

# SILESIA

## TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 10 000 egz.

### WYDARZENIA

## Owocne szkolenie obrony cywilnej

>>> str. 5

### SPACERY PO REGIONIE

## W Żorach ocalało piękno

>>> str. 6-7

### PRZYSTANEK HISTORIA

## Wjazd w XXI wiek

>>> str. 8-9



# Raport z prac modernizacyjnych

>>> str. 3





## Jedźmy razem

Wybrzmiał już ostatni szkolny dzwonek i rozpoczęły się letnie wakacje. Przed uczniami aż dziesięć tygodni wypoczynku, dla pozostałych to czas urlopów i choćby krótkiego oddechu od codziennych obowiązków zawodowych.

Urlopów nie mają piłkarze, bo w Rosji trwają Mistrzostwa Świata w piłce nożnej. Niestety, polscy kibice nie mają powodów do radości. Nasze rozbudzone nadzieje na sukces szybko wygasły. Po dwóch przegranych meczach w fazie grupowej – z Senegalem i Kolumbią – biało-czerwoni już mogą pakować walizki przed powrotem do domu. Pozostał jeszcze tylko mecz o honor z Japonią. Cóż, nie takie były nasze zapowiedzi i oczekiwania, ale... w końcu to tylko sport! Potraktujmy więc ten Mundial jako okazję do spotkań i dobrej zabawy. Wielu z nas odwiedza strefy kibica, by przeżywać sportowe emocje w szerszym gronie i poczuć atmosferę bliższą tej, jaka panuje na stadionie. Do jednej z najpopularniejszych śląskich stref kibica, wyznaczonej na katowickim rynku, najprościej dostać się oczywiście... tramwajem. Serdecznie do tego zachęcam!

Nie tak dawno duch piłkarskiej rywalizacji zawładnął także reprezentacjami przedsiębiorstw komunikacyjnych z całej Polski, rywalizujących w Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa MZK w Toruniu. Drużyna Tramwajów Śląskich zajęła w nim dopiero siódmą lokatę, za to wróciła do domu z indywidualnym wyróżnieniem dla naszego zawodnika. Piszemy o tym na 4 stronie.

Nie samą piłką nożną jednak żyje człowiek... W czerwcowym numerze „Silesia Tram News” znajdują Państwo coś dla miłośników historii, dobre rady od motorniczego jak podróżować bezpiecznie i komfortowo, zaproszenie do spaceru po Żorach i opis, dającej wiele do myślenia, kampanii społecznej Tramwajów Warszawskich „Bądźmy Razem Bezpieczni”, której tegoroczna odstona nosi tytuł „Odlóż smartfon i żyj”.

To ostatnie, odłożenie telefonu, Internetu, tabletu, telewizora polecam zwłaszcza w okresie urlopowym. Wakacje dają szansę na to, by zwolnić, nie śledzić wszystkiego na bieżąco, oderwać wzrok od ekranu, a przenieść go np. na otaczające piękne widoki. Wszystkim naszym Czytelnikom życzę, by dobrze, zdrowo i bezpiecznie spędzili ten wakacyjny czas, fundując sobie zbawienny odpoczynek od zabieganej codzienności.

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



## Wakacyjny rozkład jazdy Dodatkowe linie do kąpielisk i ośrodków rekreacyjnych

**Od 23 czerwca (sobota) do 2 września (niedziela) – w czasie wakacji letnich – zostaną wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.**

Wraz z zakończeniem roku szkolnego zmienia się funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Od 23 czerwca do 2 września na liniach tramwajowych i autobusowych KZK GOP będą obowiązywały wakacyjne rozkłady jazdy.

W tym okresie nie będą obowiązywały rozkłady jazdy z adnotacjami: dni robocze szkolne, dni robocze szkolne i w ferie, soboty poza wakacjami i niedziele poza wakacjami. Oznacza to, że **nie będą kursowały linie autobusowe nr: 102, 235, 237, 648, 818 i 932 oraz tramwajowa nr 36.**

**Dodatkowa oferta wakacyjna do kąpielisk i ośrodków rekreacyjnych** zostanie uruchomiona na liniach autobusowych nr:

- 52 do Zbiornika Rogoźnik w gminie Bobrowniki (w soboty, niedziele i święta),
- 98 do Doliny Górnika w Chorzowie (w soboty, niedziele i święta),
- 175 do Zbiornika Pogoria I w Dąbrowie Górniczej,
- 221 do Zalewu Sosina w Jaworznie,

- 250 do Kąpieliska Maciejów w Zabrze,
- 650 do Jeziora Czechowice w Gliwicach (w soboty, niedziele i święta),
- 659 do Kąpieliska Maciejów w Zabrze,
- 700 do Zbiornika Rogoźnik w gminie Bobrowniki (w soboty, niedziele i święta),
- 716 do Zbiornika Pogoria III w Dąbrowie Górniczej.

Ponadto w dniach: 8, 15 i 22 lipca oraz: 12, 15 i 19 sierpnia, tj. w niedziele i święta z zakazem handlu, będą obowiązywały rozkłady jazdy ważne w niedziele i święta w wakacje z następującymi wyjątkami:

- linia autobusowa nr 750 nie będzie kursować,
- linie autobusowe nr: 39, 52, 59, 109, 146, 155, 194, 194N, 230, 232, 710 i 850 będą kursowały według specjalnych rozkładów jazdy ważnych w dni wolne od pracy w centrach handlowych w wakacje. Wyjątkiem jest linia autobusowa nr 250, która będzie kursować według rozkładu jazdy ważnego w niedziele i święta w wakacje.

Więcej na stronie: [kzkgop.com.pl](http://kzkgop.com.pl)

**SILESIA**  
TRAMNEWS

### Wydawca:

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

**Redaktor naczelny:** Waldemar Kosior  
**Redaktor wydania:** Andrzej Zowada

### Druk:

POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada



# Nad potokiem Julka widać koniec robót

Realizacja zadań modernizacyjnych w ramach realizowanego projektu infrastrukturalnego postępuje w wielu miejscach. Najsprawniej prace przebiegają w rejonie potoku Julka na granicy Bytomia i Zabrze oraz na ul. Mariackiej i Żeromskiego w Sosnowcu.

Roboty modernizacyjne w ramach „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” toczą się w różnym tempie. Jak dotąd nie zdarzyło się, żeby wykonawcy nie byli zaskakiwani tym, co odkrywają pod ziemią, prowadząc prace rozbiórkowe.



Zabrze, most nad potokiem Julka

Czasem są to podziemne kable, czasem instalacje kanalizacyjne, miejscami pod ziemią znajduje się skamieniały pohutniczy żużel, gdzie indziej światłowód; zdarza się i tak, jak miało to miejsce nad potokiem Julka na pograniczu Bytomia i Zabrze, że infrastruktura zinwentaryzowana jako w pełni sprawna, okazuje się jednak wymagać znaczących dodatkowych prac naprawczo-remontowych, a w dodatku pod demontowanym torem odkrywa się olbrzymią żelbetową konstrukcję, której nie było na żadnej mapie.

Z takimi, większymi i mniejszymi problemami mierzą się na co dzień firmy wykonawcze, inżynier kontraktu i specjaliści spółki Tramwaje Śląskie S.A. Na szczęście gros tych trudności udaje się pokonać na tyle sprawnie, że inwestycje nie opóźniają się. Tu dobrym przykładem jest właśnie inwestycja pn. „Przebudowa obiektu mostowego nad potokiem Julka w Zabrze wraz z torowiskiem do przejazdu przez ul. Stara Cynkownia w Bytomiu” realizowana przez firmę TOR-KRAK. Mimo znacznych problemów prace szczęśliwie zmierzają do finału i ruch tramwajów – zawieszony w połowie marca br. – w pierwszym tygodniu lipca zostanie wznowiony. – Tu na uwagę zasługuje również fakt, iż wstrzymanie ruchu wykorzystaliśmy na to, by we własnym



Świętochłowice, ul. Byłomska



Sosnowiec, ul. Mariacka

zakresie, siłami Zakładu Torów i Sieci spółki Tramwaje Śląskie S.A., gruntownie wyremontować 800-metrowy odcinek dwutorowej linii w stronę pętli w Zabrze Biskupiach – zaznacza rzecznik Spółki Andrzej Zowada.

Bardzo sprawnie realizowane jest również zadanie w sosnowieckiej dzielnicy Pogoń. Odcinek dwutorowej linii w ul. Mariackiej i Żeromskiego modernizowany jest przez firmę TOR-KRAK przy utrzymanym ruchu tramwajów, a prace skoordynowane są z miejskimi robotami w zakresie kanalizacji, co mocno komplikuje sprawę. – Na szczęście tu także na razie udaje się skutecznie rozwiązać pojawiające się problemy i trudności. Widzimy, że roboty postępują w dobrym tempie

i na ten moment realizowane są zgodnie z przyjętym harmonogramem – mówi Andrzej Zowada. Po początkowych opóźnieniach nieco przyspieszyły prace w Sosnowcu wzdłuż ul. Piłsudskiego oraz w Bytomiu na ul. Katowickiej, gdzie realizowane jest – jak dotąd – chyba najbardziej skomplikowane zadanie. Podziemna infrastruktura, niezidentyfikowana i niezainwentaryzowana na mapach, skutecznie spowalnia roboty w Świętochłowicach, wzdłuż ul. Byłomskiej, gdzie wcześniej wykonawca miał także inne kłopoty. Z kolei w pierwszych dniach lipca ma zostać przekazany plac budowy na zadaniu pn. „Przebudowa torowiska od przystanku Arki Bożka do ul. Siemianowickiej w Bytomiu”.

[red]



Bytom, ul. Katowicka



Świętochłowice, ul. Byłomska



Prace na pograniczu Bytomia i Zabrze



# Piłkarskie mistrzostwa w wydaniu... nieco mniej światowym

Oczy całego piłkarskiego świata zwrócone są na rosyjskie stadiony, na których reprezentacje 32 krajów rywalizują o tytuł Mistrza Świata. Piłkarska reprezentacja spółki Tramwaje Śląskie S.A. swoje mistrzostwa rozegrała nieco wcześniej.

Choć Ogólnopolski Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa MZK w Toruniu Sp. z o.o. to nie mundial, to zaangażowanie zawodników i emocje towarzyszące rywalizacji były na poziomie na pewno nie mniejszym niż w największej piłkarskiej imprezie na świecie. W sobotę 2 czerwca 12 drużyn z całej Polski w ponad 30-stopniowym upale zmagano się na obiektach Elany Toruń w VIII edycji turnieju. Drużyna Tramwajów Śląskich tym razem w imprezie spisała się trochę słabiej niż miało to miejsce w poprzednich latach, choć zaczęło się obiecująco.



**Adrian Gałęziok – Najlepszy zawodnik Turnieju**



**Na dole od lewej strony: Andrzej Lorencki, Andrzej Tatko, Tomasz Ziętek, Dariusz Kępa. Na górze od lewej strony: Tomasz Patrzykał, Dawid Swęd, Grzegorz Masłowski, Adam Wesołowski, Adrian Gałęziok, Dariusz Palusiński, Waldemar Nowara, Rafał Imiolek**

Pierwszy mecz, z gospodarzami, wygraliśmy pewnie 2:0. Kolejny rozgrywaliśmy z zespołem gdyńskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, który jest bardzo silnym przeciwnikiem, co udowodnił zdobywając ostatecznie mistrzowski tytuł. Naszej drużynie, po zaciętym meczu i twardej walce, udało się zremisować z późniejszym triumfatorom turnieju 1:1. Podobnie było w meczu z drużyną Miejskich Zakładów Autobusowych w Bydgoszczy. Do ostatniej minuty prowadziliśmy 1:0, jednak niefortunne zagranie ręką naszego zawodnika w polu karnym poskutkowało rzutem karnym i ostatecznie remisem 1:1. W tej sytuacji bardzo duże znaczenie zaczęła mieć ilość strzelanych goli i nasza drużyna, silnie zmotywowana, w kolejnym meczu rozniosła drugi zespół z Torunia wygrywając aż 10:0. Żeby myśleć o podium trzeba było jednak koniecznie wygrać ostatni mecz grupowy z Tramwajami Warszawskimi. Niestety, po ciężkiej walce ulegliśmy 0:1. Nie dało nam to wyjścia z grupy i w klasyfikacji końcowej zajęliśmy dopiero 7 miejsce.

Turniej zakończył się zwycięstwem Zespołu z Gdyni. Drugie miejsce zajęła drużyna ze Świdnicy, przegrywając w finale 2:3. Na trzeciej pozycji zmagania zakończyła drużyna Kaliskich Linii Autobusowych.

Wyniki drużynowe w tym roku nie były zbyt spektakularne, czego nie można powiedzieć o indywidualnych. Nasz bez wątpienia najlepszy zawodnik zdobył raptem o dwa gole mniej od króla strzelców całego turnieju, a w zgodnej ocenie organizatorów i kierowników wszystkich drużyn był najlepszym piłkarzem turnieju. Adrian Gałęziok – bo o nim mowa, na co dzień jest motorniczym w Rejonie nr 3 w Bytomiu. Na piłkarskim boisku „Maja” cechuje się ogromną wolą walki i nieustępliwością, co w połączeniu z żelazną kondycją fizyczną, wypracowaną udziałem w licznych biegach, daje fenomenalne rezultaty. Dobrze jest mieć w drużynie takiego gladiatora. Z całą pewnością statuetka najlepszego zawodnika trafiła w ręce Adriana zasłużenie.

**Adam Wesołowski**

## Tramwajowa podróż w czasie

Zapraszamy na przejażdżkę Tramwajową Linia Turystyczną! Jak co roku, dla pasażerów został udostępniony zabytkowy tabor, który jeździ na trasie: Katowice Zawodzie Zajezdnia – Chorzów Stadion Śląski Pętla Zachodnia w ramach linii nr 23. Zabytkowe wagony typu N z 1953 roku oraz typu 4ND1 z 1959 roku kursują od czerwca do końca września, w niedziele i święta.

Tramwajowa Linia Turystyczna w aglomeracji górnośląskiej kursuje od lipca 2007 roku - z inicjatywy członków Klubu Miłośników Transportu

Miejskiego w Chorzowie Batorym, przy współpracy ze spółką Tramwaje Śląskie oraz KZK GOP. Poza możliwością odbycia „podróży w czasie” pasażerowie otrzymają od konduktorów pamiątkowe bilety, które pomogą utrwalić wspomnienia z przejazdu na długie lata. Linia tramwajową nr 23 dojeżdżemy m.in. do: Parku Śląskiego (tereny zielone, ogród zoologiczny, wesołe miasteczko), Osiedla Tyśiąclecia, centrum handlowego „Silesia City Center”, Strefy Kultury (NOSPR, Muzeum Śląskie), czy też hali widowiskowej „Spodek”.



Więcej informacji dotyczących funkcjonowania linii oraz rozkłady jazdy poszczególnych tramwajów można znaleźć na następującej stronie internetowej: [www.turystyczna.kmtm.org.pl](http://www.turystyczna.kmtm.org.pl).





Choć dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. priorytetem są codzienne obowiązki – realizowanie zadań przewozowych, modernizacje czy remonty – to jednak i kwestia obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego nie pozostaje zapomniana. Dowodem na to mogą być m.in. coroczne szkolenia z zakresu obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego w zagrożeniach niemilitarnych, organizowane dla pracowników firmy we współpracy z Szefem Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Katowicach, okolicznymi Wojskowymi Komendami Uzpełnień, Wydziałami Zarządzania Kryzysowego Urzędów Miast oraz Ligą Obrony Kraju.

W ramach szkoleń, kadra kierownicza Spółki odwiedza również duże przedsiębiorstwa i instytucje, które na wysokim poziomie wdrażają rozwiązania bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego. W tym roku głównym punktem szkolenia była wizyta w Centralnej Szkole Państwowej Straży Pożarnej w Częstochowie. – Tu, poza szkoleniem teoretycznym, istotą były zajęcia



# Owocne szkolenie obrony cywilnej

Zgodnie z wytycznymi Szefa Obrony Cywilnej Kraju w sprawie zasad organizacji i sposobu przeprowadzania szkoleń z zakresu obrony cywilnej i zarządzania kryzysowego, spółka Tramwaje Śląskie S.A. organizuje swoim pracownikom cykliczne szkolenia. Tegoroczne odbyło się w Myszkowie i Częstochowie.



Zdjęcia: A. Zowada

praktyczne strażaków, które mogliśmy obserwować i analizować, a nawet dodać coś ze swojego doświadczenia, co może zaowocować w sytuacjach kryzysowych – zauważa rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Andrzej Zowada.

Celem szkolenia było m.in. doskonalenie umiejętności reagowania na zagrożenia niemilitarne, poznanie i doskonalenie sposobów udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, wypracowanie procedur reakcji kierownictwa spółki Tramwaje Śląskie S.A. w przypadku wystąpienia zagrożeń oraz

doskonalenie umiejętności strzeleckich. Ten ostatni element ćwiczony był na strzelnicy Ligi Obrony Kraju w Myszkowie, a zwieńczony został rywalizacją sportową w dwóch kategoriach – karabinu kbkAK oraz pistoletu wojskowego. – Cykliczność szkoleń powoduje, że i w tym zakresie nasza kadra notuje coraz lepsze wyniki, co z nieukrywaną satysfakcją podkreślają przedstawiciele Wojskowych Komend Uzpełnień oraz Ligi Obrony Kraju, którym dziękujemy za owocną współpracę – mówi Andrzej Zowada.

red

# Nie bądź zombiem ze smartfonem

W X edycji kampanii Tramwajów Warszawskich „Bądźmy Razem Bezpieczni” podjęto temat wykraczający daleko poza granice stolicy, dotyczący wszystkich miejsc o wysokim natężeniu ruchu drogowego.

Hasło tegorocznej kampanii: „Odłóż smartfon i żyj”, nawiązuje do coraz większej liczby wypadków, których przyczyną jest nieodpowiedzialne korzystanie z urządzeń mobilnych. Zapatrzeni w ekrany swoich telefonów piesi coraz częściej wpadają pod tramwaje i przejeżdżające samochody...

W ramach akcji na kilku przystankach tramwajowych w Warszawie pojawili się aktorzy odgrywają-

cy zombiem – pieszych uczestników ruchu drogowego oderwanych od rzeczywistości przez smartfony. Mocny punkt działań informacyjnych stanowią także spoty video i radiowe oraz publikacje prasowe. Materiały edukacyjne w formie plakatów znajdują się w warszawskich tramwajach i szkołach. Planowane jest przygotowanie spektaklu na deskach Teatru Kamienica.



Fot. www.youtube.com

Jak wynika z danych policji, problem „zapatrzenia w smartfony” dotyczy nie tylko pieszych, ale i kierowców - co piąty z nich używa telefonu komórkowego niezgodnie z przepisami. Trzeba mieć świadomość, że w trakcie rozmowy telefonicznej czas reakcji kierowcy wydłuża się aż do 4 sekund. Warto pomyśleć o bezpieczeństwie własnym i innych uczestników ruchu drogowego.



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 nieznanymi.

# W Żorach ocalało piękno

Jadąc z Katowic w kierunku beskidzkich uzdrowisk - Ustroń czy Wisły - rzadko zwracamy uwagę na mijane po drodze miejscowości. A szkoda, bo są wśród nich takie perełki jak Żory. To piękne miasto z pewnością zasługuje na dłuższy przystanek i spacer.

Pierwsza wzmianka o żorskiej osadzie, leżącej na szlaku handlowym z Polski do Czech i Węgier, pochodzi z 1240 roku. Prawa miejskie Żory otrzymały już w 1272 roku. Miejscowość znana była z wyrobu sukien i artystycznego kowalstwa. Żory nękane były licznymi pożarami, a także przemarszem różnorodnych wojsk, które co rusz pustoszyły miasto. Po wielkim pożarze w 1817 roku drewniana zabudowa zastąpiona została murywaną, do budowy której używano cegiel z miejskich murów obronnych. W styczniu 1945 roku Żory ponownie stały się polem wojennych działań, w czasie których zniszczono około 80 procent struktury zabudowy. Miasto jednak podniosło się z ruin, czego efekty możemy oglądać dzisiaj. Zachęcamy zatem do krótkiego spaceru po tym urokliwym i ciekawym zakątku Górnego Śląska.



Figura św. Jana Nepomucena na Rynku



Rynek

Do wizyty w mieście zachęca stojący tuż przy wejściu na tzw. Hulokach nowoczesny i charakterystyczny budynek z miedzianej blachy, mieszczący w swych wnętrzach żorskie Muzeum Ognia. Obiekt budowany w latach 2009-2014 przypomina płomień ognia i przy pierwszym spojrzeniu robi takie wrażenie. Wnętrze kryje multimedialne ekspozycje, podzielone na kilka stref tematycznych. Inspiracją do stworzenia muzeum były często nękające miasto pożary, a zwłaszcza najtragiczniejszy z nich - z 1702 roku, który strawił znaczną część zabudowy miasta. Od tego czasu, każdego roku 11 maja w mieście organizowane jest jedyne w Europie święto ogniowe.

Pierwszym ciekawym obiektem zabytkowym na naszej trasie jest kościół ewangelicko-augsburski „Zbawiciela” przy ul. Osińskiej. Żorska parafia luterńska powstała już w 1569 roku i wchodzi w skład diecezji katowickiej Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego. Obecny kościół zbudowany został w latach 1929-1931 wg projektów z 1915 roku wrocławskich architektów Herberta i Henryka Erasów.

Z ulicy Osińskiej kierujemy się do ronda Litewskiego i ulicą Tadeusza Kościuszki dochodzimy do żorskiej starówki. Po drodze warto zatrzymać się przy kapliczce z Bożą Męką oraz przy budynku żor-

skiego kina z tzw. Sceną na Starówce. Warto wspomnieć, że obiekt znajduje się w miejscu zburzonej w czasie II wojny światowej synagogi, zbudowanej w latach 1830-1835.

Żorski Rynek to prostokątny plac, stanowiący główne miejsce średniowiecznego, owalnicowego układu urbanistycznego starego centrum. Z każdego naroża wychodzą pary ulic, zamknięte kolejnymi ogólnymi ulicami, które pierwotnie okalały obronne mury miejskie i zbiegały się wraz z podłużnymi, łukowo biegnącymi do okazałych dwóch bram miejskich: Górnej (północna) i Dolnej, zwanej Krakowską (południowa).

Przy numerze 9 mieści się gmach ratusza. Pierwotna siedziba władz miasta zbudowana została w II połowie XIV wieku, jednak nie wiemy gdzie stał ten obiekt i jak wyglądał. Drugi budynek ratusza wzniesiono w latach 1811-1812 w południowej pierzei Rynku. Został przebudowany w latach 1927-1928. Niestety, w czasie walk w 1945 roku w gruzach leżała większość zabudowy miejskiej Żor, w tym i ratusz, który tak jak pozostała część zniszczonego wojną miasta odbudowano.

Oprócz urokliwych, staromiejskich kamienic okalających płytę Rynku, na uwagę zasługuje odrestaurowana w 2000 roku figura św. Jana Nepomucena.

Budynek Muzeum Miejskiego w Żorach







**Kapliczka przy ul. Pszczyńskiej**

Od wieków zdołała ona żorskie centrum, ale została zniszczona w 1945 roku. Stojąca na fragmentach ocalałej kolumny figura św. Jana Nepomucena z przełomu XVIII i XIX wieku pochodzi z okolic Warszawic. Za figurą św. Jana, przy numerze 23, zobaczyć możemy kamienicę wybudowaną w 1810 roku, a odbudowaną w latach pięćdziesiątych XX wieku, w której obecnie mieści się zbor „Elim” Kościoła Zielonoświątkowego.

Z Rynku kierujemy się do ulicy Klimka, aby dojść do bodaj najcenniejszego – odbudowanego z pożogi II wojny światowej – obiektu, jakim jest kościół parafialny pw. świętych Apostołów Filipa i Jakuba. Budowę pierwotnego kościoła datuje się na przełom XIII i XIV wieku, lecz brak informacji na jego temat. Wiemy na pewno, że mury późnogotyckiego prezbiterium kościoła pochodzą z XVI wieku i bezpośrednio przylegały do murów miejskich. Przez kolejne wieki był wielokrotnie przebudowywany i naprawiany po licznych pożarach. Największego zniszczenia dokonała II wojna światowa. Świątynia została odbudowana w latach 1946-1950. Jest to kościół trójnawowy, o sklepieniach krzyżowo-żebrowych, które podpira sześć filarów. W trakcie powojennej odbudowy do prezbiterium dobudowano drugą - sześcioboczną kaplicę. Pierwsza kaplica, z 1690 roku, znajduje się po prawej stronie wejścia głównego. Pierwotnie



**Muzeum Ognia**

była to kaplica poświęcona Matce Bożej Miłosiernej, dziś zwana jest kaplicą Linków, gdyż pochowane zostało w jej podziemiach małżeństwo Waclawa i Justyny Linków. W kaplicy przez cały dzień wystawiony jest Najświętszy Sakrament. Natomiast w ołtarzu głównym, wykonanym z ceramiki wg projektów Zbigniewa Wzorka, znajduje się cudowny obraz Matki Bożej Miłosiernej. Nawiązuje on do średniowiecznych dekoracji ołtarzowych. Podzielony został na dziewięć kwater, przedstawiających symbolicznie idee Maryjnego programu: orędownictwa, wstawiennictwa i opieki. Na uwagę zasługuje przeszklona wnęką, znajdująca się w lewej nawie, w której zgromadzono cenne monstrancje, kielichy, obrazy i rzeźby.

Od strony wejścia znajduje się ośmioboczna wieża, zwieńczona barokowym hełmem, a na placu kościelnym stoi krzyż pochodzący z XVII wieku. Od strony północnej kościoła w 1824 roku założono cmentarz parafialny, który obecnie zwany jest starym. Wśród wielu zabytkowych nagrobków jest pochodzący z przełomu XV i XVI wieku kamienny krzyż pokutny. Takie krzyże stawiane były w miejscach zbrodni, a wykonywali je sami zbrojnicy na znak pokuty i zadośćuczynienia. Niejednokrotnie na krzyżach pojawiały się również przedstawienia narzędzi zbrodni.

Z emmentarza udajemy się na chwilę do parku staromiejskiego, gdzie wejścia „pilnuje” para figur lwów. Po odpoczynku udajemy się ulicą Męczenników Oświęcimskich do ulicy Muzealnej. Po drodze mijamy jeszcze budynek przy numerze 28, pochodzący z drugiej połowy XIX wieku, w którym znajdowały się m.in. pierwsza żorska elektrownia, wodociąg z łaźnią miejską, a także ułańskie stajnie 23 pułku artylerii lekkiej i remiza strażacka. Celem tej części spaceru jest Muzeum Miejskie. Mieści się ono w willi, pochodzącej z 1908 roku, wybudowanej w stylu eklektycznym dla weterynarza i wiceburmistrza Żor



**Kościół świętych Apostołów Filipa i Jakuba**

Ferdynanda Haeringa. Od 2014 roku Muzeum posiada nowoczesną, dobudowaną część wystawienniczą, salę konferencyjną oraz zaplecze magazynowe. Na blisko 500 metrach kwadratowych powierzchni prezentowane są między innymi wystawy na temat historii miasta, odkrywania świata, zwłaszcza Afryki, czy ekspozycja pt. „W śląskiej izbie”. Przed budynkiem Muzeum znajdują się rzeźby m.in. Bronisława Piłsudskiego (1866-1918) – działacza niepodległościowego, zesłańca, etnografa i wybitnego badacza kultury Ajnów (obecnie mniejszość etniczna w Japonii), Waclawa Kajetana „Sirko” Sieroszewskiego (1858-1945) – etnografa, działacza niepodległościowego, pisarza, zesłańca badającego i opisującego życie społeczności Jakutów, Koreańczyków i Ajnów. Wśród figur eksponowanych przed budynkiem odnajdziemy postać Stefani Zweig (1932-2014) – pisarki, dziennikarki, autorki powieści „Nigdzie w Afryce”, która rodzinie związana była z Żorami.

Uliczkami starego miasta dojść można do ulicy Bramkowej. Zachowały się tam fragmenty południowego odcinka starych murów miejskich, pochodzących z przełomu XIII i XIV wieku, o długości ponad 137 metrów. Idąc dalej ul. Bramkową dochodzimy do zbiegu z ul. Murarką, gdzie na miejscu dawnego drewnianego kościółka pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny stoi pochodząca z drugiej połowy XIX wieku ceglana kapliczka. W jej wnętrzu znajduje się figura św. Jana Nepomucena, pochodząca z 1884 roku.

Na finiszu naszej wędrowki po starówce Żor dochodzimy do ulicy Szerokiej, gdzie podziwiać można symboliczną „Krakowską” bramę miasta.

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

Uważni Czytelnicy dopatrzili się pewnych nieścisłości w moim tekście, który ukazał się w kwietniowym numerze Silesia Tram News. Wyjaśniam więc, że dworzec PKP, hotel „Prezydent”, fontanna z dojściem do rzeki z kawałkiem deptaku - to jeszcze Bielsko, a to co za rzeką Białą - to już dawne miasto Biała. Bardzo dziękuję za wszelkie uwagi i sugestie.



**Brama Dolna**  
**tzw. Krakowska**





Cykl, który zatytułowaliśmy „Przystanek Historia” pozwala na wędrówkę w czasie do lat, gdy komunikacja tramwajowa wyglądała zgoła inaczej niż dziś. Cykl powstaje z okazji przypadającej w 2018 roku 120. rocznicy uruchomienia pierwszej elektrycznej linii tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej.

## Wjazd w XXI wiek

Dwadzieścia lat na przełomie wieków to dla śląskich tramwajów okres niezwyklej huśtawki nastrojów. Z jednej strony widmo bankructwa pod koniec lat dziewięćdziesiątych, z drugiej rozmach inwestycji z udziałem funduszy unijnych po wstąpieniu Polski do wspólnoty europejskiej.

Koniec PRL-u i wynikające z przemian ustrojowych zmiany gospodarcze, oznaczały kres działalności wielu państwowych przedsiębiorstw, które zrestrukturyzowane próbowały radzić sobie w III RP. Inny los spotkał Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, zarządzające do tej pory transportem publicznym w regionie. 1 października 1991 roku ówczesny wojewoda katowicki Wojciech Czech wydał zarządzenie rozbijające WPK na kilkanaście niezależnych od siebie firm i zlecił prowadzenie transportu tramwajowego jednemu z powstałych w wyniku rozbicia WPK przedsiębiorstw – Przedsiębiorstwu Komunikacji Tramwajowej. PKT nadal finansowany był z budżetu państwa, bez udziału samorządów. Jednak wysokość dotacji pozwalała jedynie na niewielkie, choć znaczące inwestycje.

W latach dziewięćdziesiątych zbudowano sieć radiolączności ruchowo-dyspozytorskiej, która pozwoliła na bieżąco porozumiewać się motorniczym i dyspozytorom, co ułatwiało kierowanie ruchem. W wagonach tramwajów pojawiły się też komputery pokładowe. Ich zadaniem jest (również obecnie) dokonywanie pomiarów i rejestracja parametrów technicznych podczas jazdy.

Komputer może też zapowiadać przystanki pasażerom wewnątrz pojazdu oraz informować tych czekających na przystanku.

PKT inwestowało też w infrastrukturę szynową. Z map zniknęły skrzyżowania z koleją wąskotorową (w Nowym Bytomiu, Lipinach, czy przy byłej fabryce porcelany). Były to drobne prace, zwłaszcza w porównaniu z inwestycjami realizowanymi przez państwo na rzecz transportu drogowego. Tramwaje pozostawały trochę zapomnianym rodzeństwem, mogąc rozwijać się tylko przy okazji modernizacji dróg zahaczających o tory.

Wobec narastającej niewydolności układu drogowego w regionie, spowodowanej m. in. zmniejszającym się zainteresowaniem transportem tramwajowym, 1996 roku rozpoczęto finansowany z budżetu centralnego program modernizacyjny pod nazwą „Kompleksowa przebudowa tramwajowej infrastruktury technicznej w aglomeracji katowickiej”. W ramach tego programu zaplanowano szereg rewitalizacji, z których najważniejszą była modernizacja trasy Katowice – Bytom. Planowano ją dostosować do kursowania taboru niskopodłogowego, a także zminimalizować liczbę punktów



Wagon 102Na-172, Katowice, 2004 rok

kolizyjnych z samochodami, wprowadzić priorytety dla tramwajów na skrzyżowaniach, zamontować automatyczne napędy zwrotnicowe oraz zamontować nową sieć trakcji elektrycznej. Do obsługi linii przewidziano zakupić 17 nowych tramwajów niskopodłogowych, dla których planowano urządzić zaplecze w nieczynnej od 1980 roku zajezdni w Łagiewnikach. Dzięki tej inwestycji czas przejazdu miał skrócić się o 10 minut.

W lutym 1998 roku podpisano umowę z francusko-brytyjskim koncernem GEC Alstom (obecnie Alstom) na dostawę tramwajów Citadis 100. Pierwotnie nowe tramwaje miały zostać dostarczone do końca 1999 roku, a remont torowisk zakończyć się przed 18 października 2000 roku, jednak pojawiły się przeszkody w realizacji tego harmonogramu. W wyniku reformy administracyjnej 1 stycznia 1999 roku powstało województwo śląskie, co skutkowało przekazaniem prowadzenia inwestycji Urzędowi Marszałkowskiemu Województwa Śląskiego oraz ograniczeniem budżetowych środków na realizację inwestycji.

Z trudnych do wyjaśnienia przyczyn, do właściwych prac modernizacyjnych przystąpiono dopiero w 2000 roku. Produkcja nowych tramwajów odbywała się w chorzowskich zakładach. 20 czerwca 2000 roku w fabryce w Chorzowie została zorganizowana uroczysta prezentacja pierwszego Citadisa, a 3 maja 2001 roku rozpoczęto eksploatację liniową. 11 października zakończono dostawy.

Reforma administracyjna zmieniła też sposób finansowania tramwajów. Zarząd Województwa Śląskiego przejął od Skarbu Państwa zadanie dotowania transportu szynowego, a PKT rozpoczęło świadczenie usług przewozowych na zlecenie KZK GOP.

Niedługo potem, Ministerstwo Skarbu Państwa podpisało akt notarialny komercjalizacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej. Jednak mimo powstania spółki Tramwaje Śląskie zmiany objęły jedynie sprawy formalne, takie jak nazwa czy znaki graficzne. 100 procent akcji nadal stanowiło własność Skarbu Państwa i nie zostało skomunalizowane. Do rąk samorządów przedsiębiorstwo trafiło w 2009 roku. Dwa lata wcześniej akcje firmy tramwajowej nieodpłatnie przejął KZK GOP. Akcje zostały podzielone proporcjonalnie do pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez tramwaje w połowie 2006 roku. Katowice otrzymały 25,1% spośród



Wagon wieżowy utrzymania sieci trakcyjnej nr 61R, Ruda Śląska Chebzie, 2006 rok



wszystkich akcji spółki, Sosnowiec – 14,8%, Bytom – 14,6%, Zabrze – 12,4%, Chorzów – 9,3%, Dąbrowa Górnicza – 6%, Świętochłowice – 5,5%, Ruda Śląska – 5,2%, Gliwice – 4,6%, Mysłowice – 1%, Czeladź – 0,9%, a Siemianowice Śląskie – 0,6%.

W 2006 roku zajezdnia w Chorzowie Batorem przestała obsługiwać ruch liniowy. Pomiędzy 15 czerwca a 12 sierpnia stopniowo przekazywano obsługę linii innym zajezdniom. Najwięcej linii przejęła zajezdnia Zawodzie, nieco mniej Stroszek i Gliwice. Od września 2006 roku chorzowski zakład zajmuje się wyłącznie naprawami i regeneracją części zamiennych do taboru, co pociągnęło też za sobą zmianę nazwy na Zakład Usługowo-Remontowy.

Na początku XXI wieku, w związku z polityką oszczędnościową, likwidacją przemysłu ciężkiego, niedochodowością linii oraz pro-autobusową polityką władz, zamknięto część linii.

Zniknęły połączenia pomiędzy Bytomiem a pętlą w Dąbrówce Wielkiej (Piekary Śląskie), Będzinem a pętlą Żychce w Wojkowicach, Śródmieściem Bytomia a dzielnicą Łagiewniki (ta linia została w 2014 roku reaktywowana), pomiędzy placem Hutników w Chorzowie a placem Alfreda w katowickiej dzielnicy Wełnowiec oraz pomiędzy pętlą w Wójtowej Wsi (dzielnica Gliwice) a zajezdnią Gliwice.

Zmiany organizacyjne przeplatały się z perturbacjami dotyczącymi sieci tramwajowej. Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej rozpoczęły się inwestycje prowadzone przez różne podmioty na terenie niemal całej aglomeracji. Tramwaje Śląskie, po latach obaw o środki, mogły spokojnie planować nowe realizacje.

Największe inwestycje to realizowany od października 2012 roku do grudnia 2015 roku projekt „Modernizacja Infrastruktury Tramwajowej i Trolejbusowej w aglomeracji Górnośląskiej”, w ramach którego zmodernizowano łącznie 63 km. Tabor powiększył się o 30 tramwajów niskopodłogowych 2012N Twist dostarczonych przez Pesę oraz 12 tramwajów częściowo niskopodłogowych, dwukierunkowych MF 16 AC BD Beta dostarczonych przez Modertrans a 75 tramwajów 105Na zostało zmodernizowanych.



Fot. G. Nycz

**Wagon 102Na-169 relacji 6 do Katowic, Bytom, 2004 rok**



Fot. J. Jackiewicz

**Wagon 102Na-119 podczas naprawy w hali zajezdni Katowice Zawodzie, 2006 rok**

Całkowity koszt inwestycji wyniósł ok. 630 mln zł, z czego blisko 490 mln zł zostało sfinansowane przez UE w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Inwestycje zostały również wsparte przez kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Obecnie trwa realizacja przedsięwzięcia pod nazwą „Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru

tramwajowego” w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2014-2020.

Inwestycja zakłada m. in. przedłużenie linii nr 15 w głąb osiedla Zagórze, przedłużenie linii tramwajowej z pętli Brynów przez Ochojec do osiedla Odrodzenia, wybudowanie łącznika pomiędzy ulicami Chorzowską i Gliwicką w Katowicach oraz modernizację około 100 km torów.

Dodatkowo przewoźnik planuje pozyskać co najmniej 45 nowych tramwajów. Pierwotnie planowano również przedłużenie linii nr 6 do Miechowic, jednakże władze Bytomia wycofały się z tego pomysłu. 20 marca 2017 roku rozpoczęła się realizacja pierwszego zadania remontowego z tego projektu, a 11 grudnia 2017 roku i 26 lutego 2018 roku podpisane zostały umowy na dofinansowanie powyższych inwestycji kwotą 491 mln zł w ramach POIiŚ. 8 marca 2018 roku władze Spółki i firmy Modertrans podpisały umowę na dostawę 10 tramwajów jednoczłonowych.

Otwartym pozostaje pytanie o przyszłość inwestycji po 2020 roku. Tramwaje Śląskie w 2014 roku zleciły opracowanie Studium rozwojowego komunikacji tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. Autorzy sugerują w nim budowę linii łączącej osiedle Zagórze w Sosnowcu z Dąbrową Górniczą, nowe połączenie Katowic z Sosnowcem przez Bogucice i Milowice, dające możliwość również odgałęzienia do północnych dzielnic Katowic, skomunikowanie Chorzowa Batorego od strony Katowic przez osiedle Witosa, a od strony Rudy Śląskiej Wirku przez Bykowinę oraz odbudowę połączenia Chorzowa z Siemianowicami Śląskimi, ale nie dawnym śladem linii nr 12, lecz inną trasą do Osiedla Młodych i dalej przez Czeladź do Będzina. Ostatnim aspektem jest odbudowa połączeń tramwajowych w Gliwicach, uwzględniająca zmiany, jakie zachodzą w tym mieście.

To, na ile możliwa stanie się realizacja kierunków określonych w planach w dużej mierze uzależnione jest od zastrzyku unijnych funduszy po 2020 roku. Z pewnością jednak śledząc 120-letnie losy tramwajów na Górnym Śląsku, można być pewnym, że Spółka nadal będzie zmierzać w kierunku przystanku „przyszłość”.

**Patryk Mataniak**

na podstawie monografii  
„Tramwaje górnośląskie”

K. Soidy, Z. Danylika, P. Nadolskiego



Fot. W. Kaiser/ze zbioru K. Lipnika

**Wagon roboczy (żuraw hydrauliczny) nr 107R, Katowice, 1987 rok**



Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!



widziane  
zza pulpitu

## W podróży z najmłodszymi

Za oknem pełnia lata – trudno w takim czasie oprzeć się pokusie, by wolny czas spędzać w gronie najbliższych na świeżym powietrzu, na przykład – na spacerze w parku. Do tego największego – Parku Śląskiego w Chorzowie – jak i do części mniejszych (np. w Bytomiu, Katowicach czy Sosnowcu) dotrzeć można bez problemu tramwajem, zabierając ze sobą w podróż naszych najmłodszych pasażerów – dzieci, przewożone w wózkach. Dzisiejsze spotkanie chciałbym poświęcić właśnie ich bezpieczeństwu we wspólnej podróży.

Pierwsze „schody” pojawiają się... na schodach właśnie. Mimo systematycznie zwiększającej się liczby tramwajów niskopodłogowych na torach naszej aglomeracji i coraz większej liczby obsługiwanych nimi linii – nie brakuje i przez kilka najbliższych lat nadal nie zabraknie wagonów nie posiadających niskiej podłogi, a i do nich z wózkami dziecięcymi trzeba wsiąść. Pamiętajcie państwo, aby wózek dziecięcy wnosić po schodach zawsze w dwie osoby i zawsze tyłem (osoba trzymająca za rączkę wchodzi pierwsza, a wózek asekurowany jest od dołu przez drugą osobę). Wielokrotnie miałem okazję obserwować próby wnoszenia wózka „na odwrot” – i niestety nie mogę o nich powiedzieć nic dobrego. Niezależnie od tego, czy wnosimy tak zwaną gondolę czy też spacerówkę – dzięki wprowadzaniu jej tyłem nie kołysze się niebezpiecznie, a dziecko nie jest ustawiane w pozycji prawie pionowej, grożącej szybkim i bolesnym upadkiem. Podobnie sprawy mają się z wychodzeniem z tramwaju z wysoką podłogą – tu osoba asekurowająca powinna wychodzić pierwsza wyprowadzając wózek za koła, a osoba trzymająca za rączkę – bezwzględnie druga.

Pozostaliśmy przez chwilę jeszcze przy wsiadaniu i wysiadaniu. W starszych wagonach, rodziny 105N oraz przegubowych E1 wręcz wymarzone do wnoszenia i wynoszenia wózka wydają się ostatnie drzwi – szerokie i z dużą ilością wolnej przestrzeni naprzeciw. Niestety – zapewne, że żaden motorniczy nie podzieli tego poglądu. Czwarte drzwi w tych wagonach położone są na skosie i ich widoczność w lusterku jest znikoma – stąd gorąca prośba, by przestrzegać umieszczonych na wagonach piktogramów i wózki w tych

pojazdach wnosić trzecimi drzwiami, a jeśli już zmuszeni jesteście Państwo, by były to ostatnie drzwi – osoba asekurowająca wózek powinna przez cały czas stać w taki sposób, by było widać ją „zza rogu” wagonu, wzdłuż burty – w naszych lusterkach. W ten sposób jesteśmy w stanie razem zminimalizować ryzyko przytrzaśnięcia bądź „złapania” wózka drzwiami.

Z kolei w nowych, niskopodłogowych wagonach można spokojnie z wózkiem podróżować w pojedynkę – a wysiadając drzwiami wyposażonymi w dodatkowy przycisk z symbolem wózka

inwalidzkiego można go nacisnąć razem z przyciskiem otwierania drzwi. Dzięki temu nie zadziała zamykanie drzwi przez fotokomórkę albo po upływie kilkunastu sekund – dając spokojnie czas na opuszczenie pojazdu; drzwi zamknie dopiero motorniczy widząc, że wysiedli Państwo wraz z naszym najmłodszym pasażerem.

Pozostaje jeszcze jedna kwestia – jak wózek ustawić, aby nie tamował przejścia przez wagon i nie zagrażał jego pasażerowi. Gondole – wózki głębokie – ustawiamy zawsze przodem do kierunku jazdy, z kolei wózki spacerowe najbezpieczniej jest ustawić tyłem do kierunku jazdy. W każdym z tych przypadków pamiętajmy o zablokowaniu tylnych kół i o tym, aby wózek trzymać za rączkę – w razie nagłego hamowania dużo zależy od asekuracji. Absolutnie nie należy stawiać wózka bokiem do kierunku jazdy – jego stabilność jest bardzo mała i nasza pociecha odczuwać będzie wyraźnie nawet bardzo płynne hamowania wagonu, nie mówiąc o hamowaniu awaryjnym.

Mam nadzieję, że udzielone przeze mnie wskazówki sprawią, że podróżować będziemy razem bezpieczniej i przyjemniej, a w lusterkach widzieć będą tylko uśmiechnięte twarze naszych najmłodszych podróżnych i ich opiekunów. A ile w tych lusterkach widzę – o tym opowiem już następnym razem. Do zobaczenia w podróży!

**Motorniczy**





# PRACUJ Z NAMI



## Spółka Tramwaje Śląskie S.A. zatrudni pracowników na stanowiska:

### MONTER SIECI ELEKTROTRAKCYJNYCH (oferta również dla absolwentów szkół zawodowych i średnich)

#### WYMAGANIA:

- wykształcenie minimum zawodowe (mile widziane kierunkowe),
- posiadanie aktualnych uprawnień SEP do 1 kV (elektromonter, trakcja elektryczna),
- gotowość do pracy zmianowej, również w niedziele i święta,
- umiejętność posługiwania się przyrządami pomiarowymi,
- umiejętność czytania dokumentacji technicznej i schematów elektrycznych,
- prawo jazdy kategorii B,
- komunikatywność, dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność, zaangażowanie.

### KIEROWCA

#### WYMAGANIA:

- wykształcenie minimum zawodowe,
- aktualne prawo jazdy kategorii C (mile widziana obsługa podestów ruchomych),
- gotowość do pracy zmianowej, również w niedziele i święta,
- znajomość topografii miast Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego,
- komunikatywność, dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność, zaangażowanie

### ELEKTROMONTER URZĄDZEŃ I APARATURY TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ ŚLUSARZ TABORU SZYNOWEGO

(oferta również dla absolwentów szkół zawodowych i średnich)

#### WYMAGANIA:

- wykształcenie minimum zawodowe (mile widziane kierunkowe),
- posiadanie aktualnych uprawnień SEP do 1 kV (elektromonter),
- gotowość do pracy zmianowej, również w niedziele i święta,
- umiejętność posługiwania się przyrządami pomiarowymi,
- umiejętność czytania dokumentacji technicznej i schematów elektrycznych,
- komunikatywność, dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność, zaangażowanie

### SPAWACZ

#### WYMAGANIA:

- wykształcenie minimum zawodowe,
- aktualne świadectwo kwalifikacyjne spawacza (spawanie elektryczne/gazowe),
- gotowość do pracy zmianowej, również w niedziele i święta,
- komunikatywność, dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność, zaangażowanie

### OFERUJEMY:

- stabilne warunki zatrudnienia na podstawie umowy o pracę na pełen etat w firmie z ponad 100 letnią tradycją,
- wynagrodzenie oparte o wynagrodzenie zasadnicze plus premię,
- nagrody: uznaniowe, okolicznościowe, jubileuszowe,
- benefity: pakiet socjalny (wczasy pod gruszą, dofinansowanie wypoczynku dzieci i młodzieży, paczki dla dzieci), bezpłatne przejazdy komunikacją miejską organizowaną przez KZK GOP

### WYMAGANE DOKUMENTY:

- CV oraz list motywacyjny,
- kserokopie dokumentów potwierdzających wykształcenie oraz dodatkowe uprawnienia

**Dokumenty należy składać w Dziale Kadr i Szkolenia w Chorzowie, 41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5 (pokój nr 31) lub przesłać komplet dokumentów na adres email [kadry@tram-silesia.pl](mailto:kadry@tram-silesia.pl).**

**Uprzejmie informujemy, że skontaktujemy się z wybranymi kandydatami.**

Administratorem danych osobowych zbieranych w celu prowadzenia niniejszego procesu rekrutacyjnego będzie spółka Tramwaje Śląskie S.A. z siedzibą w Chorzowie. Dane przetwarzane będą w oparciu o art. 6 ust. 1 lit. b RODO (Ogólnego Rozporządzenia o Ochronie Danych z dnia 27 kwietnia 2016 roku). Z Inspektorem Ochrony Danych skontaktować można się pod adresem email: [ioid24@agileo.it](mailto:ioid24@agileo.it). Zebrane w ramach procesu rekrutacyjnego dane osobowe będą przetwarzane przez okres do 6 miesięcy od wyboru kandydata. Mają Państwo prawo wglądu w swoje dane osobowe oraz prawo ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania poprzez wysłanie stosownej prośby na adres: [kadry@tram-silesia.pl](mailto:kadry@tram-silesia.pl) oraz prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego

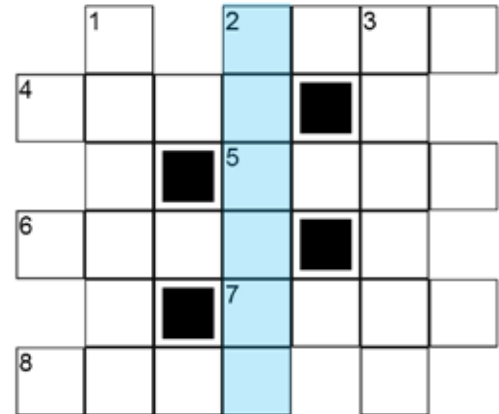
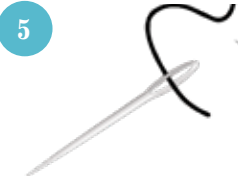
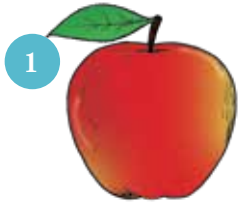
Warto zamówić reklamę

**SILESIA**  
TRAM  **NEWS**

**SPRAWDŹ! TEL. 32 2413 374**



# Logogryf dla dzieci



Litery w kolorowej kolumnie utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 lipca na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

# Krzyżówka panoramiczna

Narzędzie drwala	▼	W oku się kręci	Uczestnik szkolenia	▼	Siekierka kucharza	▼	Nic	Figlarz	▼
Kanał telewizyjny					Trąbka sygnałowa		Synagoga		
Bogacz, milioner.	▼	▼	▼	▼	Choroba tropikalna	▶	▼		
▶					Rumuński samochód terenowy	▶		Rozklepuje bolce	
Dwukołowa taczka	▶				Mieszkaniec daw. Hiszpanii	▼	▼	▼	▼
Japoński wachlarz									
▶		Jedynka wiosłarska	▶				Przepływa przez Kair	▶	
Przedmorze	▶				Wygnać	▶			
Urządza wystawę	▶								
Gra kochanków							Metal o symbolu Ce	▶	
▶					Hycel	▶			

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

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

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.  
Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną (na adres: [biuro@agencjamedial.pl](mailto:biuro@agencjamedial.pl)).  
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.