

NR 10/175 PAŹDZIERNIK 2025

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 6,000 egz.

AKTUALNOŚCI

Komunikacja na Wszystkich Świątecznych

>>> str. 2

SPACERY PO REGIONIE

Niezwykła dzielnica Tarnowskich Gór

>>> str. 6-7

ROZMOWA

AGLO przez szybą „królewskiej” Siódemki

>>> str. 8-9

Największa inwestycja tramwajowa w Polsce

>>> str. 3





Jedźmy razem

W naszej codziennej pracy, w której skupieni jesteśmy na bieżących zadaniach, nieczęsto zdarzają się wydarzenia wyjątkowe i godne zapamiętania. Do takich z pewnością należy podpisanie umów, dzięki którym spółka Tramwaje Śląskie S.A. otrzyma łącznie blisko 790 mln zł dofinansowania z Unii Europejskiej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS) na realizację unijnego projektu inwestycyjnego. To największa kwota dofinansowania w historii korzystania przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. ze środków europejskich! Cieszy nas szczególnie fakt, że w obecnej unijnej perspektywie finansowej możemy nie tylko modernizować sieć już istniejącą (w ramach dwunastu zadań w siedmiu miastach Metropolii), ale również będziemy budować kolejne, nowe odcinki torowisk – w Katowicach i w Sosnowcu. Projekt obejmuje ponadto zakup 30 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów. Umowy o dofinansowanie zostały podpisane 6 października w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach, a relację z tej uroczystości zamieszczamy na stronie 3.

Nadeszła jesień, nastąpił czas szarugi i przyprawiający, a to oznacza, że musimy zmienić niektóre nasze zachowania i nawyki. Właśnie dlatego w październikowym numerze wysyłamy poważne ostrzeżenie i apel o ostrożność do użytkowników dróg, zarówno do kierujących pojazdami, jak i do pieszych. Na stronie 5 zachęcamy do tego, aby być widocznym na drodze, np. poprzez zakładanie odblasków. Z kolei na stronie 2 informujemy o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w okresie Wszystkich Świętych i nakładamy do tego, aby w okresie wzmożonego ruchu wokół cmentarzy – jeśli tylko jest to możliwe – pozostawić swój samochód w domu. Życzę Państwu interesującej i pożytecznej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Komunikacja publiczna 1 i 2 listopada



Zarząd Transportu Metropolitalnego, podobnie jak w poprzednich latach, ułatwi dojazdy na cmentarze. W okresie Wszystkich Świętych Transport GZM wprowadza zmiany w rozkładach jazdy oraz udogodnienia, w tym m.in. specjalne linie autobusowe oraz bezpłatne przejazdy.

Największe zmiany zaplanowane zostały na 1 i 2 listopada. W te dni uruchomionych zostanie 18 specjalnych linii, które pomogą w dojeździe do cmentarzy. Trasy linii „C” będą przebiegać przez 11 miast – Będzin, Chorzów, Czeladź, Dąbrowę Górniczą, Gliwice, Katowice, Knurów, Rudę Śląską, Sosnowiec, Siemianowice Śląskie i Tychy:

- C1 - trasa Gliwice Cmentarz Centralny – Trynek Toruńska
- C2 - trasa Chorzów Batory Park Logistyczny – Piotrowice Cmentarz
- C3 - trasa Gliwice Cmentarz Centralny – Gliwice Poniatowskiego
- C5 - trasa Katowice Mickiewicza – Katowice Cmentarz Komunalny
- C6 - trasa Będzin Kościuszki – Zagórze Rondo Jana Pawła II
- C7 - trasa Chorzów Batory Park Logistyczny – Siemianowice Powstańców Pętla
- C9 - trasa Orzegów Waniora – Chorzów Batory Park Logistyczny
- C10 - trasa Knurów Remiza – Szczygłowice CP
- C11 - trasa okrężna Czeladź Wojkowska Pętla – Piaski Skrzyżowanie
- C12 - trasa okrężna Wartogłowiec Cmentarz – Tychy Rynek – Tychy Dworzec PKP – Tychy Harcerska – Tychy Gen. Grota-Roweckiego – Wartogłowiec Cmentarz
- C13 - trasa okrężna Wartogłowiec Cmentarz – Tychy Rynek – Tychy Harcerska – Tychy Hale Targowe – Wartogłowiec Cmentarz
- C14 - trasa okrężna Wartogłowiec Cmentarz – Tychy Targowisko – Tychy Gen. Grota Roweckiego – Tychy Tężnia – Tychy Lodowisko – Wartogłowiec Cmentarz
- C15 - trasa Żwaków Cmentarz – Świerczyniec Pętla
- C16 - trasa Tychy Dworzec PKP – Świerczyniec Pętla
- C17 - trasa okrężna Wartogłowiec Cmentarz – Tychy Trzy Stawy – Tychy Urząd Miasta – Tychy Lodowisko – Tychy Jezioro Paprociańskie – Tychy Sikorskiego Wiadukt – Wartogłowiec Cmentarz
- C18 - trasa Tychy Dworzec PKP – Świerczyniec Pętla
- C19 - trasa Świerczyniec Pętla – Makołowice Pętla
- C20 - trasa Łęknie Pogoria III – Mydlisce Pętla

Dodatkowo, 1 listopada wszystkie przejazdy autobusami, tramwajami i trolejbusami będą bezpłatne. W komunikacji miejskiej od 31 października do 2 listopada będą obowiązywać także inne zmiany. Na wielu liniach 1 i 2 listopada będą obowiązywać rozkłady jazdy ważne w dniu Wszystkich Świętych. Ponadto na niektórych linach będą realizowane dodatkowe kursy, a niektóre linie zostaną zawieszone.

Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej transportgzm.pl

SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:

Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 107, tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior

Druk:

POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Największa tramwajowa inwestycja w Polsce Podpisano historyczne umowy



Fot. katowice.uw.gov.pl

Nowe linie tramwajowe w Katowicach i Sosnowcu, zmodernizowane torowiska w ramach dwunastu zadań na terenie siedmiu miast, zakup 30 nowoczesnych tramwajów, to planowane efekty ogromnych inwestycji w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Realizowany przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. projekt „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w GZM” otrzymał ponad 735 mln zł dofinansowania z Unii Europejskiej w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS).

Umowy o dofinansowanie zostały uroczystie podpisane 6 października 2025 roku w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach podczas XXIII Samorządowego Forum Kapitału i Finansów. Podpisy pod dokumentami złożyli: Marcin Krupa - prezydent Katowic, Joanna Lech - dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Bolesław Knapik - prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz Marcin Michalik - członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zawarte umowy dotyczą dofinansowania z Programu FEnIKS do projektu „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii” (wartość szacowana całego projektu wynosi 1,3 mld zł, a dofinansowanie ponad 735 mln zł) oraz do projektu budowy węzła przesiadkowego „Kostuchna” w Katowicach (wartość szacowana projektu wynosi 87,8 mln zł, a dofinansowanie 51,9 mln zł).

Jak zaznaczył w Katowicach Jan Szyszko, sekretarz stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, projekt realizowany przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. to największa inwestycja tego typu w Polsce. - Jest na tyle duża, że ma status inwestycji o znaczeniu strategicznym z FEnIKS - podkreślił przedstawiciel rządu.

- W ramach realizowanego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. projektu nie tylko będziemy modernizować sieć już istniejącą, ale również będziemy budować kolejne, nowe odcinki torowisk - w Katowicach i w Sosnowcu - stwierdził podczas uroczystości Bolesław Knapik, prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. - Jednym z naszych priorytetów jest uruchomienie w Katowicach linii tramwajowej do pętli „Kostuchna”, potocznie zwanej „tramwajem na południe”. Inwestycja ta, z różnych względów formalnych, nie mogła zostać zrealizowana w poprzedniej perspektywie. Nowa linia tramwajowa powstanie także w Sosnowcu, na odcinku od

placu Jana Pawła II do trójkąta torowego na Dańdówce. Ponadto, dzięki środkom z programu FEnIKS, nasza spółka pozyska 30 nowych, niskopodłogowych wagonów, które będą służyć dalszej poprawie jakości świadczonych przez nas usług - dodał prezes Knapik.

O znaczeniu podjętych inwestycji tramwajowych dla mieszkańców całej Metropolii mówił Marek Wójcik, wojewoda śląski. - Kierunek rozwoju infrastruktury tramwajowej w Katowicach został wyznaczony już przed I wojną światową, gdy linia tramwajowa docierała do dzisiejszego Parku Kościuszki. Później przedłużono ją do Brynowa, a dziś mówimy o połączeniu południowych dzielnic aż do Kostuchny. To ogromne udogodnienie dla mieszkańców i jasny sygnał, że Metropolia stawia na rozwój transportu szynowego. Tramwaje to przyszłość komunikacji w naszej aglomeracji. Cieszę się, że to przedsięwzięcie zyskuje także rządowe wsparcie - zaznaczył wojewoda. Wspólnym celem inwestycji jest zapewnienie mieszkańcom GZM nowoczesnego, niezawodnego, dostępnego i niskoemisyjnego transportu zbiorowego, który stanie się realną alternatywą wobec samochodu osobowego oraz przyczyni się do zrównoważonego rozwoju obszaru. Rozwój sieci tramwajowych prowadzi do zrównoważonego rozwoju miast, poprawiając jakość życia mieszkańców, ułatwiając dostęp do różnych usług, pracy czy edukacji. - Inwestycje w zrównoważony transport publiczny, takie jak te realizowane w Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, mają ogromne znaczenie dla jakości życia mieszkańców i dla spójności całego regionu. Fundusze Europejskie wspierają rozwój nowoczesnej i ekologicznej infrastruktury, a podpisane umowy są tego najlepszym przykładem - zaznaczyła Joanna Lech, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Zamknięty przejazd pod sosnowieckim wiaduktem

W Sosnowcu 6 października zaczęły obowiązywać zmiany w komunikacji na 8 liniach tramwajowych. Wynikają one z częściowego zamknięcia przejazdu pod wiaduktem kolejowym znajdującym się nad ul. Żeromskiego. Pasażerowie powinni zwrócić uwagę na nowe godziny odjazdów oraz zmodyfikowane trasy.

Największe utrudnienia czekają pasażerów linii 21 i 27 - tramwaje będą kursować na skróconych trasach. Te pierwsze będą jeździć na odcinku Tworzeń Huta Katowice – Będzin Cmentarz Komunalny, a te drugie pomiędzy przystankami Kazimierz Górniczy Pętla – Sosnowiec Aleja Zwycięstwa. Oznacza to, że odcinki Milowice Pętla – Pogoń Akademiki oraz Osiedle Zamkowe Zajezdnia – Sosnowiec Estakada nie będą obsługiwane przez tramwaje.

– Jednocześnie wprowadzamy zmianę, która ma zminimalizować niedogodności. Uruchomimy autobusową linię komunikacji zastępczej Z21 – wyjaśnia Michał Wawrzaszek, rzecznik prasowy Zarządu Transportu Metropolitalnego. – Autobusy będą obsługiwać wyłączony z ruchu tramwajowego odcinek, czyli od przystanku Będzin Cmentarz Komunalny do przystanku Milowice Hala Sportowa. Modyfikacje obejmą również 6 innych linii tramwajowych: 0, 15, 24, 26, 34 i 36. Zmiany te sprowadzają się jednak jedynie do korekty godzin odjazdów i zmiany tras kursów zjazdowych i wyjazdowych.

Informacje dotyczące zaplanowanych zmian w komunikacji miejskiej w Sosnowcu zostały już opublikowane. Można je znaleźć na stronach ZTM oraz Transport GZM w zakładce Komunikaty. Każda zainteresowana osoba może również zadzwonić na bezpłatną i czynną przez całą dobę infolinię (800 16 30 30).



Fot. Krzysztof Sojgala/PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Kolejne fundusze na велоstrady

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przeznaczyła ponad 78 mln zł na przygotowanie dokumentacji oraz prace budowlane na odcinkach велоstrad w Katowicach, Mysłowicach i Czeladzi. Decyzję o uruchomieniu funduszy podjęło 24 września 2025 roku Zgromadzenie GZM.



Fot. metropoliaztm.pl

Katowice otrzymały na realizację nowego odcinka Velostrady nr 6 około 27,9 mln zł, a Mysłowice 14,9 mln zł. Łączna długość tej drogi rowerowej w dwóch gminach wynosi 4,72 km. Odcinek w Katowicach obejmie opracowanie dokumentacji projektowej oraz wykonanie robót budowlanych. Trasa rozpocznie się od istniejącego odcinka w Giszowcu, poprowadzi śladem nieczynnej kolei piaskowej, nad autostradą A4, a następnie wzdłuż ulicy Mysłowickiej aż do granicy z Mysłowicami. Kontynuacja tej trasy w Mysłowicach obejmuje również dokumentację projektową i roboty budowlane, a sama trasa będzie bieć od granicy z Katowicami, wzdłuż ulicy Mikołowskiej, aż do ronda im. Rotmistrza Pileckiego.

Trzecim ważnym projektem jest budowa miejskiego odcinka Velostrady nr 7 w Czeladzi o długości 3,8 km. Miasto otrzyma na ten cel 35,2 mln zł, a inwestycja będzie realizowana w formule „zaprojektuj i buduj”. Trasa rozpocznie się na granicy z Sosnowcem, poprowadzi nasypem kolejowym wzdłuż ulicy Nowopogońskiej, przez ulicę Kościuszki, a następnie dawnym torowiskiem kolei piaskowej. Velostrada przejdzie tunelem pod ulicą Nowopogońską, a dalej nasypem do DK 94 i wzdłuż ulicy Grodzieckiej do granicy z Będzinem. Celem projektu realizowanego przez GZM jest stworzenie spójnej sieci szybkich tras rowerowych. Ich przebiegi zostały wytyczone we współpracy z miastami członkowskimi. Łącznie w ramach tej inicjatywy powstanie dziewięć велоstrad o szacunkowej długości około 120 km, które usprawnią komunikację w regionie i będą stanowić alternatywę dla transportu samochodowego.

Źródło: metropoliaztm.pl

Akcja śląskiej drogówki Odblask ratuje życie

Policjanci Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach rozpoczęli kolejną akcję informacyjno - edukacyjną pod nazwą „Świeć Przykładem - Noś Odblaski!”. Do promocji tej ważnej inicjatywy włączył się śląski artysta Grzegorz Poloczek, który 1 października na katowickim Rynku wraz z funkcjonariuszami drogówki zachęcał mieszkańców do bezpiecznego poruszania się po drogach. Akcja potrwa do końca 2025 roku.

Jesień i zima to najtrudniejszy okres pod względem warunków drogowych - wcześniej zapadający zmrok, ciemne poranki, mgła, opady atmosferyczne nie sprzyjają bezpieczeństwu pieszych. Dlatego noszenie odblasków dla każdego powinno stać się nawykiem. Należy pamiętać, że w określonych sytuacjach jest to także nasz obowiązek. Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym, piesi, którzy poruszają się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym, są obowiązani używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Przypominamy także, że jeśli pieszy porusza się poboczem lub jezdnią, powinien chodzić lewą stroną drogi (przodem do nadjeżdżających pojazdów). Niestety, w ostatnich trzech latach na drogach województwa śląskiego doszło do 1323 wypadków z udziałem pieszych, w których zginęły 102 osoby a 1250 zostało



rannych. Policjanci odnotowali również 2012 kolizji z udziałem pieszych. Pamiętajmy, że nawet niewielki element odblaskowy (kamizelka odblaskowa, opaska, a nawet mały breloczek) może uratować nam życie, ponieważ dzięki niemu jesteśmy widoczni dla kierującego z odległości, która daje kierowcy czas na zmniejszenie prędkości i bezpieczne wyminięcie pieszo. Odblaski wielokrotnie zwiększają widoczność pieszych po zmroku oraz w trudnych warunkach atmosferycznych. Dzięki nim kierowca jest w stanie dostrzec pieszo z odległości nawet 150 metrów, co daje mu wystarczająco dużo czasu na reakcję i bezpieczne ominięcie. Pamiętaj! „Świeć Przykładem – Noś Odblaski!”. Dopilnuj, aby twoi bliscy także je nosili.

Źródło: slaska.policja.gov.pl



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.

Niezwykła dzielnica Tarnowskich Gór



Bobrowniki Śląskie – Piekary Rudne to od 1998 roku dzielnica Tarnowskich Gór. Dawniej Bobrowniki Śląskie i Piekary Rudne stanowiły dwie odrębne miejscowości. Ich historia jest równie interesująca, a początków szukać należy w XIII i XIV wieku.

Pierwsza z miejscowości wzmiankowana była już w dokumencie z 1277 roku, należąc - zgodnie z administracją kościelną - wprawdzie do parafii w Kamieniu, a następnie w Reptach Starych. Jej nazwa pochodzi od tzw. Bobrowników, czyli osób dozorujących gony (żeremia) bobrowe, czyli gniazda i siedliska bobrów. Natomiast druga miejscowość wzmiankowana była w 1369 roku. Dwuczłonowa nazwa nawiązuje z jednej strony do jej służebnego charakteru wobec pana feudalnego, dla którego wypiekali chleb, a z drugiej do rud metali, wydobywanych od średniowiecza na terenie osady i w jej okolicach.

Obie części dzisiejszej dzielnicy zachowały średniowieczny układ wsi o charakterze ulicówek. Główną ulicę Bobrownik stanowiła dzisiejsza ulica Główna, zaś Piekary - ulica Radzionkowska, wzdłuż której pierwotnie biegł potok wpadający do rzeki Stoły. Warto wspomnieć, że w latach 2011-2015 dzielnica miała swój herb, którym był brązowy bóbr, siedzący na zielonym pagórku, umieszczony na niebieskim polu.

Nasz spacer rozpoczniemy od ulicy Główniej, gdzie znajduje się najstarszy zabytek dzielnicy. Jest nim XVIII - wieczna murowana kapliczka, malowana na biało, z trójkątnie zamkniętą absydą, nakryta dwuspadowym dachem krytym gontem. Na dachu widoczna jest sygnaturka, w której zawieszono mały dzwonek, a jej szczyt wieńczy metalowy ozdobny krzyż. Niskie, prostokątne wejście do kapliczki zamykane jest drewnianymi drzwiami, z okienkiem zabezpieczonym kutą kratą. Po bokach drzwi ściana frontowa

podparta została masywnymi przyporami. Wnętrze kryje kolebkowe sklepienie, w absydzie trzy niewielkie nisze oraz drewniany krzyż, kilka małych figur i obrazków świętych. Pośrodku, na podłodze, ustawiona jest większa figura z przedstawieniem Matki Bożej Niepokalanie Poczętej. Naprzeciw kapliczki znajduje się niewielki zielony skwer, na którym w listopadzie 2018 roku



Rzeźba Gwarka na skwerze przy ul. Główniej

odsłonięto rzeźbę Gwarka, wykonaną według projektu miejscowego artysty rzeźbiarza, Alojzego Niedbały. Za kapliczką, przy ulicy Główniej 27, usytuowany jest budynek dawnego urzędu gminnego, w którym obecnie mieści się siedziba Rady Dzielnicy oraz poczta.

Na pobliskiej ulicy Spacerowej (prostopadłej do ulicy Główniej) zachowała się charakterystyczna dla tej dzielnicy zabudowa, wykonana z kamienia szlakurowego, dolomitu oraz wapienia. Tego typu budynki spotkać można także w innych miejscach dzielnicy.

Z ulicy Główniej kierujemy się w ulicę Podmiejską, a następnie docieramy do ulic Topolowej i Jodłowej. W tym miejscu warto na chwilę zatrzymać się przy budynku wykonanym z czerwonej i żółtej cegły elewacyjnej. Natomiast przy skrzyżowaniu ulicy Topolowej z ulicą Józefa Korola dostrzeżemy przydrożny krzyż. Na kolumnowej podstawie nałożona została metalowa kapliczka skrzynkowa o dwuspadowym dachu, zwieńczonym czteroboczną wieżyczką, z wychodzącym z niej metalowym krzyżem. W przeszklonej wnęce kapliczki ustawiona została mała figura Matki Bożej, zaś kolumna pod kapliczką ozdobiona została napisem „W krzyżu zbawienie”.

Kolejnym ciekawym punktem naszej wędrówki jest skrzyżowanie ulicy Józefa Korola z ulicą ks. Wiktora Sojki. Wyróżnia się tutaj budynek dawnej szkoły (obecnie mieści się w nim hotel). Obiekt wzniesiony został w czynie społecznym na początku XX wieku, na gruntach przekazanych gminie przez rodzinę Kuna (Kuhna). Budynek



Fragment zabudowy ul. Jodłowej



Wnętrze kościoła Przemienienia Pańskiego



Zabudowa z kamienia szlakowego, dolomitu i wapienia, ul. Spacerowa

funkcje edukacyjne pełnił aż do końca lat 90. ubiegłego wieku.

Tuż obok dawnej szkoły umiejscowiony jest ceglany kościół pw. Przemienienia Pańskiego, wzniesiony w latach 1910-1911 według projektu arch. Karola Korbscha z Tarnowskich Gór. Świątynia jest eklektyczną budowlą, z przewagą cech neoromańskich, z trzema nawami oraz sklepieniem krzyżowym w nawie głównej i półkolistym prezbiterium nakrytym dachem namiotowym. Ściany zewnętrzne obłożone zostały cegłą klinierową, a jego liczne i ciekawe detale architektoniczne wykonane zostały z cegły ceramicznej. Od zachodniej strony znajduje się wejście główne, na którego osi ustawiono wieżę (o wysokości ponad 42 metrów), z kruchtą oraz z dwiema przylegającymi do niej absydami. Wieża zwieńczona została cebulastym neobarokowym hełmem z szeroką glorią. W podobnym stylu wykonana została sygnaturka. Wejście główne ma postać dwuskrzydłowych drzwi drewnianych, ujętych w okazały architektonicznie portal, pokryty glazurowaną cegłą, z potrójnymi półkolumnami romańskimi z motywami roślinnymi po bokach. Elementy portalu wykonane zostały w cegielni artystycznej Bienwald & Rother z Legnicy.

Wnętrze kościoła było wielokrotnie zmieniane, w zależności od potrzeb liturgicznych. Pierwotnie w prezbiterium ustawiony był ołtarz główny,

wykonany według projektów Adolfa Seiffharta, z kopią obrazu Rafaela „Przemienienie na Górze Tabor” oraz płaskorzeźbą „Boga Ojca”. Po bokach umieszczone były również dwie drewniane figury świętych Apostołów Piotra i Pawła. Nawy boczne ozdobione były dwoma ołtarzami. Po stronie lewej - św. Anny z figurami św. Barbary i św. Agnieszki, a po stronie prawej - Matki Bożej Różańcowej z figurami św. Augustyna i św. Izzydora (patron rolników). Znaczącej zmiany w wystroju wnętrza kościoła dokonano w latach 70. XX wieku. Powrót do pierwotnego wystroju nastąpił po pracach przeprowadzonych w latach 2004-2006. Wewnątrz kościoła na naszą uwagę zasługuje również chór muzyczny, umieszczony nad wejściem głównym, składający się z obszernej platformy ogrodzonej parapetem, na której mieszczą się organy wykonane przez Dominika Biernackiego. W 2009 roku w kościele ustawiono dwa nowe ołtarze boczne: Miłosierdzia Bożego oraz Matki Bożej, w których umieszczone zostały relikwie św. Faustyny i św. Franciszka, zaś w 2011 roku umieszczono dodatkowy ołtarz - św. Jana Pawła II.

W otoczeniu placu kościelnego znajduje się jeszcze kilka ciekawych obiektów, na które warto zwrócić uwagę. Są nimi np. kamienna grota Matki Bożej, dwie murowane kapliczki - św. Barbary oraz Jezusa Frasobliwego i dzwon odlany w 1970 roku z fundacji parafian. Ponadto, na elewacji kościoła

od strony ulicy, umieszczono dwie tablice pamiątkowe. Jedna poświęcona jest ks. Wilhelmowi Stęporze - urodzonemu w Bobrownikach kapłanowi słynnego Dywizjonu Myśliwców 303 im. Tadeusza Kościuszki. Druga upamiętnia poległych w czasie II wojny światowej.

Z placu kościelnego można przejść wzdłuż zabudowań plebanii i udać się na przykościelny cmentarz. Znajdują się tutaj m.in. groby bobrownickich kapłanów oraz zabytkowy kamienny krzyż. Został on ufundowany w 1913 roku przez rodzinę Josefa Kuhna, a na jego postumencie umieszczono inskrypcje (pierwsza w języku polskim i niemieckim): „Jeśli chcesz zachować życie, zachowuj przykazania (Mt 19,17) oraz „Ja jestem zmartwychwstaniem i życiem. Kto we Mnie wierzy, choćby i umarł żyć będzie” (J 11: 25-26). Z cmentarza wychodzimy na ulicę Jemiołową i skręcamy w prawo, dochodząc do ulicy Zwycięstwa, którą dochodzimy do ulicy Bolesława Śmiałego. Następnie docieramy do ulicy króla Jana Kazimierza i ulicy Królowej Jadwigi, którą wracamy do ulicy ks. Wiktora Sojki. Tam, na koniec spaceru, możemy przystanąć przy kapliczce z figurą św. Krzysztofa.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół Przemienienia Pańskiego



Kapliczka przy ul. Głównej

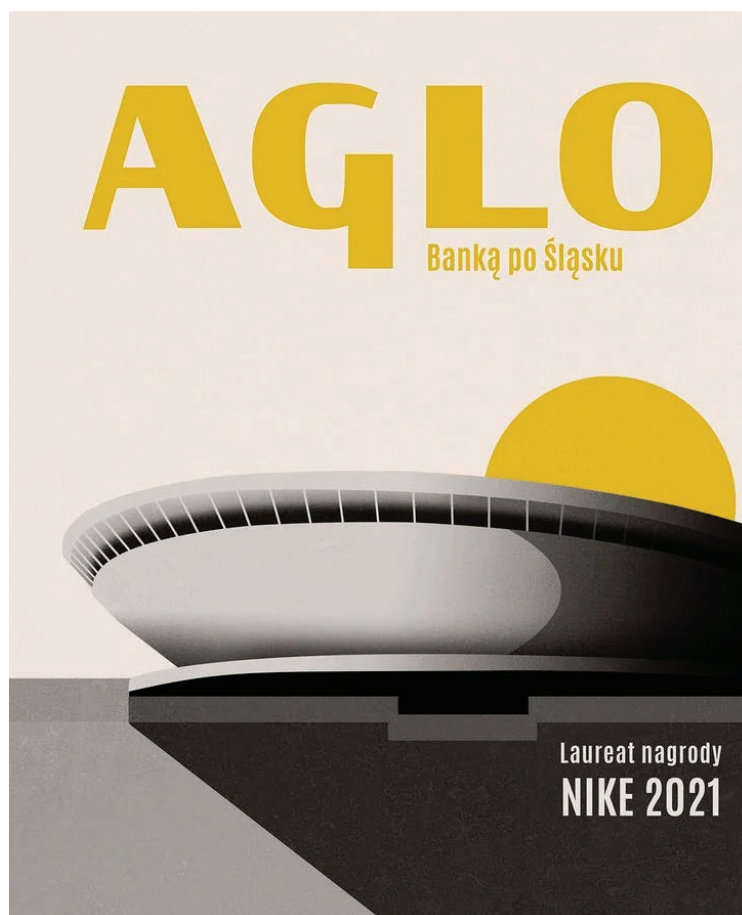


Krzyż na cmentrze parafialnym

Aglo przez szybę „królewskiej” Siódemki

To nie jest książka, którą czyta się do kawy, a po dwóch, trzech dniach zapomina, o czym była. Zbigniew Rokita, pisząc „Aglo. Banką po Śląsku”, zaproponował Czytelnikowi zbiór opowieści, których bohaterami nie są ludzie, a... Aglomeracja. Snuje je, jadąc naszą „królewską” Siódemką.

Rokita - człowiek, który nie posiada samochodu - jest zadeklarowanym członkiem plemienia tramwajowego (sam używa, takiego określenia). Patrząc przez okna, wysiadając na przystankach, pisze opowieść o historii tej ziemi i ludziach ją tworzących. Nie boi się tematów trudnych, dotyczących relacji śląsko-polskich, śląsko-niemieckich, śląsko-rosyjskich, czy też strajku na kopalni Wujek. Podejmuje się również opisanie rzeczywistości istotnej dla garstki ludzi, jak chociażby kibiców Szombierek Bytom, które lata swoich triumfów święciły w poprzednim wieku, ale dla nich są czymś więcej niż tylko jednym z wielu klubów piłkarskich w Aglo. Zresztą temat piłki pojawia się na kilkudziesięciu z 321 stron „Aglo. Banką po Śląsku”. Czy powinniśmy się dziwić, że śląskonauta (kolejne z określeń stworzonych przez autora Aglo - przyp. aut.) Rokita „wziął na swoje pióro” Lukasa Podolskiego, najbardziej znanego Ślązaka na świecie? Absolutnie nie, wszak: - Ze wszystkich rzeczy nieważnych, piłka nożna jest najważniejsza - (cytat ten jest przypisywany papieżowi Janowi Pawłowi II - przyp. aut.).



To było niezwykle spotkanie

W Aglo zamiast bohaterów (ten jest jeden... Aglomeracja) mamy Rozmówców. To oni pojawiają się w fascynującej podróży Rokity, dzieląc się swoimi opowieściami. Jednym z nich jest nasz pracownik, motorniczy w spółce Tramwaje Śląskie S.A. - Jakub Drogoś.

- Pomysł mojej obecności w książce pojawił się dzięki Piotrkowi Wiśniewskiemu, wiceprezesowi chorzowskiego Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, z którym znamy się ponad dwie dekady. To on odesłał autora Aglo do mnie. Nie ukrywam, byłem zaskoczony. Nie spodziewałem się, że będę zaangażowany w projekt autora, którego wcześniejsze książki nie tyle przeczytałem, co prawie że połknąłem. Siedliśmy naprzeciwko siebie w kawiarni Bytom Zdrój i praktycznie już po pięciu minutach rozmowy, czułem się jakbym znał człowieka kilkanaście lat. Zaskoczył mnie otwartością na wszystkie pojawiające się wątki poboczne, takie jak np. Aglo z punktu widzenia motorniczego.

- Dla osoby, której tramwaje są bardzo bliskie, wybór Siódemki, jako przewodniczki po Aglo, jest prosty. 20 kilometrów, 38 przystanków plus wyjątkowy rys historyczny najlepiej go uzasadniają.

- Zdecydowanie tak. Te 38 przystanków jest rozciągnięte przez wszystkie krajobrazy naszego regionu. Brakuje tylko przejazdu przez środek zakładu przemysłowego, aby zamknąć ten cały obraz. Siódemka przejeżdżała w przeszłości przez dwa państwa, muskając nieco Trójkąt Trzech Cesarzy. Może sobie podać rękę tylko z Dziewiątką, która też praktycznie cały swój żywot jeździ po niezmiennionej trasie. Siódemka przez długie lata była trzonem komunikacyjnym regionu, a teraz - po zamknięciu estakady - jej rola jeszcze wzrosła.



Fot. Szymon Juchnikowski

- W „Aglo. Banką po Śląsku” pojawia się określenie: „historia inżynierii wstecznej”. Możesz rozwinąć temat dla tych, którzy nie są związani z tramwajami zawodowo?

- Historia inżynierii wstecznej to jest temat, który odnosi się do genezy, najpopularniejszego, do niedawna, wagonu 105N. Myślę, że nie trzeba być zawodowo związanym z tramwajami, wystarczy tylko być osobą, która

na tym świecie swoje przeżyła i pamięta czasy ustroju określanego mianem słusznie minionego. Wtedy inżynieria wsteczna była, w krajach demoli-dów, podstawową metodą w radzeniu sobie z nowymi technologiami: kupujemy coś, rozbieramy na części pierwsze i tworzymy dokumentację. Tak w zasadzie powstał 13N, przodek 105. Kupiliśmy na potrzeby Warszawy dwa wagony produkcji czechosłowackiej z ČKD (Českomoravská Kolben Daněk - przyp. aut.), jeden z nich został starannie rozebrany, rozrysowany i Czesi, przynajmniej ci związani z tramwajami, za to się na nas obrazili. Nawiasem mówiąc, o to samo rozbił się Bukareszt. Z tą tylko różnicą, że Rumuni tego typu - powiedzmy - eksperymenty zrobili kilkanaście lat później z Niemcami i też wyszła z tego międzynarodowa awantura.

- Zbigniew Rokita zapytał Cię, za co tak kochasz tramwaje. Odpowiedziałeś: „Bo są magiczne i niezwykle w całej swojej zapracowanej zwyczajności”. Przyznam, że podobnie jak Rokita, ja też nie do końca rozumiem, co miałeś na myśli.

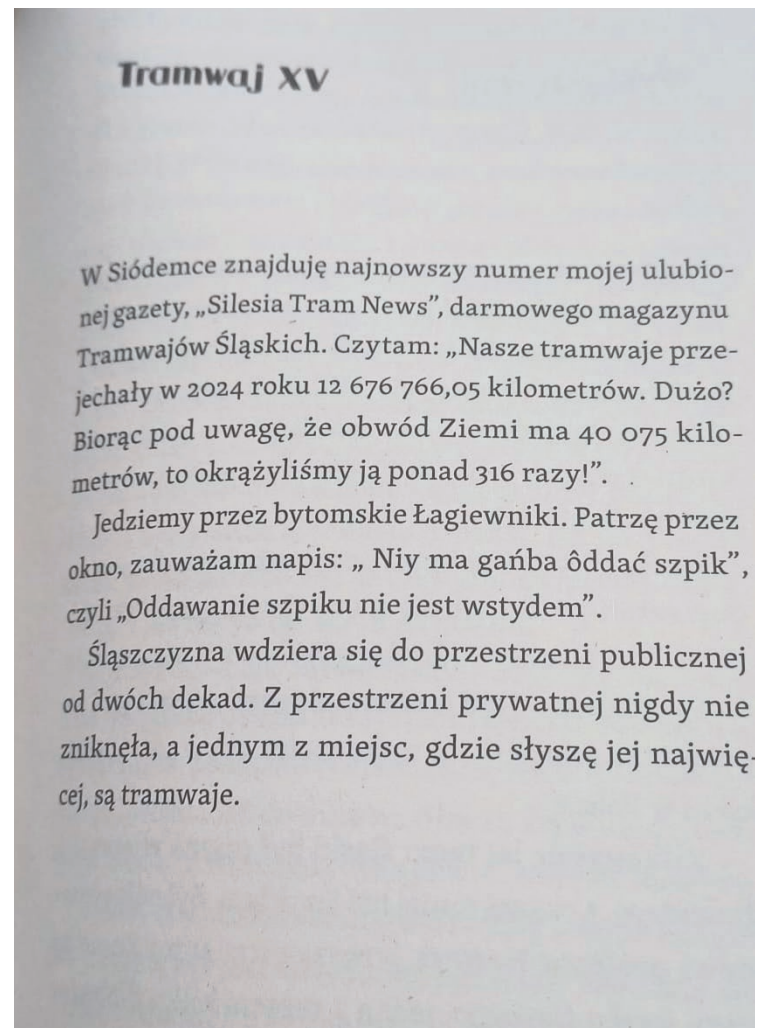
- W naszej służbie obowiązuje określony schemat. Jeździmy na tych samych

liniach, według tych samych rozkładów jazdy, dobra, czasami ulegają zmianom, jak to ma miejsce obecnie w przypadku estakady w Chorzowie. Generalnie jednak to wszystko jest do bólu powtarzalne. Mimo tego wszystkiego nie zdarzają się w tej tramwajarskiej służbie dwa identyczne dni. Każdy jest inny, każdy na swój sposób fascynujący. Tramwaje są wyjątkowe... W czasach, kiedy jeszcze Bytom obsługiwał nocki, niezapomniany był moment zjazdu Piątką, bo Dwójki jeszcze nie kursowały, na odcinku od Bobrka do Biskupic. Kiedy jedziesz w kompletnej ciemności, jedyne światło jest z twojego tramwaju, a dopiero gdzieś tam na horyzoncie majaczy się ogień z Koksowni Jadwiga. Taki widok zostaje w pamięci na lata.

Rozmawiał Robert Walczak

PS

W książce „Aglo. Banką po Śląsku” blisko połowa rozdziału - krótkiego, ale zawsze - poświęcona została magazynowi „Silesia Tram News”. Widać tramwajowe liczby fascynują nie tylko nas.



Tramwaje w Katowicach – tak się to zaczęło

Początki transportu tramwajowego na terenie Katowic sięgają końca XIX wieku. Wtedy to o koncesję na budowę wąskotorowej linii tramwaju parowego Królewska Huta – Dąb – Katowice – Wełnowiec – Huta Laura wystąpiła berlińska spółka Kramer & Co.



Wkrótce po uzyskaniu koncesji (23 marca 1896 roku) zrealizowano pierwszy odcinek, tj. Huta Marta (na wysokości obecnego ronda gen. Jerzego Ziętka) – Wełnowiec – Huta Laura, który oddano do użytku 30 grudnia 1896 roku. Wkrótce linię zelektryfikowano.

Od 1 października 1898 roku regularne kursy rozpoczęły czteroosiowe wagony Hoffmann z wyposażeniem elektrycznym amerykańskiej firmy Walker (tak nazywano je potocznie), które były pierwszymi w Europie tramwajami z nadwoziem na wózkach skrętnych, z indywidualnym napędem wszystkich osi. Relacja, którą kursuje obecnie linia 13 (Katowice – Siemianowice Śląskie), rozpoczęła epokę tramwajów elektrycznych na Górnym Śląsku.

W tym czasie podjęto budowę linii tramwajowej Katowice (Rynek) – Dąb – Królewska Huta (obecnie fragment linii 6, 11 i 19), którą ukończono w sierpniu, a uruchomiono, od początku w trakcji elektrycznej, 25 listopada 1898 roku. W 1903 roku spółka Kramer & Co. ogłosiła bankructwo i linie tramwajowe przeszły w zarząd spółki Schlesische Kleinbahn AG. Ona, a także spółka Schikora & Wolff, planowały budowę linii Katowice – Załęże – Hajduki. Ostatecznie koncesję na całą, wąskotorową linię Mysłowice – Katowice – Załęże – Świętochłowice – Bytom (współcześnie trasa linii nr 7) uzyskała do 1899 roku spółka Oberschlesische Dampfstrassenbahnen (ODS). Całą linię Hajduki Górne – Katowice – Załęże – Zawodzie – Szopienice – Mysłowice uruchomiono 31 października 1900 roku. Wybudowano wtedy też zajezdnię w Roźdzeniu. Pierwsze linie tramwajowe zbudowano jako jednotorowe z mijankami, a rozstaw toru wynosił 785 mm.

W 1912 roku w Katowicach uruchomiono pierwszy normalnotorowy tramwaj (1435 mm), który łączył katowicki Rynek z parkiem im. Tadeusza Kościuszki. Na końcu tej linii powstała zajezdnia normalnotorowa. Po I wojnie światowej i powstaniach śląskich, w 1925 roku powstała spółka Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne z siedzibą w Katowicach, która rozpoczęła eksploatację sieci tramwajowej



Tramwaj na ulicy Tadeusza Kościuszki w Katowicach pomiędzy 1928 a 1939 rokiem

po polskiej stronie regionu górnośląsko-dąbrowskiego.

W latach międzywojennych wzmogły się procesy przekształcania sieci na terenie Katowic w sieć normalnotorową. Tory na ulicy 3 Maja przebudowano w 1926 roku, a dwa lata później, 14 lipca 1928 roku, uruchomiono linię z Szopienic do Sosnowca. Odcinek Szopienice – Mysłowice otwarto po przebudowie 12 października 1929 roku, natomiast trasę Katowice – Załęże 21 września 1929 roku. Jeszcze w tym samym roku, 27 listopada, otwarto odcinek Załęże – Hajduki.

W 1937 roku wąskotorowe linie na terenie Katowic pozostawały na odcinku Chorzów – Dąb – Wełnowiec – plac Alfreda – Siemianowice Śląskie / Chorzów Stary.

Po wybuchu II wojny światowej sieć tramwajowa nie odniosła żadnych strat wojennych, a przerwa w ruchu na początku września 1939 roku trwała tylko dwa dni. Po zajęciu Polski przez III Rzeszę sieć ta jeszcze we wrześniu 1939 roku przeszła w zarząd spółki Schlesische Kleinbahn AG i do 1940 roku objęta była zarządem powierniczym. W tym czasie trzykrotnie wzrosła liczba osób korzystających z transportu tramwajowego.

W 1940 roku uruchomiono, przebudowany na normalnotorowy, odcinek Katowice Rynek – Dąb – Chorzów Rynek, a trasę Katowice – Siemianowice Śląskie w kolejnym roku. W 1942 roku na placu Alfreda wybudowano pierwszą na terenie Górnego Śląska pętlę tramwajową. Druga powstała w latach 1943–1944 koło dworca kolejowego w Zawodziu, po południowej stronie ulicy 1 Maja.



Tramwaje na Rynku w Katowicach przedstawione na przedwojennej pocztówce

Źródło:

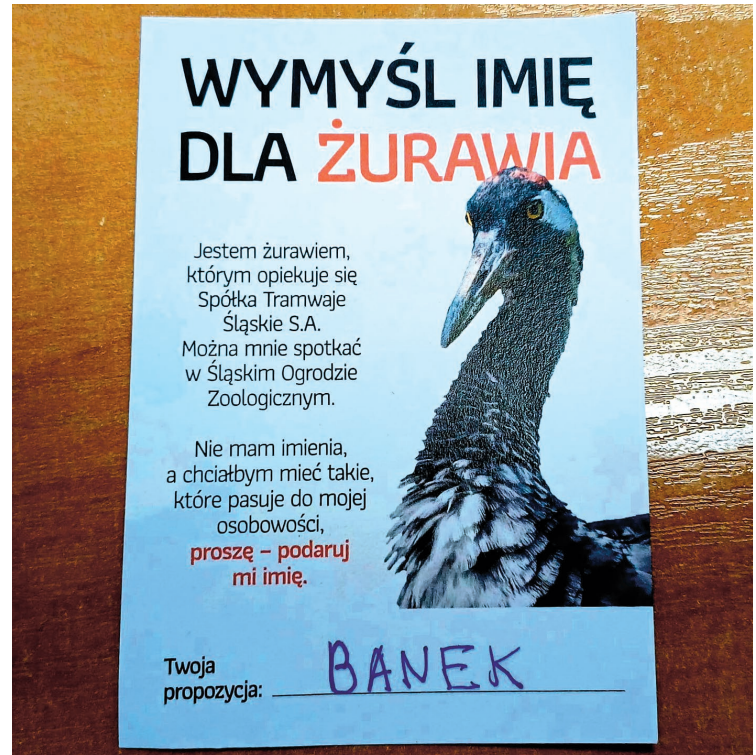
pl.wikipedia.org

Tramwaje Górnośląskie, tom I

Liczba miesiąca: 367

Tyle dostaliśmy propozycji imion dla tramwajowego żurawia. Podczas Dnia Otwartego Warsztatów Tramwajowych w Chorzowie nasz podopieczny reklamował się ulotką, na której tak się przedstawiał: - Jestem żurawiem, którym opiekuje się Spółka Tramwaje Śląskie S.A. Można mnie spotkać w Śląskim Ogrodzie Zoologicznym. Nie mam imienia, a chciałbym mieć takie, które pasuje do mojej osobowości....

Kreatywność gości Dnia Otwartego przeszła nasze najśmielsze oczekiwania. Spośród 276 propozycji imion znanych z kalendarza, najwięcej było Stefanów (17). Kolejne miejsca zajęli Henryk (14) i Marian (12). Tuż poza podium uplasowali się Filip (10), Franek (10), Michał (9), Krzysztof (9) oraz Paweł (7) z Mikołajem (7). Trzy osoby w naszym żurawiu widziały kobietę, nadając mu imiona żeńskie: Renia, Grażynka i Żanetka. Zdrobnień nie brakowało w innych konfiguracjach: Feliks/Felek/Feluś, Mieczysław/Mietek, Kajtek/Kajtuś, Leon/Leoś, Antek/Antoś, Ignacy/Ignaś i wiele innych. Staropolszczyznę reprezentował Bolko. Z kolei plan filmowy nazaczyli swą obecnością między innymi: Gustlik, Maks z Alberciem (oczywiście były to osobne propozycje) oraz Bolek i Lolek. Zabrało nam Toli, ale Tolek już się pojawił. Wielkim nieobecnym był Kevin.



Nie sprawdzaliśmy, ale może tym razem przyszedł do niego koleś i nie był... sam w domu. Nasi odwiedzający widzieli w żurawiu: Natana, Aroana, Alojza, czy też Karola, by już nie wspominać o Jasiach, Robertach, Rafałach, Bolkach, Jackach, Andrzejach i innych.

Były też propozycje imion - naszym zdaniem najciekawsze - jakich w kalendarzu nie znajdziemy. Od samego żurawia mieliśmy: Żurcia, Żurawca, Żurawiska, Żurtrama i Żurawinkę. Najprawdopodobniej na Dniu Otwartym mieliśmy gości z Węgier, albowiem jedną z propozycji był Villamos - tramwaj w języku naszych bratanków. Propozycji imion, których na próżno szukać w kalendarzu, dostaliśmy 91. Czego tam nie było...: Kukłok, Bebocek, Dziobak, Dziubington, Bebe, Słodziak, Tramuś, Trymek, Pikacz, Żyrafek (?), Kluczek. Pojawiły się też propozycje ortograficznie nieakceptowalne: Olóś, Łabądz i Piurek. Zdecydowanie więcej było jednak tych, które wywoływały uśmiech na twarzach osób odpowiedzialnych za wybór imienia dla naszego żurawia. Bo jakże się nie uśmiechnąć, kiedy czytasz: Frelek, Nepuś, Zadziorek, Batorek, Pesior (od razu widać, że nadawał je ktoś z branży tramwajowej). Osoby odpowiedzialne za imię dla tramwajowego żurawia nie miały łatwo. Konsultacje trwały kilka dni. Ostatecznie nasz żuraw będzie miał na imię... BANEK. Gdzie go można zobaczyć na żywo? Wystarczy odwiedzić Śląski Ogród Zoologiczny. Od wejścia głównego, pierwsza alejka po lewej stronie.



war

Pracuj z nami!

Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników wielu specjalności.

SPRAWDŹ - może szukamy właśnie Ciebie!

Obecnie trwa rekrutacja na stanowiska pracy:

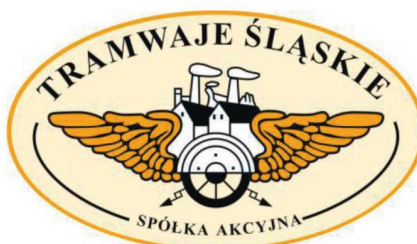
- malarz-lakiernik (Chorzów)
- elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej (Bytom, Będzin, Chorzów, Gliwice, Katowice)
- elektronik (Bytom, Chorzów, Gliwice)
- ślusarz taboru szynowego (Chorzów, Katowice, Będzin)
- frezer (ZTS Będzin)
- ślusarz (ZTS Będzin)
- ślusarz/torowy (ZTS)
- monter sieci elektrotrakcyjnych (ZTS)
- spawacz (ZTS)
- kierowca (ZTS)
- instruktor nauki jazdy
- nabór na kurs motorniczego tramwaju (stała rekrutacja)

Szczegóły znaleźć można na stronie www.tram-silesia.pl w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY.



Krzyżówka

Sidla kłusownika			Tiul u kapelusza		Nie wkładaj go w mrowisko		Wes-tchnienie		Jadalnia na statku		Imię Dykiel, aktorki		Był nim Janosik	
Żołnierz frontowy	Imię Krosnego, mima		Jest nim ebonit				Wielka radość		Gorączka krwotoczna				...	Niemczyk
									W bajce z Jackiem					
500 arkuszy papieru					Pomocnik bacy						Padlina dla sępa			
					Gilza papierosowa						Kijanka			
						Derby na boisku		Dawny statek wojenny						
Karo sukni				Zawierana przy zakupie auta							Imię Dymnej, aktorki			
Przepływa przez Kair		Kwiat kwitnący jesienią						Etap, np. wyborów					Księstwo znane z kasyn	
				Pierwszy palec ręki						Coś mało wartego		Imię Taylor, aktorki (zdr.)		Duży sagan
Śpiewająca para		Imię Śląskiej, aktorki		Cyganka z powieści				Odpowiednik (anagram: Angola)						
				Jon z minusem										
											Dopływ Odry			
											Tarcza Zeusa			
Część pucharu	Czasem gubi go tancerz		Człowiek mało-mówny											
Gra w karty, z dzokerami														
Wysunięcie nogi														
							Stolica Egiptu		Pęta	Wóz chłopski				
									Imię Kwaśniewskiej	W parze z Laurą				
Groźne fale po trzęsieniu ziemi									Walka na tatami				Odbicie się piłki od podłogi	
									Dobry mówca					
					Gagatek, ziółko		Pod kołem tramwaju		W kasie sklepu					
Czasem trzeba się nim obejść			Imię Dudziak											
Sprzęt drogówki	Na stole sędziego		Baton Nestle											
					...	Gilowska, była posłanka					Elon, szef SpaceX			
Wujek lub kuzyn								Pani z małego kraju w Pirenejach						
					Prąd rzeki						Kraj w Azji (anagram: sola)			
Marka dawnego komputera			Wietrzna lub czarna, choroba					Sąsiadka Kame-runki						



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie - przysłowie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 listopada 2025 r. na adres wydawcy, rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 107, 41-500 Chorzów.

Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną na adres: biuro@agencjamedial.pl.

Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.