

# SILESIA

## TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



### AKTUALNOŚCI

**Dzień Otwarty  
Zajezdni w Będzinie**

»» str. 3

### ROZMAITOŚCI

**Ruszyła aplikacja  
Transport GZM**

»» str. 9



**Szkolimy motorniczych**

»» str. 10-11



## Jedźmy razem

Miłośnicy komunikacji tramwajowej mogą zaznaczyć ważną datę w kalendarzu – w sobotę 23 września odbędzie się Dzień Otwarty w zajezdni tramwajowej Rejonu nr 1 w Będzinie. Wydarzenie, o którym informujemy na stronie 3, organizowane jest przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. cyklicznie w związku z Europejskim Tygodniem Mobilności. Jak zwykle, zachęcamy do tego, aby na miejsce dojechać tramwajem!

Zgodnie z przyjętym harmonogramem, tegoroczny Dzień Otwarty powinien się odbyć w zajezdni bytomskiej, jednak nie będzie to możliwe ze względu na kolejny etap realizowanego zadania modernizacyjnego całej linii tramwajowej między centrum Bytomia a zajezdnią w Stroszku. Więcej informacji na ten temat znaleźć można na stronie 4. Natomiast raport o innych pracach, prowadzonych przez Spółkę w ramach unijnego programu inwestycyjnego, zamieszczamy na stronie 8. Nie mogę nie odnotować długo wyczekiwanego powrotu tramwajów na przebudowywaną ulicę Małachowskiego w Sosnowcu. Od poniedziałku 4 września znów tym szlakiem tramwaje będą wozić pasażerów!

Wracając jeszcze do Dnia Otwartego Zajezdni w Będzinie, to wśród wielu zaplanowanych atrakcji nie mogło zabraknąć symulatora kabiny motorniczego. Każdy będzie mógł w niej zasiąść i przez chwilę poczuć się motorniczym. Jest to wyjątkowa frajda, zwłaszcza dla najmłodszych. W ten sposób spełniają się dziecięce marzenia, które być może dla niektórych są początkiem zawodowej pasji i sposobu na życie. Przy tej okazji gorąco zachęcam do lektury felietonu na stronach 10 i 11 o Ośrodku Szkolenia Motorniczych i tego, jak czasem właśnie dziecięce marzenie może zaprowadzić człowieka na jego dorosłą ścieżkę zawodową.

W naszym ostatnim wakacyjnym numerze jest też oczywiście miejsce na relaks. Zapraszamy na nietypowy spacer po katowickich dzielnicach Dąbrówka Mała i Burowiec, które mają swą osobną, wielowiekową historię (strony 6 i 7). Jak co miesiąc, przygotowaliśmy krzyżówkę, a dla najmłodszych kolorowankę. Życzę sympatycznej lektury!

**Bolesław Knapik**  
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

## Tramwaje wracają na ul. Małachowskiego w Sosnowcu

Na ten moment pasażerowie tramwajów w Sosnowcu wyczekiwali od dawna. Od poniedziałku 4 września na ul. Małachowskiego zostanie przywrócony ruch tramwajów. To wyraźny sygnał, że inwestycja zmierza ku końcowi, choć prace przy przebudowie deptaka wciąż trwają.

Każda seria kiedyś się kończy. W tym przypadku mowa o serii wydarzeń, powodujących opóźnienia w realizacji zadania pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Małachowskiego od ul. Mościckiego do ul. 3 Maja w Sosnowcu”. Zadanie obejmowało modernizację 400-metrowego odcinka torowiska i jezdni, którą częściowo postanowiono zmienić w deptak. Generalnym wykonawcą prac, w drodze postępowania przetargowego, wybrana została gliwicka firma Silesia Invest, która przystąpiła do realizacji zadania w lutym 2021 r.

– Inwestycja tramwajowa w tym przypadku jest nierozdzielnie powiązana z inwestycją miejską, a tu mnożyły się kłopoty powodując szereg kolejnych opóźnień w realizacji naszego zadania. Nie chcemy dziś jednak wracać do tego, bo wreszcie jest dobra informacja! Układ torowy i sieciowy jest gotowy do obsługi ruchu tramwajowego, zatem – mimo, że ulica Małachowskiego to wciąż plac budowy – wznawiamy ruch tramwajów! Apelujemy jednak do pasażerów, żeby zachowali ostrożność, gdyż prace budowlane będą nadal realizowane – zaznacza Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W związku z oddaniem do ruchu torowiska w ul. Małachowskiego, od poniedziałku 04.09.2023 r. wprowadzone zostaną zmiany w organizacji ruchu:

- Dla linii nr 15, 21 i 22 wprowadzone zostaną nowe rozkłady jazdy zarówno na dni robocze jak i wolne od pracy;
- tramwaje linii nr 24 będą kursować w relacji: Sosnowiec Konstantynów Okrzei – Sosnowiec Milowice pętla;
- tramwaje linii nr 27 będą kursować w relacji: Sosnowiec Kazimierz Górniczy pętla – Sosnowiec Będzińska pętla, z kursami wydłużonymi do przystanku Będzin Osiedle Zamkowe pętla.

Modernizacja torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Małachowskiego w Sosnowcu jest jednym z zadań „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.

**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

# Zapraszamy na Dzień Otwarty

## Zajezdni w Będzinie

Kończące się wakacje i nadchodzące nie-ubłagane rozpoczęcie roku szkolnego to w spółce Tramwaje Śląskie S.A. czas wytężonej pracy przygotowującej coroczny Dzień Otwarty Zajezdni. Tegoroczne nasze spotkanie z Państwem odbędzie się w zajezdni Rejonu nr 1 w Będzinie, gdzie zapraszamy serdecznie w sobotę 23 września!

Od wielu lat, we wrześniu spółka Tramwaje Śląskie S.A. organizuje Dni Otwarte Zajezdni Tramwajowych, zapraszając co roku do innej spośród 5 swoich lokalizacji. To wydarzenia organizowane w związku z obchodzonym w całej wspólnocie europejskiej Europejskim Tygodniem Mobilności (wcześniej Europejskim Tygodniem Zrównoważonego Transportu). To największe doroczne wydarzenie poświęcone lokalnej promocji ekologicznego transportu miejskiego, obchodzone jest w dniach 16-22 września, a organizowane regularnie od 2002 roku z inicjatywy Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Środowiska oraz ds. Mobilności i Transportu. Tydzień kończy Europejski Dzień Bez Samochodu, kiedy posiadacze samochodów mogą korzystać z komunikacji zbiorowej bezpłatnie, by przekonać się, jak dobrą publiczną komunikacją jest alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego.

W koncepcję Europejskiego Tygodnia Mobilności wpisuje się Dzień Otwarty Zajezdni Tramwajowej, który co roku zaprasza do zwiedzania kolejnej zajezdni, zgodnie z ustaloną kolejnością. – No i tu mamy pierwszą nowość. Według harmonogramu powinniśmy się spotkać w bytomskiej zajezdni Stroszek, jednak w tym czasie, ze względu na kolejny etap realizowanego zadania modernizacyjnego całej linii tramwajowej między centrum Bytomia a zajezdnią w Stroszku, ruch tramwajów będzie zawieszony. Nie będzie się dało tramwajem dojechać do zajezdni, zatem musieliśmy zmienić nasze plany – wyjaśnia Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Dlatego rok przed czasem Dzień Otwarty zawita do zajezdni w Będzinie, a do Bytomia wrócimy w przyszłym roku.

Dzień Otwarty Zajezdni odbywa się zwykle w sobotę, w trakcie Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W tym roku także na tym polu doszło do drobnego odstępstwa. – To właśnie druga nowość. Układ kalendarza spowodował nas do tego, by Dzień Otwarty Zajezdni zorganizować w sobotę 23 września, zatem dzień po Europejskim Dniu Bez Samochodu.



Zdjęcia: Aleksandra Starosta, Andrzej Zowada

Zachęcamy do tego, by przedłużyć ten Dzień Bez Samochodu i przyjechać do zajezdni w Będzinie na Dzień Otwarty tramwajem! To tradycyjnie najlepszy środek dojazdu na Dzień Otwarty i powrotu do domu – zachęca Andrzej Zowada.

Pora najwyższą przybliżyć choć część z atrakcji przygotowywanych na Dzień Otwarty. Całość rozpocznie się otwarciem bramy do zajezdni w Będzinie punktualnie o 10:00, kiedy do zajezdni dojedzie parada wyjątkowych tramwajów – wśród nich nie zabraknie takich, które na co dzień nie wożą już pasażerów. Każdy typ taboru wjeżdżający w paradzie na teren zajezdni będzie przedstawiany i przybliżony od strony historycznej i technicznej. Równy z bramą zajezdni, czyli także o 10:00, otwarte do zwiedzania zostaną pomieszczenia zajezdni tramwajowej oraz warsztatu zwrotnic, a także wystawy, które będzie można zwiedzać do 18:00. Będzie to wystawa taboru tramwajowego i technicznego oraz części i elementów tramwajów i infrastruktury a także wystawa o historii tramwajów w regionie. Będzie można zasiąść w symulatorze kabiny motorniczego, co daje możliwość pocucia się motorniczym. Zaplanowane są także cykliczne: pokazy wkolejania wykolejonego tramwaju, podnoszenia wagonu tramwajowego za pomocą specjalnego sprzętu oraz pokazy mycia wagonu w myjni automatycznej. Wśród wielu atrakcji nie zabraknie części artystycznej dla dzieci, odbędą się pokazy walk rycerskich i pokaz taekwondo. Na terenie zajezdni swoje stoiska z atrakcjami ustawia m.in. żołnierze, strażacy, policjanci czy ratownicy medyczni; nie zabraknie też warsztatów rękodzieła, makiet kolejowej czy laserowej strzelnicy. Szczegółowe informacje pojawiają się niebawem na plakatach oraz monitorach w tramwajach, jak również na stronie [www.tramwajeslaskie.eu](http://www.tramwajeslaskie.eu).

red



W ubiegłym roku Dzień Otwarty zorganizowano w zajezdni tramwajowej w Gliwicach. Tym razem spotkamy się w Będzinie.

# Długa przerwa w ruchu między centrum Bytomia a Stroszkiem

Dobudowa drugiego toru na istniejącym odcinku jednotorowym przy ul. Tarnogórskiej to jeden z kluczowych punktów przebudowy linii tramwajowej w Bytomiu między centrum a zajezdnią Stroszek. W drugiej połowie sierpnia te prace się rozpoczęły, a od 11 września konieczne będzie kilkumiesięczne całkowite zawieszenie ruchu tramwajów do Stroszka.

Roboty związane z przebudową obydwu torów tramwajowych najbardziej zaawansowane są na odcinku od zajezdni w Stroszku do ul. Piłkarskiej oraz od przystanku Bytom Urząd Miasta do przystanku Bytom Batorego. Na tych odcinkach nie tylko wykonano już nowe torowiska tramwajowe, przebudowano przejazdy drogowo-tramwajowe przez ul. Dąbrowa Miejska, Leśną i Węglową oraz Parkową w rejonie pływalni krytej, ale również przygotowano wszystkie fundamenty pod nowe słupy trakcyjne. Ponadto na odcinku ze Stroszka do centrum trwa również budowa nowych peronów przystankowych, a na przejazdach drogowo-tramwajowych przy ul. Dąbrowa Miejska i Węglowej pojawi się sygnalizacja świetlna. W drugiej połowie sierpnia generalny wykonawca inwestycji – konsorcjum firm Contraxim z Zielonej Góry i PPHU Dabud z Chorzowa – rozpoczął przebudowę torowiska tramwajowego na odcinku od ul. Piłkarskiej do skrzyżowania ul. Tarnogórskiej i Morcinka. – A to niejako przygrywka do prac, które będą prowadzone od 11 września, kiedy generalny wykonawca będzie mógł przystąpić do robót na odcinku jednotorowym w sąsiedztwie Szkoły Mistrzostwa Sportowego na ul. Tarnogórskiej. To wąskie gardło linii tramwajowej zostanie zlikwidowane i zastąpi je pełnowymiarowa dwutorowa linia tramwajowa – zaznacza Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. planuje od 11 września do końca roku całkowite wstrzymanie ruchu tramwajowego na odcinku między centrum Bytomia a zajezdnią Stroszek, co umożliwi wejście w kolejny etap realizacji zadania. Obejme on m.in. przebudowę torowiska z uwzględnieniem dobudowy drugiego toru przy ul. Tarnogórskiej, przebudowę skrzyżowania ul. Tarnogórskiej z ul. Chrzanowskiego wraz z budową tramwajowego węzła rozjazdowego oraz budową sygnalizacji świetlnej, demontaż starej sieci trakcyjnej i konstrukcji wsporczych na całym 7-kilometrowym odcinku objętym przebudową a następnie montaż nowych słupów trakcyjnych w przygotowanych już fundamentach oraz uzbrojenie słupów i w końcowej fazie rozciągnięcie sieci trakcyjnej.

Przebudowa stumetrowego odcinka torowiska w rejonie Szkoły Mistrzostwa Sportowego będzie wiązała się również z koniecznością wycinki drzew. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. uzyskała pozytywne decyzje wydane przez Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na wycinkę 10 topoli rosnących przy jednotorowym odcinku przy ul. Tarnogórskiej, których płytkie korzenie rozsadzają chodnik, uniemożliwiając osobom

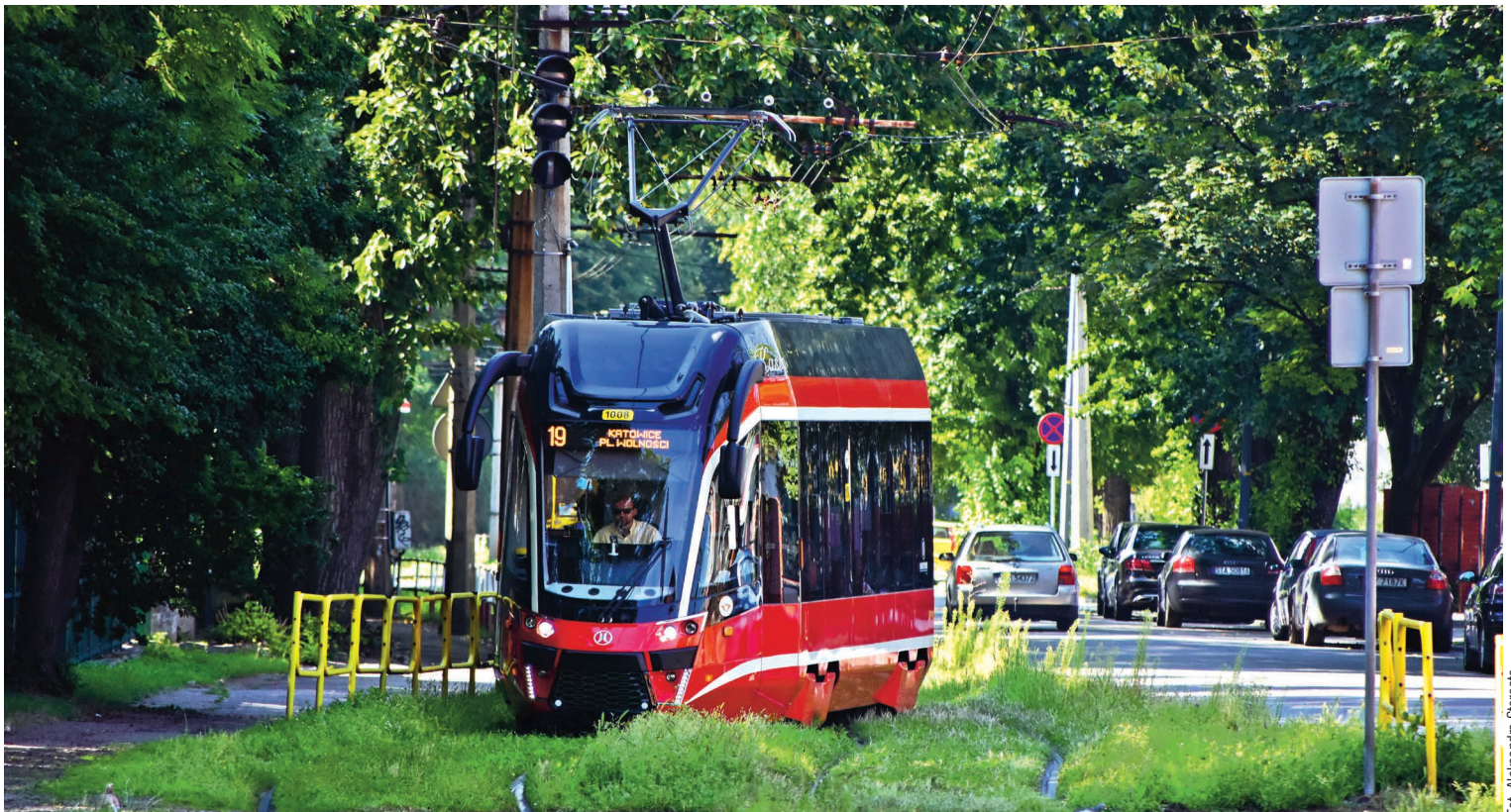


Zdjęcia: Hubert Klimek/Archiwum Urzędu Miejskiego w Bytomiu

z niepełnosprawnościami lub z wózkami dziecięcymi swobodnie poruszać się. Część rosnących przy torowisku topoli jest także pochylona, stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i pasażerów tramwajów oraz przejeżdżających ulicą samochodów.

Przebudowa torowiska tramwajowego od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich i Sądowej do zajezdni w Stroszku to największa inwestycja realizowana przez spółkę Tramwaje Śląskie w Bytomiu. Obejmuje odcinek ok. 14 kilometrów toru pojedynczego. Dwutorowa linia tramwajowa budowana jest w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych, zaś przejazdy torowo-drogowe i przejścia przez torowisko powstają z użyciem prefabrykowanych płyt torowych. Przebudowywany jest układ zasilania wraz ze słupami i siecią trakcyjną. Rosną nowe perony tramwajowe, a na torach pojawiają się elektrycznie sterowane i podgrzewane zwrotnice oraz system smarownic minimalizujący hałas. Całość prac powinna zostać ukończona do końca 2023 roku.





Fot. Aleksandra Starosta

# „Zieleń” już nie świeci

Toczące się w wielu miejscach naszej Metropolii modernizacje infrastruktury tramwajowej wiążą się czasem z pożegnaniem. Właśnie pożegnaliśmy ostatnią międzymijankową sygnalizację ślizgową – „Zieleń Miejską”, czyli sygnalizację na krótkim odcinku w ciągu ulicy Tarnogórskiej w Bytomiu.

Sygnalizacja międzymijankowa ślizgowa – brzmi skomplikowanie, ale faktycznie jest to rzecz bardzo prosta. To sygnalizacja zabezpieczająca przed jednoczesnym wjazdem na odcinek jednotorowy tramwajów z przeciwnych kierunków, do której działania niezbędny jest ślizg – albo mówiąc poprawnie: listwa ślizgowa pantografu tramwaju. Sygnalizacja składa się z dodatkowego przewodu – „sygnałowego” – zawieszonego równolegle to tego, z którego tramwaje czerpią prąd. Przewód ten jednak jest od innych źródeł zasilania odizolowany i jedynym sposobem, żeby prąd się na nim znalazł jest przekazanie go właśnie po ślizgu pantografu. Do tego przewodu dopięte są żarówki – dwie w sygnalizatorach po obu końcach odcinka jednotorowego, pozostałe w „koszykach” wzdłuż odcinka, umożliwiając obserwację stanu sygnalizacji podczas jazdy po nim. Tyle jednotorowy – bo są jeszcze dwa odcinki zwane wstępnymi, dzięki którym w przypadku podjazdu w tej samej chwili tramwajów z dwóch stron przed odcinek jednotorowy wiadomo, który ma prawo pojechać pierwszy. Na odcinkach wstępnych znajdowały się po dwie kolejne żarówki – jedna w sygnalizatorze zezwalającym na wjazd po jego stronie, druga – w sygnalizatorze zabraniającym tego wjazdu po stronie przeciwnej.

Sygnalizacja ślizgowa na górnośląsko-zagłębiowskiej sieci tramwajowej prawdopodobnie jest równie stara, jak pantografy ze ślizgami – czyli pojawiła się już w okresie międzywojennym – a piękny schemat z opisem jej działania znajdziemy w przepisach o znakach i sygnałach Kolei Elektrycznych Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego z 1946 roku. Od obecnego kształtu różniła się tylko jednym – na sygnalizatorach były szklki czerwone i zielone, a nie – znane nam obecnie – szczeliny poziome i pionowe. Niczym dziwnym nie było to, że jednocześnie świeciło czerwone i zielone światło – motorniczowie dobrze wiedzieli, co taki stan sygnalizacji oznacza; gorzej z kierowcami samochodów – toteż na odcinkach w jezdniach ulic szybko pojawiły się tabliczki „Sygnalizacja tramwajowa”.

Sygnalizacje ślizgowe były wygodne dla motorniczych – praktycznie bezobsługowe, no i w tym samym kierunku po odcinku jednotorowym mogło bez problemu jechać tyle tramwajów, ile miało go pokonać – nie tylko jeden. Oczywiście nie były pozbawione wad: były kompletnie nieodporne na zanik napięcia w sieci, do poprawnego działania stałego styku pantografu tak z przewodem jezdny, jak i z sygnałowym, co oczywiście wymagało odpowiedniego i kłopotliwego nieraz utrzymania. Charakterystyczne było migotanie sygnału – wynikające czy to z martwych punktów na przewodach, czy odbijania pantografu od któregoś z przewodów; miało jednak swoje duże zalety – jeśli sygnał świecił pewnie i nie migał można było być pewnym, że jadą po jednotorze co najmniej dwa pociągi. Z czasem sygnalizacje ślizgowe zaczęły ustępować miejsca opartym o przekładniki – i tak niegdyś powszechne odchodziły w zapomnienie (a przecież kiedyś skomplikowana konstrukcja sygnalizacji ślizgowej zabezpieczała rozgałęzienie linii do Mysłowic i Sosnowca w Szopienicach). Spółka Tramwaje Śląskie po swoich poprzedniczkach odziedziczyła cztery – „Zieleń Miejską” i sygnalizację w ciągu ulicy Katowickiej w Bytomiu oraz dwie w Zabrze – w ciągu ulicy Bytomskiej w Biskupicach oraz przy skansenie górniczym „Królowa Luiza”. W początku XXI wieku sygnalizacje przekładnikowe zastąpiły te zabrzańskie, w 2014 roku przestała funkcjonować w ulicy Katowickiej w Bytomiu. Ostatnią funkcjonującą „Zieleń Miejską” wyłączono przed południem 19 sierpnia 2023 roku.

Nie były to jednak ostatnie wykorzystania sygnału ślizgowego, choć faktem jest – że ostatnie na liniach komunikacyjnych w Metropolii. Dwa ostatnie sygnały ślizgowe pełnią jeszcze rolę „odstępowego” na ciasnym łuku przy wjeździe na plac postojowy gliwickiej zajezdni oraz sygnalizacji zjazdu wozu przed halą zajezdni w Katowicach Zawodziu.

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.

# Dąbrówka Mała i Burowiec

Katowice, podobnie jak wiele innych śląskich miast, powstały w wyniku połączenia mniejszych wsi i osad przemysłowych, mających swą oddzielną i bardzo ciekawą historię. Kierując się tą wiedzą, zapraszamy do odwiedzenia dwóch mało znanych katowickich dzielnic: Dąbrówki Małej oraz Burowca.

Katowice jako wieś znane były już w XVI wieku, a wzmianka o niej pojawiła się w 1598 roku w protokole wizytacyjnym sporządzonym dla kościoła w Bogucicach. Podana jest tam nazwa Villa nova Katowice, a osadę zamieszkiwało wówczas kilku zagrodników i chałupników. Natomiast dzisiejsza nazwa Katowice pojawiła się w dokumencie z 1614 roku. Prawa miejskie Katowice otrzymały 11 września 1865 roku.

Dąbrówka Mała, której początki sięgają XV wieku, leży w północno-wschodniej części Katowic, nad rzeką Brynicą. W początkach swej historii wchodziła w skład księstwa siewierskiego i była częścią dzisiejszej sosnowieckiej dzielnicy Miłowice. Wieś była przez wieki w rękach różnych rodzin, m.in. Paczków, Jarockich, Czarnowskich, Kamieńskich, Mieroszewskich, a od 1839 roku



Dawny Ratusz Gminny w Dąbrówce Małej

Wincklerów (później Tiele-Wincklerów). Gwałtowny rozwój osady pod względem urbanistycznym i ludnościowym nastąpił dopiero w XIX wieku wraz z pojawieniem się kopalń i hut. Wówczas dawna zabudowa wiejska wyparta została przez kamienice czynszowe oraz familoki, które do dzisiaj możemy oglądać na głównych ciągach komunikacyjnych Dąbrówki. Od 1844 roku na terenie osady eksploatowano pokłady węgla z pól „Georg” i „Norma”, wchodzące w skład kopalni „Georg” (od 1922 Jerzy). W 1856 roku rozpoczęto eksploatację drugiej kopalni - „Abendstern” (od 1922 roku „Jutrzenka”), natomiast w 1861 roku uruchomiono hutę cynku „Paul”,

a w 1864 roku hutę srebra i ołowiu „Walter-Croneck”. Jeszcze w 1854 roku rozpoczęła działalność fabryka bieli cynkowej „Germania”. Drugą osadą wyrosłą w XVIII wieku w obrębie wsi Dąbrówka Mała był Burowiec, który obecnie jest jedną z dzielnic miasta Katowice. Powstał on przy drodze z Siemianowic do Mysłowic, stąd związany był z tzw. „państwem myślowickim”. Burowiec w XIX wieku przekształcił się z osady wiejskiej w osadę przemysłową. Między innymi w 1836 roku Wincklerowie uruchomili tutaj hutę żelaza „Dietrich”. Dąbrówka Mała z Burowcem stanowiły jeden organizm administracyjny (poza latami 1873-1894). W 1951 roku obie części weszły w skład ówczesnego miasta Szopienice, które w 1960 roku włączone zostało jako dzielnica w granice Katowic. Od 1965 roku obie dzielnice przedzielone są dzisiejszą drogą ekspresową S86 z Katowic do Sosnowca. Kolejny rozwój urbanistyczny obu dzielnic nastąpił po przyłączeniu do Katowic.

Nasz spacer rozpoczynamy od zbiegu ulic Obrońców Westerplatte i gen. Jerzego Hallera, gdzie od 1900 roku działała jedna z najdłuższych w aglomeracji linii tramwajowych (obecnie linie nr 14, 15, 20), przebiegająca od Królewskiej Huty (obecnie Chorzów) przez Wielkie Hajduki (Chorzów Batory), Katowice, Szopienice aż do Mysłowic. Na teren Burowca wchodzimy przez rozległy skwer im. Hilarego Krzystolika, za którym można podziwiać kilka zabytkowych kamienic mieszczańskich. Tuż przy skwerze, od strony ulicy Konnej, mieści się nowoczesny kryty basen „Burowiec”, oddany do użytku w 2020 roku. Natomiast przy ulicy Hallera 28 usytuowany jest funkcjonujący od 1992 roku Miejski Dom Kultury „Szopienice”.



Zabytkowe bliźniacze kamienice przy ul. Hallera 56-58



Kościół św. Antoniego z Padwy

W tym miejscu od lat 80. XIX wieku działała gospoda Theodora Bielitzera, przy której w 1900 roku dobudowano halę widowiskową. Gospoda, a potem restauracja, działała do wybuchu II wojny światowej.

Większość zabytkowej zabudowy Burowca powstało w okresie od 1900 do 1922 roku. Są to m.in. budynki przy ul. gen. Hallera 1, 4-8, 13, 32, Deszczowej 4 i 6, a także wolnostojący dom jednorodzinny z ogrodem przy numerze 50 i dwie bliźniacze kamienice przy numerach 56 i 58. Do najstarszej zabudowy tej dzielnicy należą zabudowania dawnej kolonii robotniczej „Jerzy” (Georg) przy ulicy Kuśnierskiej nr 4, 5 i 6, które wzniesione zostały w 1840 roku. Przed budynkiem Przedszkola nr 60 przy ul. Hallera 60 znajduje się krzyż przydrożny pochodzący z 1871 roku. Jest on upamiętnieniem śmierci 10 robotników, którzy w 1851 roku zginęli w zniszczonej przez trąbę powietrzną hucie „Pawel”. Przechodząc pod wiaduktem drogi ekspresowej dochodzimy do terenów Dąbrówki Małej. Spacer po dzielnicy rozpoczynamy od małego parku Żołnierzy Września, z pomnikiem upamiętniającym powstańców śląskich i zasłużonych obywateli poległych w czasie II wojny światowej. Z parku przechodzimy przez ulicę Strzelców Bytomskich, aby zobaczyć zabytkowy kościół parafialny pw. św. Antoniego Padwy. Świątynia jest neobarokową budowlą z elementami modernizmu, wzniesioną w latach 1907-1912. Monumentalne wnętrze kościoła jest trójnawowe, typu bazylikowego, z neoromańskim ołtarzem głównym. W jego centrum znajduje się obraz patrona kościoła, zaś po bokach

dwie figury: św. Floriana i św. Barbary. W neobarokowych ołtarzach bocznych umieszczono: obraz przedstawiający Cyryla i Metodego oraz figury św. Jadwigi Śląskiej i św. Jacka (w prawym ołtarzu), a także obraz „Chrystus Serce Gorejące” (w lewym ołtarzu). Ponadto na uwagę zasługują: malowane stacje Drogi Krzyżowej, konfesjonały, ambona, rzeźba Piety (kaplica przy wejściu po lewej stronie) oraz organy na chórze. Dodatkowym elementem architektonicznym górującym nad bryłą nawy głównej jest wieża z zegarem, nakryta cebulastym neobarokowym hełmem. Nad wejściem do kościoła w niszy ustawiona jest polichromowana figura Chrystusa króla, a pod nią łaciński napis: „ECCE EGO VOBISCUM OMNIBUS DIEBUS, USQUE AD CONSUMMATIONEM SAECULI Matth. 28,20” („Oto ja jestem z wami przez wszystkie dni, aż do skończenia świata. Mateusz 28,20”).

Z placu kościelnego udajemy się ulicą Strzelców Bytomskich do ulicy Pod Młynem. Po drodze mijamy park, przy którym dawniej znajdował się folwark. Fragmenty zabudowy zobaczyć można przy ulicy Żyznej 1 i 2. Folwark wzniesiony został w 1853 roku na wcześniejszej, drewnianej zabudowie, pochodzącej z XVIII wieku. Należał on do rodziny Tiele-Winclerów i był siedzibą zarządcy ich majątku. Wracając do ulicy Strzelców Bytomskich, kierujemy się w ulicę gen. Henriego Le Ronda. Na szczególną uwagę zasługuje budynek dawnego ratusza gminnego z 1907 roku, wzniesiony w stylu eklektycznym z elementami secesyjnymi i modernistycznymi, z wysokim szczytem i wieżyczką zwieńczoną baniastym hełmem. W trójkondygnacyjnym budynku zobaczyć możemy dwubiegową



Wejście do kościoła św. Antoniego z Padwy

klatkę schodową oraz sklepienie krzyżowe. Obecnie w budynku działa przychodnia lekarska. Niedaleko stąd, na niewielkim skwerku u zbiegu z ulicą Józefa Grzegorzki, umieszczono mały wagon górniczy, który jest pamiątką działalności wydobywczej prowadzonej na terenie Dąbrówki. Przy ulicy Grzegorzka 4 zachował się ciekawy budynek z czerwonej cegły elewacyjnej, w którym mieści się obecnie przedszkole.

Kolejne kroki kierujemy w stronę alei Niepodległości i dawnego dworca kolejowego, wzniesionego w latach 1890-1895 w stylu historyzmu. Warto wiedzieć, że w 1894 roku uruchomione zostało połączenie pasażerskie z Katowic do Siemianowic i Bytomia. Stacja do 1906 roku nazywana była „Georggrube”, później - do 1922 roku - „Eichenau”. Wracając do ulicy gen. Le Ronda, dostrzemy do cmentarza parafialnego przy ulicy ks. Jerzego Popiełuszki. Jest tu wojenna mogiła więźniów obozu KL Auschwitz, którzy zamordowani zostali podczas transportu w 1945 roku. Na cmentarzu znajduje się też mogiła siedmiu niemieckich żołnierzy poległych w działaniach II wojny światowej oraz grób zbiorowy mieszkańców Dąbrówki Małej, poległych w czasie powstań śląskich i ostatniej wojny.

Za cmentarzem znajdują się zabudowania paterowych domów robotniczych z ogrodami, wzniesione w latach 1920-1939. Warto przejść się również ulicą Styczniową, odchodzącą od ulicy Le Ronda, gdzie zachowały się jedne z najstarszych budynków Dąbrówki, pochodzące z połowy XIX wieku.

**Tekst i zdjęcia: Adam Łapski**  
**Przewodnik turystyczny**



Pomnik poległych Posłańców Śl. i II wojny światowej na cmentarzu parafialnym



Miejski Dom Kultury przy ul. Hallera 28



Zabytkowy budynek Przedszkola przy ul. Grzegorzka

## WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

### w Bytomiu:

- Na ul. Piekarskiej całe nowe torowisko jest zmontowane, kontynuowane są prace przy budowie dwutorowej krawężnicy na przystanku końcowym. Od 11 września, przy zawieszonym ruchu prowadzone będą prace betoniarskie i sieciowe na ul. Sądowej.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka wykonawca układał ruszt torowy na drugim torze. Przygotował wszystkie fundamenty pod nowe słupy trakcyjne. Rozpoczęto prace w rejonie ul. Tarnogórskiej. Od 11 września przy wstrzymanym ruchu tramwajów przebudowywany będzie m.in. odcinek jednotorowy na dwutorowy.

### w Chorzowie:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Katowickiej w zakresie tramwajowym trwa budowa nowego muru oporowego. W zakresie miejskim odkryto szereg infrastruktury kolidującej, nie ujętej we wcześniejszej dokumentacji. Trwa też przebudowa wcześniej znanych kolizji.



Chorzów, ul. Katowicka – powstaje mur oporowy

### w Dąbrowie Górniczej:

- Wykonawca realizuje prace na ostatnich brakujących fragmentach torowisk i sieci trakcyjnej. Aby przywrócić ruch tramwajów w Dąbrowie Górniczej konieczne jest wykonanie jeszcze części prac w zakresie drogowym inwestycji.



Przystanek Gołonóg Damel

### w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca buduje brakujący odcinek toru w rejonie przestanków przy podstacji Grundmanna. Sama podstacja wyposażona jest w urządzenia elektroenergetyczne. Ułożono pierwszy fragment toru w poprzek jezdni ul. Chorzowskiej i przystąpiono do prac na drugim fragmencie. Wykonawca montuje też torowisko na samym wiadukcie nad DTŚ.
- Na zadaniu wzdłuż ul. Obrońców Westerplatte od Korczaka do Wańkowicza wykonawca zakończył prace zasadnicze a prowadził jedynie roboty brukarskie i wykończeniowe. Ruch tramwajów odbywa się normalnie.

### w Mysłowicach:

- Trwa przygotowywanie dokumentacji do ogłoszenia nowych przetargów wykonawczych.

### w Sosnowcu:

- Na odcinku od wiaduktu nad Orłąt Lwowskich do Ronda Niwka, między dwoma skrzyżowaniami z ul. Zagłębiowską oraz od dawnego przejazdu kolejowego do wiaduktu w Dańdówce i od wiaduktu w Dańdówce do ul. Traugutta torowisko jest niemal w pełni wykonane. Na odcinkach Rondo Niwka – ul. Watta oraz ul. Zagłębiowska północ – dawny przejazd kolejowy trwają prace montażowe torowiska. Najmniej zaawansowane są prace między ul. Watta a ul. Zagłębiowską południe, gdzie trwają prace ziemne.
- Na ul. Małachowskiego od 4 września przywrócony zostanie ruch tramwajów. Wykonawca kontynuuje prace w zakresie miejskim inwestycji.

### w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej stopień realizacji zadania jest bardzo różny w zależności od miejsca. Na części zakresu wykonawca układa płyty torowe na przygotowanej podbudowie; w innym miejscu prowadzone są dopiero prace ziemne tj. korytowanie, szalowanie i budowa kanalizacji deszczowej oraz teletechnicznej; trwa też budowa fundamentów pod słupy trakcyjne.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej zrealizowane są prace torowe od granicy z Chorzowem za wiadukt kolejowy. Pozostały do wykonania prace na odcinku od wiaduktu do ul. Żołnierskiej, które powinny zostać zrealizowane we wrześniu.

### w Zabrze:

- W Mikulczycach wykonawca stopniowo asfaltuje jezdnię wzdłuż przebudowanego torowiska tramwajowego. Zakończyły się prace przy montażu krawężników na całym zakresie. Trwają prace związane z montażem elementów sieci trakcyjnej, w tym prowadzony jest montaż liny nośnej oraz przewodu jezdniowego.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności w dzielnicy Zaborze wykonawca układa ruszt torowy na brakujących fragmentach toru szlakowego. Dobięły końca prace przy przebudowie wodociągu na odcinku: Kupca – Sienkiewicza. Trwa budowa pętli Zaborze, gdzie wylano wszystkie betonowe płyty podporozjazdowe. Na całym modernizowanym odcinku stawiane są kolejne słupy trakcyjne.
- Na modernizowanym torowisku wbudowanym w jezdnię ul. Wolności, na odcinku od ul. Miarki do skrzyżowania ul. Wolności z ul. Dubiela wykonawca przebudował cały odcinek wykonując prace ziemne, na części zakresu betonową płytę torową wylał na miejscu, na pozostałych fragmentach ułożył prefabrykowane płyty torowe. Trwa montaż szyn w komorach.

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.

# Ruszyła aplikacja Transport GZM



Aplikacja ułatwiająca zakup biletów z oferty Zarządu Transportu Metropolitalnego jest już dostępna w sklepach Google Play i App Store. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zachęca pasażerów do jej przetestowania i podzielenia się uwagami.

- To swego rodzaju prapremiera. Sierpień będzie miesiącem do zapoznania się z działaniem aplikacji. Będziemy wdzięczni za wszelkie uwagi związane z jej działaniem. Aplikacja nie posiada jeszcze wszystkich planowanych funkcjonalności, będą one sukcesywnie dodawane, ale nawet w udostępnionym zakresie niezwykle ułatwi naszym mieszkańcom codzienne podróże – wyjaśnia Jacek Brzezinka, członek zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Założenie konta w systemie Transport GZM zajmuje nie więcej niż 3 minuty. Wizyta w Punkcie Obsługi Pasażera (POP), ani oczekiwanie na kartę, tak jak to było w przypadku Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), nie będzie konieczne. Możliwy jest import danych z systemu ŚKUP oraz założenie konta w systemie od zera. Można także samodzielnie przypisać ulgi do konta (w aplikacji mobilnej albo na portalu). Wystarczy przy pierwszej kontroli okazać dokument uprawniający do ulgi, wówczas zostanie ona potwierdzona i przy kolejnych podróżach nie będzie konieczności posiadania przy sobie dokumentu uprawniającego do ulgi. W dalszym ciągu

można to zrobić w Punkcie Obsługi Pasażera, ale nie jest to obligatoryjne, wystarczy potwierdzenie przez kontrolera w pojeździe.

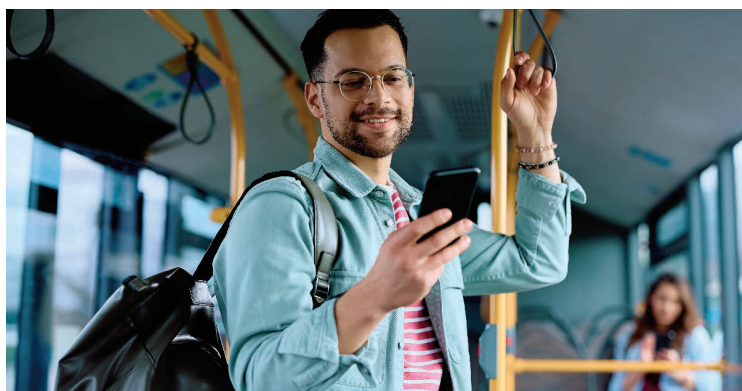
Aplikacja Transport GZM to jedyna aplikacja, w której można kupić wszystkie bilety z taryfy, także bilety długookresowe: na 30, 90 i 180 dni, Metrobilety oraz bilety pakietowe. Aplikacja umożliwi również planowanie podróży dzięki dostępnym rozkładom jazdy i wygodnemu planerowi.

Aby korzystać z systemu Transport GZM należy założyć konto (Indywidualne Konto Użytkownika-IKU), imienne lub anonimowe. Konto anonimowe pozwoli tylko na zakup wybranych biletów (biletów na okaziciela), konto imienne pozwoli na korzystanie z pełnej funkcjonalności systemu, zakup dowolnego biletu z taryfy, zapisanie ulgi w systemie, podróż bez konieczności okazywania dokumentów podczas kontroli biletów (po potwierdzeniu ulgi podczas pierwszej kontroli).

Kolejne funkcjonalności pojawią się w aplikacji w kolejnych wydaniach. Jesienią uruchomiona zostanie opcja Podróż Start/Stop, w ramach której dostępne będą bilety 5-, 10- i 15-minutowe, 30-minutowa bezpłatna pauza na przesiadkę i optymalizacja przejazdów. Na koniec dnia system przeanalizuje wszystkie przejazdy Start/Stop i dobierze najkorzystniejszy finansowo dla pasażera przedział czasowy. Dodatkowo, niezależnie od liczby przejazdów Start/Stop, w trakcie dnia system naliczy opłatę nie wyższą niż równowartość ceny biletu dziennego (12 zł).

Docelowo system Transport GZM zastąpi Śląską Kartę Usług Publicznych. Pasażerowie przyzwyczajeni do używania, zamiast aplikacji, plastikowych kart, będą mogli dalej posługiwać się starymi kartami ŚKUP również w nowym systemie. System Transport GZM będzie posiadał również swoje własne karty. Będą one dostępne w kolejnych etapach wdrożenia systemu.

**Uwagi na temat funkcjonowania nowej aplikacji można przesyłać na adres: [ux@metropoliagzm.pl](mailto:ux@metropoliagzm.pl)**



# Życiowa konieczność czy spełnienie dziecięcych marzeń?



Zdjęcia: Mariusz Banduch

Każdy z nas ma jakieś marzenia, wielu snuje plany. Chociaż nie brak wśród nas ludzi działających spontanicznie. Jestem pewien, że z czasów dziecięcych pamiętają Państwo przynajmniej jedno z pytań jakie zadawali wam dorośli... Co to za pytanie i – przede wszystkim – jak brzmiała odpowiedź?

Kim chcesz zostać, gdy dorośniesz? Czy jest wśród nas ktoś, kto tego pytania nie słyszał? Odpowiadaliśmy wtedy na te pytania pełni nadziei, że plan ułożony w naszych dziecięcych głowach jest łatwy do realizacji, bo przecież zostanie kosmonautą, baletnicą czy gwiazdką rocka, to bułka z masłem. Najczęściej jednak życie weryfikuje nasze dziecięce zamiary, zmienia nam plany, każe sprostać nowym wyzwaniom. I chociaż niektóre pomysły dziecięcego wieku udaje się zrealizować, to dojrzewając zmieniamy punkt widzenia.

Przecież nie wszyscy chłopcy zostają strażakami, a dziewczęta modelkami. Jednak to co kiełkowało jako „dozwolone do lat osiemnastu”, w dorosłym życiu potrafi zaowocować. Przekuć się na odpowiedzialną pracę

zawodową, jaką niebywale jest praca w transporcie publicznym. Nie mam zamiaru opowiadać nikomu o tym, jak ważna to dziedzina naszego życia. Jaką rolę spełnia transport publiczny widzimy na co dzień, czytamy na łamach specjalistycznych czasopism, czy też zauważamy korzystając z niego. Właśnie! Korzystając z niego.

Może spróbować zostać jednym z nas. Może spełnić w ten sposób swoje marzenia lub po prostu zapewnić sobie pewną, stabilną pracę, której wykonywanie jest tak potrzebne społeczeństwu? To kolejne pytania, na które drodzy Czytelnicy odpowiedzieć musicie sobie sami. Aglomeracja Śląsko-Zagłębiowska to miejsce w którym żyje i pracuje wiele osób. W ich codziennym przemieszczaniu się pomagają m.in. tramwaje, zapewniając





komunikację po rozległej siatce połączeń. Modernizacja torowisk, taboru, budowanie nowych linii tramwajowych wszystko po to, by jak najlepiej wykonać zadania przewozowe, w historycznie ciasnym i trudnym terenie. Ale jakie wyzwanie! Czy je podjąć?

W realizacji tego obranego celu pomaga Ośrodek Szkolenia Motorniczych spółki Tramwaje Śląskie S.A. Znajdujący się na terenie katowickiej zajezdni, położonej w dzielnicy Zawodzie, realizuje cele edukacyjne w zakresie szkolenia przyszłych motorniczych. Posiadając wykwalifikowaną kadrę, dostosowane do nauki jazdy pojazdy oraz ogromną determinację, osiągamy wraz kursantami zamierzony sukces. Osoba, która do tej pory była naszym pasażerem, staje się naszym pracownikiem na stanowisku motorniczego. Należy tu wspomnieć, że zdobycie uprawnień do kierowania tramwajem nie jest najłatwiejszym zadaniem, jednak patrząc na jeżdżące w wielu miastach naszego kraju tramwaje, nie jest niemożliwe. Budowa naszej infrastruktury torowej zapewnia podczas nauki wystąpienie różnych sytuacji, które przeciwiczone pod okiem instruktora dają poczucie bezpieczeństwa w codziennej pracy w ruchu linowym. Przygotowanie do samodzielnej pracy w naszej aglomeracji wymaga bowiem: umiejętności poruszania się po odcinkach jednotorowych, zapoznania się z zasadami funkcjonowania różnych rodzajów sygnalizacji mijankowych (rzadko spotykanych w innych regionach naszego kraju), jazdy po torowiskach znajdujących się w jezdni czy też wpojenia wiedzy

dotyczącej postępowania w różnych sytuacjach awaryjnych. Pamiętajmy, że tramwaj, w którym wystąpiła usterka, nie pozwalająca na kontynuowanie jazdy, staje się przysłowiowym „zawalidrogą”. Zatem posiadanie wiedzy umożliwiającej jego ponowne uruchomienie lub sprawne połączenie z innym wagonem staje się nieodzowne. Czas spędzony na zajęciach, które odbywają się na placu manewrowym okazuje się być naszym sprzymierzeńcem, gdy przygląda się naszemu postępowaniu zniecierpliwiony pasażer, czy też kierowca, któremu nasz tramwaj zablokował przejazd. Wyczerpiecie do stopnia profesjonalizmu daje głębokie poczucie dobrze wykonanej roboty.

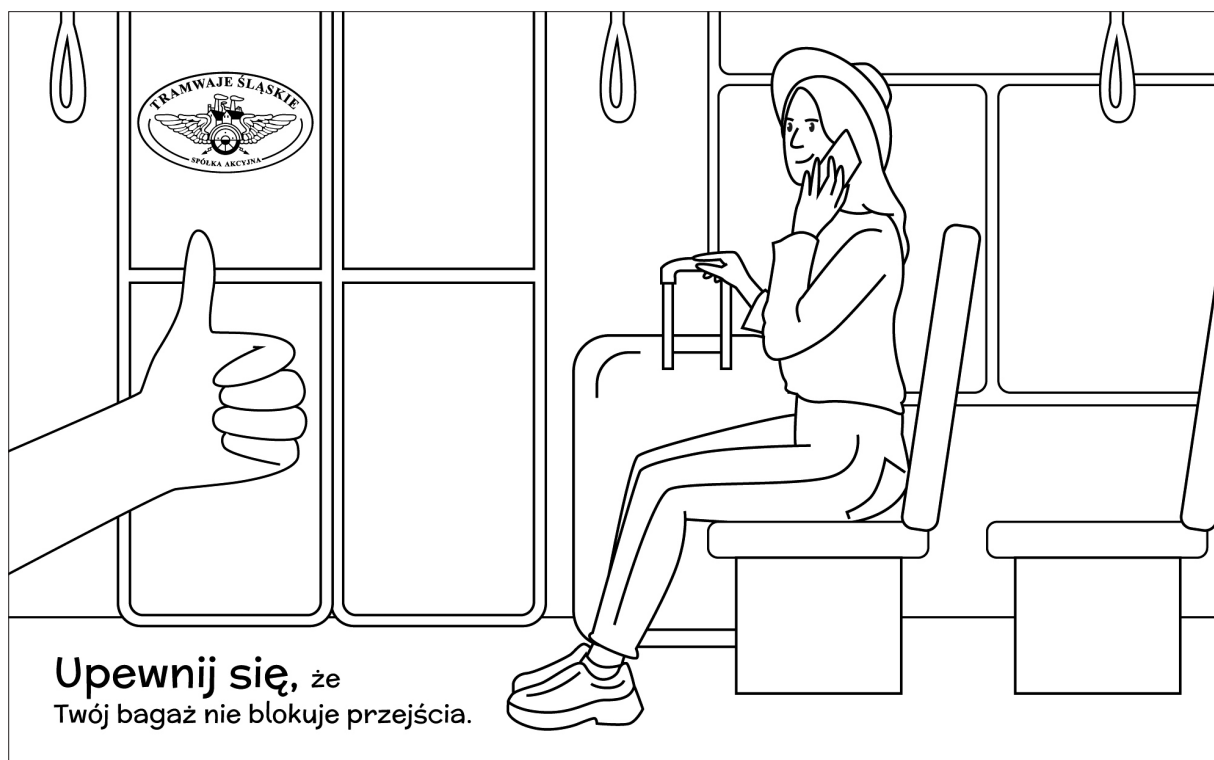
Opowiadanie o ruchu tramwajowym zdaje się nie mieć końca, jednak tak w wielkim skrócie można opisać to czym zajmujemy się w Ośrodku Szkolenia Motorniczych. Jeżeli jednak ktoś z Czytelników podejmie to wyzwanie i zechce zasilić szeregi motorniczych, będzie mógł przekonać się osobiście, o czym piszę. Czy zapamiętane z dzieciństwa marzenie, czy też chęć pracy w komunikacji, a może życiowa konieczność? Na pewno niezależnie od przyczyny wyboru, musi być to dojrzała decyzja, dotycząca zmiany dotychczasowego zajęcia i wyboru codziennej służby mieszkańcom naszych miast. To kim chcesz zostać? Motorniczym!

**Sebastian Wiśniewski**

(p.o. kierownika Ośrodka Szkolenia Motorniczych spółki Tramwaje Śląskie S.A.)



## 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

|                        |   |                   |            |                          |                      |                    |                |        |                       |
|------------------------|---|-------------------|------------|--------------------------|----------------------|--------------------|----------------|--------|-----------------------|
| Głos B. Ładysza        | ▼ | Wykręt            | ▼          | Funkcja trygonometryczna | Muza historii        | ▼                  | Przedpokój     | ▼      | Polny gryzoń          |
| Embrion                |   | Józef, generał    |            |                          |                      |                    | ... Szymborska |        | Dawny student         |
| Pałkarz na boisku      | ▼ |                   | ▼          |                          | ▼                    |                    | ▼              |        | Szybko rosnące drzewo |
| ▶                      |   |                   |            |                          |                      |                    |                |        | ▼                     |
| Szczyt listy przebojów |   | Krótką spódnica   | ▶          |                          |                      |                    |                |        |                       |
| ▶                      |   | Koszulka sportowa | ▼          |                          |                      | Wstrząs psychiczny | ▶              |        |                       |
|                        |   |                   | Jażń       | ▶                        |                      |                    |                | Bramka | Mieszaniec wielbłąda  |
|                        |   |                   | Przed nami | ▼                        |                      |                    |                |        |                       |
| Marka amer. aut        | ▶ |                   |            |                          | Dawne odpięcie       | ▼                  |                | ▼      |                       |
| ▶                      |   |                   |            | Brak wolności            | ▶                    |                    |                |        |                       |
| Zwój                   |   |                   |            |                          |                      |                    |                |        |                       |
| Olbrzym                | ▶ |                   |            |                          | Dawna moneta srebrna | ▶                  |                |        |                       |

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 września 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](mailto:biuro@agencjamedial.pl)).

Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.