

STILESTIA

TRAMNEWS



Bezpłatny miesięcznik

Nr 2/35, luty 2014

Nakład: 10 000 egz.

ISSN 2299-2790



**Zima
sprzyja
- pracujemy
bez przerwy
str. 4-5**

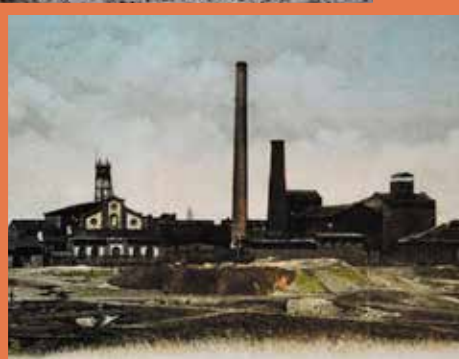
str. 3



AKTUALNOŚCI

**"Zakochana Bana"
w Walentynki w Katowicach**

str. 6-7



PRZYSTANEK HISTORIA

Ukryte piękno Milowic

str. 8-9



ROZMOWA

**Musimy stawiać
na transport zbiorowy**



Jedźmy razem

Atmosfera zimowych Igrzysk Olimpijskich udzieliła się chyba wszystkim, nawet tym, którzy na co dzień nie interesują się sportem. Nic dziwnego – polscy sportowcy odnieśli w Soczi historyczne sukcesy. Jesteśmy dumni ze złotych medali Justyny Kowalczyk, Kamila Stocha i Zbigniewa Bródki, a także z olimpijskiego srebra drużyny panczenistek i brązu drużyny panczenistów. Doceniamy wysiłek wszystkich naszych sportowców, rywalizujących w Soczi!

Przy okazji olimpijskich zmaganiń niejako samo nasuwa się pytanie: co trzeba zrobić, aby znaleźć się wśród najlepszych? Nasi olimpijczycy odpowiadają podobnie – droga na szczyt to wiele lat ciężkiej pracy. Od sportowców wymaga się konsekwencji w dążeniu do celu, systematyczności, wiary w siebie, rzetelnego wykonywania zaleceń sztabu szkoleniowego, a także współpracy z drużyną. Jestem przekonany, że takie same zasady obowiązują każdego z nas. Pierre de Coubertin, twórca nowożytnego ruchu olimpijskiego, powiedział, że „w życiu ważny jest nie triumf, lecz walka, istotną rzeczą jest nie zwyciężać, lecz umieć nie toczyć rycerski bój”. Warto więc podejmować ważne zadania, które wymagają od nas poświęceń, wysiłku i cierpliwości, bo tylko w ten sposób możemy zmieniać naszą rzeczywistość. Tylko takie podejście daje szansę na sukces.

Tak właśnie staramy się i my zmieniać rzeczywistość w naszej Aglomeracji, realizując jedno z największych wyzwań dla naszego regionu i dla całego kraju, jakim jest rozwój transportu zbiorowego. W tym numerze „Silesia Tram News” swoimi cennymi przemyśleniami na ten temat dzieli się z nami profesor Robert Tomanek – prorektor Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Warto wspólnie zastanowić się, co nas czeka, jeśli nie będziemy inwestować w nowoczesny transport publiczny i czy bez sprawnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej może funkcjonować europejska metropolia. W tym kontekście musimy szukać odpowiedzi na pytanie, czy nasza Aglomeracja rozwija się w odpowiednim kierunku i co należy jeszcze poprawić. Wbrew pozorom, nie jest to jedynie pytanie do ekspertów i rządzących. Problem ten dotyczy bowiem wszystkich mieszkańców.

Tradycyjnie zachęcam też do zapoznania się z najnowszymi informacjami dotyczącymi inwestycji prowadzonych przez Tramwaje Śląskie w ramach projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. To bardzo konkretny wkład Tramwajów Śląskich S.A. w rozwój transportu zbiorowego i całej metropolii.

Tadeusz Freisler
Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.

Ostatnia prosta modernizacji katowickiej ulicy 3 Maja

Coraz bliżej finału prac związanych z modernizacją torowiska i sieci trakcyjnej na ul. 3 Maja w Katowicach. Wykonawca przystąpił już do przebudowy brakującego fragmentu od gmachu liceum do pl. Wolności.

W weekend 14-16 lutego 2014 r. trwały intensywne prace przy likwidacji rozjazdu technologicznego w ul. Gliwickiej w Katowicach i montażu nowej sieci trakcyjnej na pl. Wolności. Pogoda dopisała, prace przebiegły sprawnie i od poniedziałku 17 lutego tramwaje linii nr 7 i 20 jadąc ulicą Gliwicką kończą bieg objeżdżając pl. Wolności i włączając się do ruchu w kierunku Zależa. - Dzięki temu, że pętla na pl. Wolności jest przejezdna, uciążliwości związane z pracami na ul. 3 Maja są mniejsze - zaznacza główny specjalista ds. ruchu Tramwajów Śląskich S.A. Marek Kilijański.

Faktycznie prace na ostatnim fragmencie ul. 3 Maja rozpoczęły się w poniedziałek 17 lutego. Harmonogram działań zakłada, że roboty potrwać około 3-4 tygodni. Prace obejmują demontaż starego torowiska, korytowanie, odwodnienie, ułożenie warstw podbudowy, zbrojenie, montaż szyn i wylanie płyty torowej. - Technologia, w jakiej powstaje nowe torowisko w ul. 3 Maja powoduje, że do przeprowadzenia tych ostatnich prac, potrzebne są dodatnie temperatury. Liczymy, że zima w dalszym ciągu będzie dla nas łaskawa i nie zakłóci tych robót - dodaje rzecznik tramwajowej spółki Andrzej Zowada.

Przywrócenie ruchu na ul. 3 Maja po dwóch nowych torach planowane jest w połowie marca. Do tego czasu pasażerowie będą mieć okazję do skorzystania

z niezwyklego tramwaju. Ulicą 3 Maja, po jednym torze w obu kierunkach kursuje bowiem zabytkowy tramwaj typu N, oznaczony jako linia 0. Wagon zatrzymuje się na trzech przystankach - przy skrzyżowaniu z ul. Słowackiego, przy dworcu oraz na Rynku. - Zdajemy sobie sprawę, że przejazd tramwajem od Zależa przez śródmieście jest utrudniony i za te niedogodności przepraszamy naszych pasażerów. Przede wszystkim dla nich uruchomiliśmy linię 0, która poza walorami zabytkowymi samego wagonu, ma na swoim pokładzie wystawę historycznych zdjęć. To niewątpliwie urozmaicenie podróży. Mamy nadzieję, że pasażerowie wykażą jeszcze trochę cierpliwości. Koniec prac na ul. 3 Maja jest już na wyciągnięcie ręki - mówi Andrzej Zowada.

Przebudowa ul. 3 Maja i pl. Wolności jest elementem Projektu pn.: „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”. Prace rozpoczęły się we wrześniu 2012 roku i prowadzone są równolegle z gruntowną przebudową instalacji, jezdnii i chodników, prowadzoną na zlecenie Urzędu Miasta w Katowicach. Wartość zadania tramwajowego to blisko 11 mln złotych, z czego 59% stanowi dofinansowanie z Unii Europejskiej, ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Tramwaje linii 26 wróciły na stałą trasę

Od poniedziałku 24 lutego 2014 r. wznowiony został ruch tramwajów linii nr 26 przez wiadukt nad ul. Orłąt Lwowskich w Sosnowcu. To oznacza koniec niedogodności dla pasażerów, ale nie znaczy, że zakończyły się już prace w tym miejscu.

Wykonawcy inwestycji pozostają jeszcze do wykonania prace wykończeniowe, które jednak nie powinny już zakłócić ruchu tramwajowego. Nowe przesłono, na nowych przyczółkach posadowione zostało na początku lutego. W kolejnych dniach montowane było torowisko i rozciągana nowa sieć trakcyjna. Wykonanie tych prac było konieczne do wznowienia ruchu w tym miejscu. Ostatnie prace przygotowawcze do wznowienia ruchu prowadzone były w weekend, by od poniedziałku tramwaje linii 26 znów mogły bez przeszkód wozić pasażerów na stałej trasie: Sosnowiec Milowice Pętla – Mysłowice Dworzec PKP. Pierwotnie wznowienie ruchu planowane było na ostatni weekend lutego, ale sprzyjająca pogoda pozwoliła Wykonawcy na szybszą realizację prac, dzięki czemu tramwajem przez nowy wiadukt nad ul. Orłąt Lwowskich można jeździć już od poniedziałku 24 lutego.



rów na stałej trasie: Sosnowiec Milowice Pętla – Mysłowice Dworzec PKP. Pierwotnie wznowienie ruchu planowane było na ostatni weekend lutego, ale sprzyjająca pogoda pozwoliła Wykonawcy na szybszą realizację prac, dzięki czemu tramwajem przez nowy wiadukt nad ul. Orłąt Lwowskich można jeździć już od poniedziałku 24 lutego.

SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2, tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny:
Waldemar Kosior

Druk:
Polskapresse Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

„Zakochana bana” w Walentynki w Katowicach

Tego dnia zdanie „kocham Cię” pada znacznie częściej niż na co dzień. Walentynki, obchodzone corocznie 14 lutego, wrosły już w naszą kulturę na dobre. Spółka Tramwaje Śląskie i KZK GOP tego dnia przygotowały specjalną atrakcję dla zakochanych. W Walentynki po katowickich torach kursowała „Zakochana bana”!

Tramwaje Śląskie S.A. oraz KZK GOP przygotowały atrakcję dla wszystkich zakochanych. W piątek 14.02.2014 r. uruchomiony został specjalny walentynkowy tramwaj. Przez cztery popołudniowe godziny, na trasie między Słoneczną Pętlą a placem Miarki w Katowicach kursowała „Zakochana bana”. – Dzięki wsparciu KZK GOP przejazd tym tramwajem był bezpłatny, a wrażenia na pewno pozostaną w pamięci zakochanych na długo – mówi rzecznik Tramwajów Śląskich Andrzej Zowada. „Zakochana bana” to zabytkowy wagon typu N, z charakterystycznym sercem w miejscu numeru linii, z walentynkowymi ozdobami i wyjątkowym charakterem. – Do podróży walentynkowym tramwajem zaprosiliśmy nie tylko zakochane pary. Zabytkowe wnętrze połączone z współgrającym z atmosferą tego dnia wystrojem sprawiły, że podróż ta była miłym akcentem w codziennych podróżach komunikacją – mówi Anna Koteras z KZK GOP.

„Zakochaną baną” podróżowały nie tylko zakochane pary. Tramwaj ozdobiony sercami i balonikami zachwycił również przypadkowych pasażerów. – Jaki piękny tramwaj! Nie mógłby taki kursować codziennie? – zachwyciła się pani Krystyna z Katowic, która podróżowała za-

bytkową „eNką” pierwszy raz. Szans na przejazd jeżdżącym zabytkiem jest znacznie więcej. Do połowy marca „eNka” kursuje ul. 3 Maja w Katowicach od Rynku do placu Wolności, jako tymczasowa linia nr 0. W wagonie zwiedzać można wystawę zdjęć, poświęconą liniom tramwajowym kursującym przez Katowice.

Wracając do Walentynek warto dodać, że organizatorzy „Zakochanej bany” dla wszystkich zakochanych przygotowali konkurs fotograficz-

ny. – Konkurs skierowany był do zakochanych, którzy w walentynkowym tramwaju zrobili sobie romantyczne zdjęcie i przysłali je do nas – mówi Andrzej Zowada. Jury, w skład którego weszli przedstawiciele Tramwajów Śląskich i KZK GOP wybrało zwycięzców. I nagrodę wygrali Patrycja Boj i Damian Szynal, II miejsce zajęli Ewelina Kokoszka i Marcin Gózański a III miejsce zdobyli Katarzyna Urbańczyk i Damian Ziaja. Gratulujemy!



Fot. Andrzej Zowada



Fot. Andrzej Zowada



Patrycja i Damian.



Ewelina i Marcin.



Katarzyna i Damian.

Zima sprzyja - pracujemy bez przerwy

Taka zima jak w tym roku, bez śniegu i niskich temperatur, szczególnie dla narciarzy i dzieci to najczarniejszy z możliwych koszmarów. Ale nie dla nas. My pracujemy praktycznie bez przerw i przestojów. Można powiedzieć, że Matka Natura sprzyja planom i harmonogramom Tramwajów Śląskich.



Trzy pierwsze Twisty w zajezdni w Katowicach Zawodziu.

Nasze najważniejsze i najbliższe plany przedstawiają się następująco: kontynuujemy przebudowę torowiska na ul. Chorzowskiej w Katowicach gdzie od 1 marca ruszymy z przebudową na odcin-

ku od ZOO do Wesołego Miasteczka. W Chorzowie na ul. Armii Krajowej rozpoczynamy kolejny etap prac na odcinku od ul. Wysockiego do ul. Wita Stwosza. Ruszają także prace związane z budo-

wą torowiska na ul. Sosnowieckiej w Katowicach i Sobieskiego w Sosnowcu, gdzie dobudujemy drugi tor. Dzięki temu wyraźnie skróci się czas i poprawi komfort przejazdu linii nr 15.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

Bytom:

- Wzdłuż ul. Łagiewnickiej oraz ul. Świętochłowickiej trwa montaż torowiska, budowa peronów przystankowych oraz nowej trakcji tramwajowej. Wykonawca prowadzi uzgodnienia dotyczące przebudowy torowiska pod wiaduktem kolejowym w ul. Karola Miarki.

Chorzów:

- Na odcinku Chorzów AKS – Chorzów Chopina zakończyliśmy budowę peronów przystankowych. Wykonawca zamontował barierę przeciwbryzgową. W przygotowaniu jest budowa sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej umożliwiającej poruszanie się osób niedowidzących i niedosłyszących.
- Na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej z ul. Inwalidzką wykonaliśmy dwa łuki torowiska - w stronę Katowic i w stronę Świętochłowic. Zakończono prace torowe od Świętochłowic do ul. BOWiD. Od 24 lutego przywrócone zostało funkcjonowanie komunikacji na wybudowanych torowiskach w obu kierunkach.

Katowice:

- Na odcinku ZOO – Wejście Główne do Parku, zakończyliśmy prace torowe wraz z peronami i barierami na przystanku „Wejście Główne”. Do ustawienia zostają elementy małej architektury i bariery przeciwbryzgową.
- Na ul. Obrońców Westerplatte w kierunku Szopieniec kończymy betonowanie torowiska oraz montaż szyn.

- Na ul. Kościuszki w rejonie ul. Szeligiewicza oraz przy autostradzie A4 jesteśmy w trakcie wykonywania podbudowy pod torowisko na torze wschodnim w kierunku centrum Katowic.

- 17 lutego dopuściliśmy do ruchu Plac Wolności na całym zakresie, rozpoczęliśmy przebudowę ostatniego odcinka na ul. 3 Maja w rejonie VIII Liceum Ogólnokształcącego.

Ruda Śląska:

- Pod wiaduktem na ul. Dworcowej wykonawca zamontował torowisko, trwa montaż torowiska na przejeździe z ul. Asfaltową.
- Zakończyliśmy montaż torowiska na ul. Zabrzeńskiej w rejonie ul. Węglowej, w wąwozie trwają prace przy umacnianiu i izolacji skarp. Trwa montaż torowiska przy skrzyżowaniu z ul. Wolności.

Sosnowiec:

- Wykonawca montuje torowisko w stronę Zagórza na odcinku od ul. Parkowej do ul. Żeromskiego. Na początku marca ruch zostanie przeniesiony na nowy tor i Wykonawca przystąpi do prac na torze północnym.
- Budujemy kanalizację w rejonie ul. Morawa oraz prowadzimy prace betoniarskie na mostach.

Zabrze:

- Zakończyliśmy prace przy przebudowie pierwszego toru w ul. Wolności na odcinku od ul. Knurowskiej do ul. Myśliwskiej.



Gotowy fragment torowiska na ul. Zabrzeńskiej w Rudzie Śląskiej.

Fot. D. Janeczko

Fot. Daniel Janeczko

TABOR - MODERNIZACJA wagonów typu 105 N

Obecnie Tramwaje Śląskie S.A. posiadają i eksploatują 61 zmodernizowanych wagonów typu 105 N, z czego 16 wagonów zmodernizowanych zostało przez Zakład Usługowo Remontowy Tramwajów Śląskich S.A. w Chorzowie, a pozostałe przez Konsorcjum firm Modertrans i MPK Łódź. W kolejce na modernizację w Zakładzie w Chorzowie czeka kolejnych 14 wagonów. Prace postępują zgodnie z harmonogramem.



Wnętrze wagonu Twist w kolorach wybranych przez pasażerów.



Modernizowane torowisko w Rudzie Śląskiej Chebziu.



Początek prac na ul. 3 Maja w Katowicach.



Pl. Wolności w Katowicach.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane z Projektem pn. *Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą* realizowanym przez Tramwaje Śląskie S.A., są współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

ZAKUP 30 szt. NOWYCH TRAMWAJÓW

PESA Bydgoszcz, dostarczyła już 3 nowe, niskopodłogowe wagony typu Twist 2012 N. Tramwaje Śląskie planują, że na przełomie kwietnia i maja nowe tramwaje włączone zostaną do ruchu i wyjadą na linie Aglomeracji.

Andrzej Bywalec

**Dyrektor ds. inwestycji Tramwajów Śląskich
Pełnomocnik Zarządu ds. realizacji Projektu**



Nowa platforma przystankowa przy wejściu głównym do Parku Śląskiego.



Pierwszy tor wzdłuż ul. Wolności w Zabrzu jest już niemal gotowy.



Montaż nowej sieci trakcyjnej na pl. Wolności w Katowicach.



Trójkąt torowy na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej i Inwalidzkiej w Chorzowie.

Ukryte piękno Milowic

Historia Milowic, które od 1915 roku są jedną z dzielnic Sosnowca, sięga XII wieku. Jako wieś Milej (Milejowice) wymieniona została w dokumencie z 1105 r., potwierdzającym własność klasztoru benedyktynów z Tyńca pod Krakowem. Uznać należy ją zatem za jedną z najstarszych wsi w Polsce.

Kolejne dokumenty - z 1228 r. i 1335 r. - potwierdzają istnienie wsi, która przez wiele stuleci należała do Śląska i miała kilkunastu właścicieli, m.in. Piotra z Paniów, Paczków, Lipskich, Jarockich, Wójcickich, Grabińskich, czy Bleszyńskich. W 1340 r. wieś przekazana została klasztorowi św. Wincentego we Wrocławiu, ale zarządzana była przez parafię św. Małgorzaty z Bytomia. W 1442 r. znalazła się w granicach Księstwa Siewierskiego, będącego we władaniu biskupów krakowskich, pozostając jednak nadal własnością kościoła bytomskiego. W administracji kościelnej przynależała w latach 1260-1937 do parafii św. Stanisława biskupa i męczennika w Czeladzi.

Do wojen szwedzkich wieś należała do jednej z ludniejszych w rejonie i posiadała m.in. drewniany modrzewiowy dwór (istniał do 1702 r.), folwark z młynem, browar, karczmę. Po 1655 r. we wsi pozostały zaledwie 22 rodziny. Dalszy rozwój miejscowości związany był z uruchomieniem w 1822 r. przez Józefa Bleszyńskiego kopalni węgla kamiennego „Wiktor”, która w kolejnych latach wielokrotnie zmieniała właścicieli, aby w 1895 r. stać się własnością Sosnowieckiego Towarzystwa Kopalń i Hut. W 1909 r. zmieniono nazwę kopalni na „Milowice”. Po II wojnie światowej, w 1973 r., kopalnia połączona została z kopalnią „Czeladź”, którą w 1976 r. włączono do nieistniejącej już kopalni „Saturn” (do 1990 r. „Czerwona Gwardia”). Drugim ważnym zakładem przemysłowym Milowic była uruchomiona na przełomie 1882-1883 r. fabryka



Na trasach linii Tramwajów Śląskich S.A. nie brakuje atrakcji – ciekawych miejsc i pamiątek historycznych, zabytkowych obiektów architektury miejskiej, przemysłowej czy sakralnej, a także pomników upamiętniających osoby i wydarzenia, które w sposób szczególnie zapisały się w dziejach naszego regionu. Przedstawiamy je w tym cyklu.

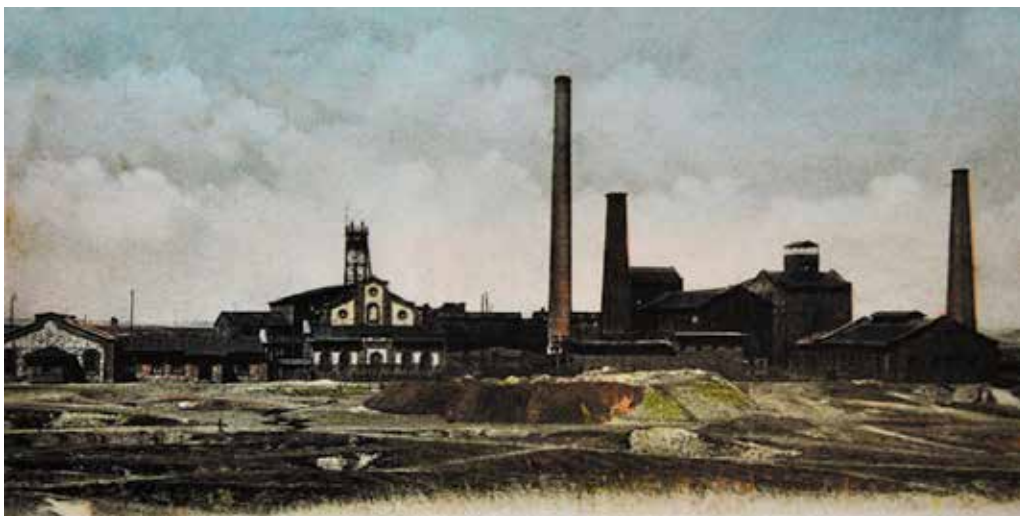
odlewoń żelaznych, nazwana później hutą „Aleksander”, a po 1918 r. - „Milowice”. Spadkobiercą huty jest dzisiejszy zakład produkujący m.in. łożyska toczne, dawny „Prema – Milmet”.

Nasz spacer do Milowic rozpoczniemy, wysiadając z tramwaju linii 21 lub 26 na ul. Józefa Piłsudskiego. Kierujemy się przejściem podziemnym na drugą stronę ulicy, gdzie w Parku Kresowym, zwanym też Parkiem Kruczkowskiego (od stojącego w centralnej części parku pomnika pisarza Leona Kruczkowskiego, który w latach 1926 – 1933 żył i tworzył w Kazimierzu Górniczym, dzisiejszej dzielnicy Sosnowca) zwiedzić możemy sosnowieckie Egzotarium. W kilku połączonych ze sobą pawilonach zobaczyć można ponad 80 gatunków roślin, reprezentujących różne strefy klimatyczne i geograficzne świata, a także stałą ekspozycję ryb akwariowych, gadów (m.in. krokodyl nilowy, boa tęczowy, pyton tygrysi, kilka gatunków żółwi), ssaków (m.in. małpka kapucynka, koczodan zielony, gryzonie - chomiki, szynszyle, świnki morskie, myszokoczki, pieski preriowe, wiewiórki) i ptaków (m.in. kilkanaście gatunków papug).

Z Egzotarium kierujemy się wiaduktem do ul. Krzysztofa K. Baczyńskiego. Po prawej stronie rozciąga się teren dawnej huty „Aleksander”, dziś fabryki m.in. łożysk tocznych już na terenie

Milowic. Idąc dalej, mijamy dawną zabudowę robotniczą przy ul. Podjazdowej, składającą się z kilkunastu, dwupiętrowych bloków mieszkalnych, w części wykonanych z betonu, stąd nazwa osiedla „Na Betonach”. Budynek był budowany z gotowych form budowlanych, które łączono betonem, bez użycia cegieł. Za budynkami znajduje się kościół pw. św. Brata Alberta (Adama Chmielowskiego), wzniesiony w formie rotundy w latach 1989-1995.

Spacerując dalej ul. Baczyńskiego, wzdłuż torów tramwajowych linii 21 i 26, dochodzimy do mieszczącej się po lewej stronie hali sportowej, która jest siedzibą Szkoły Mistrzostwa Sportowego. Następnie dochodzimy do kościoła Matki Bożej Szkaplerznej. W świątyni, która powstała w latach 1984-1988, jest kilka wyjątkowych elementów. Na uwagę z pewnością zasługuje ołtarz główny, przedstawiający rozłożyste drzewo, na którym umieszczone są sceny odnoszące się do Radosnych Tajemnic Różańca Świętego. Środek tryptyku stanowi figura Matki Bożej Szkaplerznej, ustawiona w ramie z promieni. Po prawej stronie widoczny jest obraz Jezusa Miłosiernego, osadzony w nietypowej, przestrzennej ramie, na której upamiętniono cztery sanktuaria związane z kultem Bożego Miłosierdzia i św. siostrą Faustyną: kościół św. Trójcy w Wilnie, kościół Ducha Świętego w Wilnie, sanktuarium w Łagiewnikach oraz sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Białymstoku. Sufit nawy głównej zdobi fresk o powierzchni ok. 100 m², autorstwa Macieja Kauczyńskiego, przedstawiający sceny Zesłania Ducha Świętego. Pięknie prezentuje się też ambona pochodząca ze starego kościoła oraz witraże, m.in. „Sąd Ostateczny” autorstwa Wiktora Ostrzołka z Katowic. Warto również zajrzeć do tzw. Kaplicy Narodu Polskiego, gdzie znajduje



Kopalnia „Milowice” na starej pocztówce.



Kapliczka św. Jana – powstańcze groby.

się mozaikowy ołtarz z wizerunkami św. Stanisława i św. Wojciecha oraz Matki Bożej Częstochowskiej. Wystój kaplicy zawdzięczmy również Maciejowi Kauczyńskiemu.

Po przeciwnej stronie kościoła mieści się budynek Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 13, w którego skład wchodzi: Szkoła Podstawowa nr 12 im. Jana III Sobieskiego oraz Gimnazjum nr 19. Naprzeciw szkoły rozciąga się niewielki skwer, gdzie w rocznicę 900-lecia istnienia Miłowic odsłonięto pamiątkowy głaz narzutowy. Stąd niedaleko już do ul. Brynicznej, którą dochodzimy do stojącej tam na 3-metrowym kurhanie kapliczki z polichromowaną figurą św. Jana Nepomucena. Jest to miejsce szczególne w Miłowicach, gdyż



Egzotarium.

kurhan ten kryje ciała sześciu uczestników Powstania Listopadowego z 1831 r. oraz ciała uczestników Powstania Styczniowego z 1863 r. Sama kapliczka św. Jana pochodzi z XIX wieku.

Z ulicy Brynicznej kierujemy się ulicą Złotą do tzw. osiedla Kolonia Pekin. Można tam zobaczyć pozostałości zabudowy osiedla robotniczego, pochodzącego z początków XX wieku. Wracając, kierujemy się w stronę osiedla mieszkaniowego przy ul. Studziennej, do pętli tramwajowej linii 21 i 26. Warto w tym miejscu wspomnieć, że tuż przy pętli - tam gdzie obecnie znajdują się garaże - istniał powstały w 1941 r. obóz jeniecki - stałag VIII B, pełniący funkcje obozu pracy. W obozie, składającym się z sześciu ceglanych baraków, otoczonych drutem kolczastym, z wieżami wartowniczymi, przebywało ok. 500 jeńców m.in. z Anglii, Hiszpanii, Cypru czy Nowej Zelandii.

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



Pomnik i park Leona Kruczkowskiego.



Kościół Matki Boskiej Szkaplerznej.



Skwer przy kościele.

Musimy stawiać na transport zbiorowy

Rozmowa z profesorem dr hab. Robertem Tomankiem, prorektorem ds. organizacji, finansów i rozwoju Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach



- W dużych miastach Europy Zachodniej od lat widoczna jest tendencja odwrótu mieszkańców od transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego. W Polsce wciąż chętniej wybieramy samochód od tramwaju czy autobusu. Czy zjawisko to powinno nas niepokoić?

- Wszystko zależy od tego jak spojrzymy na to zagadnienie. Z jednej strony rozwój transportu indywidualnego w Polsce świadczy o naszym zapóźnieniu względem Europy Zachodniej. Z drugiej jednak strony, dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej wpływa na rozwój gospodarczy. W perspektywie krótkoterminowej mamy więc do czynienia z bardzo korzystnymi zjawiskami, takimi jak: rosnące inwestycje w infrastrukturę drogową czy większa mobilność mieszkańców. Pamiętajmy, że w tej dziedzinie także musimy doganiać najbardziej rozwinięte kraje europejskie.

Polska rozwija się zgodnie z zaleceniami i wzorcami płynącymi z Unii Europejskiej, gdzie obecnie obserwuje się renesans transportu zbiorowego. Należy się więc spodziewać, że w perspektywie kilku, kilkunastu lat także w naszym kraju będziemy mieli do czynienia z takim procesem. Miasta mają przecież ograniczoną przepustowość, pojawia się problem kongestii (zatłoczenie na szlakach transportowych, czyli popularne „korki”). Okazuje się, że duża liczba samochodów osobowych, które muszą się wtłoczyć do miasta i później znaleźć miejsce do zaparkowania, zaczyna ograniczać mobilność. Transport zbiorowy o dobrej jakości jest szansą na poprawę tej sytuacji.

Na razie mamy w Polsce wiele inwestycji drogowych, które zmniejszają problem kongestii miast. Jesteśmy na etapie fascynacji zmotoryzowanym transportem indywidualnym i nasycania możliwości przestrzeni tym rodzajem transportu. Bardzo szybko zbliżamy się jednak do momentu, w którym trzeba będzie położyć znacznie większy nacisk inwestycyjny na transport zbiorowy.

- A zatem, Pana zdaniem, inwestycje w transport zbiorowy w Polsce na obecnym poziomie są wciąż niewystarczające?

- Niestety, tak. Mimo dużych inwestycji w zakresie transportu zbiorowego, wciąż pozostaje on kopciuszkiem w zestawieniu z inwestycjami w infrastrukturę drogową. Potrzebna jest zmiana kierunków inwestycyjnych. Rozwój transportu publicznego można planować z wyprzedzeniem kilkunastoletnim, wszak mamy tu do czynienia ze stabilnym rynkiem, którego zmiany można przewidzieć w oparciu o wskaźniki demograficzne. Tymczasem brakuje nam śmiałych projektów w tym zakresie.

Na razie mamy w Polsce wiele inwestycji drogowych, które zmniejszają problem kongestii miast. Jesteśmy na etapie fascynacji zmotoryzowanym transportem indywidualnym i nasycania możliwości przestrzeni tym rodzajem transportu. Bardzo szybko zbliżamy się jednak do momentu, w którym trzeba będzie położyć znacznie większy nacisk inwestycyjny na transport zbiorowy.

Mam wrażenie, że rozwój transportu zbiorowego jest ekstensywny, a czasem przyjmuje nawet formę reprodukcji zawężonej. Oczywiście, nie jestem dogmatykiem i mogę zrozumieć, że np. likwiduje się niektóre linie tramwajowe. Jednak chciałbym widzieć w tych działaniach pewną wizję i konsekwencję. Jeśli np. rezygnujemy z linii tramwajowej, to musimy mieć odpowiedź na pytanie: co w zamian w określonej perspektywie czasowej i czy np. tego potencjału tram-

wajowego nie można przesunąć gdzie indziej? Co z lekkimi kolejami miejskimi? Jak widzimy współpracę z transportem kolejowym w zakresie inwestycji, powiązań komunikacyjnych a wreszcie wspólnych rozwiązań taryfowych? Czy mamy pomysły na zwiększenie powiązań komunikacyjnych w skali całej metropolii? To wydaje się cały czas niedookreślone. Jeśli zastanawiamy się nad zaletami transportu zbiorowego, to nie można zapominać o tym, że zapobiega on wykluczeniu społecznemu. Dane demograficzne nie pozostawiają wątpliwości: w Polsce w najbliższych latach będzie przybywać osób, które z różnych powodów nie będą mogły poruszać się samochodem (m.in. z powodu starzenia się społeczeństwa). W europejskiej metropolii konieczna jest więc powszechna dostępność transportu publicznego i to w trzech wymiarach: technicznym, przestrzennym i w czasie. Oprócz względów praktycznych, jest to także kwestia prestiżu i wizerunku zespołu metropolitalnego.

- W których polskich metropoliach działania w dziedzinie rozwoju transportu zbiorowego są najintensywniejsze?

- Od kilku lat ogromny impet inwestycyjny w tym zakresie widać w Warszawie, Krakowie czy Poznaniu. To zdecydowani liderzy, którzy najszybciej gonią rozwinięte kraje Europy Zachodniej. Nasze wieloletnie zapóźnienia np. w infrastrukturze i taborze są tam niwelowane w dobrym tempie.

Na szczęście, sporo zaczęło się także dziać w naszym regionie. Pojawiło się światelko w tunelu w postaci realizowanego przez Tramwaje Śląskie projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Bardzo duże nadzieje wiąże też ze Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W najbliższych latach w naszej aglomeracji po-



Fot. Pátrýk Polt (www.patrykpolt.pl)

Jest pokusa myślenia: „to nie mój problem, niech Katowice się martwią” albo „to nie mój problem, niech KZK GOP się martwi”. A KZK GOP będzie się martwić, jeśli poczuje, że ma odpowiednie zainteresowanie i wsparcie finansowe ze strony samorządów.

wstanie m.in. kilka centrów przesiadkowych. To będzie znacząca, jakościowa zmiana w organizacji transportu zbiorowego w całym regionie.

- System komunikacyjny w naszej aglomeracji ma jednak swoją specyfikę i... ograniczenia. Kluczowe decyzje wymagają kompromisu wielu miast.

- To prawda. Aglomeracja górnośląska to największy przestrzennie system komunikacyjny w kraju. Jeśli chodzi o KZK GOP, to taki sam model zarządzania funkcjonuje np. w Warszawie. Ale tam mamy de facto jedno miasto, natomiast w skład KZK GOP wchodzi aż 25 miast! I proszę zwrócić uwagę, że przedstawiciele władz samorządowych są oceniani przez mieszkańców tychże miast, a nie przez mieszkańców metropolii. To powoduje, że bardzo trudno dochodzi się do konsensusu finansowego na poziomie KZK GOP. Można na to narzekać, ale z drugiej strony trzeba sobie zadać pytanie: co by było, gdyby nie było takiego związku komunalnego? Moim zdaniem byłoby gorzej. Uważam, że utworzenie KZK GOP to wyjątkowe osiągnięcie w skali kraju. 25 gmin tworzy jedną strukturę zarządzającą całą komunikacją w regionie. Nie ma drugiej takiej organizacji w kraju, w żadnej innej dziedzinie. Nie wszyscy wiedzą, że jest to osiągnięcie, które nawiązuje do doświad-

czeń przedwojennych (WPK było następcą Śląskich Linii Autobusowych, które były związkiem komunalnym powołanym przez wojewodę śląskiego Michała Grażyńskiego).

KZK GOP ma już ponad dwadzieścia lat i dobrze spełnia swoje zadania, jednak potrzebne są nowe impulsy rozwojowe, śmielsze wizje i większe zaangażowanie samorządów w rozwój transportu zbiorowego.

- Co więc jest największą przeszkodą w szybszym rozwoju transportu zbiorowego w naszym regionie?

- Brakuje nam paradygmatu nadrzędności transportu publicznego w systemach transportowych miast. Ja widzę taki paradygmat w Warszawie, Krakowie i może w Poznaniu, natomiast nie widzę go jeszcze u nas. Możliwe, że w przypadku wielu miast trudniej jest go wygenerować. Jest pokusa myślenia: „to nie mój problem, niech Katowice się martwią” albo „to nie mój problem, niech KZK GOP się martwi”. A KZK GOP będzie się martwić, jeśli poczuje, że ma odpowiednie zainteresowanie i wsparcie finansowe ze strony samorządów.

Obecnie ograniczamy się do działań ekstensywnych. Dofinansowanie jest cały czas niewystarczające, jednocześnie z roku na rok coraz więcej środków pochodzi z dotacji. Nożycy pomiędzy dotacjami (kosztami) i dochodami z biletów rozwierają się. Dochody z biletów są coraz mniejsze, a luka dotacyjna coraz większa. Samorządy gminne mają więc wrażenie, że zasypują tę dziurę i ciągle brakuje pieniędzy. Oczywiście, nie ma tu prostych recept, zwłaszcza, że zakres zadań i wydatków miast jest ogromny. Trzeba sobie jednak zdawać sprawę, że jeśli jakość transportu publicznego jest słaba, to dochody spadają. Należy więc zintensyfikować inwestycje, postawić na system przesiadkowy, być może z niektórych połączeń się

Na szczęście, sporo zaczęło się także dziać w naszym regionie. Pojawilo się światelko w tunelu w postaci realizowanego przez Tramwaje Śląskie projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Bardzo duże nadzieje wiąże też ze Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W najbliższych latach w naszej aglomeracji powstanie m.in. kilka centrów przesiadkowych. To będzie znacząca, jakościowa zmiana w organizacji transportu zbiorowego w całym regionie.

wycofać. Planowanie w tej dziedzinie nie może się odbywać z perspektywą na rok budżetowy, ale na kilka, kilkanaście lat. Jeśli będziemy mieli wizję bez zaplanowanych środków, to będzie tylko papier. Z kolei jeśli będziemy planować wyłącznie pod środki, którymi dysponujemy, to również będzie droga donikąd. W końcu ktoś będzie musiał za nas tę lekcję odrobić. Bo nie ma przykładu metropolii w Europie bez rozwiniętego transportu zbiorowego.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: Waldemar Kosior

Zefel Żymła to ja

rozmowa z Eugeniuszem Stollem

- Jubileusz siedemdziesięciolecia urodzin i pięćdziesięciolecia pracy artystycznej wiąże się w Pana przypadku z bogactwem wspomnień i różnorodnością wcielen. Proszę na początek krótko przypomnieć tę drogę, która doprowadziła Pana do tych znamienitych rocznic.

- Przede wszystkim zaznaczę, że powinienem już odliczać 63 rok obecności na estradzie, bo jako siedmiolatek zagrałem pierwszą swoją rolę w bajce noworocznej na scenie Zakładowego Domu Kultury Huty Batory. Dziecięcą grupę teatralną prowadził niezapomniany Gerard Szędziolorz, który widząc we mnie talent i sceniczną intuicję, pilnował żebym z tej grupy nie odchodził. Nie miał jednak powodów do obaw, bo szybko połączyłem teatralnego bakcyła i można powiedzieć, że dorastałem w tych dziecięcych bajkach noworocznych, wcielając się z reguły w postaci królów. Młodszy koledzy, znając moje poczucie humoru, często wymyślali jakieś żarty, było więc w tej teatralnej zabawie radości co niemiara. Z czasem grałem coraz poważniejsze role, a w końcu - pozostając w związkach ze wciąż tym samym domem kultury - zostałem współzałożycielem zespołu muzyczno-estradowego „Mniejsza o to”, który przetrwał ponad 25 lat. Przechodziłem przez rozmaite castingi, zagrałem m.in. w serialu „Budniokowie i inni”, programach telewizyjnych „Karczma u Alojza”, „Gospoda u Gruchlików” i w telenoweli „Sobota w Bytkowie”. Potem była jeszcze współpraca z zespołem



Eugeniusz Stoll na scenie wraz z Bernardem Krawczykiem.

„Antyki”, a teraz jest kabaret Andrzeja Potępy „Książę Lipin i Przyjaciele”.

- Rola Zefla Żymły w telewizyjnej „Sobocie w Bytkowie” przyniosła Panu chyba największą popularność?

- O, tak! Do dziś, zwłaszcza w starszym pokoleniu, są tacy, którzy kojarzą mnie przede wszystkim z roli w tej śląskiej telenoweli, a ponieważ emisja trwała aż siedem lat, nie brakowało ludzi, którzy fikcję ekranu brali za rzeczywistość. W jakimś stopniu trudno się dziwić takim odczuciom, skoro ten i ów wiedzieli, że sceny z życia rodziny Żymłów były kręcone w autentycznych wnętrzach mojego mieszkania, tego, w którym urodziłem się siedemdziesiąt lat temu i mieszkam do dziś. Wiem, że również dlatego niektórzy zwyczajnie brali mnie za Żymłę... Kiedyś z rozbawieniem podsłuchiłem przez przypadek rozmowę moich wieloletnich sąsiadek: „Patrzcie tylko, taki porządny człowiek i niby stary kawaler. Nikomu się przez tyle czasu nie przyznał, że ma żonę i dwie dorosłe córki...”. Innym razem jakiś obcy człowiek biegł w moim kierunku ulicą. Pomyślałem, że zaraz mi przysoli, ale on chciał, żebym poszukał żył wodnych w wili, którą budował. Zefel Żymła w jednym z odcinków pasjonował się radiestezją i nie rozstawał się z różdżką. Musiałem być w tej roli bardzo przekonujący...

- Zefel był zawsze postacią pozytywną, domyślałem się więc, że spotykał się Pan wyłącznie z przejawami życzliwości?

- Tak jest i bardzo to sobie cenię. Kiedy zacząłem chodzić o lasce, przed jedną z operacji, wielu pytało mnie na ulicy, co się stało. Odpowiadałem żartobliwie, że nic – po prostu przygotowuję się do kolejnego skeczu. Uważam, że moją misją jest dawanie ludziom uśmiechu. Estradę traktuję od jakiegoś czasu jak zalecenie medyczne. Nie znoszę nudy, a lekarz powiedział mi, że mam iść na estradę, bo to jest moje życie.

Teksty piszę sobie sam, stroje też kombinuję we własnym zakresie, jeśli tylko zdrowie pozwala, gnam do ludzi...

Rozmawiał: Krzysztof Knas



Andrzej Potępa,
kabareciarz

To wspaniały człowiek, przyjaciel na którego zawsze można liczyć. Jego serdeczność jest zaraźliwa, tak jak pogoda ducha.

Dlatego może być spokojny – w potrzebie nigdy nie zostanie sam. Podejścia do życia można i trzeba się od niego uczyć!



Bernard Krawczyk,
aktor

Dla mnie to po prostu od lat Zefel Żymła. Poznałem go na planie „Soboty w Bytkowie” – patrzę, skromny, cichutki, skupiony na pracy. Ciepłem i prostotą zjednuje sobie sympatię kolegów i widzów, do której ma ogromny szacunek. To się wyczuwa. I za to się go kocha.



Marian Makula,
kabareciarz

Artysta pierwszej wody, szkoda, że tak mało jest znany w kraju i doceniany tylko w regionie. Nie do podrobienia jako kaba-

reciarz mający w sobie wiele fantastycznego humoru!



Krzysztof Respondek,
aktor

Nie tylko wielki artysta, ale wspaniały człowiek. O tym, że kocha ludzi, wiedzą wszyscy, a ja chciałbym tu odkryć sprawę, która nie jest powszechnie wiadoma – bardzo cenię Gienka za to, że ma serce do zwierząt. Wspomaga schroniska i sporo grosza przekazał na pomoc biednym psom, kotom czy ptakom.



ON CLINIC

Zadzwoń i umów się na wizytę tel. 536 46 01 85



Oferujemy usługi lecznicze oraz diagnostyczne w wielu dziedzinach medycyny:

- **medycyny sportowej** (orzecznictwo sportowe, podawanie dostawowe kwasu hialuronowego, USG narządu ruchu)
- **proktologii** (bezoperacyjne usuwanie hemoroidów metodami niewymagającymi narkoz czy operacji oraz badania diagnostyczne: rektoskopia, kolonoskopia)
- **dermatologii** (leczenie łuszczycy, a także innych chorób dermatologicznych)
- **urologii** (leczenie zaburzeń sprawności seksualnej oraz diagnostyka i leczenie chorób prostaty)
- **ortopedia** (porady ortopedyczne, USG bioderek dzieci, porady schorzeń stopy)

ponadto: • **chirurgia** • **kardiologia** • **neurologia** • **poradnia psychologiczna**
• **USG, EKG, EMG** (mięśnie miednicy małej)

Centrum
Medycyny
Specjalistycznej
ON CLINIC

Chorzów, ul. Truchana 2

tel.: 32 346 01 85

kom.: 536 46 01 85

godz. przyjęć: pon.-pt. 10-18



CLINIC

Centrum Medycyny Specjalistycznej

10 lat doświadczenia i osiągnięć!!!

www.on-clinic.pl

**Skrzydła drzwiowe
na stare ościeżnice!!!**
(ponad 30 wzorów)



* profesjonalny montaż

* na terenie Górnego Śląska - transport gratis!!

DOMATOR

Katowice, ul. Ułańska 12,

tel./fax. 032 254 49 98, 605 416-116

www.domator.katowice.pl, salon@domator.katowice.pl

**Warto
zamówić
reklamę
w**

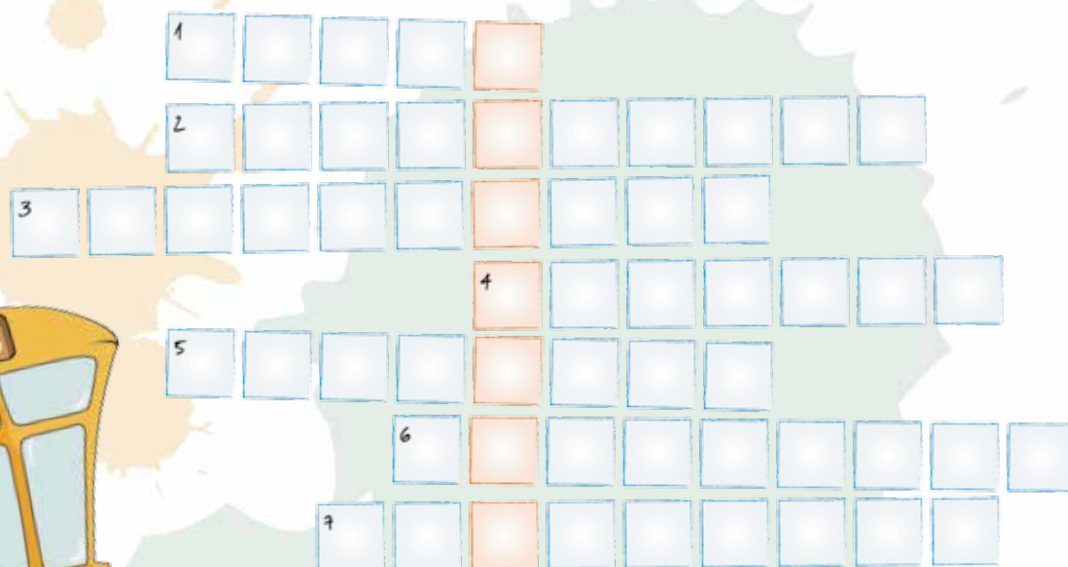
**SILESIA
TRAMNEWS**

Sprawdź!

tel. 32 2413 374

Krzyżówka dla dzieci

1. Kasujesz go po wejściu do wagonu
2. Kieruje tramwajem
3. Tam czekasz na swój tramwaj
4. Ustępujesz go starszemu w wagonie
5. Do kasowania biletów
6. Na dachu tramwaju
7. Garaż tramwajów



Litery w zaznaczonych kratkach, czytane pionowo, utworzą hasło krzyżówki.

Krzyżówka panoramiczna

Walący się budynek	▼	Zbiornik w browarze	▼	Coś za coś	▼	Szerokie ramiona	Masa dla szklarza	▼	Droga tramwaju	▼
Gawędziarka						Podziółka			Podwodny pocisk	
Symbol władzy hetmańskiej	▶					Służy do przesiewania	▶			
▶		Szef zakładu	▶							
		Damski rower	▼							
Zółw lub wąż						Robi kopce w ogródku			Składnik powietrza	Zmniejsza tarcie
Jaskrawo upierzona papuga	▶			Mruczek		Kara dla urwisa	▶			
▶										
Gol		Hodowane w stadninie	▶						"... do młodości"	▶
Kuzynka kapusty										
▶						Befsztyk na surowo	▶			

Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 marca na adres wydawcy rozlosujemy nagrody w postaci biletu miesięcznego KZK GOP. W tym miesiącu bilet miesięczny wylosował Marian Mazurezyk z Katowic. Gratulujemy!