

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



Nr 12/45, grudzień 2014

Kocham tramwaje

Rozmowa w Janem Chmielem, zwycięzcą konkursu na najlepszego motorniczego Tramwajów Śląskich S.A. w 2014 roku

>>> str. 3

INWESTYCJE

Duży krok w dobrym kierunku

>>> str. 4-5

PRZYSTANEK HISTORIA

Nie tylko Guido i Królowa Luiza

>>> str. 6-7

ŚWIĘTA

Panewnickie Betlejem

>>> str. 9





Jedźmy razem

Tegoroczne tramwajarskie święto „Katarzynka”, stało się okazją do oficjalnego zakończenia pierwszej edycji konkursu na najlepszego motorniczego Tramwajów Śląskich. Sito eliminacji było gęste i złożone. Na ostatniej prostej o zwycięstwie decydowały głosy pasażerów typujących swojego faworyta spośród ósemki finalistów, którzy wcześniej uzyskali wysokie wyniki podczas sprawdzianów teoretycznych i praktycznych oraz wypełniania obowiązków służbowych. Głosami pasażerów tytuł Motorniczego Roku 2014 uzyskał Jan Chmiel. Kolejne lokaty na podium zajęli Tadeusz Lasota i Maciej Kunkiel. Finalistom i zwycięzcy gratuluję, głoszącym dziękuję za liczny, aktywny udział w plebiscycie, a wszystkim zachęcam do przeczytania wywiadu z Motorniczym Roku i już dziś zapowiadam na rok przyszły kolejną edycję konkursu.

Grudzień jest miesiącem szczególnie wypełnionym okazjami do świętowania. Swoistym preludem do atmosfery najbardziej rodzinnych i ciepłych (mimo pory roku) świąt Bożego Narodzenia są, przypadające 6 grudnia, imieniny Mikołaja. Sympatycznego świętego, który ma w swoim worku prezenty dla grzecznych dzieci spotkać można było w tym roku w kilku specjalnych tramwajach. Świąteczna atmosfera zostaje na naszych torach do 6 stycznia przyszłego roku. Do tego dnia trwać będzie nasza „Świąteczna Jazda z Muzeum Śląskim”. Akcja, organizowana już po raz trzynasty, pozwoli pasażerom zabytkowego wagonu podziwiać okolicznościową wystawę eksponatów muzealnych, związanych ze świątecznymi tradycjami. O świąteczną atmosferę w tramwajach zadbał też artyści z grupy Czesław Jakubiec Comedy, którzy nagrali świąteczne wersje zapowiedzi przystanków - można ich wysłuchać na wybranych przystankach do święta Trzech Króli.

I tylko aura wciąż nie jest typowo grudniowa. Ekipy remontowe, pracujące na torowiskach, realizujące nasz projekt inwestycyjny z całą pewnością nie narzekają na ten stan rzeczy - pogoda jest po ich stronie, łaskawie pozwalając na kontynuowanie rozpoczętych przedsięwzięć.

Pozwólcie Państwo, że na koniec złożę wszystkim serdeczne życzenia Spokoju, Radości i Zdrowia na Święta i cały nadchodzący rok 2015.

Tadeusz Freisler
Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.

Statuetka „Przedsiębiorstwo Fair Play 2014” dla Tramwajów Śląskich S.A.

12 grudnia 2014 r. w Warszawie wręczono wyróżnienia "Przedsiębiorstwo Fair Play 2014". Po raz pierwszy Tramwaje Śląskie S.A. uhonorowane zostały przez Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym Nagrodą Główną - Statuetką "Przedsiębiorstwo Fair Play 2014", którą odebrał prezes Zarządu Tadeusz Freisler.

- To wielkie wyróżnienie dla naszej firmy, że czwarty rok z rzędu kapituła Certyfikatu Jakości Biznesu doceniła spółkę Tramwaje Śląskie. Tegoroczne wyróżnienie jest jednak szczególnie cenne, gdyż zostaliśmy uhonorowani Nagrodą Główną - powiedział po ceremonii wręczenia wyróżnień prezes Tadeusz Freisler. Faktycznie Tramwaje Śląskie S.A. w trzech poprzednich latach otrzymywały certyfikaty "Przedsiębiorstwa Fair Play" - ostatni, w 2013 roku był już certyfikatem złotym.

Program „Przedsiębiorstwo Fair Play”, afiliowany przy Krajowej Izbie Gospodarczej, jest to przedsięwzięcie, w którym oceniane są wszystkie aspekty działalności firmy, uwzględniające między innymi sposób i styl prowadzenia przedsiębiorstwa, a nie tylko jego wyniki ekonomiczne czy jakość produktów. Celem programu jest promowanie etyki w działalności gospodarczej rozumianej jako zespół norm rzetelnego postępowania we wzajemnych relacjach przedsiębiorców z klientami, kontrahentami, pracow-

nikami, współpracownikami, społecznością lokalną, a także władzą lokalną i państwową. Certyfikaty to nie tylko potwierdzenie spełnienia przez firmę standardów programu, ale także znak, że dla szefów firmy, którzy decydują o kierunku jej rozwoju oraz o jej strategii, wyznaczone w niej cele wykraczają daleko poza cel główny, jakim jest osiągnięcie zysku - podkreślił Przewodniczący Komisji Ogólnopolskiej Programu "Przedsiębiorstwo Fair Play" Mieczysław Bąk.

"Przedsiębiorstwo Fair Play" jest najstarszym ogólnopolskim programem certyfikującym w obszarze etyki biznesu i społecznej odpowiedzialności biznesu. Po raz pierwszy spółka Tramwaje Śląskie ubiegała się o certyfikat cztery lata temu. Od tego czasu co roku Zarząd Spółki poddaje firmę obiektywnej weryfikacji niezależnej instytucji będącej przekonaniem, że Spółka utrzymuje wysoki standard współpracy z partnerami biznesowymi, a także relacji między przełożonymi a pracownikami oraz pracownikami a klientami, którymi są pasażerowie tramwajów.



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

Kocham tramwaje a... jestem stały w uczuciach

Rozmowa w Janem Chmielem, zwycięzcą konkursu na najlepszego motorniczego Tramwajów Śląskich S.A. w 2014 roku.

Od 3 lipca do 16 listopada trwała pierwsza edycja konkursu na najlepszego motorniczego roku w Tramwajach Śląskich. Wieloetapowy konkurs zakończył plebiscyt wśród pasażerów, który wyłonił tego najlepszego z najlepszych. Okazał się nim Jan Chmiel – motorniczy z Rejonu nr 2 w Katowicach.

Miejsca na podium uzupełnili: drugi w plebiscycie Tadeusz Lasota i trzeci Maciej Kunkel. Dyplomy i nagrody dla finalistów i zwycięzców wręczone zostały w trakcie uroczystości katarzynkowych we wtorek 25 listopada w zajezdni Rejonu nr 2 w Katowicach Zawodziu.

Jak doszło do tego, że został Pan motorniczym?
W 1987 roku zamieszkaliśmy z żoną w Katowicach. Urządaliśmy się i szukałem dodatkowej pracy. Tak trafiłem na kurs motorniczych. Najpierw jeździłem na pół etatu, w 1994 roku zdecydowałem się przejść na cały etat. Pożegnałem się z moją wcześniejszą pracą, bo kocham tramwaje, a jestem stały w uczuciach.

Kiedy zaczęło się to uczucie do tramwajów?
Odkąd pamiętam lubiłem podróżować tramwajami. Dużo jeździłem nimi w Egipcie. Służyłem tam w wojsku podczas misji ONZ, za co otrzymałem od Sekretarza Generalnego ONZ Medal "W Służbie Pokoju ONZ". Te podróże były fenomenalne, zwłaszcza zachowanie pasażerów, którzy niemal wisieli na drzwiach i oknach. Zdziwiły mnie też tramwaje w Grudziądzu. To było kilkadziesiąt lat temu, a już wtedy wagony typu 102 były tam sterowane dżojstikami, które na Śląsku pojawiły się wiele lat później. Fascynowały mnie te pojazdy. Przez wiele lat pracowałem w branży budowlanej, gdzie kontakt z ludźmi był ograniczony. Byłem jednym z budowniczych Huty Katowice, a na Litwie stawialiśmy piękny hotel. Ale mnie ciągnęło do ludzi i do tramwajów.

Pamięta Pan swój pierwszy tramwajowy kurs?
To był tramwaj 102, linia nr 24, trasa Sosnowiec Dworzec PKP – Sosnowiec Naftowa. Przed swoją pierwszą jazdą wyjeździłem 100 godzin. Czuję się dobrze przygotowany. Poza tym słuchaliśmy rad starszych motorniczych. Dziś to do mnie przychodzą młodzi i pytają o wskazówki.

Ma Pan swój ulubiony tramwaj?
Motorniczy powinien jeździć na każdym typie tramwaju. Mogę powiedzieć, że wszystkie są fantastyczne. 102 bezpieczne, 105 pojemne, ale trochę za wysokie, dlatego jak tylko mogę, to pomagam kobietom wnosić wózki. W „Karliku” byłem wniebowzięty - niski, cichy, pojemny. A Pesa mnie zachwyca, to jest bajka!

Jak wygląda Pana typowy dzień pracy?
Wstaję około trzeciej czasem czwartej rano, bo wolę dzienne kursy. Nawet jak mam wolne, to budzę się po czwartej, przysnę na chwilę i po szóstej jestem na nogach. Przyzwyczajenie. Po

tylu latach potrafię planowo przyjechać na przystanek, nie patrząc przy tym na zegarek. Motorniczy to praca z ludźmi, a co za tym idzie wielka odpowiedzialność. Nie można tak sobie usiąść i pojechać. To trudna praca. Wymaga ogromnej koncentracji. Nieraz odczuwa się psychiczne zmęczenie. Dla rozluźnienia lubię wyjść na pętlę, przejść się, porozmawiać z pasażerami. Dla mnie najważniejszy jest zadowolony pasażer i to, że bezpiecznie dowiozę go do celu.

Liczył Pan kiedyś przejechane na torach kilometry?
Spisuję każdy dzień przejechany na torach. Miesięcznie to średnio 2400 kilometrów. Notatki robię od 7 lat. Nie wiem skąd ten pomysł się wziął. Do emerytury zostało mi półtora roku, jak już na



nią przejdę, to podliczę te wszystkie kilometry.

Prowadził Pan jakąś kampanię wyborczą związaną z plebiscytem?

(śmiech) Powiedzmy, że coś w tym rodzaju robiłem. Na ostatnim przystanku rozdawałem naszą tramwajową gazetkę, w której prezentowane były sylwetki finalistów konkursu. Przez ostatnie trzy dni głosowania w ten sposób przypominałem się pasażerom. Zawsze też zaga-



dam na końcowym przystanku, to owocuje.

Ludzie rozpoznają Jana Chmiela?

Rozpoznają mnie. Są tacy, którzy dziękują, że ich dowiozłem. Czasem, jak idę przez miasto, to rozpoznają twarze pasażerów. Mówimy sobie dzień dobry. Zdarzały się podziękowania od pasażerów za lata pracy. Niektórzy mówili, że oddali na mnie głos. To miłe. Takie reakcje, to jednak wynik lat pracy spędzonych za pulpitem motorniczego.

Czym dla Pana był ten konkurs?

To niezapomniane przeżycia, ale też rywalizacja i ciężka praca. Musiałem sobie odświeżyć wiedzę, przypomnieć pewne rzeczy. Wymagało to pewnych przygotowań, poświęcenia wolnego czasu. Trochę stresu przy tym było. Konkurs był także okazją do poznania kolegów i koleżanek z innych rejonów. Chciałbym podkreślić, że pomysł Zarządu Spółki z ogłoszeniem tego konkursu był strzałem w dziesiątkę. Gratuluję przy okazji wszystkim uczestnikom - za udział i włożony w to wysiłek. Czy będę bronił tego tytułu? Nie potwierdzam i nie zaprzeczam.

Jak na ten sukces zareagowała rodzina?

Zaraz po ogłoszeniu wyników przedzwoniłem do żony, ale powiedziałem tylko, że dostałem dyplom za uczestnictwo. Dopiero w domu pochwaliłem się wygraną, pokazałem statuetkę i piękny album o Katowicach z dedykacją Prezydenta Katowic Piotra Uszoka. Świętowaliśmy ten dzień, nie codziennie wygrywa się przecież tytułu Motorniczego Roku!

Rozmawiał Wojciech Zawadzki

Duży krok w dobrym kierunku

12 miesięcy 2014 roku dla Tramwajów Śląskich S.A. było czasem niezwykle wytężonej pracy, która przyniosła spodziewany efekt, jakim jest duży krok w stronę znacznej poprawy jakości przewozów tramwajowych. Do dziś zmodernizowanych zostało ponad 40 km torowisk, a do ruchu wprowadzonych zostało 30 nowych i 75 zmodernizowanych wagonów tramwajowych



Wagon typu Twist w trakcie jazdy testowej na nowym torowisku w Sosnowcu Zagórze.

Stan aktualny

W ramach etapu I projektu pn. "Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą" współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, Tramwaje Śląskie S.A. obecnie prowadzą prace na 10 budowlach. Zakończono realizację 15 zadań, a kolejne 2 planowane są na 2015 rok. W ramach etapu I łącznie przebudowano już ponad 40 km torowisk tramwajowych, co stanowi ok. 80% zakresu rzeczowego przewidzianego do realizacji. Spółka posiada i eksploatuje 75 zmodernizowanych wagonów tramwajowych serii 105N. We wrześniu został dostarczony do Spółki ostatni wagon typu Twist 2012N wykonany przez firmę Pesa. Spółka dysponuje już 30 nowymi wagonami tramwajowymi, wszystkimi zamówionymi w ramach etapu I.

- Przystąpiliśmy także do realizacji zadań z etapu II tego projektu. W jego ramach obecnie prace budowlane prowadzone są na 5 placach budowy. Dla pozostałych 12 zadań Spółka sukcesywnie ogłaszać będzie postępowania przetargowe - mówi prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Tadeusz Freisler. W ramach zadania taborowego wyłoniony został dostawca kolejnych 12 wagonów, z którym tramwajowa Spółka podpisała już stosowną umowę. Dostawa pierwszych wagonów spodziewana jest w II kwartale 2015 roku.

Co się zmieniło?

Przez 12 miesięcy kończącego się roku diametralnie zmieniła się sytuacja na placach budów realizowanych na zlecenie Tramwajów Śląskich. W Katowicach trwała modernizacja torowisk: wzdłuż ul. Chorzowskiej, al. Korfantego, ul. Kościuszki, Obrońców Westerplatte, Gliwickiej i Sosnowieckiej. Najwcześniej zmodernizowane torowisko udostępnione zostało do ruchu na ul. Obrońców Westerplatte, gdzie tramwaje pojawiły się pod

koniec sierpnia. W październiku gotowe było torowisko przy Parku Śląskim, na ul. Kościuszki tramwaje po nowym torowisku kursują od listopada. W tym samym czasie zakończyły się prace torowe na al. Korfantego, a obecnie trwają roboty na ul. Gliwickiej i - z zakresu II etapu projektu - na odcinku ul. Obrońców Westerplatte i Wiosny Ludów w rejonie szopienickiego Rynku. 31 października dla ruchu tramwajowego udostępnione zostało nowe torowisko w ul. Sosnowieckiej w Katowicach i Sobieskiego po stronie Sosnowca. W stolicy Zagłębia gruntownie przebudowane zostało torowisko wzdłuż ul. 3 Maja do pętli w Zagórze, choć - ujęte w II etapie projektu - prace na tym ciągu komunikacyjnym przy popularnym Ślimaku wciąż trwają.



Ruda Śląska, ul. Zabrzeńska.



Uroczyste otwarcie odbudowanej linii nr 7 w Bytomiu.

Inną sztandarową inwestycją była odbudowa linii nr 7 w Bytomiu od Łągiewnik do Zamłynia. Dwutorowa linia oddana została do użytku 29 czerwca, a w kolejnych miesiącach modernizowana była jej dalsza część - w ul. Jagiellońskiej do ul. Katowickiej. Te prace zakończyły się w grudniu. Dwa miesiące wcześniej wykonawcy przystąpili do prac w Świętochłowicach, zleconych w ramach II etapu projektu. To także ciąg linii nr 7 wzdłuż ul. Bytomskiej, którego pierwszy jednotorowy fragment jest już gotowy. W listopadzie rozpoczęła się budowa centrum przesiadkowego na chorzowskim Rynku i modernizacja torowiska od Rynku do przystanku Chopina. Kilka tygodni wcześniej zakończyły się prace modernizacyjne ul. Armii Krajowej w tym mieście, od granicy ze Świętochłowicami po granicę z Katowicami. Na początku roku zakończyły się prace w Rudzie Śląskiej - przy pętli w Chebziu i wiadukcie kolejowym na ul. Dworcowej, a w maju wzdłuż ul. Zabrzeńskiej. Z kolei modernizacja torowiska wzdłuż ul. Wolności w Zabrze dobiegła końca we wrześniu. W ostatnim dniu tegoż miesiąca dostarczony został ostatni z 30 zamówionych w bydgoskiej fabryce Pesa nowych niskopodłogowych tramwajów typu Twist 2012N, a w listopadzie Zakład Usługowo Remontowy Tramwajów Śląskich S.A. oddał do ruchu ostatni zmodernizowany wagon serii 105N, dzięki czemu wszystkie 75 takich odmłodzonych wagonów wozi już pasażerów w miastach Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.



Ul. Armii Krajowej w Chorzowie po modernizacji.

Efekty łatwo zauważalne

Zarówno w ramach modernizacji infrastruktury, jak i taboru, stosowane są nowoczesne technologie i rozwiązania techniczne. Modernizacja torowisk wykonywana jest z zastosowaniem materiałów pochłaniających wibrację i znacząco redukujących hałas emitowany przez przejeżdżające



Wnętrze wagonu Twist w kolorach wybranych przez pasażerów.

tramwaje. - W nowych i modernizowanych tramwajach stosowane są napędy i układy sterowania poprawiające zarówno bezpieczeństwo i komfort podróżowania, jak również znacznie zmniejszające zużycie energii elektrycznej - podkreśla prezes Tadeusz Freisler.

Znaczna część inwestycji tramwajowych prowadzona jest we współpracy z lokalnymi samorządami, a prace torowe powiązane są z robotami drogowymi. Dzięki temu zmieniają się nie tylko torowiska, ale całe ulice, chodniki i skwery, odmieniając przestrzeń publiczną.

Czas remontu zawsze jest trudny, jednak oznacza jedno - po okresowych trudnościach, będzie znacznie lepiej. Tak jest też w przypadku robót tramwajowych. - Zdajemy sobie sprawę, że prowadzone prace utrudniają pasażerom codzienne podróże. Bardzo liczymy jednak na ich wyrozumiałość, bo efekty tych remontów są i będą bardzo dobre - podkreśla Prezes Spółki. Nowoczesny tramwaj jadący po nowym torowisku cechuje się wysokim komfortem podróży, a także zmniejszeniem niedogodności dla mieszkańców zabudowań sąsiadujących z torowiskami. - Wszystkie prace wykonywane są po to, by mieszkańcom naszych miast i pasażerom Tramwajów Śląskich żyło się lepiej - zaznacza Tadeusz Freisler.

Kolejne miesiące wyęźonej pracy

Przed Tramwajami Śląskimi S.A. jeszcze kilkanaście miesięcy bardzo wyęźonej pracy przy realizacji pozostałych do wykonania zadań inwestycyjnych ujętych w bieżącym Projekcie. Modernizację przejdzie jeszcze około 20 km torowisk i sieci trakcyjnej, wybudowana zostanie myjnia tramwajowa, dostarczone zostanie 12 nowych wagonów, a wszystko to ma zostać zrealizowane w 2015 roku. - Czasu jest mało, a pracy ogrom, dlatego nie zwalniamy nawet zimą - mówi prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A.

Andrzej Zowada



Zabrze, ul. Bytomska.

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.

Nie tylko Guido i Królowa Luiza

Współczesne Zabrze, leżące nad rzeką Bytomką, składa się z 18 dzielnic, będących pierwotnie osadami rolniczymi. Nazwa „Zabrze” (Sadbre) pojawiła się pierwszy raz w tzw. rejestrze Ujazdu, dokumencie z 1295 roku, a oznacza miejsce za debrami, czyli za zarośniętymi dolami otoczonymi wzgórzami, wokół których płynęły strumienie. Osada Zabrze powstała w 1305 roku.

Do XVI wieku Zabrze było we władaniu Piastów Śląskich z linii opolsko-raciborskiej. Później Zabrze było własnością czeskiego rycerza Sambora Dluhomila, który wznosił tu zamek. Po nim kolejnymi właścicielami Zabrza byli m.in. Aleksander Bielski, baron Jerzy Welczek, hrabia Bernhard Praschma, hrabia Dunin, a od 1769 r. hrabia Maciej Wilczek z Ujazdu, któremu Zabrze zawdzięcza uruchomienie pierwszych zakładów przemysłowych.



Wieża kominowo-ciśnieniowa szpitala klinicznego.



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.

Przełomem w rozwoju osady było powstanie w 1791 r. królewskiej kopalni „Królowa Luiza”, działającej pomiędzy osadami Zaborze i Pawłów. Od 1810 r., po sekularyzacji dóbr kościelnych, Zabrze przestało być wsią kościelną i przeszło w ręce króla bawarskiego, który w 1826 r. sprzedał dominium zabrzańskie hrabiemu Karolowi Łazarzowi Henckel von Donnersmarck. Natomiast w 1850 r. syn Karola Łazarza, Guido uruchomił hutę (późniejszą hutę Zabrze), a w 1872 r. utworzył koncern „Donnersmarkhütte”. I tak od połowy XIX wieku nastąpiła intensywna industrializacja Zabrza, a zarazem rozwój osad tworzących dzisiejsze miasto. Powstała wówczas jedna z największych na kontynencie fabryk lin Adolfa Deichsela (1855), kopalnia węgla kamiennego „Guido” (1872), kopalnia „Ludwik” (1873), koksownia „Zabrze” (1884), a także elektrownia (1897). Równocześnie nastąpił rozwój dróg i połączeń kolejowych. W latach 1819–1830 r. powstała Droga Następcy Tronu (Kronprinzstarasse), łącząca Zabrze z Królewską Hutą, a także połączenie kolejowe z Wrocławiem do Mysłowic (1846). W 1823 r. oddano do użytku Kanał Kłodnicki, który łączył kopalnię Luiza z Gliwicami i Koźlem.

Mimo tak dużego uprzemysłowienia, Zabrze długo nie otrzymywało praw miejskich, a wiązało się to z niższymi podatkami, jakie musieli płacić właściciele ziemscy. Stąd Zabrze nazywane było największą wsią Europy, którą w początkach XX wieku zamieszkiwało ok. 65 tysięcy mieszkańców. Prawa miejskie Zabrze otrzymało w 1922 r. Trzeba dodać, że od 1915 r. funkcjonowała nazwa Hindenburg, na cześć Kanclerza Ottona von Hindenburga. Po plebiscycie w 1922 r. miasto znalazło się w granicach Niemiec. Sytuacja ta utrzymywała się do końca II wojny światowej, a po jej zakończeniu miastu przywrócono pierwotną nazwę.

Zabrze - znane przede wszystkim z Zabytkowej Kopalni Węgla Kamiennego Guido czy Skansenu Górniczego Królowa Luiza - posiada wiele ciekawych i cennych zabytków. Można do nich dotrzeć bez większego trudu, zwłaszcza, że przez centrum miasta kursuje kilka linii tramwajowych, m.in. nr 1, 3, 4 oraz 5. Pierwszym interesującym nas obiektem zabytkowym jest tzw. stalowy dom (lub żelazny dom) znajdujący się przy ul. Cmentarnej 7d, który powstał w lipcu 1927 r. jako eksperymentalny budynek wykonany z prefabrykatów stalowych płyt odlewanych w hucie Donnersmarcka. Jest to dwukondygnacyjny budynek, wykonany z ośmiu metalowych ścian z wyciętymi otworami okiennymi, w które później wstawiono tradycyjne drewniane ramy. Przy ul. Cmentarnej koniecznie trzeba się też zatrzymać przy zabrzańskim kirkucie, nazywanym „beit kwarot” – „domem grobów”. Cmentarz założony został na niewielkim wzniesieniu poza obszarem zabudowanym miasta w 1871 r. Pochowano tu ok. 1000 zabrzańskich Żydów. Pochówki na cmentarzu przeprowadzane były do 1954 r. Na cmentarzu do dzisiaj zachowało się ponad 700 nagrobków, a najstarsze pochodzą z 1872 r.

Z ul. Cmentarnej udajemy się do ul. Wolności, gdzie zobaczyć możemy budynek dawnego hotelu „Admiralpalast”. Wzniesiony został w latach 1924–1927 przez berlińską spółkę architektoniczną Richarda Bielenberga i Josefa Mosera w stylu modernistycznym z ciekawymi elementami secesyjnymi. Na dachu hotelu umieszczony był ogród z kregiem tanecznym dla 350 gości. Z ul. Wolności dochodzimy do ul. Piastowskiej, po drodze mijamy abstrakcyjną rzeźbę z 1998 r. pt. „Spotkanie z własnym ja” autorstwa urodzonego w Zabrzu Heinza Tobolli. Przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i Karola Miarki znajduje się zmodernizowane



Stalowy dom przy ul. Cmentarnej.

wejście do planowanej nowej atrakcji turystycznej Zabrze, czyli fragmentu Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej (Haupt-schluselerbstollen). Powstała ona w latach 1799-1863 i była wówczas największą w Europie inwestycją hydrotechniczną, która niestety doprowadziła do nieodwracalnych zmian w środowisku naturalnym.

Wracamy do ul. Wolności, kierując się dalej do ul. Dworcowej i placu Dworcowego, gdzie warto zwrócić uwagę na monumentalny, neorenesansowy budynek poczty głównej z 1911 r. Z placu Dworcowego udajemy się na ul. 3 Maja. Przy skrzyżowaniu, po prawej stronie, widoczne są zabudowania dawnego szpitala Spółki Brackiej (dzisiaj Szpital



Pomnik "Spotkanie ze swoim ja".

Kliniczny nr 1 Śląskiego Uniwersytetu Medycznego), z charakterystyczną wieżą kominowo-ciśnieniową wzniesioną w latach 1907-1909. Pokonując skrzyżowanie dochodzimy do ul. M. Lutra, gdzie znajduje się neoromański kościół ewangelicko-augsburski im. Pokoju (Friedenskirche) wzniesiony wg projektów opolskiego architekta Kronenberga w latach 1871-1874. W skromnym wnętrzu kościoła, z charakterystycznymi emporami, centralnie ustawiony jest ołtarz z obrazem berlińskiego artysty Maksa Weese, przedstawiający Chrystusa w ogrodzie Getsemani. Ponadto na uwagę zasługują witraże autorstwa Otto Wecka, również wywodzącego się z Berlina, wykonane w znanej wrocławskiej firmie Adolfa Seilera. Z kościoła udajemy się ul. 3 Maja do ul. F. Rosvelta, którą po dłuższym spacerze dochodzimy do monumentalnej bryły kościoła św. Józefa. Budowla wzniesiona została w stylu modernistycznym z tradycyjnej czerwonej cegły w latach 1930-1931, wg projektu Dominikusa Böhma z Kolonii. Charakterystycznym detalem architektonicznym świątyni jest jej fronton, składający się z potrójnego rzędu arkad umieszczonych pomiędzy dwiema prostokątnymi wieżami i dwiema arkadami wejścia głównego. Arkady prowadzą na wewnętrzny dziedziniec i przed szklaną ścianę wejścia głównego. Kościół posiada kryptę z kaplicą św. Barbary, gdzie w okresie Bożego Narodzenia ustawiana jest szopka z naturalnej wielkości figurami pochodzącymi z 1984 r.

Na zakończenie wycieczki proponujemy odpoczynek w zabrzańskim Ogrodzie Botanicznym, mieszczącym się nieopodal kościoła św. Józefa i stadionu Miejskiego im. Ernesta Pohla, wzniesionego w 1934 r. (obecnie przebudowywanym).

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



Dawny hotel Admiralpalast przy ul. Wolności.

Szopka w tramwaju po raz trzynasty

Tradycyjnie już w okresie świątecznym na torach w miastach Śląska i Zagłębia pojawia się zabytkowy tramwaj, w którym prezentowane są eksponaty związane z Bożym Narodzeniem. „Świąteczna jazda z Muzeum Śląskim” odbywa się już po raz trzynasty, a mobilną ekspozycję zwiedzać można od 16 grudnia do 6 stycznia.



Fot. L. Rogowicz

Poprzednia edycja Świątecznej jazdy z Muzeum Śląskim.

Świąteczny tramwaj wyruszył w trasę we wtorek 16 grudnia. W zabytkowym wagonie typu N można zobaczyć monumentalną szopkę z kilkudziesięcioma figurami wykonanymi ręcznie przez Józefa Szypułę z Czechowic-Dziedzic, anioły autorstwa Antoniego Mazura z Zawoi i Antoniego Toborowicza z Woli Libertowskiej oraz kostiumy i rekwizyty kolędników. Pasażerowie mają okazję przyrzeć się także archiwalnym fotografiom i pocztówkom bożonarodzeniowym. - Cieszymy się, że współpraca Tramwajów Śląskich, KZK GOP i Muzeum Śląskiego owocuje kolejną bożonarodzeniową wystawą - mówi rzecznik Tramwajów Śląskich S.A. Andrzej Zowada.

W radosną atmosferę świętowania, pasażerów świątecznego tramwaju wprowadzają także żywe choinki przystrojone tradycyjnymi ozdobami wykonanymi ze słomy, bibuły, wiórow drzewnych i opłatków. Mobilna wystawa pojawia się w Bytomiu, Chorzowie, Katowicach, Rudzie Śląskiej i Zabrze, a także w Będzinie,

Czeladzi, Dąbrowie Górniczej i Sosnowcu. Wystawę oglądać można do 6 stycznia na wybranych przystankach lub – dzięki współpracy z KZK GOP – odbyć niecodzienną, bezpłatną przejażdżkę w towarzystwie muzealnych eksponatów.

Rozkład jazdy świątecznego tramwaju znaleźć można na stronach: www.tram-silesia.pl i www.muzeumslaskie.pl.

Poprzednie edycje „Świątecznej jazdy z Muzeum Śląskim” zostały bardzo ciepło przyjęte przez mieszkańców naszego regionu, którzy wraz z rodzinami chętnie podróżowali muzealnym tramwajem. Podczas ostatniej akcji wystawę zwiedziło około 4500 osób. Kolejna edycja ekspozycji prezentowanej w świątecznym tramwaju ma przekonać mieszkańców regionu do bezpośredniego, otwartego obcowania ze sztuką i kulturą mającą korzenie w naszym codziennym życiu, tradycyjnych obrzędach i zwyczajach ludowych. Wystawa skierowana jest nie tylko do zainteresowanych historią



i obyczajowością Bożego Narodzenia, lecz do wszystkich, którzy zechcą poczuć atmosferę tych niezwykłych świąt.

Autorzy projektu: Krzysztofa Frankowska-Piechowicz, Leszek Jodliński

Realizacja: Beata Bieniek, Danuta Piękoś

Kurator ekspozycji oraz autor scenariusza: Krystyna Pieronkiewicz-Pieczko

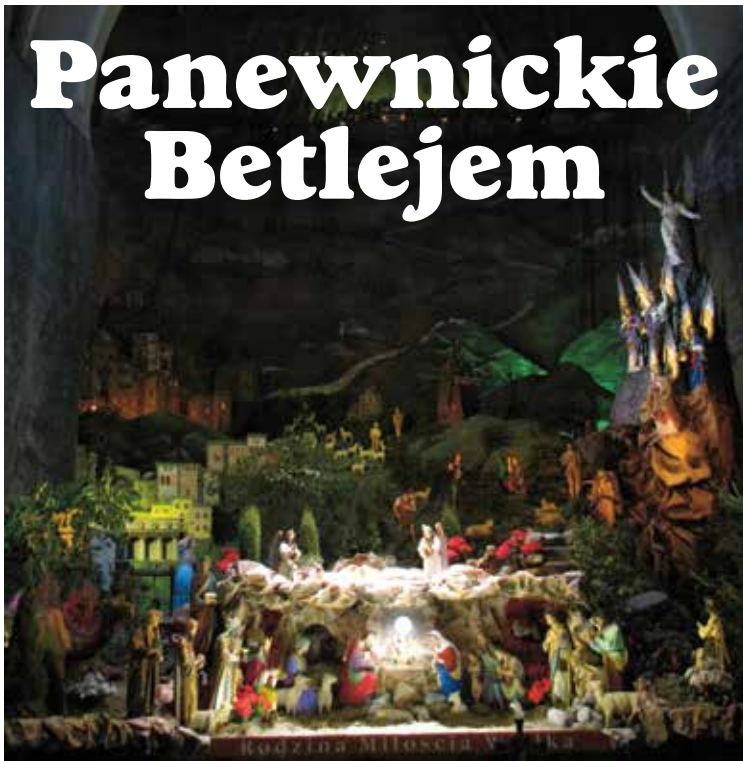
Aranżacja: Mariusz Paluchiewicz, Barbara Skrzeczek



Fot. J. Mężyk

Panewnickie Betlejem

Zdjęcia: Adam Lapski

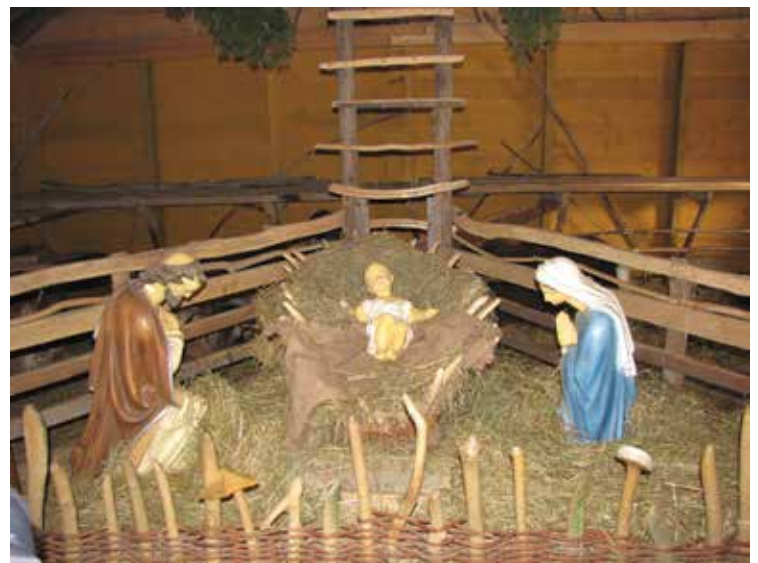


Ze względu na swoje rozmiary, panewnicka stajenka znana jest w całej Polsce i uważana za jedną z największych w kraju, a nawet w Europie. Panewnicka stajenka pierwotnie ustawiana była z prawej strony kościoła - tam gdzie dzisiaj stoi ołtarz św. Antoniego. W latach 30. ubiegłego wieku szopkę przestawiono na prawą stronę kościoła, aby ostatecznie w 1947 r. po kilku latach ulepszeń i poprawek przenieść ją do głównego ołtarza, gdzie prezentowana jest do dnia dzisiejszego.

Jej rozmiary po kolejnych rozbudowach - w 2005 r. o skrzydło lewe, a w 2006 r. o skrzydło prawe - jest imponująca. Żłóbek od szczytu nieba (nieboskłon o wymiarach 5,20 m wysokości i 12,40 m szerokości) do posadzki wynosi: 18 m wysokości, 10 m głębokości oraz 15 m szerokości. Główna sceneria, wraz z lewym i prawym skrzydłem, zajmuje ponad 2,5 tys. m² powierzchni. Środkowa panorama ma 6 m wysokości i 15 m szerokości, zaś panoramy skrzydeł bocznych mają po 8 m wysokości i 6 m szerokości. Dzisiaj tryptykowe przedstawienie panewnickiego żłóbka, który można oglądać od Bożego Narodzenia do 2 lutego (Święto Ofiarowania Pańskiego - Matki Bożej Gromnicznej) ma łącznie 18 m wysokości i 32 m szerokości, zajmując całe prezbiterium Bazyliki oraz jej dwie przylegające do prezbiterium nawy boczne. W procesie tworzenia żłóbka wykorzystuje się ponad 120 różnej wielkości (do 1,5 m wysokości) figur z drewna, gipsu czy masy żywicznej. Ponadto umieszcza się w jego scenarii wiele dodatkowych elementów tj. wypchane zwierzęta, domki, studnię, wiatrak, ogrodzenia, szyb górniczy, choinki, drzewka i inne elementy krajobrazu. Najstarsze figurki mają ponad 130 lat!



Świętemu Franciszkowi z Asyżu zawdzięczamy piękną tradycję budowania bożonarodzeniowych żłóbków. To on jako pierwszy, w 1223 r. w skalnej grocie w Greccio urządził bożonarodzeniowe misterium, które później przejęte zostało w niemal całym Kościele. Tradycja ta kontynuowana jest szczególnie z wielkim zaangażowaniem przez założony przez św. Franciszka zakon Braci Mniejszych. Nie inaczej jest z bożonarodzeniową stajenką u franciszkanów z Katowic Panewnik, którzy ze swojego żłóbka ustawianego od 1908 r. w bazylice pw. św. króla Ludwika IX uczynili niemal dzieło sztuki.



W okresie Bożego Narodzenia przy panewnickiej Bazylice zobaczyć możemy także ruchomą szopkę, która znajduje się w jednym z kościelnych pomieszczeń. Unikatową atrakcją są miniaturowe żłóbki pochodzące z różnych stron świata, m.in. z Afryki i Azji. Najmłodszy chętnie odwiedzą również żywą szopkę na terenie ogrodu klasztornego. Tam obok figur symbolizujących Świętą Rodzinę żyją domowe zwierzęta - kuczki, owce, kaczki, gołębie czy strusie.

AL



Bydłęta kłękają w Tramwajach Śląskich

W Bytomiu na linii nr 38 zabytkowy wagon typu N - jak co roku w okresie świąt Bożego Narodzenia - rozświetlają choinkowe lampki. W miastach pojawia się inny jeżdzący zabytek z bożonarodzeniową wystawą Muzeum Śląskiego. A w liniowych wagonach, o świąteczny nastrój zadbali artyści z grupy Czesław Jakubiec Comedy.

Od 19 grudnia do 6 stycznia na wybranych przystankach w 10 miastach Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, pasażerowie tramwajów mogą usłyszeć nietypowe zapowiedzi przystanków. Przygotowali je artyści z grupy Czesław Jakubiec Comedy: tenor – Czesław Jakubiec, autor tekstów – Marek Żyła i pianista – Tomasz Śliwiński. To oni są odpowiedzialni za wprowadzanie w świąteczny nastrój pasażerów podróżujących tramwajami przez: Będzin, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowę Górniczą Gołonóg, Katowice, Mysłowice, Rudę Śląską, Sosnowiec czy Zabrze. Ze swojego zadania wywiązali się śpiewając. Kto usłyszy z głośników pojazdu kolędę w rodzaju: *W Śląskich Tramwajach głos się rozchodzi, Gołonóg Centrum, kto chce wychodzi, niech wie, że stoi za tym ich nieustanna chęć udowadniania, że nie ma muzyki poważnej, a poczucie humoru przydaje się w każdej sytuacji.*

Grupa Czesław Jakubiec Comedy nagrała dla Tramwajów Śląskich S.A. 14 kolędowych zapowiedzi przystanków. Usłyszeć je można w tramwajach do 6 stycznia. - W ten świąteczny czas śpiewane na kolędową nutę, zabawne zapowiedzi wybranych przystanków na pewno sprawią, że podróż tramwajem będzie wyjątkowa - mówi prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Tadeusz Freisler.

Więcej informacji o grupie Czesław Jakubiec Comedy na stronie: www.czeslawjakubiec.pl



Fot. Mateusz Przydyja

Jubileusz „stopiątek”

3 stycznia 1975 roku w Katowicach po raz pierwszy pojawiły się nowoczesne, przeszklone wozy, w których motorniczy nie trzymał już w ręku korby nastawnika. Do ruchu liniowego weszły pierwsze wagony typu 105N. Od tamtej chwili minie niebawem 40 lat.



Tę rocznicę – czterdziestolecia pracy popularnych „stopiątek” w ruchu liniowym – postanowił uczcić Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym. W sobotę, 3 stycznia wyjedzie na tory linia oznaczona numerem 40, pokonująca tradycyjnie trasę z chorzowskiego Rynku do

Katowic Zawodzia. Tym razem będzie ona wyjątkowa – pojawi się na niej jeden z dwóch ostatnich wagonów typu 105N, które posiadają Tramwaje Śląskie (wszystkie pozostałe zostały skasowane albo przebudowane na typ 105Na). Historia tej pary też jest wyjątkowa.

Jeden z nich, noszący numer 338, liczy sobie 40 lat i jest już znany mieszkańcom Katowic. Od siedmiu lat kursuje przywrócony do fabrycznego wyglądu, z oznaczeniami WPK Katowice. Drugi, trzy lata młodszy pojazd jest równie ciekawy, choć pasażerom znany głównie z widzenia, za to u wielu motorniczych wywołuje sentyment – nosi numer 2 i od samego początku swej służby, służy jako wagon nauki jazdy. Dzięki temu nie ulegał wielu przeróbkom i zachował bardzo wiele oryginalnych elementów, stając się bodaj najbardziej oryginalną „stopiątką” w Tramwajach Śląskich.

Do wspólnej podróży wagonem nr 338 zapraszamy wszystkich zainteresowanych historią tych pojazdów, które już niemal zniknęły z pejzażu naszych miast. Obecni na pokładzie członkowie KMTM przybliżą historię popularnych „stopiątek”, zwrócą także uwagę na to, jak bardzo wagony tej rodziny wrosły w polski krajobraz komunikacyjny oraz na to, jak bardzo przez cztery dekady swojej pracy się zmieniły. Przez chwilę wspólnie przeniesiemy się w czasie, do czego serdecznie zapraszamy.

Jakub Drogoś
Prezes Zarządu
KMTM Chorzów Batory

Goście z UITP w zajezdni w Chorzowie Batorym

W listopadzie w Katowicach odbyło się spotkanie przedstawicieli organizatorów komunikacji miejskiej z różnych miast Europy zorganizowane przez KZK GOP i Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (UITP). Jednym z elementów spotkania było zwiedzanie zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorym.



Międzynarodowa wizyta w zajezdni w Chorzowie Batorym.

27 listopada do zajezdni w Chorzowie Batorym goście przyjechali już po zmroku. Przywiozł ich tramwaj specjalny, do którego wsiadli na Słonecznej pętli - bezpośrednio po zwiedzeniu katowickiej Strefy Kultury. Na zagranicznych gości czekał kierownik Zakładu Usługowo Remontowego Tramwajów Śląskich S.A. Kazimierz Kosmala, który oprowadził wycieczkę po halach i warsztatach ZUR. - Z każdą chwilą rosło ich zainteresowanie, gdy prezentowałem zabytkowy tabor, wiekowe, ale wciąż sprawne maszyny i przeobrażenia, jakie w naszym Zakładzie przechodzą wagony serii 105 - uśmiecha się Kazimierz Kosmala. Najwięcej uwagi przykuły 60-letnie wagony typu N, które wciąż wyjeżdżają na tory. Goście mieli okazję zobaczyć nie tylko zabytkową część zajezdni, lecz również nowoczesne urządzenia, w tym - oddaną do użytku w ubiegłym roku - tramwajową komorę lakierniczą.

Zanim przedstawiciele UITP odwiedzili tramwajową zajezdnię wzięli udział w seminarium, w trakcie którego zaproszeni prelegenci przedstawili różnorodne modele funkcjonowania i finansowania komunikacji. Roger Vahnberg przedstawił dzia-

łanie transportu w szwedzkim regionie Västra Götaland, Geoff Inskip z Wielkiej Brytanii mówił o zarządzaniu transportem na terenie West Midlands (Birmingham, Coventry, Dudley, Sandwell, Solihull, Walsall i Wolverhampton), natomiast Wolfgang Schroll, prezes Verkehrsverbund

Ost-Region zaprezentował model komunikacji na terenie Wiednia. Tommaso Bonino z kolei omówił zasady zawierania umów i kontraktowania na terenie Włoch. Polskie modele organizowania i finansowania komunikacji zaprezentowali przedstawiciele największych organizatorów komunikacji. Warszawa reprezentowana była przez Piotra Izdebskiego z Zarządu Transportu Miejskiego, o Trójmieście mówił przewodniczący Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej Hubert Kołodziejcki, a zasady funkcjonowania komunikacji w Krakowie przedstawił prezes MPK Kraków Rafał Świerczyński. KZK GOP reprezentowane było przez radcę prawnego mec. Jędrzeja Klatkę.

Seminarium było jednym z punktów wizyty członków UITP w Katowicach, ponieważ poprzedzało 33 spotkanie komitetu zarządu transportu - jednego z 20 komitetów UITP. Jak wyjaśniali organizatorzy, na takich spotkaniach powstają promowane później przez organizację konkretne rozwiązania prawne czy organizacyjne. - Jeśli chodzi o Europę, 80% prawodawstwa dotyczącego komunikacji budowane jest przez Komisję Europejską i Parlament Europejski. Stąd też ważna rola UITP i tego seminarium - mówił Artur Perchel, szef działu Europy Centralnej i Wschodniej w UITP.

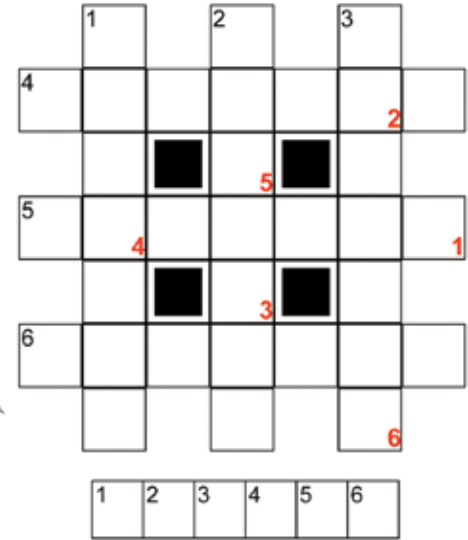
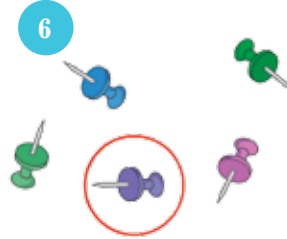
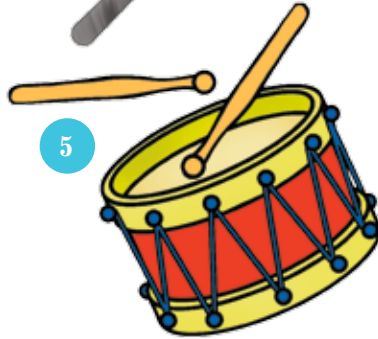
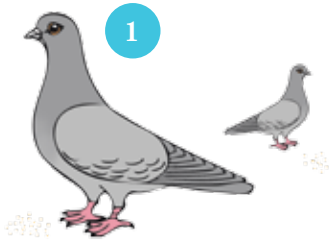
Andrzej Zowada
Anna Koteras



Przedstawiciele UITP wzięli udział w seminarium nt. funkcjonowania i finansowania komunikacji.

UITP - Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego jest ponadnarodową organizacją z siedzibą w Brukseli. Działa w poszczególnych krajach członkowskich, ale też na forum Unii Europejskiej czy ONZ. Łącznie reprezentuje ponad 1300 członków z niemal 100 krajów świata - głównie zarządy transportu i operatorów, a także przedstawiciele firm i instytucji związanych z transportem publicznym.

Logogryf dla dzieci



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązanie do 15 stycznia na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A.

W tym miesiącu nagrodę wylosował Łukasz Szwaciński z Dąbrowy Górniczej. Gratulujemy!

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 6 utworzą rozwiązanie.

Krzyżówka panoramiczna

Pamiętkowy kopiec (anagram: huk+nar)			Bokobrody		Lany w andrzejki		Służy do krojenia		Wrzuca kartkę do urny		Sprzeciw
Potocznie o twarzy			Mierzy grunty								Hoduje araby
Szczelina między kafelkami					Pręcik grafitowy w oprawce						
					Biegówka dla Justyny Kowalczyk		Samochodziki do zabawy				
Mebel z trunkami								Zboże na chleb			
Toksyna żmii					Średniowieczny rycerz		Narzędzie kuchenne z dziurkami o ostrych brzegach		Talon		Męczy po bibce
Ruch szachowy											
Owoc z melonowca		Totolotek (pot.)							Rządził dawną Rosją		
							Był nim Winnetou				

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 stycznia na adres wydawcy rozlosujemy nagrody w postaci biletu miesięcznego KZK GOP. W tym miesiącu bilet miesięczny wylosowała Ewa Czardybon z Katowic. Gratulujemy!

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.
Rozwiązania można przysłać pocztą tradycyjną, pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl) lub dostarczać je osobiście. Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.