

NR 11/128 LISTOPAD 2021

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

**Ruszyła
modernizacja
w Zabrze
Mikulczycach**

>>> str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Stolica
Polskiej
Piosenki**

>>> str. 6-7

WYDARZENIA

**Ks. Jan Macha
ogłoszony
błogosławionym**

>>> str. 9

Tramwajarz - to brzmi dumnie

>>> str. 4-5

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Każdego roku 25 listopada wspominamy św. Katarzynę Aleksandryjską, patronkę tramwajarzy i kolejarzy. Niestety, już drugi rok z rzędu – z powodu wciąż trwającej pandemii – obchody popularnej Katarzynki będą bardzo skromne. Bezpieczeństwo i zdrowie naszych pasażerów i pracowników jest oczywiście najważniejsze, dlatego zrezygnowaliśmy z organizacji biesiady dla pracowników, a także z dostępnej dla wszystkich przejażdżki zabytkowym tramwajem oraz pochodu ulicami Chorzowa przy akompaniamencie orkiestry dętej. Zorganizowaliśmy natomiast konkurs wiedzy o tramwajach, w którym nagrodą jest właśnie podróż takim wyjątkowym tramwajem, dla wąskiej grupy laureatów, w pełnym reżimie sanitarnym.

Święto tramwajarzy to jednak coś więcej niż katarzynkowe atrakcje. To okazja do podziękowania pracownikom branży tramwajowej za ich codzienną, rzetelną pracę, nie zawsze przecież zauważaną i docenianą. Bo kim właściwie są „tramwajarze” i jakie zadania wykonują? Odpowiedź wcale nie jest taka oczywista, dlatego warto przeczytać felieton na ten temat, który zamieszczamy na stronie 11.

Pięknym przykładem zawodowego zaangażowania, swoistego etosu pracy, jest Antoni Kręciesa, który w spółce Tramwaje Śląskie i wcześniej działających zakładach tramwajowych przepracował 50 lat! Jego przejście na emeryturę zbiega się w czasie ze wspomnieniem św. Katarzyny Aleksandryjskiej, co ma symboliczny wymiar. Rozmowę z tym wyjątkowym człowiekiem publikujemy na stronach 4 i 5.

W listopadowym numerze informujemy o kolejnych inwestycjach tramwajowych realizowanych w ramach unijnego projektu modernizacyjnego. 19 listopada podpisana została umowa na przebudowę torowiska tramwajowego w zabrzańskiej dzielnicy Mikulczyce, o czym szerzej piszemy na stronie 3. Natomiast bieżący raport z prowadzonych robót inwestycyjnych zamieszczamy na stronie 8.

Miłośników podróży z pewnością zainteresuje kolejny artykuł z cyklu „Spacer po regionie”, którego autor tym razem zaprasza do Opola, miasta z równie ciekawą historią, co i terazniejszością. Życząc miłej lektury, pozdrawiam katarzynkowo wszystkich Czytelników!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Z okazji Święta Tramwajarzy,
składamy wszystkim Pracownikom wyrazy szacunku, uznania i podziękowania za kolejny przepracowany rok.

Życzymy,
aby trud pracy przyniósł satysfakcję z wykonywanego zawodu,
a patronka wszystkich tramwajarzy
- święta Katarzyna Aleksandryjska
czuwała nad całą tramwajarską bracią,
zapewniając poczucie bezpieczeństwa, komfortu życiowego
i pewności dnia jutrzejszego.

Zarząd spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Dołącz do tramwajowej rodziny

Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników różnych specjalności. Aktualnie trwa rekrutacja na 12 stanowisk pracy. Sprawdź – może szukamy właśnie Ciebie!

Pracownik utrzymania obiektu w Katowicach i Bytomiu, elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej oraz manewrowy w Bytomiu, ślusarz taboru szynowego w Bytomiu i Będzinie, a także pracownicy Zakładu Torów i Sieci w różnych lokalizacjach: frezer, ślusarz, ślusarz/torowy, monter sieci elektrotrakcyjnych, spawacz oraz kierowca kat. C – to stanowiska, na które spółka Tramwaje Śląskie S.A. poszukuje aktualnie pracowników. Szczegóły znaleźć można w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY na stronie internetowej Spółki: www.tramwajeslaskie.eu.



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

Ruszyła modernizacja linii w Zabrzu Mikulczycach

To już 26 zadanie modernizacji torowisk w ramach realizowanego obecnie przez Tramwaje Śląskie S.A. projektu inwestycyjnego. W piątek 19 listopada podpisana została umowa z generalnym wykonawcą, a dzień później rozpoczęły się prace w zabrzańskiej dzielnicy Mikulczyce.

Zadanie pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego w Zabrzu od Pętli Mikulczyce do skrzyżowania ul. Mikulczyckiej z ul. Dygasińskiego łącznie z pętlą” obejmuje modernizację linii tramwajowej o łącznej długości ok. 3100 metrów toru pojedynczego (mtp). Większość przebudowywanego odcinka stanowi linia jednotorowa, wyjątkiem jest fragment pętli mikulczyckiej, gdzie zaprojektowano podwójne torowisko. Z inwestycji wyłączony został ok. 400-metrowy fragment torowiska przy ul. Przystankowej. – Przebudowa torowiska w tym miejscu będzie realizowana w ramach planowanej przez Urząd Miasta Zabrze budowy Centrum Przesiadkowego. Na etapie projektowym dokumentacje obu inwestycji zostały ze sobą skoordynowane – powiedział Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

W efekcie prowadzonego przez Spółkę postępowania przetargowego, spośród 10 oferentów, generalnym wykonawcą prac w Mikulczycach została wybrana firma NJN Damian Kłosek z Knuruwa z ofertą opiewającą na ok. 22,6 mln zł netto. W piątek 19.11.2021 r. w siedzibie spółki

Tramwaje Śląskie S.A. w Chorzowie strony podpisały umowę. – Generalny wykonawca ma od dziś dokładnie rok na realizację prac. To jak najbardziej realny termin i liczymy, że zostanie dotrzymany. Prace rozpoczną się praktycznie od razu po podpisaniu umowy – zaznaczył prezes Bolesław Knapik.

Jeszcze tego samego dnia nastąpiło przekazanie placu budowy a od soboty 20.11.2021 r. rozpoczęły się prace demontażowe. Od tego dnia do odwołania wstrzymany został ruch tramwajów do Mikulczyc a linia nr 3 obsługiwana jest obecnie wagonami dwukierunkowymi, kursując na skróconej trasie: Makoszowy Pętla – Zabrze Pole Ludwik. Uruchomiona została przez ZTM autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona jako T-3, kursując w relacji: Zabrze pl. Teatralny – Mikulczyce Zwrotnicza.

Zadanie pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego w Zabrzu od Pętli Mikulczyce do skrzyżowania ul. Mikulczyckiej z ul. Dygasińskiego łącznie z pętlą” jest jednym z elementów „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.



Od prawej: Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.; Damian Kłosek, właściciel firmy NJN; Jacek Kaminiorz prokurent spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Tramwajarz - to brzmi dumnie

Gdyby ktoś mi kiedyś powiedział, że tak mogą potoczyć się losy człowieka, to bym nie uwierzył. Jest to zaskakujące i dla mnie. Ale niech to będzie przykład, że w życiu wszystko jest możliwe – mówi Antoni Krzęciesa, który po 50 latach pracy w Tramwajach Śląskich odchodzi na emeryturę.

Andrzej Zowada: Pół wieku to szmat czasu. Pięćdziesiąt lat pracy dla wielu osób może być trudne do wyobrażenia. A pół wieku pracy w jednej firmie to dziś coś wręcz nierealnego. Jak to się robi?

Antoni Krzęciesa: Sam w to nie wierzę. Wydaje mi się, że to tylko chwila, a to już 50 lat! Całe życie tak szybko mija.

- Wszystko w życiu ma swój początek. Zaczniemy więc od czasu, kiedy młodziutki Antoś szedł do szkoły i podejmował wybór, który okazał się wyborem na całe życie. Jak to się stało, że trafił Pan do zajezdni tramwajowej?

- Po skończeniu szkoły podstawowej to rodzice zdecydowali o mojej dalszej edukacji, bo w tym wieku miałem talent jedynie do piłki. Brat mamy był kierownikiem warsztatu w Zajezdni Bytomskiej i właśnie tam trafiłem jako młody chłopak. Podporządkowałem się decyzji rodziców i z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że nie żałuję.

- To był naturalny wybór, że po praktyce szkolnej można było kontynuować pracę w tym samym zakładzie? Czy był Pan wyjątkiem?

- Tak, w tamtym czasie wielu uczniów kształciło się w konkretnym fachu. Obowiązywała zasada, że po zdobyciu zawodu z automatu byliśmy zatrudniani jako wykwalifikowani pracownicy.

- Jest Pan świetnym przykładem wykorzystania w pełni możliwości rozwoju, przechodząc całą ścieżkę kariery – od ucznia do dyrektora. Jak ta zawodowa droga wyglądała i czy trudno było wspinać się po szczeblach kariery?

- Gdyby ktoś mi kiedyś powiedział, że tak mogą potoczyć się losy człowieka, to bym nie uwierzył. Jest to zaskakujące i dla mnie. Ale niech to będzie przykład, że w życiu wszystko jest możliwe. Uważam, że trzeba lubić swój zakład pracy, żyć zgodnie ze swymi zasadami, bez nadmiernych ambicji. Bo tylko Bóg decyduje o naszym losie i ścieżce naszego życia. Myślę, że to nie moja zasługa, ale ludzi których spotkałem, wśród których żyłem, uczyłem się zawodu i życia.



Fot. Mariusz Banduch

- Miał Pan wiele ciekawych pomysłów na rozwój sieci tramwajowej? Może Pan coś więcej o nich powiedzieć? Czy coś udało się zrealizować?

- Moje pomysły rodziły się, gdy byłem dyrektorem, gdy musieliśmy walczyć o przetrwanie zakładu w Bytomiu. Celem było utrzymanie pracy dla wszystkich pracowników, gdyż w tym czasie trwały przekształcenia firmy, których w czasie mojego dyktowania przeżyłem wraz z załogą aż trzy (WPK, PKT, Tramwaje Śląskie). Złożyłem wraz z prezydentem Tarnowskich Gór wniosek do Urzędu Wojewódzkiego na komunikację tramwajową do Tarnowskich Gór, chciałem połączenia torowego z zajezdnią w Będzinie, połączenia i wybudowania linii tramwajowej do Radzionkowa oraz połączenia ze Stolarzowicami, bo tam kończyła swój kurs linia tramwajowa. Ale cóż, warunki finansowe w czasie tylu zawirowań i przekształceń w firmie nie pozwoliły na wprowadzenie takich rozwiązań. Myślę jednak, że ciągle trzeba mieć pomysły na rozwój.

- Obok tej drogi zawodowej poszedł Pan także drugą ścieżką – strony społecznej w przedsiębiorstwie. Dlaczego został Pan związkowcem i jak ta związkowa działalność wyglądała?

- Do Solidarności wstąpiłem w 1980 roku, ale przewodniczącym zostałem w dziewięć lat później. Byłem wówczas starszym mistrzem na wozowni, znanym już dużej części załogi, która namówiła mnie do jej reprezentowania. Był to trudny czas dla kraju i dla naszego przedsiębiorstwa. Przez swoją działalność stałem się rozpoznawalny w firmie. Po trzech burzliwych latach dostałem propozycję objęcia funkcji dyrektora technicznego w Bytomiu. Zgodziłem się. Myślę, że chcieli mi „dać władzę”, abym zrealizował to, co mówiłem jako przewodniczący Związku. Oceniając to z perspektywy czasu, sądzę, że mi się udało. Jednak wszystko ma swój koniec. Kiedy mnie odwołano z funkcji dyrektora w 2003 roku, to tego samego dnia załoga zorganizowała wybory na przewodniczącego Związku, prosząc mnie o to, abym ich reprezentował. Piękną postawą wykazał się przewodniczący Związku Janusz Kostek, który zrezygnował z funkcji na moją rzecz, abym pozostał w firmie. I tak zostałem ponownie przewodniczącym, a po czasie - przewodniczącym wszystkich Zajezdni, czyli spółki Tramwaje Śląskie S.A.

- Mimo natłoku zajęć znajdował Pan czas, żeby pograć w piłkę nożną. Podobno zresztą, niewiele brakowało, a zostawiłby pan tramwaje na rzecz futbolu?

- Przychodząc do zajezdni tramwajowej, byłem piłkarzem szkolki piłkarskiej w Chorzowie. WPK uczestniczyło w różnych amatorskich rozgrywkach na różnych szczeblach. Jako uczeń brałem również udział w tych meczach. Miałem swój epizod z Szombierkami Bytom – I liga, Metalem Kluczbork – III liga, Orłem Nakło Śląskie – klasa okręgowa. Byłem napastnikiem, strzelałem bardzo dużo bramek.



Zdjęcia: archiwum Antoniego Krzęciesy

Kadra zarządzająca i techniczna firmy w odrestaurowanym wagonie typu N w 2001 roku (Antoni Krzęciesa pierwszy z lewej)



W 2015 r. Antoni Krzēciosa (z prawej) z rąk radnego wojewódzkiego Jarosława Makowskiego odebrał złotą odznakę honorową za zasługi dla województwa śląskiego

Może stąd mój ciągły pęd do przodu w życiu. Miałem wyjechać grać w piłkę nożną do klubu polonijnego w Kanadzie, kiedy grałem w Kluczborku. Nie zdecydowałem się na to, bo rozpocząłem budowę domu, a żona była z drugim synem w stanie błogosławnym.

- Udało się z drużyną firmową odnieść sukcesy?

- Tak, prawie zawsze walczyliśmy w czołówce wszystkich rozgrywek. Raz byliśmy wicemistrzem Polski w piłce halowej, a wcześniej wicemistrzem Polski na dużym boisku. Do tej pory żadna kolejna reprezentacja naszego przedsiębiorstwa nie osiągnęła takiego wyniku.

- Te 50 lat to był okres bardzo dynamicznych zmian. Droga od WPK przez PKT po samorządową spółkę akcyjną Tramwaje Śląskie, rewolucja technologiczna, komputeryzacja... Co było najciekawszym, najbardziej zaskakującym a może najtrudniejszym elementem?

- Przychodząc do pracy w Bytomiu była to nowa zajezdnia, piękna i nowoczesna jak na lata siedemdziesiąte. Kolejne lata można nazwać wielką przebudową Polski, która kojarzy się z ciągłymi przekształceniami i z tym, że wszystko się sypało. Na szczęście doczekaliśmy się zmiany na dobre, komunikacja tramwajowa dynamicznie się rozwija, głównie dzięki środkom z Unii Europejskiej. Ogromnie się cieszę, że moja firma, spółka Tramwaje Śląskie, z której odchodzę po 50 latach pracy, jest tak silna i prężna.



Z drużyną piłkarską PKT Katowice zdobył halowe wicemistrzostwo Polski (Antoni Krzēciosa w białym stroju)

- Pod koniec XX i na początku XXI wieku dla wielu otworzył się rynek pracy, a specjaliści z Pańskim doświadczeniem zamieniali przedsiębiorstwa państwowe na prywatne lub założyły własne firmy. Co sprawiło, że został Pan w spółce tramwajowej aż do emerytury?

- Bardzo lubiłem swój zakład. Dzięki niemu mogłem utrzymać rodzinę, byłem i jestem mu za to wdzięczny. Widziałem jak ludzie odchodzili do innych firm, lepiej płatnej pracy, ale po latach często wracali, bo sytuacja na rynku jest zmienna, a tu – oprócz pracy – panuje rodzinna i przyjazna atmosfera. Pracować w Tramwajach Śląskich to naprawdę był i jest zaszczyt! Tramwajarz to brzmi dumnie, najlepiej świadczy o tym fakt, że w Bytomiu jednej z ulic nadano nazwę „Tramwajarzy”.

- Umie Pan sobie wyobrazić ten dzień, kiedy nie nastawi Pan budzika?

- Tak, jestem już zmęczony. Pragnę czasem pobyc w samotności, wyciszyć się i godnie przeżyć swoją starość.

- Ma Pan jakąś dobrą radę dla młodszych kolegów i koleżanek, którzy dopiero stają na początku swojej drogi zawodowej?

- Bądźcie sumienni, skupcie się na swoich obowiązkach i zadaniach, starajcie się wykonywać swoją pracę jak najlepiej. Wymagajcie od siebie. Dajcie innym dobry przykład i dbajcie o swój zakład pracy... To proste rady, ale trzeba je sobie wziąć do serca i konsekwentnie wprowadzać w życie.



Wicemistrzostwo zakładów pracy zdobyte w Bydgoszczy z drużyną WPK na początku lat 80 (Antoni Krzēciosa stoi piąty z prawej)

W ramach cyklu artykułów, który zatytułowaliśmy „Spacery po regionie”, zachęcamy do wspólnych wędrówek ścieżkami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Są to wyprawy niezwykle - odwiedzimy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznane.

Stolica Polskiej Piosenki ze średniowiecznym rodowodem



Planując po raz pierwszy wycieczkę do Opola, trzeba sięgnąć do historii tego niezwykłego miasta. Bo choć obecnie kojarzy się ono głównie z corocznym festiwalem piosenki, to warto je odwiedzić nie tylko z tego powodu.

Pierwsza wzmianka o Opolu pojawiła się już w połowie IX wieku. Od X wieku istniał w tym miejscu gród, a od 1217 roku – miasto, lokowane przez księcia raciborskiego Kazimierza I. Rozwój Opola związany był z dogodnym położeniem, na skrzyżowaniu średniowiecznych szlaków handlowych. Do 1526 roku miasto było we władaniu Piastów Śląskich, następnie przeszło pod panowanie dynastii Habsburgów. Po wojnach śląskich, w 1742 roku, Opole znalazło się pod rządami Prus, a po plebiscycie na Górnym Śląsku w 1921 roku zostało w granicach Niemiec, aż do zakończenia II wojny światowej.

Nasz spacer po Opolu rozpoczynamy oczywiście od Amfiteatru Tysiąclecia, w którym od 1963 roku odbywa się Krajowy Festiwal Piosenki Polskiej - jeden z najstarszych europejskich festiwali i najśłynniejsza w Polsce impreza muzyki rozrywkowej. To dzięki temu festiwalowi Opole zyskało miano Stolicy Polskiej Piosenki. Zarządcą muzycznej wizytówki Opola jest Narodowe Centrum Polskiej Piosenki, a częścią tego miejsca jest Muzeum Polskiej Piosenki. Naprawdę warto się tutaj zatrzymać! Upprzedzam jednak, że na zwie-

zdenie całej ekspozycji trzeba zarezerwować sobie kilka godzin. Zgromadzono tu bowiem liczne nagrania koncertów i wywiadów, setki pamiątek związanych z kolejnymi edycjami opolskich festiwali i występującymi na nich artystami. Po wyjściu z Muzeum Polskiej Piosenki można odetchnąć na tarasie, wybudowanym na dachu budynku. Roześciaga się stąd piękny widok na miasto oraz na Odrę. Z góry widać także jeden z najbardziej rozpoznawalnych punktów Opola, 35-metrową Wieżę Piastowską (42 metry w szczyty). Budowla została wzniesiona na tzw. Ostrówku, na przełomie XIII i XIV wieku, za czasów księcia Bolka I i jest pozostałością nieistniejącego Zamku Piastowskiego, rozebranego w 1928 roku.

Wychodząc z amfiteatralnego kompleksu, kierujemy się w stronę urokliwego stawu, będącego pozostałością dawnej zamkowej fosi i przechodzimy brzegiem do tzw. Domu Ludowego. Jest to charakterystyczny drewniany budynek, wzniesiony w 1909 roku, w którym obecnie znajduje się schronisko młodzieżowe, kawiarnia i restauracja, a także siedziba opolskiego PTTK. Spacerując dalej, ulicą Piastowską i wzdłuż kana-

łu Młynówka, docieramy do jednego z najpiękniejszych w Polsce mostów dla pieszych, tzw. Mostu Groszowego (zwanego również Zielonym Mostkiem lub Mostkiem Zakochanych). Most pojawił się już w 1894 roku, a obecny - dwuprzęsłowy (długość 49,22 m - szerokość 9 m) pochodzi z 1904 roku. Został wykonany z żeliwa, w stylu secesyjnym. Nazwa mostu nawiązuje do pobieranego niegdyś za przejście nim myta, które wynosiło jeden grosz.

Kontynuujemy przemarsz bulwarami nad Młynówką i dochodzimy do ulicy Korfantego oraz kolejnego mostu, który prowadzi do dworca kolejowego. Po drodze mijamy jeszcze monumentalny budynek dzisiejszej siedziby Komendy Wojewódzkiej Policji, wzniesiony w latach 1923-1925, a po przeciwnej stronie - charakterystyczne zabudowania opolskiej poczty. Znajduje się tu pomnik ku czci pocztowców poległych w I wojnie światowej, autorstwa berlińskiego rzeźbiarza Felixa Kupscha, odsłonięty w 1930 roku.

Kolejnym punktem wędrówki po Opolu jest plac dworcowy i dworzec kolejowy. Można tu podziwiać zabytkowy zespół budynków z czerwonej cegły elewacyjnej, wzniesiony w 1899 roku.



Dworzec Kolejowy to jeden z najcenniejszych zabytków w Opolu

Okazały dworzec powstał na szlaku ważnej linii kolejowej, przebiegającej przez Opole od 1845 roku. Do dzisiaj zachowały się tutaj m.in. charakterystyczne drewniane stropy, hol z kasami biletowymi oraz żeliwne konstrukcje zadaszeń peronów.

Zanim znajdziemy się na opolskim Rynku, znajdziemy się przy klasztorze ojców franciszkanów wraz z gotyckim kościołem Świętej Trójcy, wznoszonym w latach 1280-1329. W 1307 roku świątynia uległa pożarowi, po którym zachowało się tylko prezbiterium. W 1309 roku wzniesiono kaplicę św. Anny, a później kolejne kaplice - św. Jądwigi (XIV wiek), Najświętszego Serca Pana Jezusa (XVII wiek) i Matki Bożej Częstochowskiej (XVII wiek). Po pożarze z 1615 roku nawa główna otrzymała renesansowy wystrój. Najcenniejszą częścią kościoła jest kaplica św. Anny, zwana również Piastowską, gdzie zachowały się 4 grobowce Piastów opolskich, fundatorów kościoła i klasztoru: Bolesława I, Bolesława II, Bolesława III i jego żony księżnej Anny Oświęcimskiej. Pozostali książęta opolscy spoczywają w podziemiach, pod prezbiterium kościoła. Tam też znajduje się najstarszy na Śląsku fresk, pochodzący z 1320 roku. W 1811 roku kościół po sekularyzacji dóbr klasztornych przeszedł w ręce protestantów, którzy użytkowali go aż do 1945 roku.

Z kościoła udajemy się ul. Zamkową i mostem nad Młynówką w stronę tzw. Opolskiej Wenecji, z charakterystyczną nadbrzeżną zabudową i za-

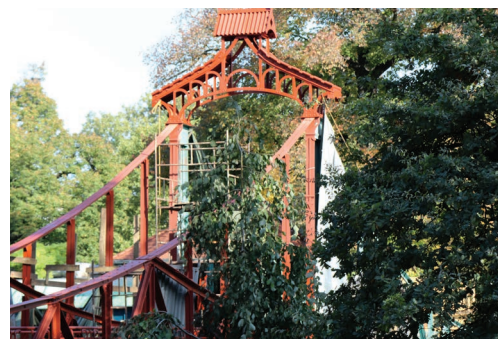


Pomnik pomnik księcia Władysława II Opolczyka, budowniczego zamku w Opolu

bytkową służyć z 1862 roku. Po drodze, tuż przy moście, mijamy pomnik „Papy Musioła”, czyli Karola Musioła, wieloletniego burmistrza miasta, inicjatora budowy amfiteatru i organizacji Festiwalu Piosenki Polskiej.

W pobliżu, przy ul. Katedralnej, znajdują się pozostałości murów obronnych, pamiętających XIV wiek. Przechodząc przez wykonaną w murach bramę, docieramy na plac opolskiej katedry pw. Świętego Krzyża. Gotycka świątynia pochodzi z połowy XV wieku, ale jej pierwsze mury powstały już w latach 1254-1295. Później następowały kolejne rozbudowy kościoła - na przełomie XV i XVI wieku oraz w wieku XVII, po pięciokrotnych pożarach niszczących budowlę. Jednym z najważniejszych zabytków katedry jest pochodzący z XV wieku obraz Matki Boskiej Piekarskiej (obecnie zwany Matką Boską Opolską).

I wreszcie docieramy do opolskiej starówki. Rynek to prostokątny plac wytyczony już w połowie XIII wieku, z otaczającymi go zabytkowymi kamienicami mieszczańskimi z XVIII i XIX wieku. W centralnej części usytuowano ratusz, z charakterystyczną 65-metrową wieżą, wzniesiony w stylu włoskiego neorenesansu w latach 1933-1936 (jego architektura nawiązuje do słynnego pałacu Medyceuszów we Florencji). Z kolei przy południowej pierzei Rynku, tuż obok arkad ratusza, stoi pomnik konny księcia Kazimierza I Opolskiego. Rzeźba z brązu autorstwa Wita Pichurskiego



Most Groszowy, zwany również Zielonym Mostkiem lub Mostkiem Zakochanych

odsłonięta została w 2018 roku. Na Rynku Stolicy Muzyki Polskiej nie mogło też zabraknąć miejsca na współczesną Aleję Gwiazd, na której od 2004 roku odlewane są w brązie autografy znanych wykonawców, kompozytorów i autorów piosenek.

Jeśli wystarczy nam siła, to z Rynku udajemy się jeszcze do kościoła pw. Matki Boskiej Bolesnej i św. Wojciecha, wzniesionego przez dominikanów w 1399 roku. Tuż obok schodów prowadzących do świątyni znajduje się mieszczańska kamienica, w której swą siedzibę ma Muzeum Śląska Opolskiego. Natomiast przechodząc przez ulicę Wacława Hawla i Mały Rynek, znajdziemy się na Wzgórzu Uniwersyteckim (zwanym też Wojciechowym). Znajduje się tam m.in. wkomponowana w uniwersyteckie zabudowania kaplica św. Wojciecha, a także skwer z rzezbami artystów, związanych z Opolem.

Metą spaceru po Opolu niech będzie tzw. Górka, na której w latach 1382-1387 wybudowano zamek. Do dzisiaj zachowała się tutaj gotycka wieża zamkowa. Wjazd do niej prowadził przez zwodzony most zawieszony nad fosą. Przed wieżą stoi pomnik księcia Władysława II Opolczyka, budowniczego zamku, fundatora klasztoru ojców paulinów na Jasnej Górze w Częstochowie oraz darczyńcę cudownego obrazu Najświętszej Maryi Panny.

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



Fragment dawnych murów miejskich



Gotycki kościół św. Trójcy



Opolska katedra pw. Świętego Krzyża

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Wykonawca ułożył torowisko na ostatnim fragmencie – wzdłuż ogrodzenia szkoły oraz wykonał torowisko i rozjazd na skrzyżowaniu z ul. Zabrzeżską. Wylał płytę betonową wiaduktu nad Bytomką. Trwa uzbrajanie słupów trakcyjnych.
- W ogłoszonym przetargu wykonawczym dla zadania w ul. Piekarskiej i Sądowej trwa procedura wyboru najkorzystniejszej oferty.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja na odcinku Floriańska – Składowa wykonawca ułożył torowisko w płytach, przebudował przejazdy i przejścia przez torowisko. Wykonawca kontynuował uzbrajanie w aparaturę słupów trakcyjnych.
- Na ul. Hajduckiej na odcinku Dobrodzieńska – Dąbrowskiego wykonawca montował szyny w komorach. Trwa budowa fundamentów pod słupy trakcyjne. Wykonawcy zewnętrzni realizują prace w zakresie przebudowy gazociągu, magistrali wodociągowej oraz przyłączy kanalizacyjnej budynków.
- Na ul. Powstańców generalny wykonawca kontynuuje prace wykończeniowe oraz realizuje zakres miejski inwestycji.



Chorzów, ul. 3 Maja

w Dąbrowie Górniczej:

- Wzdłuż ul. Piłsudskiego i Królowej Jadwigi zabudowano rozjazdy technologiczne i wykonawca przystąpił do prac na torze południowym (w kierunku Huty) pomiędzy przystankami Reden a Gołonóg Centrum.

w Katowicach:

- W przetargu na wyłonienie wykonawcy dla zadania wzdłuż ul. Grundmanna 24.11. otwarto oferty od 10 potencjalnych wykonawców.

w Mysłowicach:

- Wykonawca kontynuował prace przy przebudowie wodociągu na ul. Bytomskiej oraz demontażu infrastruktury na pętli przy dworcu kolejowym.

w Sosnowcu:

- Wykonawca prowadził prace ziemne w rejonie budowanego tunelu pod ul. Braci Mieroszewskich. Po demontażu dawnej pętli wykonawca realizuje prace ziemne oraz budowlane w zakresie instalacji kanalizacyjnej. Między ul. Błachnickiego a Białostocką oraz wzdłuż ul. Paderewskiego wykonawca ułożył warstwy podbudowy i przystąpił do układania rusztu torowego.

- Na zadaniu wzdłuż ulic gen. Andersa i 1 Maja, wykonawca kontynuował układanie rusztu torowego oraz stawianie słupów trakcyjnych. Trwają prace przy przebudowie podstacji trakcyjnej.
- W przetargu wykonawczym dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego postępowanie przedłuża się z powodu odwołania do KIO.



Sosnowiec, ul. gen. Andersa

w Świętochłowicach:

- Wykonawca budował dwutorowy odcinek torowiska w rejonie tzw. ronda Pawła; kontynuował prace przy budowie peronów oraz przejazdów przez torowisko.
- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej wykonawca wdrożył tymczasową organizację ruchu i rozpoczął prace demontażowe starej infrastruktury.



Świętochłowice, ul. Chorzowska

w Zabrze:

- W dniu 19.11. podpisano umowę z generalnym wykonawcą prac w Mikulczycach. Od 20.11. ruch tramwajów został wstrzymany i rozpoczęły się prace demontażowe.
- W przetargu wykonawczym dla zadania w ciągu ul. Wolności od z ul. Floriana do granicy z Rudą Śląską wpłynęło 9 ofert. Trwają prace komisji przetargowej.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane są z Projektem pn.: „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

Ks. Jan Macha ogłoszony błogosławionym

20 listopada kardynał Marcello Semeraro, prefekt Kongregacji Spraw Kanonizacyjnych, w katowickiej katedrze wyniósł na ołtarze ks. Jana Machę.

Beatyfikacja odbyła się w obecności najbliższej żyjącej rodziny błogosławionego. Jej przedstawiciele wnieśli relikwie podczas liturgii: zakrwawioną chusteczkę, ostatni list i różaniec samodzielnie wykonany w więzieniu przez ks. Machę. – Te relikwie miałam w domu całe życie i musiałam się z nimi rozstać. Ta chusteczka towarzyszyła mi przy wszystkich ważnych momentach życia. To, że wносиłam ją jako relikwie, to był potworny stres, serce waliło mi jak młotem. Ale jest też ogromne szczęście, że te relikwie będą mogły służyć naszym blížnim. Niech działają, niech ta łaska się rozlewa – mówiła po uroczystościach Małgorzata Kozak, siostrzenica błogosławionego.

Obecnych w katedrze powitał abp Wiktor Skworec. Mszy św. przewodniczył kardynał Marcello Semeraro. W swoim słowie porównał historię życia i śmierci ks. Jana Machy do ewangelicznego ziarna pszenicy, które musi obumrzeć, aby przynieść plon obfity – Świadcstwo, które Jan Franciszek Macha złożył Panu Jezusowi, w historii Kościoła na Górnym Śląsku stanowi kartę prawdziwie heroicznej wiary i miłości. On również obumarł jak ziarno pszenicy – mówił. Prefekt Kongregacji Spraw Kanonizacyjnych nawiązał także do czasów, w jakich ks. Masze przyszło sprawować posługę kapłańską i zwrócił uwagę na jego niezwykłą pokorę, mimo rozmachu podejmowanych działań. – Na krótko przed wykonaniem kary śmierci napisał: «Za 4 godziny wyrok będzie wykonany. Kiedy więc ten list będziecie czytać, mnie nie będzie już między żyjącymi! Zostańcie z Bogiem! Przebaczenie mi wszystko! (...) Żyłem krótko, lecz uważam, że cel swój osiągnąłem. Nie rozpaczajcie! Wszystko będzie dobrze. Bez jednego drzewa las lasem zostanie». W tych swoich słowach zostawia nam najważniejszą lekcję. Składa świadectwo, że każdy na tej ziemi został stworzony do wypełnienia swojej misji. Określa dobro jako coś większego niż interes jednostki: dążenie do szczęścia jest o tyle autentyczne, o ile przyczynia się do obrony sprawiedliwości, w służbie dobru wspólnemu, dzieleniu się, przyjmowaniu, szacunku, trosce o potrzeby innych – mówił kardynał M. Semeraro.

Beatyfikacja to pierwsze takie wydarzenie w historii Kościoła lokalnego archidiecezji katowickiej. – Kończy się pewien etap: poznawania i odkrywania



Fot. Biuro Prasowe KEP

świętości. Teraz trzeba się z ks. Janem Franciszkiem Machą zaprzyjaźnić. Mówi się o błogosławionych, że są „wynoszeni do chwały ołtarza”. Trzeba podkreślić, że tak naprawdę święty czy błogosławiony w tym momencie schodzi na ziemię, by za nami orędować, by inspirować postępowaniem. Ks. Jan zajmował się dziełami charytatywnymi, miłosierdziem w praktyce. Był młodym księdzem, mamy nadzieję, że będzie orędownikiem nowych powołań kapłańskich, misyjnych i zakonnych i wsparciem dla kapłanów w ich drodze powołania – mówił bp Grzegorz Olszowski, koordynator Zespołu Organizacyjnego Beatyfikacji ks. Jana Machy.

Jak podkreślił ks. dr hab. Damian Bednarski, postulator procesu beatyfikacyjnego, sam proces nie uczynił ks. Jana świętym. – Chodziło o to, by tę świętość wydobyć na światło dzienne, pokazać światu piękno tej postaci. Swoją postawą ks. Jan Franciszek Macha mówi nam, że trzeba jeszcze więcej od siebie wymagać, być wiernym prawdom wiary i świadczyć o Chrystusie. Mogę śmiało powiedzieć, że zaprzyjaźniłem się z nim – mówił.

Ks. Jan Macha zostanie ogłoszony patronem Wyższego Śląskiego Seminarium Duchownego. Liturgiczne wspomnienie błogosławionego będzie przypadać 2 grudnia, czyli w rocznicę męczeńskiej śmierci (ks. Jan został zgilotnowany w więzieniu na ul. Mikołowskiej w nocy z 2 na 3 grudnia 1942 roku).

Źródło: www.janmach.gosc.pl/Marta Sudnik-Paluch

W dniu beatyfikacji oraz w niedzielę 21 listopada spółka Tramwaje Śląskie S.A. uruchomiła tramwaj specjalny, który kursował przez: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską i Zabrze. W historycznym wagonie typu N oznaczonym tablicą kierunkową z hasłem „Błogosławiony” odtwarzany był radiowy reportaż, opowiadający o historii życia i męczeńskiej śmierci ks. Jana Machy, a każdy pasażer mógł nim podróżować kasując zwykły bilet na przejazd.



Fot. Aleksandra Starosta

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**

I znów stoimy...

...a miała być taka piękna służba. Nowa, niskopodłogowa „Kasia”, wyremontowane torowisko od granicy Świętochłowic aż po sam chorzowski rynek. Tymczasem dochodzi siódma rano, a ja tkwię „uziemiony” na ulicy Chrobrego w Chorzowie. Usterka wagonu? Problem z napięciem w sieci trakcyjnej? Nic bardziej mylnego – problem stoi przede mną. Problemem jest zaparkowany zbyt blisko torowiska samochód.

Stoję więc w pierwszych drzwiach, podzwaniając najdonośniej, jak tylko wóz potrafi. Mieszkańcy domów – zniecierpliwieni hałasem – zerkają przez okna. W wagonie również nastroje minorowe. Dwie panie – jadące do pracy – już wiedzą, że nawet, gdyby zdarzył się cud, nie zdążą na swój autobus z chorzowskiej estakady. Starszy pan na wizytę do lekarza



może i zdąży, ale do rynku daleka droga dla niemłodych już nóg. Pozostali pasażerowie nie zdradzili jeszcze celów swojej podróży, ale też słysząc ich zniecierpliwienie – a tymczasem lada moment dołączy do nas kolejny tramwaj, a w nim lekko licząc kolejnych dwudziestu podróżnych, którzy w najlepszym razie po prostu spóźnią się do celu. Tyle tylko, że to „9”, a zatem linia mijankowa; jeśli ten tramwaj za długo tu zabawi – poopóźnia w konsekwencji wszystkie pozostałe.

Mija czas, dzwonek dzwoni. Ja i drugi motorniczy to dwóch. Nasi pasażerowie – rzucam okiem – razem około czterdziestu. Pozostałe, w perspektywie opóźnione „9” i co najmniej jedna „17” skierowana do Chorzowa Batorego zamiast do rynku – w sumie ośmiu motorniczych i kilkudziesięciu pasażerów w samych wagonach. Centralny Dyspozytor Ruchu i jadący na miejsce kontroler ruchu – dwóch kolejnych. Dyżurny oficer policji, patrol skierowany na miejsce, pasażerowie na przystankach, kierowcy samochodów nie mogących wjechać z ulicy Wolności w Chrobrego... Nie przesadzę, jeśli ten poranek „umilono” około 150 osobom – JEDNYM źle zaparkowanym samochodem. To tylko jedno z całej serii takich zdarzeń w ostatnim miesiącu w tej okolicy.

Tymczasem wielkimi krokami zbliża się zima. Przy chodnikach, nawet na najszerszych ulicach pojawiają się pryzmy śniegu; śnieg i błoto zakrywają oznakowanie poziome, przydatne przy parkowaniu. Pozostaje tylko kolejny raz przypomnieć – nie bądźcie, Drodzy Kierowcy, egoistami i zawsze parkujcie tylko w dozwolonych miejscach, zachowując co najmniej metr od torowiska! Tak, aby spokojnie można było obok waszych samochodów przejechać. Szczęśliwie tym razem, po ponad 10 minutach zatrzymania, kierowca zmierza do samochodu, w niewybrednych słowach dając do zrozumienia, że „stoi tu tylko chwilę”, a w ogóle – „o co nam wszystkim chodzi”? Brew mi nie drgnie, bo czy jest jeszcze sens w jakikolwiek sposób to komentować? Szczęśliwie dane samochodu przekazano odpowiednim służbom...

Podróży bez takich atrakcji przy okazji „Katarzynki” życzę wszystkim Państwu, a także moim koleżankom i kolegom oraz samemu sobie. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy



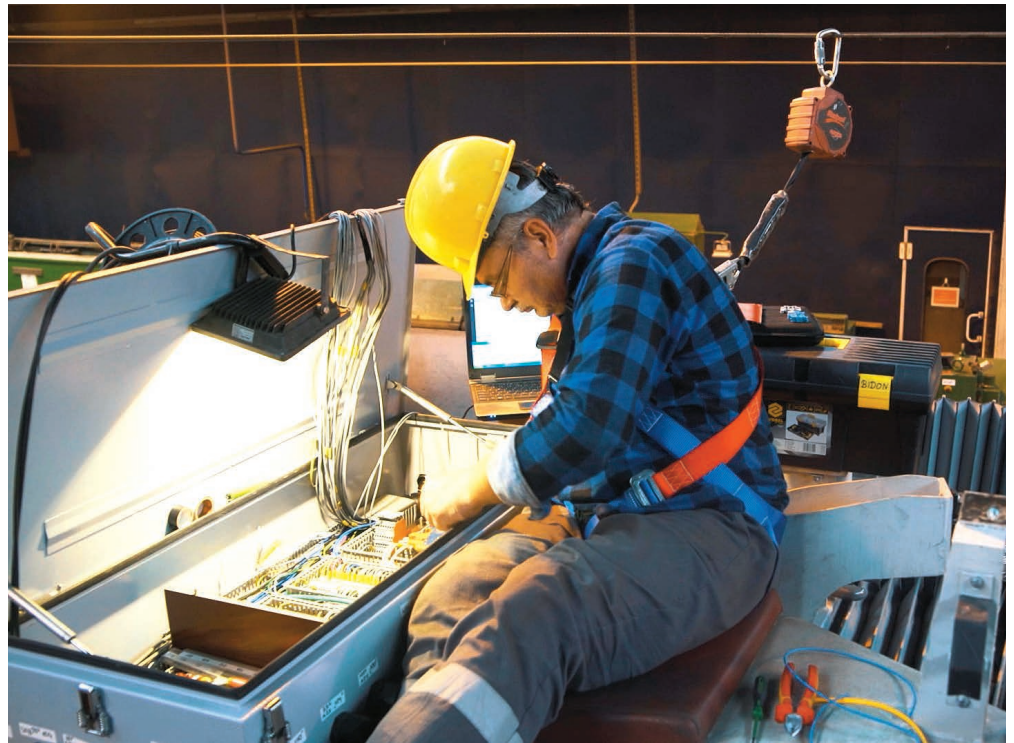
Zawód: tramwajarz

Mówimy o sobie „tramwajarze”, choć przecież taki zawód nie istnieje. Najczęściej kojarzeni jesteśmy przez pryzmat motorniczych, choć w spółce Tramwaje Śląskie pracują ludzie różnych zawodów, różnych specjalności. Kim są zatem tramwajarze?

Motorniczowie prowadzą tramwaje i to z nimi najczęściej identyfikowana jest firma Tramwaje Śląskie. Jednak, aby motorniczowie mogli świadczyć usługi, wożąc Państwa po ulicach naszych miast, konieczna jest praca wielu ludzi, o których pracy, zapewne wie Państwo niewiele. Przy okazji „Katarzynki” czyli święta braci tramwajarskiej, chcę Państwu temat ten nieco przybliżyć.

Życie w zajezdni tramwajowej toczy się nieprzerwanie, przez całą dobę, każdego dnia w roku. Kiedy większość z nas jeszcze śpi, tutaj praca wre. Późną porą zjeżdżają ostatnie tramwaje, po to, by już po godzinie 3:00 znów wyjechać na trasy. O tej porze, w środku nocy, pracują też inni. Dyspozytor ruchu, po wydaniu motorniczym kluczy i dokumentów zasiada do stanowiska komputerowego, gdzie obserwuje ruch tramwajów, wyłapując wszelkie nieprawidłowości i na nie reagując. Całą dobę pracują także kontrolerzy ruchu i służby pogotowia technicznego.

Przed 6:00 rano ożywają zajezdniowe hale obsługi codziennej, zwane potocznie wozowniami. Tu wykonywane są drobne naprawy oraz przeglądy techniczne okresowe. Wspecjalizowani pracownicy dokonują dokładnego przeglądu i regulacji wszystkich urządzeń i podzespołów. Elementy zużyte eksploatacyjnie, jak np. okładziny lub klocki hamulcowe zostają wymienione; smaruje się wszystkie części, które tego wymagają. Dokonuje



się również przeglądu elementów elektrycznych i elektroniki we wszystkich urządzeniach w wozonach oraz wykonuje drobne naprawy. Tym wszystkim zajmują się elektrycy, elektronicy czy mechanicy taboru szynowego.

Blacharze, spawacze, lakiernicy, operatorzy maszyn CNC to kolejna grupa zawodów, których przedstawicieli można spotkać w halach m.in. w chorzowskim Zakładzie Usługowo-Remontowym, gdzie przeprowadza się remonty kapitalne i modernizacje wagonów tramwajowych oraz realizuje zadania z zakresu regeneracji wózków tramwajowych, kół, silników i innych podzespołów. W terenie pracują energetycy odpowiedzialni za utrzymanie podstawy trakcyjnych oraz elektromonterzy trakcji tramwajowej. Obok nich kolejną ważną grupą pracowników są pracownicy torowi, a wśród nich ślusarze i spawacze – remontujący i dokonujący napraw bieżących torowisk. W strukturze Zakładu Torów i Sieci, poza

brygadami pogotowia technicznego: sieciowego, torowego, stacyjnego, dźwigowego oraz zwrotnicowego i ich dyspozytorami, są też pracownicy produkujący elementy torowe, obsługujący m.in. obrabiarki sterowane numerycznie.

Są wśród nas: tokarze, frezerzy, instruktorzy nauki jazdy, inżynierowie, technicy, specjaliści ds. kadr, płac, administracji, księgowości i finansów, controllingu, zamówień publicznych, realizacji inwestycji własnych i dofinansowanych środkami unijnymi; są planiści, zaopatrzeniowcy, informatycy, specjaliści ds. BHP, majątku, energii, czy marketingu i PR... Z pewnością nie wymieniałem wszystkich, jednak mam nadzieję, że udało mi się nakreślić Państwu obraz naszej firmy, której wszyscy pracownicy, każdego dnia realizują zadania, by na końcu całego łańcucha działań mogli Państwo skorzystać z komunikacji tramwajowej.

Andrzej Zowada



Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Szegedzie (Węgry).

Zachęcamy do dalszego udziału w naszej zabawie i do rozwiązywania kolejnej fotograficznej zagadki. Wśród tych, którzy wykazą się spostrzegawczością i wiedzą, rozlosowane zostaną nagrody ufundowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Odpowiedzi prosimy nadsyłać do 15 grudnia na adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów lub na adres: biuro@agencjamedial.pl



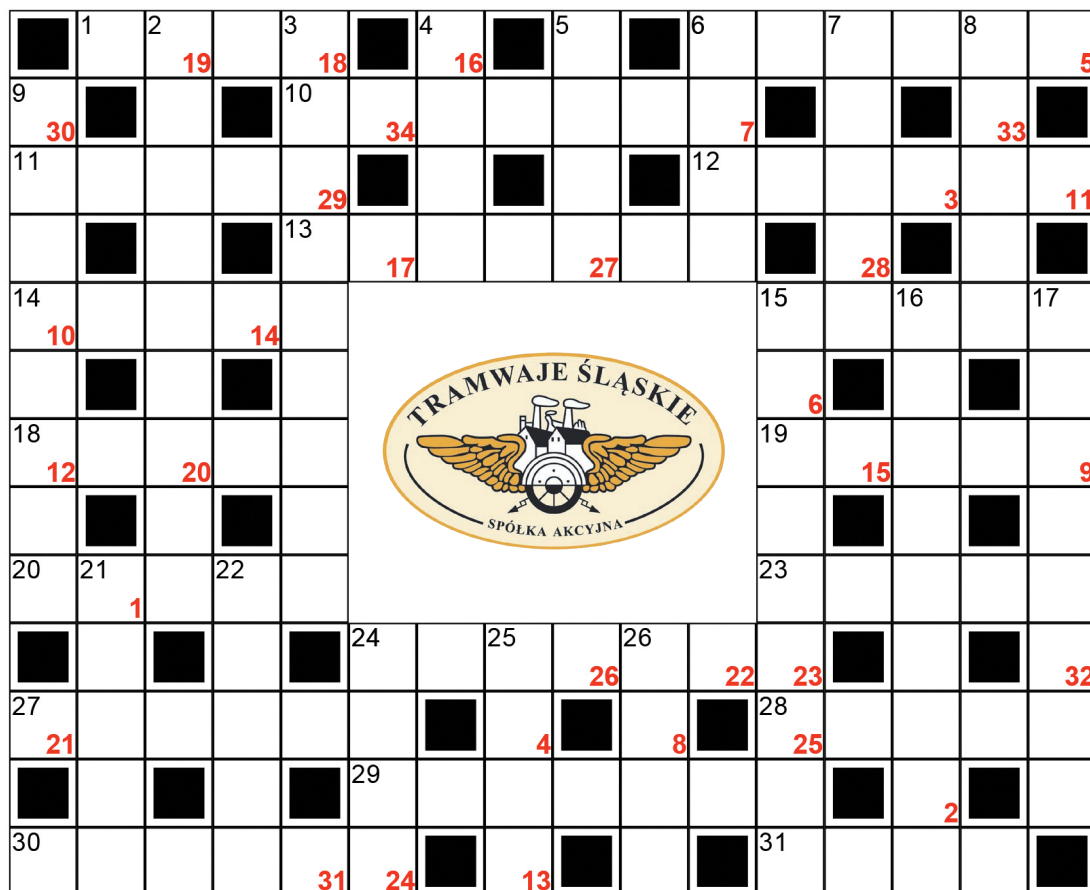
Szeged, Węgry

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie: Michael Russel

Krzyżówka



POZIOMO:

- 1) kulki na zajęcie.
- 6) szkodliwy materiał izolacyjny.
- 10) szkic ołówkiem.
- 11) aptekarska jednostka masy.
- 12) pies myśliwski.
- 13) dzierżawi mieszkanie.
- 14) ogłoszenie w prasie.
- 15) duży instrument strunowy.
- 18) nagromadzenie kopaliny.
- 19) mało znany pan.
- 20) waćpani.
- 23) kolega iksa.
- 24) oprawa książki.
- 27) bezwład.
- 28) styl jak sprzed lat.
- 29) teoretyk sztuki.
- 30) baśniowy karzeł.
- 31) N w powietrzu.

PIONOWO:

- 2) giętkość, gibkość.
- 3) rów łączący okopy.
- 4) mały dewastator zabawek.
- 5) duch podziemia.
- 6) na biurku adwokata.
- 7) zieleń lub żółć.
- 8) cokoł przyładowy.
- 9) członkini hufca pracy.
- 15) wydziera wzór na obrusie.
- 16) feudalna siła zbrojna.
- 17) wyścig samochodowy.
- 21) rynsztok.
- 22) rosyjska ciężarówka.
- 24) składnik zalewy.
- 25) nać kartofla.
- 26) termin kalendarzowy.

Litery z kratek ponumerowanych od 1 do 34 utworzą rozwiązanie.

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

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