rozpoczęto układanie warstwy bitumicznej.
- Wzdłuż ul. 1 Maja na ułożonym torze trwają prace podbijarki. Wykonawca prowadził prace budowlane na peronach Rondo Zagłębia Dąbrowskiego, Sąd i Rondo Ludwik. Kontynuowane są prace przy modernizacji podstawy trakcyjnej.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego po zdemontowaniu starej infrastruktury wykonawca prowadzi roboty ziemne przy korytowaniu, a także przy przebudowie instalacji teletechnicznych.
- Na ul. Małachowskiego wykonawca przystąpił do prac w zakresie miejskim.

w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej na odcinku Ostatnia – Śleszan wykonano rów pod układanie kabli zasilających. Na fragmencie Ostatnia – Sportowa wykonany jest nasyp i dno koryta z kanalizacją pod drenaż oraz ułożone kra-
węzniki; trwają roboty w zakresie miejskim.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej trwa proces projektowy.

w Zabrze:

- Na zadaniu w Mikulczycach wykonawca przystąpił do prac przy budowie fundamentów nowego mostu oraz rozpoczął montaż słupów trakcyjnych.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności wykonawca ułożył jeden tor między Browarem a Elektrociepłownią oraz od pętli Zaborze do przystanku Ruda Śląska Klary. Zakończył też prace na przejazdach drogowo-torowych na skrzyżowaniach z ul. Rymera, Sienkiewicza i Bohaterów Monte Cassino.
- Dla zadania modernizacji torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Wolności od posesji nr 203 do ul. Miarki ogłoszony został przetarg wykonawczy.

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.

Konkurs na tramwajową planszówkę rozstrzygnięty

Od prostych i łatwych, po bardzo rozbudowane i skomplikowane – projekty gier planszowych o tematyce tramwajowej nadesłane na konkurs ogłoszony przez Tramwaje Śląskie były bardzo różne. Wygrał jeden, ale jury przyznało aż 7 wyróżnień.

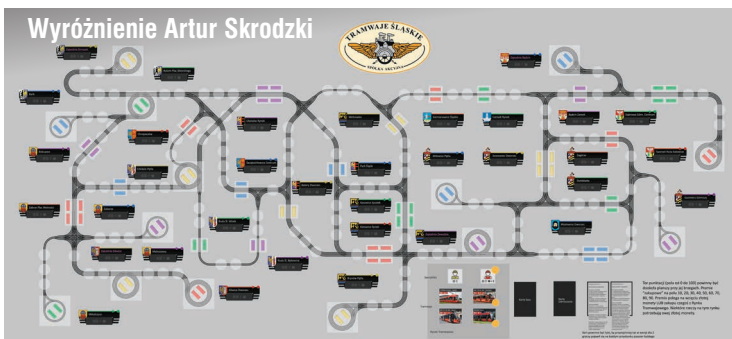
Z okazji Europejskiego Tygodnia Mobilności spółka Tramwaje Śląskie S.A. ogłosiła konkurs pn. „Zaprojektuj rodzinną planszówkę z tramwajami”. W założeniu organizatora chodziło o zaprojektowanie gry dla całej rodziny, której scenariusz byłby ściśle związany z komunikacją tramwajową. – Przyznam, że nieco obawialiśmy się, czy będzie odzew. Czy zechcą Państwo podjąć tę rzuconą przez nas rękawicę i popracować nad stworzeniem własnej gry planszowej o tramwajach. Na szczęście nasze obawy okazały się zbędne, a uczestnicy konkursu bardzo pozytywnie nas zaskoczyli – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Do organizatora wpłynęło aż 28 zgłoszeń, z czego 8 od uczestników niepełnoletnich. Ocenie podlegało wiele elementów m.in.: sposób nawiązania do komunikacji tramwajowej w GZM, oryginalność i mechanika gry, a także logika zasad. Sama estetyka wykonania prototypu nie była tu ważna, choć kilka prac i pod tym względem prezentowało niespodziewaną jakość. Jury konkursu miało bardzo trudne zadanie, bo o ile część propozycji opierała się na prostych rozwiązaniach znanych już z dostępnych na rynku planszówek, „opakowanych” jedynie tramwajowymi elementami, o tyle część propozycji okazała się bardzo oryginalnymi projektami, z ciekawymi zasadami i rozbudowaną mechaniką. – Co ciekawe, mimo tego jury było jednomyślne zarówno we wskazaniu zwycięzcy, jak i w podjęciu decyzji o przyznaniu wyróżnień, w tym wyodrębnieniu kategorii juniorskiej, dla uczestników niepełnoletnich – zaznacza Andrzej Zowada. Wyniki konkursu ogłoszone zostały 17 września 2022 roku podczas Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Gliwicach. Zwycięzcą konkursu został



Zwycięzca Alan Zych

Alan Zych z Chorzowa za grę pt. „Tramwajem po Górnym Śląsku i Zagłębiu”, który jednak nie mógł tego dnia odebrać nagród. Zrobił to kilka dni później w siedzibie spółki Tramwaje Śląskie. – Lubię projektować gry i przyznam, że mam kilka dobrych projektów w szufladzie. Ten powstał jednak na potrzeby konkursu. I choć czasu było mało, to zdążyłem grę zaprojektować, wykonać i przetestować w rzeczywistej rozgrywce. Cieszę się ze zwycięstwa, choć przyznam, że jestem nieco zaskoczony – powiedział laureat odbierając nagrodę w postaci zestawu gier planszowych i tramwajowych gadżetów. Wyróżnienia i nagrody w postaci gry „Wsiąść do pociągu. San Francisco” otrzymali: Michał Krześlak, Aleksandra Baś, Wojciech Bularz, Karol Strassberger, Michał Stolarz i Artur Skrodzki. Nagrodę wyróżnienia za najlepszy projekt w kategorii juniorskiej otrzymał niespełna 10-letni Artur Wiśniewski. – Bardzo dziękujemy wszystkim uczestnikom, a zwycięzcy i wyróżnionym serdecznie gratulujemy. Mamy nadzieję, że przygotowaniu projektów gier towarzyszyły pozytywne emocje i dobra zabawa, i że nie zostaną one porzucone, tylko będą Państwo grać w swoje planszówki, które są przecież niepowtarzalne – mówi rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

red

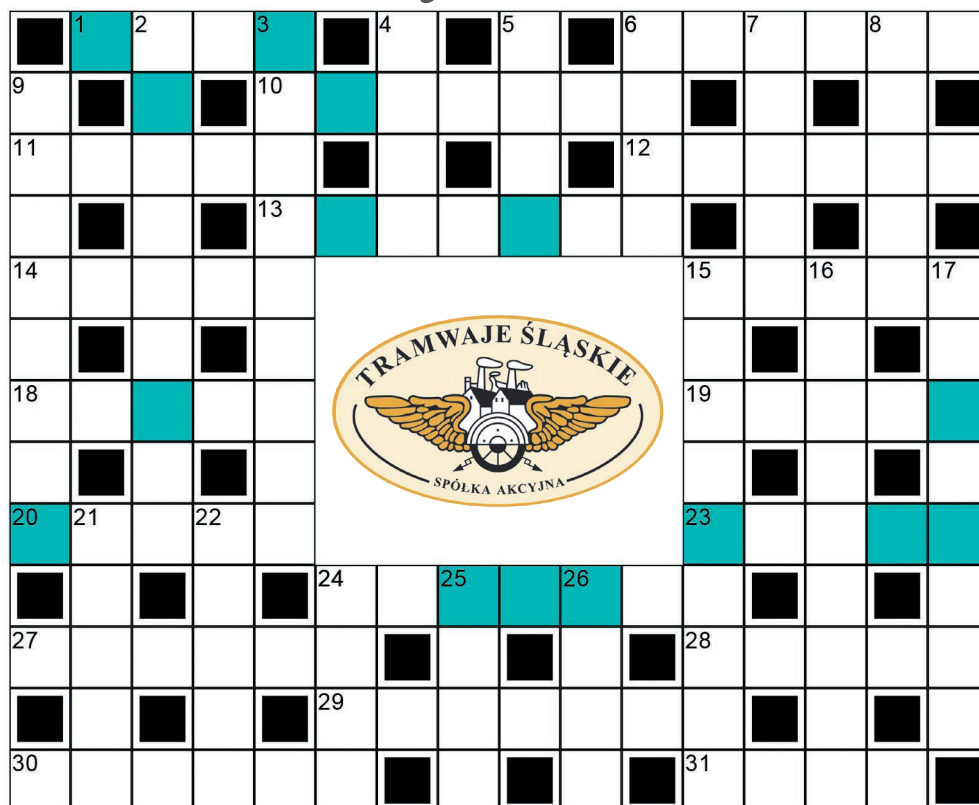


Pokoloruj tramwajowy świat



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



POZIOMO:

- 1) postawa.
- 6) uszczerbek.
- 10) datek dla kelnera.
- 11) kogut po śląsku.
- 12) odwet
- 13) dostarczenie towaru na rynek.
- 14) Atlantyk lub Pacyfik.
- 15) tłucze się po piekle.
- 18) czynni działacze partii.
- 19) kawiarniany pianista.
- 20) rybka akwariowa.
- 23) jej liście są karmą dla jedwabników.
- 24) domek dla leśnika.
- 27) dawny proboszcz.
- 28) naród.
- 29) pomnik niczym słup.
- 30) wpłacane przed przetargiem.
- 31) lek przeciwbólowy.

PIONOWO:

- 2) dęta lub symfoniczna.
- 3) odmiana jabłek.
- 4) ... treści.
- 5) pasie się na hali.
- 6) drobina żaru.
- 7) kuzynka kruka.
- 8) drugie po zupie.
- 9) cyrkowy gimnastyk.
- 15) skłonna do zmyślania.
- 16) naprawa, np. obuwia.
- 17) okres balów.
- 21) papier kopiujący.
- 22) zwierzątko akwarysty.
- 24) ludowy duch podziemia.
- 25) amer. terenówka.
- 26) post na czacie.

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 października 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.