

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



INWESTYCJE

**Powrót tramwajów
do Dąbrowy Górniczej**

»» str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

**Polska stolica
Walentynek**

»» str. 6-7

WYDARZENIA

**Katowice
Europejskie
Miasto Nauki**

»» str. 8-9

Na randkę w „Zakochanej Banie”

»» str. 11



Jedźmy razem

Przyszłość Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii uzależniona jest od wielu czynników i różne są na nią pomysły. Eksperti nie mają jednak wątpliwości, że jednym z kluczowych kierunków rozwoju GZM jest szkolnictwo wyższe i nauka, a jednocześnie zapewnienie mieszkańcom regionu nieograniczonego dostępu do wiedzy.

Z tego punktu widzenia niezwykle ważną informacją jest to, że Katowice ogłoszone zostały Europejskim Miastem Nauki 2024. Ten zaszczytny tytuł przyznawany jest przez organizację EuroScience we współpracy z Komisją Europejską. A to oznacza, że stolica województwa śląskiego, a wraz z nią cała Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, przestały być już kojarzone z podupadającym przemysłem. W Europie wiedzą, że jesteśmy miejscem o ogromnych możliwościach rozwoju! Ciekawą rozmowę na ten temat, pochodzącą z podcastu by Rawa.Ink, publikujemy na stronach 8 i 9.

Pozytywne zmiany w naszej Metropolii zachodzą w wielu dziedzinach, także w transporcie publicznym. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. konsekwentnie realizuje kolejne etapy unijnego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego. Efekty są już widoczne w wielu miastach, o czym na bieżąco informujemy na naszych łamach. Ostatnio dobiegła końca komunikacyjna rewolucja w Dąbrowie Górniczej, o czym piszemy na stronach 4 i 5. Z kolei na stronie 3 znaleźć można raport z prac, które są obecnie prowadzone.

W tym numerze aż dwukrotnie pojawia się temat Walentynek. Na stronie 11 zamieszczamy relację z dziesiątej „Zakochanej Bani”, która 14 lutego jeździła ulicami Katowic. Natomiast na stronach 6 i 7 zapraszamy do spaceru po Bieruniu, którego patronem jest... św. Walenty. Prawda, że brzmi to zachęcająco?

Serdecznie zapraszam Państwa do lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Mili goście w zajezdni w Katowicach



Niegasnącym zainteresowaniem cieszą się wycieczki dzieci i młodzieży do zajezdni tramwajowych, gdzie z bliska mogą poznać tabor jeżdżący na co dzień po torach Metropolii oraz przyrzeć się pracy motorniczych i pracowników zaplecza technicznego.

31 stycznia 2024 r. zajezdnię Rejonu nr 2 w Katowicach Zawodziu odwiedziło osiemnastu dzieci ze świetlicy środowiskowej św. Wojciecha w Katowicach. Po krótkiej prezentacji, która wprowadziła ich w historię i teraźniejszość podróżowania, dzieci miały okazję m.in. zmierzyć się z ręcznym przestawianiem zwrotnicy. Zaopatrzone w ochronne kaski mogły podziwiać tramwaj z góry i z dołu z perspektywy hali warsztatowej, a w końcu poczuć się jak prawdziwy motorniczy, zajmując miejsce w kabinie nowoczesnego pojazdu szynowego. W czasie wycieczki takie próby za pulpitem możliwe są oczywiście tylko „na sucho”, ale niektórzy zapowiadali, że gdy dorosną chcą zostać motorniczymi. Dużo frajdy zwiedzającym sprawił przejazd przez kompletny cykl mycia zewnętrznego całego wagonu tramwajowego, będąc w jego wnętrzu.

– Z naszego punktu widzenia wycieczki mają duży wymiar edukacyjny. Służą promowaniu komunikacji miejskiej, jako najlepszemu sposobowi poruszania się po Metropolii, a przede wszystkim nauce zasad bezpiecznego korzystania z tramwajów oraz kulturalnego zachowania się wobec współpasażerów w czasie podróży. W małych grupach, w bezpośrednim otoczeniu zajezdni tramwajowej, taki przekaz świetnie trafia do młodzieży – podkreśla Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Kto wie, może w niedalekiej przyszłości spośród odwiedzających nas dzieci wyrosną nie tylko świadomi zalet komunikacji tramwajowej pasażerowie, ale także młodzi motorniczości lub pracownicy innych działów Spółki?

Tekst i zdjęcia: D. Pawelczyk



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

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Od centrum do Stroszka generalny wykonawca wykonywał prace związane z odtworzeniem nawierzchni jezdni w rejonie skrzyżowania ul. Tarnogórskiej i ul. Olimpijskiej, ul. Łokietka i ul. Drzewnej oraz przejść przez torowisko tramwajowe. Podobnie realizowano roboty wykończeniowe związane z odtwarzaniem uszkodzonych chodników, barierek i zieleńców.

w Chorzowie:

- Wzdłuż ul. Katowickiej prace w zakresie tramwajowym skupione były w rejonie ul. Metalowców, gdzie kontynuowane są roboty związane z budową fundamentów słupów trakcyjnych i montażem słupów trakcyjnych. Kontynuowano prace przy budowie muru oporowego oraz wykonywano drenaż przyszłego torowiska.
- Na terenie Zakładu Usługowo-Remontowego generalny wykonawca wykonał drenaż francuski, pozwalający częściowo odwieść plac budowy po obfitych opadach deszczu. Pozwoliło to na kontynuację wykonywania warstw konstrukcyjnych torowiska oraz betonowanie dostępnego zakresu płyty torowej. Wykonawca prowadził też prace spawalnicze przy montażu szyn na płycie betonowej.

w Dąbrowie Górniczej:

- Inwestycja została odebrana. Wznowienie ruchu tramwajowego nastąpiło od 19.02.2024 r.

w Mysłowicach:

- Trwają prace rozbiórkowe. Wykonawca kończy prace z zakresu sieci sanitarnych na ul. Starokościelnej i Bytomskiej. Wykonywane są warstwy podbudowy torowiska na Pętli przy dworcu kolejowym. Generalny wykonawca rozpoczął prace z zakresu sieci sanitarnych na ul. Szymanowskiego. Rozpoczęto także prace teletechniczne na ul. Powstańców.

W Rudzie Śląskiej:

- 3 lutego wstrzymano całkowicie ruch tramwajowy w rejonie pętli Chebzie, co umożliwiło rozbiórkę pozostałych elementów sieci trakcyjnej oraz konstrukcji wsporczych. Do tej pory wykonano częściowo odwodnienie torowiska wraz z zabudową przepompowni i kanalizacji tłocznej. Kontynuowane są prace związane z zabudową warstw konstrukcyjnych, odwodnienia torowiska oraz przebudową kabli elektroenergetycznych.

w Sosnowcu:

- Wzdłuż ul. Wojska Polskiego zakończono prace możliwe do wykonania na obecnym etapie. Wznowienie ruchu będzie możliwe po zakończeniu zadania realizowanego przez Gminę Sosnowiec pn.: „Przebudowa wiaduktu drogowego nad torami PKP w ciągu ulicy Wojska Polskiego w Sosnowcu”. Planowany termin zakończenia to 25.06.2024 r.



Ruda Śląska, Chebzie



Zdjęcia: Mariusz Banduch



Chorzów, ul. Katowicka



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.

Wielki powrót tramwajów do Dąbrowy Górniczej



Komunikacyjna rewolucja w centrum Dąbrowy Górniczej właśnie dobiega końca. Nowy układ torowy został przygotowany na przyjęcie ruchu tramwajowego, zatem od poniedziałku 19 lutego tramwaje linii nr 21, 22 i 28 znów wożą dąbrowian po ich mieście. Nowością są też wagony niskopodłogowe, które wcześniej do Dąbrowy nie kursowały.

Kompleksowa przebudowa układu komunikacyjnego w Dąbrowie Górniczej objęła odcinek od ul. Kasprzaka do granicy Dąbrowy Górniczej z Będzinem, wzdłuż al. Piłsudskiego, ul. Królowej Jadwigi i ul. Sobieskiego. Zmodernizowany odcinek dwutorowej linii tramwajowej ma ok. 4600 metrów długości, a wliczając pętlę przebudowa objęła ok. 10.000 metrów toru pojedynczego. Inwestycja jest wspólnym zadaniem spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Miasta Dąbrowa Górnicza, które jest inwestorem dla części drogowej. Prace rozpoczęły się w połowie listopada 2021 roku, a generalnym wykonawcą jest krakowska firma ZUE S.A. Zadanie tramwajowe jest jednym z elementów „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej

w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską.

– Wprawdzie zakładaliśmy, że inwestycja zostanie ukończona nieco wcześniej, jednak już na etapie realizacji zaszły istotne zmiany w projekcie zakresu miejskiego, co finalnie wpłynie bardzo pozytywnie na płynność i bezpieczeństwo ruchu w mieście, więc warto było dołożyć nieco czasu, by uzyskać świetny układ drogowo-torowy. Jesteśmy zadowoleni, że mimo różnych trudności i wyzwań, generalny wykonawca stanął na wysokości zadania i zrealizował prace w dobrym tempie – zauważa Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.





Od poniedziałku 19 lutego wyczekiwany przez dąbrowian ruch tramwajowy został przywrócony. Od tego dnia wprowadzona została następująca organizacja ruchu tramwajów:

- tramwaje linii nr 21 kursują w relacji: Sosnowiec Milowice Pętla – Dąbrowa Górnicza Tworzeń Huta Katowice;
- tramwaje linii nr 22 kursują na trasie: Czeladź Dworzec – Dąbrowa Górnicza Tworzeń Huta Katowice;
- tramwaje linii nr 28 kursują w relacji: Będzin Osiedle Zamkowe Pętla – Dąbrowa Górnicza Tworzeń Huta Katowice;
- zastępcza linia autobusowa nr T-21 została zlikwidowana.

Co istotne, na wszystkich trzech liniach pojawiły się wagony niskopodłogowe, znacząco poprawiając komfort korzystania z komunikacji tramwajowej. Zwiększył się także komfort przesiadek między autobusami a tramwajami, m.in. dzięki oddaniu dwóch przystanków zintegrowanych – te powstały na Manhattanie i przy alei Róż. Cel inwestycji był prosty: skończyć z niepotrzebnym stresem i bieganiem pomiędzy przystankami. Teraz tramwaj i autobus zatrzymują się w tym samym miejscu, na tej samej platformie. Dzięki temu łatwiej można się przesiąść, prostsze jest też wybranie najlepszego dla siebie w danej chwili środka transportu. Na zintegrowanych przystankach zatrzymywać się będą na stałe 22 linie autobusowe.

Torowisko wykonane zostało w konstrukcji klasycznej na podkładach strunobetonowych, a na przejazdach przez jezdnie oraz przy przystankach tramwajowych ułożono prefabrykowane płyty torowe. W obu przypadkach zastosowane zostały nowoczesne systemy elastycznego montażu szyn, ograniczające emisję hałasu i drgań. Przebudowanych zostało 16 peronów przystankowych (w tym wspomniane wcześniej 4 perony na

zintegrowanych tramwajowo-autobusowych przystankach Gołonóg Manhattan i Dąbrowa Górnicza Aleja Róż), wybudowano 3 nowe perony przystankowe, zamontowano smarownice torowe, przebudowano układy odwodnieniowe oraz sieć trakcyjną wraz z układem zasilania. Przy Urzędzie Pracy przebudowana została pętla wraz z torem odstawczym.

W zakresie miejskim zadanie objęło m.in.: przebudowę układu drogowego wraz z likwidacją sygnalizacji świetlnej i przebudową skrzyżowań na skrzyżowania o ruchu okrężnym, budowę i przebudowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych, dróg dla rowerów oraz zielenców, przebudowę przejścia podziemnego na Manhattanie, likwidację barier architektonicznych w postaci dwóch kładek oraz czterech przejść podziemnych a także budowę wyniesionych przejść dla pieszych oraz nowoczesnego układu oświetlenia ulicznego.

– Naszym celem było uspokojenie ruchu samochodowego na głównej osi transportowej miasta, stworzenie infrastruktury przyjaznej pieszym i rowerzystom, zintegrowanie komunikacji autobusowej z tramwajową oraz wprowadzenie komunikacji tramwajowej na wyższy poziom dzięki nowoczesnym torowiskom oraz wygodnym niskopodłogowym tramwajom, które będą teraz kursować po naszym mieście – podkreśla Marcin Bazylak, prezydent Dąbrowy Górniczej. Warto zauważyć, iż kończący się projekt łączy się także z innymi inwestycjami miejskimi, jak budowa centrów przesiadkowych przy dworcach i przebudowa układu drogowego, a także z inwestycjami tramwajowymi, jak przebudowa torowiska wzdłuż ul. Kasprzaka oraz remont fragmentu torowiska w kierunku Huty Katowice.

Andrzej Zowada



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.

Polska stolica Walentynek

Na granicy województwa śląskiego i małopolskiego, nad rzekami: Mleczną, Gostynią, Przemszą i Wisłą, znajduje się Bieruń. A w nim – jedyne w Polsce sanktuarium św. Walentego, który jest również patronem tego miasta.

Zanim dotrzemy do drewnianego kościółka, zwanego przez mieszkańców „Walencikiem”, poznamy nieco historię Bierunia. Dzisiejsze miasto składa się z ośmiu dzielnic, które pierwotnie stanowiły odrębne jednostki administracyjne. Należą do nich: Bieruń Stary, Bieruń Nowy, Bijasowice, Czarnuchowice, Jajosty, Kopań, Ścierne i Zabrzeg. Najstarsze istniejące dokumenty wspominają o istnieniu już w 1272 roku wsi Ścierne, czy w 1360 roku wsi Bijasowice. Bieruń wspomniany został po raz pierwszy w dokumentach z 1376 roku. Prawdopodobnie już w X-XI wieku istniał tu gródek obronny mający za zadanie ochraniać kupców przepływających się przez rzekę Mleczną. Był to również punkt kontrolny i celny, a wokół niego powstało małe osiedle stające się załóżkiem miasta, którego nazwa ma pochodzić od polskich zwrotów „pobierać”, „brać” czy czeskiego „bernni”, oznaczającego ściągane cło na rzecz władcy. Prawa miejskie Bieruń otrzymał w 1387 roku od księcia opawsko-raciborskiego Jana II Żelaznego.



Sanktuarium św. Walentego

Do XVI wieku Bieruń był we władaniu Piastów śląskich, którzy w 1327 roku złożyli lenno królowi czeskiemu. W 1743 roku miasto weszło w skład państwa pruskiego, a w 1922 roku, po podziale Górnego Śląska, znalazło się w granicach państwa polskiego. Dodać należy, że w latach 1973-1991 Bieruń był dzielnicą Tychów, a w 1991 roku ponownie zaczął funkcjonować jako samodzielne miasto.

Rozwój Bierunia przypadł na XVI wiek, kiedy otrzymał on przywilej organizacji targów i jarmarków. Nastąpił również rozkwit rzemiosła: włókiennictwa, kowalstwa, szewstwa oraz hodowli ryb w okolicznych stawach. Niewątpliwie

wpływ na dalszy rozwój miasta miało wybudowanie w 1824 roku pierwszej na Górnym Śląsku międzypaństwowej szosy, biegnącej z Wrocławia do Krakowa, a także uruchomienie w 1853 roku linii kolejowej. To przyczyniło się również do powstania nowej kolonii, która od 1833 roku nazywana jest Nowym Bieruniem.

Dalszy rozwój miasta przypada na przełom XIX i XX wieku. Wówczas powstała fabryka zapalek oraz fabryka dynamitu. Kolejne zakłady przemysłowe na terenie Bierunia zostały uruchomione po II wojnie światowej (w latach 70. XX wieku powstała kopalnia węgla kamiennego „Piast”, a następnie Fabryka Samochodów Małolitrażowych). Charakterystycznym elementem najdawniejszych czasów i świetności miasta jest zachowany do dziś średniowieczny układ urbanistyczny starego miasta, z zespołem kamienic oraz ratuszem przy Rynku. I właśnie tutaj rozpoczniemy nasz spacer po Bieruniu.

Zabudowę Rynku stanowią jednopiętrowe kamienice o zróżnicowanych detalach architektonicznych, pochodzące z połowy XIX wieku. Pięknie prezentuje się bieruński ratusz, który jest budynkiem z trzema piętrami i ryzalitem na osi wejścia głównego. Na wysokości pierwszego piętra znajduje się balkon, a nad nim herb miasta. W szczycie ryzalitu umieszczono niewielką tarczę zegara. Na przeciw ratusza usytuowano zrekonstruowany na przedwojennym wzorze pomnik Powstańców Śląskich. W ramach rewitalizacji rynku w latach 2004-2005 ustawiono zegar słoneczny, a przy miejskiej studni postacie „Utopców”, wodnych demonów występujących w licznych ludowych



Rynek ze średniowiecznym układem urbanistycznym



Figura Maryi Niepokalanej przed kościołem św. Bartłomieja



Miejska studnia z utopcami



Figura św. Walentego

podaniach na Górnym Śląsku. Z rynku przechodzimy w kierunku ulicy Krakowskiej, gdzie już z daleka dostrzeżemy wieżę kościoła parafialnego św. Bartłomieja. Jest to czwarta świątynia stojąca w tym miejscu. Pierwsze z nich były drewniane, a następnie wzniesiono świątynię murowaną, która spłonęła w pożarze miasta w 1845 roku. Obecny kościół zbudowano w latach 1851-1859. Wykazuje on cechy neoromańskie, a wystrój wnętrza jest neobarokowy. Jednonawowy kościół usadowiony jest na planie krzyża łacińskiego, gdzie znajdują się boczne kaplice. W prezbiterium ustawiony został ołtarz główny wykonany w 1857 roku. W jego centralnej części umieszczono obraz z przedstawieniem patrona kościoła i parafii św. Bartłomieja Apostoła. Obok obrazu stoją figury czterech ewangelistów. Powyżej, w tondo, znajduje się obraz z przedstawieniem Trójcy Świętej.

W nawie głównej bieruńskiego kościoła mieszczą się dwa ołtarze boczne. Lewy ołtarz, wykonany w 1859 roku, poświęcony został Matce Bożej - w jego centrum umieszczono obraz Matki Bożej Bieruńskiej pochodzący z XVI wieku. Prawy ołtarz dedykowany jest świętemu Józefowi. Na uwagę zasługuje również chór muzyczny, na którym ustawiony został neobarokowy prospekt organowy. Charakterystycznym elementem bryły kościoła św. Bartłomieja jest wieża od strony zachodniej, która stanowi jednocześnie kruchtę wejściową. Tuż obok kościoła warto zatrzymać się przy barokowej figurze

Matki Bożej Niepokalanie Poczętej z 1718 roku.

Z kościoła parafialnego udajemy się ulicą Krakowską do skrzyżowania z ulicą Chemików. Po drodze mijamy okazały budynek Szkoły Podstawowej nr 1, wzniesiony w 1848 roku, a później wielokrotnie rozbudowywany. Natomiast tuż nad potokiem zasilającym rzekę Mleczną zauważymy murowaną kapliczkę, z figurką św. Jana Nepomucena, chroniącego to miejsce od powodzi.

I wreszcie zbliżamy się do mety naszej wędrowki, do placu św. Walentego. W 2008 roku postawiono tutaj kolumnę z figurą św. Walentego, który od 14 lutego 2004 roku jest patronem miasta. Ma to swoje historyczne uzasadnienie. W pobliżu stoi drewniany kościółek, którego patronem jest właśnie św. Walenty - opiekun chorych, zwłaszcza na padaczkę i epileptyków, chroniący od chorób umysłowych. Natomiast w kulturze zachodniej uważany jest przede wszystkim za opiekuna zakonnych, dlatego powszechnie wspominany jest w dzień jego liturgicznego wspomnienia - 14 lutego. Nic dziwnego też, że w bieruńskim kościółku młode pary chętnie zawierają związki małżeńskie.

Nie znamy dokładnej daty wybudowania świątyni, ale pierwsza pisana wzmianka o niej pochodzi z 1628 roku. Według zachowanych zapisów budowla powstała w latach 1623-1626, gdy parafialny kościół św. Bartłomieja (do 1645 roku) był w rękach protestantów.

Kościół św. Walentego wykonany został z drewna,

w konstrukcji zrębowej. Charakterystyczna bryła nakryta jest dwuspadowym dachem, wykonanym z gontu, a także cebulastym hełmem. Wejście główne zlokalizowane jest po obu stronach bocznych kruchty. Wnętrze to jedna nawa z prostokątnym prezbiterium, z pozornym sklepieniem kolebkowym oraz trójboczną absydą. Prezbiterium od nawy oddzielone jest łukiem belki tęczowej z poprzeczną belką, na której ustawiony jest krucyfik, a po jego bokach dwa anioły.

Przy prezbiterium od północy zlokalizowana jest zakrystia i przedsionek z wyjściem na zewnątrz. W prezbiterium zachowały się fragmenty polichromii, pochodzącej z XVII wieku. Z barokowego wyposażenia kościółka na uwagę zasługuje z pewnością ołtarz główny, z nastawą pochodzącą z XVII wieku oraz dwoma obrazami patrona kościoła pochodzącymi z 1729 i 1907 roku. Wnętrze świątyni doświetlone jest drewnianymi żyrandolami, ozdobionymi kryształami górskimi. Warto też zwrócić uwagę na organy pochodzące z 1650 roku, umieszczone na chórze, do którego wejście - co ciekawe - znajduje się od zewnątrz.

13 lutego 2015 roku bieruński kościółek otrzymał godność sanktuarium św. Walentego, w którym znajdują się autentyczne relikwie świętego, potwierdzone specjalnym dokumentem z 28 lutego 1961 roku.

Tekst i zdjęcia: Adam Łapski
Przewodnik turystyczny



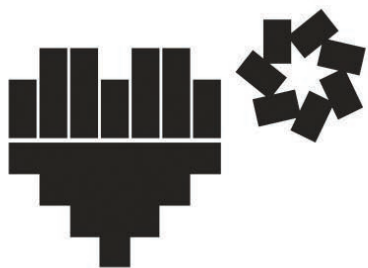
Ratusz w Bieruniu



Kościół parafialny św. Bartłomieja



Wnętrze kościoła św. Walentego



Europejskie Miasto Nauki Katowice 2024



Katowice zostały ogłoszone Europejskim Miastem Nauki 2024 (EMN 2024). Ten zaszczytny tytuł przyznawany jest przez organizację EuroScience. Uzyskanie tytułu to efekt wysiłków Miasta Katowice oraz siedmiu publicznych uczelni Konsorcjum Akademickiego – Katowice Miasto Nauki.

Na Spotify w „Podcaście by Rawa.In” jest dostępna bardzo ciekawa rozmowa z Ewą Gajewską-Nowarą, Zastępcą Dyrektora Zarządzającego do spraw Europejskiego Miasta Nauki Katowice 2024 i Anną Budzanowską, Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta do spraw Europejskiego Miasta Nauki Katowice 2024. Publikujemy fragmenty rozmowy, którą poprowadził Łukasz Żółciak.



Łukasz Żółciak: Czym właściwie jest Europejskie Miasto Nauki i z czym się ten tytuł dla Katowic wiąże?

Ewa Gajewska-Nowara: Tytuł Europejskiego Miasta Nauki oznacza dla Katowic przede wszystkim to, że pełnimy nieformalną funkcję stolicy nauki europejskiej - to tak, jakby odbywały się u nas igrzyska naukowe, tyle tylko, że trwają one przez cały rok.

Nasze starania o przyznanie tytułu Europejskiego Miasta Nauki rozpoczęliśmy już w roku 2021, a w grudniu tego samego roku ogłoszona została decyzja. Organizacją, która przyznaje ten zaszczytny tytuł jest Stowarzyszenie EuroScience, które co 2 lata wyróżnia w ten sposób wybrane miasto, mogące poszczycić się wyjątkowym dorobkiem naukowym. Przed takim miastem stawiane są duże wymagania, więc fakt, że akurat Katowice otrzymały ten tytuł, świadczy o docenieniu wysiłków miasta na rzecz transformacji regionu poprzemysłowego w silny ośrodek naukowy.

A o tym, że takim właśnie ośrodkiem jesteśmy, świadczą chociażby liczby. Obecnie w Katowicach studiuje około 50 tysięcy osób, a corocznie kończy tutaj uczelnie wyższe 12 tysięcy absolwentów. Spośród 19 uczelni w Metropolii aż 15 znajduje się w Katowicach.

(...) Sądę, że dostrzeżony został ogromny potencjał naszego miasta i całego regionu. I nie chodzi tylko o infrastrukturę, którą już mamy, czy też o dotychczas realizowane wydarzenia o charakterze międzynarodowym, ale też o to, co możemy tu jeszcze zrobić. A możemy bardzo dużo!

Anna Budzanowska: Na pewno jest to ogromne wyróżnienie i docenienie całego środowiska akademickiego i naukowego. Są to nie tylko uczelnie, ale też instytuty badawcze, w tym instytuty Polskiej Akademii Nauk. Niemalą rolę w ocenie Katowic i całej Metropolii odgrywa z pewnością cała strefa

związana z biznesem. Być może nie jest ona przez nas na co dzień doceniana, ale to właśnie inwestorzy i rozwijająca się przedsiębiorczość dają coraz lepszą jakość życia na Śląsku. Ma to oczywiście wpływ na rozwój gospodarczy regionu, ale też przyczynia się do wzrostu krajowego PKB. (...) Można więc powiedzieć, że Katowice zajmują wyjątkowe miejsce na mapie Europy.

Łukasz Żółciak: Całoroczny program obejmuje 50 tygodni tematycznych. Skąd wziął się ten pomysł? I co się będzie w ramach tych tygodni działo?

Anna Budzanowska: Cudowne było to, że zaproszono do wymyślenia poszczególnych tygodni całe środowisko akademickie Katowic. Najciekawsze i najbardziej potrzebne tematy zostały wybrane jako Tygodnie tematyczne. Do nich dopasowane są osoby, które są tak zwanymi kuratorami i producentami. Ścieżki tematyczne Miasta Nauki to: klimat i środowisko, zdrowie i jakość życia, przemysł przyszłości, innowacje społeczne, dziedzictwo przemysłowe i kulturowe, kreacja i krytyka. (...) Staraliśmy się, żeby te tematy były interdyscyplinarne, czyli właśnie żeby łączyły w sobie różne dziedziny. Mieliliśmy już „Tydzień zimna”, „Tydzień skarbów”, „Tydzień rysunku” czy „Tydzień żywności”. Ja mam pod swoją opieką „Tydzień wiedzy” i zapewniam, że wokół tego tematu będzie się bardzo wiele ciekawego działo.

Łukasz Żółciak: W jaki sposób z Europejskiego Miasta Nauki mogą skorzystać przedsiębiorcy i innowatorzy?

Anna Budzanowska: Wśród naukowców i akademików ciągle jeszcze przeważa tendencja skupiania się wyłącznie na upowszechnianiu nauki. A współpraca świata nauki z biznesem to konieczność i niesamowite wyzwanie. Jednym z pomysłów jest rozpoczęcie badań dla Śląska przez Sieć Badawczą Łukasiewicz. (...) Warto podkreślić, że jest to instytucja dedykowana gospodarce. Tak więc próbujemy odwrócić dotychczasowe spojrzenie, polegające na tym, że wymyślamy w laboratoriach i gabinetach idee fix, a później oczekujemy, że biznes to przyjmie. Konkurs będzie się opierał na efektywności aplikacyjnej i będzie niejako wymuszał na akademikach inne podejście, uwzględniające to, czego potrzebują lokalni przedsiębiorcy.

Ewa Gajewska-Nowara: Pozyskanie tytułu Europejskiego Miasta nauki na pewno będzie też impulsem do współpracy naukowców z mieszkańcami, z innowatorami, z przedstawicielami biznesu. Nauka ma być pomocna w rozwiązywaniu ich codziennych problemów. (...) Chcemy, aby ten tytuł przyniósł trwałe efekty dla miasta, aby powstały tutaj nowe obiekty akademickie, nowa infrastruktura, nowe zespoły badawcze - to z pewnością przyciągnie do Katowic kolejne inwestycje i na pewno będzie sprzyjało rozwojowi poszczególnych biznesów.



Fot. UE Katowice

W Fizjolandii Centrum Rehabilitacji w Sosnowcu odbyły się zajęcia warsztato-wykładowe dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej

Łukasz Żółciak: Ja bym popatrzył na to jeszcze od innej strony. W naszej Metropolii i w samych Katowicach mamy w bliskim otoczeniu wspaniałą zasób kadrowy, budujący się na najnowszej nauce. Oznacza to z jednej strony łatwy dostęp do absolwentów, z drugiej strony otwartość uczelni na tworzący się rynek pracy i potrzeby biznesu...

Czy Katowice są miastem przyjaznym studentom i absolwenci naszych uczelni są cenni dla rynku pracy?

Anna Budzanowska: Campus akademicki jakim są Katowice i w ogóle nasz region, od wielu lat jest dowodem na to, że mamy świetnych absolwentów. (...) Chcę podkreślić, że uczelnie akademickie na Śląsku posiadły zdolność wyjścia poza myślenie sztapowe i są bardzo elastyczne jeżeli chodzi o oczekiwania studentów, co przykłada się na to, że ci ludzie tutaj bardzo chętnie zostają i później jeszcze na te uczelnie wracają. Sama mam przyjemność wyklądać na kierunku stworzonym na zamówienie studentów.

Ewa Gajewska-Nowara: Zależy nam na tym, aby nie tylko przyciągać studentów, ale też aby oni tutaj pozostali i związali swoją przyszłość zawodową z naszym miastem. Obecnie uczelnie Konsorcjum Akademickiego oferują aż 747 kierunków. Jednym z celów Europejskiego Miasta Nauki jest wykreowanie nowych kierunków w przyszłości.

(...) Dodać trzeba, że Katowice są miastem przyjaznym dla studentów z powodu bliskości innych miast, dobrego skomunikowania, a także wiele możliwości podjęcia pracy w dużych dużych firmach, które tu inwestują.



Fot. AMF Katowice

Warsztaty wspinaczkowe w Limbo Bouldering

W tej chwili jest w Katowicach niska stopa bezrobocia, na poziomie 1,8%, co daje nam miejsce w czołówce polskich miast.

Łukasz Żółciak: Co będzie trwałym i wymiernym efektem po zakończeniu 50 tygodni Europejskiego Miasta Nauki?

Ewa Gajewska-Nowara: Będzie to z pewnością sieciowe Centrum Nauki oraz Zielona Strefa Nauki. Myślę, że to temat na odrębną rozmowę, ale chciałabym tutaj tylko napomknąć, że chcemy, aby ta strefa powstała przy zrewitalizowanej Rawie i aby połączyła w działania kampusy uczelni. Ma to być i wyjątkowe miejsce spotkań, przestrzeń eksperymentu, ekspozycji i popularyzacji nauki.

(...) Na koniec chciałam zaprosić do udziału w konferencji EuroScience Open Forum 2024 w Katowicach, która odbywać się będzie od 12 do 15 czerwca w Międzynarodowym Centrum Kongresowym. Działa już strona internetowa poświęcona temu wydarzeniu. Znajdują się tam wszystkie niezbędne informacje.

Uczelnie wchodzące w skład Konsorcjum Akademickiego – Katowice Miasto Nauki

- Akademia Muzyczna im. Karola Szymanowskiego w Katowicach
- Akademia Sztuk Pięknych w Katowicach
- Akademia Wychowania Fizycznego im. Jerzego Kukuczki w Katowicach
- Politechnika Śląska w Gliwicach
- Śląski Uniwersytet Medyczny w Katowicach
- Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
- Uniwersytet Śląski w Katowicach



Fot. Olimpia Orządala

XIII Noc Biologów: „Tajemnice życia – od komórki do biosfery”



Fot. US Katowice

W Kato Science Corner można było obejrzeć wystawę Emotion Control Unit Przemysława Jasielskiego

Początki tramwajów w Sosnowcu



Zdjęcia: Fotopolska.eu

Miały się w Sosnowcu pojawić jeszcze w czasach zaborów, ale plany pokrzyżowała I wojna światowa. Do pomysłu powrócono po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Dziewięćdziesiąt sześć lat temu – na przełomie stycznia i lutego 1928 roku mieszkańcy Sosnowca po raz pierwszy obserwowali poruszające się po mieście tramwaje.

Czym żył na początku 1928 roku Sosnowiec? Miasto i region, jak i cały kraj, szykowały się do wyborów do Sejmu i Senatu. W kościele pw. Wniebowzięcia NMP z powodu wilgoci odpadł czterometrowy fragment polichromii, przy ul. Wapiennej odbyć się miał „bal tęczy” z muzyką orkiestry pod dyktando skrzypka Szpilmana – zapewne ojca słynnego kompozytora, z kolei jeden z mieszkańców Dąbrowki Małej zameldował policji, że na dworcu skradziono mu kozuch wartości 150 złotych. Głównym przedmiotem rozmów była jednak rychło spodziewana inauguracja ruchu tramwajów. Już od kilkunastu miesięcy mieszkańcy obserwowali budowę torów. „Expres Zagłębia” 14 stycznia odnotował na swoich łamach „pierwszy wypadek tramwajowy”. Pod jadący jako próbną z Będzina wóz wpadł sędzia Domański, na szczęście motorniczy zdążył wyhamować. „Pan Domański podniósł się o własnej sile i poszedł dalej klnąc w duszy swoją nieuwagę” – donosiła gazeta.

Wyznaczone wówczas były już przystanki: róg Piłsudskiego i 3 Maja koło firmy Siemens (koło dzisiejszych Plastrów Miodu, gdzie przystanek końcowy z mijanką znajdował się jeszcze długo po wojnie), dworzec u wylotu ul. Modrzejowskiej, róg 3 Maja i Parkowej koło cerkwi, podstacja na ul. 3 Maja, róg Orlej i Żeromskiego, zbieg Nowopogońskiej, Orlej i Będzińskiej oraz róg Będzińskiej i Rybnej. Kolejny przystanek znajdował się dopiero w Będzinie przed mostem na Przemszy. Przypomnijmy, że u naszych sąsiadów do połowy lat 70. tramwaje kursowały nie Małobądzką jak dzisiaj, a ulicami Kościuszki i Małachowskiego.

Pierwszy rozkład jazdy zakładał kursy z Sosnowca do Będzina co 15 minut między 5.30 a 20.30 i potem już rzadziej - do 23.15 bez kursów nocnych. Czas przejazdu z centrum Sosnowca do – jak wówczas mówiono – remizy tramwajowej w Będzinie rozkład jazdy określał na 21 minut. Dziś spod dworca do przystanku Będzin Paryska, przy którym mieściła się stara zajezdnia, tramwaj linii nr 21 jedzie... 22 minuty, przy dużo mniej kolizyjnie

poprowadzonej trasie. Całą trasę podzielono na 3-kilometrowe strefy, według których sprzedawano bilety. Za przejazd w ramach każdej z nich trzeba było zapłacić 25 ówczesnych groszy. (...)

W końcu 18 stycznia 1928 roku tramwaje ruszyły. Mieszkańcy mogli obserwować wozy typu angielskiego, które, swoją drogą, w pejzażu miasta funkcjonowały aż do lat siedemdziesiątych. Oddajmy głos reporterowi „Expresu Zagłębia”: „Po długich, zdawałoby się już beznadziejnych oczekiwaniach nareszcie ruszyły wczoraj tramwaje. Nic więc dziwnego, że ludność Sosnowca i Będzina patrzyła na kursujące wozy tramwajowe z pewnym niedowierzaniem. Rzeczywistość li to, czy tylko zjawy? Co odważniejsi jednak obywatele Zagłębia zdecydowali się skorzystać z tego doskonałego środka lokomocji i... jeździli. Jedni dla potrzeby, inni zaś, ażeby się przekonać jak też się tem jedzie. Nic dziwnego, że frekwencja od razu w pierwszym dniu była dość duża, a radość mieszkańców Zagłębia powszechna. Z przyjemnością musimy stwierdzić, że tramwaje zagłębiowskie przedstawiają się bardzo dobrze. Obsługa wozów b. grzeczna, ubrana w nowe eleganckie mundury uszyte na wzór mundurów funkcjonariuszów tramwajów śląskich. Należy również pochwalić punktualność kursowania wozów ściśle według rozkładu. Oby było tak dalej”. (...)

(...) Tramwaje szybko przyjęły się w mieście. Już kilka miesięcy później otwarto kolejną linię ze Starego Sosnowca do Szopienic, ale dopiero w 1931 roku, gdy powstał obecny wiadukt pod torami kolejowymi, stolica Zagłębia Dąbrowskiego i stolica województwa śląskiego zyskały bezpośrednie połączenie tramwajowe nie wymagające przesiadek. Między 1933 a 1935 rokiem zbudowano z kolei miejską linię z Miłowic do Konstantynowa. Na kolejne tramwajowe inwestycje trzeba było czekać do lat powojennych.



Miłość w tramwaju

Zdjęcia: Marcin Bulanda

Już od dziecięciu lat „Zakochana Bana” z okazji Walentynek jeździ po torach naszej aglomeracji. 14 lutego romantyczny tramwaj kursował w Katowicach, między placem Wolności, pętlą Słoneczną, placem Wolności i Centrum Przesiadkowym Zawodzie.

Walentynkowy tramwaj cieszy się od lat ogromną popularnością, nie inaczej było w tym roku. Na czym polega jego urok? - Jest to tramwaj jedyny w swoim rodzaju: klimatyczny, udekorowany balonami i serduszkami, wypełniony śpiewem i radością! - wyjaśnia Andrzej Kostek ze spółki Tramwaje Śląskie S.A. - Zakochani pasażerowie mają wyjątkową okazję podróżowania historycznym wagonem typu 4N 1167, wyprodukowanym w 1957 roku w chorzowskim Konstalu. Jest to oczywiście pojazd sprawny technicznie, ale pozostał charakterystyczny pisk kół i trzask zamykanych drzwi. Nie dziwnego, że tramwaj ten budzi duże zainteresowanie i co roku przyciąga do Katowic zakochanych z całej aglomeracji. Na pasażerów „Zakochanej Bani” czekało mnóstwo atrakcji, jak m.in. walen-

tynkowe konkursy z nagrodami i muzyka na żywo. W środku można było spotkać artystów znanych z telewizji TVS. - Śpiewamy, tańczymy, bawimy się, przyjmujemy zakochanych. Jesteśmy też przygotowani na to, że ktoś komuś oświadczy się w naszym tramwaju - uśmiecha się Eugeniusz „Geno” Witek, który ze swadą i humorem poprowadził tramwajowy koncert. Przed publicznością w „Zakochanej Bani” zaprezentowała się Kasia Lorenc, która wykonała m.in. swój przebój pt. „Jadą ludzie do roboty”.

Warto dodać, że pasażerowie niezwykłego tramwaju mogli złożyć bliskiej osobie życzenia, które zaprezentowane zostały w telewizji TVS.

red



Krzyżówka

Indiańska grzechotka		▼	...	XVI (zm. 2022), papież	▼	Roślina oleista		▼	Zalewa octowa		Ze źrenicą	Wśród upiórów	▼	Widziadło senne	
Przywłaszczyciel	▼	▼	▼	▼	▼	Klasyfikacja		▼	Gra w karty jak szkło		▼	▼	▼	Imię Chacaturiana	
Reżyser "Misja"	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	Sierżant na okręcie		▼	▼	▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Stos atomowy		▼	▼		▼	▼	▼	Hokeista na trawie	
Owoc tropikalny	▼	▼	▼	▼	▼	Galareto-wata pożywka		▼	Zagroda na ranczu		▼	▼	▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Łaknie dżdżu		▼	▼		Miejsce klęski Hannibala		▼	▼	
... Tyson	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	Imię Orbisona		▼	▼	▼	Paul, śpiewał "Diane"	
... Rappe, alt	▼	▼	▼	▼	▼	Zielone pietruszki		▼	▼		Lasek		▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Domino		▼	▼		▼		▼	▼	
Zebra na jezdni	▼	Ponurak	▼	▼	▼	Putto		▼	Zespół komórek		▼	▼	▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼			▼	Cyrk lodowcowy		▼	▼	▼	▼	
Kiwi do butów	Oczyszczacz powietrza	▼	▼	▼	▼			▼	Noszona pod suknią		▼	▼	▼	▼	
Walka na tatami	▼	▼	▼	▼	▼			▼	Góry w Niemczech		▼	▼	▼	▼	
Król Franków	▼	▼	▼	▼	▼			▼	Elon, szef SpaceX		▼	▼	▼	Dopływ Biebrzy	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Element dryblingu		▼	Składnik kakao		▼	▼	▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Słynny wodospad		▼	Na gumową piłeczkę		▼	▼	▼	▼	
Blin	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	Pakt		▼	▼	▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Gatunek wierzby		▼	▼		Święcenia biskupie		▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	▼		Chałupa		▼	▼	
Młode ssaka z kitą	▼	Pięcio-ksiąg	▼	▼	▼	Tłuczeń żużlowy		▼	▼		▼		Placek na święto Paschy	Mobil do silnika	"Pan" dla Zagłoby
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Miasto nad Leną		▼	▼		Język		▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Zając samiec		▼	▼		▼		▼	▼	▼
1000 zł	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	Nieudany wypiek		▼	▼	▼	▼	
Stolica Kansas	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	▼		▼		▼	▼	
▼	▼	▼	▼	▼	▼	Przyjęcie bez tańców		▼	▼		Izba klasztorna		▼	▼	
Imię Day	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	▼		▼		▼	▼	
Rudzik	▼	▼	▼	▼	▼	▼		▼	Herbert von ..., austr. dyrygent		▼	▼	▼	▼	

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłają prawidłowe rozwiązania do 15 marca 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.