

SILESIA

TRAM NEWS



AKTUALNOŚCI

**Czas
świątecznych
jarmarków**

»»» str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Śladami
błogosławionego
ks. Jana Machy**

»»» str. 6-7

ROZMAITOŚCI

**Historia
tramwajów
w Cieszynie**

»»» str. 8-9

**3 tygodnie bez tramwaju
wzdłuż ulicy Chorzowskiej**

»»» str. 4



Jedźmy razem

Przyznam, że wśród najważniejszych dni w roku, 25 listopada ma dla mnie szczególne znaczenie. I wiem, że nie jestem w tym odczuciu odosobniony. Dzień liturgicznego wspomnienia patronki braci tramwajarskiej – świętej Katarzyny Aleksandryjskiej – to ważny i uroczysty dzień dla wszystkich obecnych i byłych tramwajarzy, ich rodzin czy też sympatyków transportu szynowego. W katarzynkowe święto jesteśmy zjednoczeni pod sztandarem z wizerunkiem naszej patronki – prosimy o nieustanne wstawienie w codziennych sprawach zawodowych i osobistych. Mamy też co roku okazję do podziękowań pracownikom spółki Tramwaje Śląskie S.A., którzy z pasją i zaangażowaniem wykonują swe niełatwe obowiązki – m.in. za pulpitem sterowniczym tramwaju, za stołem dyspozytorskim, przy usuwaniu awarii, przygotowaniu i utrzymaniu w sprawności wagonów czy realizowaniu zadań administracyjnych. Wszystkich zapraszam do udziału w obchodach Katarzynki – informacje na ten temat zamieszczamy obok.

Końcówka roku 2022 to czas intensywnych prac realizowanych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A., nie tylko w ramach unięjnego projektu inwestycyjnego. Wiąże się to z pewnymi uciążliwościami dla pasażerów, ale musimy pamiętać, że celem prowadzonych inwestycji jest poprawa komfortu i bezpieczeństwa podróżowania komunikacją tramwajową w naszych miastach. Dlatego liczymy na zrozumienie ze strony wszystkich osób korzystających z linii tramwajowej wzdłuż ulicy Chorzowskiej w Katowicach, na której na trzy tygodnie został wstrzymany ruch, głównie z powodu przebudowy torowiska w Dębie. O szczegółach informujemy na stronie 4. Z kolei już wkrótce, bo jeszcze w tym roku, wynagrodzona zostanie cierpliwość mieszkańców Sosnowca Zagórza, gdzie otwarta zostanie długo wyczekiwana, nowa linia dla tramwajów. O postępie w realizacji tej oraz innych inwestycji informujemy na stronie 5. Na łamach listopadowego numeru każdy może znaleźć coś dla siebie. Polecam m.in. artykuł o historii tramwajów w Cieszynie (strony 8 i 9) oraz o miejscach związanych z życiem błogosławionego ks. Jana Machy (strony 6 i 7). Nie zabrakło oczywiście części rozrywkowej, z krzyżówką i kolorówanką dla najmłodszych, na stronie 12. Życzę miłej lektury, z katarzynkowym pozdrowieniem dla wszystkich Czytelników!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Z okazji tramwajarskiego święta - Katarzynki
wszystkim obecnym i byłym Pracownikom Spółki wraz z rodzinami,
Pasażerom i Miłośnikom komunikacji tramwajowej
składamy najlepsze życzenia zdrowia
i wszelkiej pomyślności.

Niech święta Katarzyna Aleksandryjska czuwa nad nami każdego dnia,
zapewniając opiekę i bezpieczeństwo.

Wszystkim Pracownikom składamy wyrazy
uznania i serdeczne podziękowania
za kolejny rok pracy, która mimo
obiektywnych trudności,
pozwoliła skutecznie realizować służbę
na rzecz Pasażerów.

Zarząd spółki
Tramwaje Śląskie S.A.

Obchody Katarzynki

25 listopada to wspomnienie św. Katarzyny Aleksandryjskiej, patronki tramwajarzy. Z tej okazji odprawione zostaną msze święte a w trasę wyruszy tramwaj specjalny.

Tradycyjnie już 25 listopada pracownicy spółki Tramwaje Śląskie S.A. gromadzą się na wspólnej modlitwie przy figurze św. Katarzyny Aleksandryjskiej na terenie siedziby Spółki w Chorzowie Batorem. W tym roku modlitwa w tym miejscu rozpocznie się o 14:10, by po chwili pochód obecnych i byłych pracowników, miłośników i mieszkańców wraz z pocztami sztandarowymi i tramwajową orkiestrą wyruszył ulicami Chorzowa Batorego w procesji do kościoła parafialnego p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa przy ul. Długiej 32.

Pochód zamknie tramwaj specjalny, który następnie wyruszy w drogę po miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W tym roku wagon uda się z Chorzowa Batorego przez Rynek do Świętochłowic, stamtąd do centrum Bytomia, skąd przez rudzkie dzielnice Chebzie i Godula wróci do Bytomia, by następnie udać się w drogę powrotną do Chorzowa. Katarzynkowe msze święte, jak co roku odbędą się we wszystkich rejonach Spółki. Szczegółowe informacje znajdują się poniżej. Serdecznie zapraszamy do udziału w liturgiach.

23.11.2022 godz. 15:00 - Kościół parafialny p.w. św. Michała Archanioła w Bytomiu - Sucheje Górze ul. Ks. P. Jaskółki 1
24.11.2022 godz. 14:30 - Kościół parafialny p.w. Opatrzności Bożej w Katowicach, ul. 1 Maja 52
25.11.2022 godz. 14:30 - Kościół parafialny p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Chorzowie, ul. Długa 32
27.11.2022 godz. 10:30 - Kościół parafialny św. Andrzeja w Zabrze, ul. Wolności 196
27.11.2022 godz. 11:30 - Kościół parafialny p.w. św. Jadwigi Śląskiej w Będzinie, ul. Bursztynowa 17

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



Fot. Adrian Cimblewski/Facebook UM Katowice

Ulice naszych miast powoli wypełniają się świąteczną atmosferą. Tradycją stały się jarmarki bożonarodzeniowe, którym towarzyszy wiele wyjątkowych atrakcji. Nie inaczej będzie w tym roku.

W stolicy województwa śląskiego na swych gości czeka już lodowisko, a na placu teatralnym stoi konstrukcja młyńskiego koła. Ruszył Jarmark Bożonarodzeniowy w Katowicach, który potrwa aż do 8 stycznia. Na Rynku postawiono 80 straganów, pojawiły się też świąteczne ozdoby. – Gorąco zapraszam do odwiedzenia jarmarku. Będzie to okazja, by poczuć klimat zbliżających się świąt. Na płycie Rynku stoi już świąteczne drzewko – 14-metrowy świerk, który przyjechał do nas z Orzesza. Uroczyste uruchomienie światełek na choince odbędzie się na początku grudnia – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic. Na stoiskach zagościły unikatowe wyroby i najróżniejsze pyszności. Kupić można na przykład bombki szklane z częstochowskiej manufaktury, a także ceramiczne kwiatki, bombki i grzybki z węgierskiej manufaktury z Budapesztu. – Pięć budek będzie stanowić tak zwaną Strefę Ukraińską. Prowadzą je osoby, które dotychczas wystawiały swoją ofertę na jarmarku we Lwowie. Z racji tego, że ściśle współpracujemy ze Lwowem, w którym także trwa wojna, zaprosiliśmy je do Katowic – mówi Ewa Lipka z wydziału komunikacji społecznej Urzędu Miasta w Katowicach.

Ponadto, już po raz piętnasty organizowany jest bardzo popularny „Jarmark na Nikiszu”, który w tym roku potrwa od 9 do 11 grudnia. Niepowtarzalny jarmarkowy klimat w sobotę i w niedzielę dopełniać będzie scena muzyczna, zlokalizowana na Skwerze Zillmannów. Będzie można usłyszeć zarówno tradycyjną muzykę, nawiązującą do grudniowego kalendarza – Barbórki, adwentu i Bożego Narodzenia, jak i bardziej progresywne dźwięki dj setów. A na sam koniec wydarzenia przygotowano akcent ukraiński – występ artysty z Kijowa. O świąteczny nastrój dbają oczywiście także inne miasta w regionie. Jarmark Bożonarodzeniowy odbędzie się np. na chorzowskim Rynku. Budki z przysmakami, lokalnymi wyrobami oraz rzemiosłem i świątecznymi ozdobami będą dostępne dla mieszkańców od 15 do 18 grudnia.

Oprócz świątecznych przysmaków, przy kramach będzie można kupić również

rękodzieło, a w specjalnym namiocie odbędą się warsztaty pod okiem instruktorów – będzie można zrobić ozdoby świąteczne lub udekorować pierniki. Na Rynku stanie także zagroda z elfami, Mikołajem i żywymi reniferami, które przyjadą do Chorzowa prosto z Zakopanego. Dodatkową atrakcją będzie fontanna świetlna. Jak zapewniają organizatorzy, nie zabraknie też występów artystycznych. Zaprezentują się m.in. wokaliści i zespoły z chorzowskich szkół i domów kultury. W czwartek 15 grudnia o 18:30 zagra Mirek Szoltysek, a w niedzielę 18 grudnia o 18:00 zaprezentuje się Teatr Rozrywki z koncertem bożonarodzeniowym „Raduj się świecie”.

Z kolei już 4 grudnia rusza Manufaktura Świętego Mikołaja - wielkie szaleństwo na alei Zwycięstwa w Sosnowcu. Gościem specjalnym będzie Karol Wójcicki, popularyzator astronomii, autor astronomicznego fanpage „Z głową w gwiazdach”.

– Manufaktura Świętego Mikołaja to wydarzenie, które zna praktycznie każdy dzieciak z Sosnowca, ale też i dorośli. Radość, uśmiech, dobra zabawa – tak najkrócej można opisać to, co będzie się działo w pierwszą niedzielę grudnia w Sosnowcu – mówi Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca. Wszystko zacznie się o 13:00. Na gości będą czekały niespodzianki, animacje, karuzele, diabelski młyn, warsztaty plastyczne (m.in. świąteczne dekoracje, ozdoby na choinkę, torby prezentowe), fotobudka, pokazy cyrkowe, zonglerskie, akrobaci i wiele innych. Nowością na Manufakturze będzie Rodzinny Rajd Mikołajkowy „W poszukiwaniu czarnego złota” – gra miejska dla całej rodziny.

4 grudnia to także Sosnowiecki Jarmark Świąteczny. Przez cały dzień, między 10:00 a 19:00, na alei Zwycięstwa będzie około 30 wystawców ze świąteczną ofertą. Na koniec tego dnia, tradycyjnie, odbędzie się ceremonia zapalenia światełek na miejskiej choince.

3 tygodnie bez tramwaju między Katowicami a Chorzowem



Fot. Marcin Bulanda

W rejonie powstającej wzdłuż ul. Grundmanna nowej linii tramwajowej trzeba wykonać rozjazdy; na modernizowanym torowisku między ulicami Dębowa a Żółta trzeba zdemonstować rozjazdy technologiczne i wykonać brakujące odcinki torów; torowisko modernizowanej pętli wschodniej przy Stadionie Śląskim trzeba połączyć elementami rozjazdowymi z głównym torem szlakowym.

Prace na tych trzech zadaniach inwestycyjnych w Katowicach zostały tak skoordynowane, żeby roboty wymagające wstrzymania ruchu tramwajów, prowadzone były w jednym czasie. – Zdecydowana większość prac budowlanych na torowisku biegnącym wzdłuż ulicy Chorzowskiej prowadzona jest przy utrzymanym ruchu tramwajów, ale są i takie, których przy kursujących tramwajach wykonać się nie da. Aby nie przerywać ruchu tramwajowego kilkakrotnie, doprowadziliśmy do takiej koordynacji prac trzech wykonawców, by wszystkie roboty zostały wykonane podczas jednego wstrzymania ruchu – wyjaśnia Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

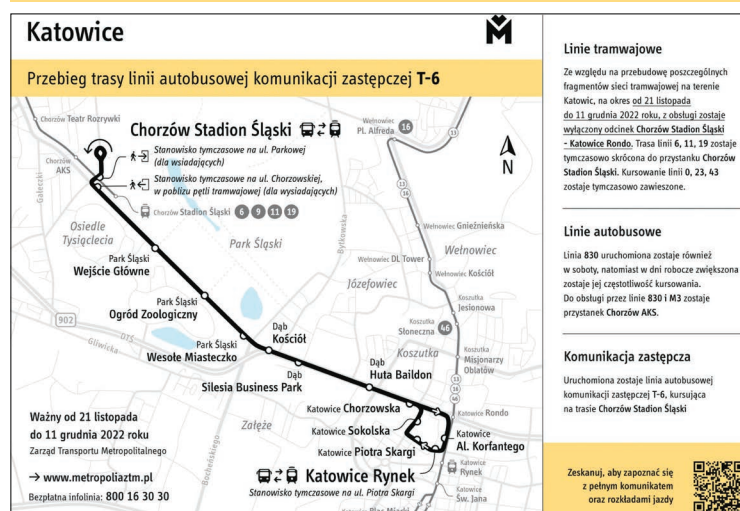
Przerwa w ruchu tramwajów rozpoczęła się w poniedziałek 21 listopada, obejmując odcinek między rondem im. gen. Ziętka a pętlą zachodnią przy Stadionie Śląskim. Linie tramwajowe nr 6, 11 i 19 od strony Chorzowa są skrócone do pętli zachodniej, a od strony Katowic nie kursują. W Katowicach, na trasie Brynów Centrum Przesiadkowe – Słoneczna pętla codziennie kursuje z dużą częstotliwością linia nr 46, a linie nr 13 i 16 są obsługiwane taborem o większej pojemności. Linie nr 0, 23 i 43 zostały zawieszone. Zarząd Transportu Metropolitalnego uruchomił autobusową komunikację zastępczą T-6, kursującą z częstotliwością co 7-8 minut w relacji: Katowice Rynek – Chorzów Stadion Śląski.

Zmiana na lepsze zaszła w organizacji ruchu tramwajowego w Załężu. – Wykonawca prac wzduż ulicy Gliwickiej od Brackiej do Wiśniowej finiszuje z robotami. Do 13 grudnia zadanie ma być zakończone, ale ostatni

etap prac będzie realizowany już przy ruchu tramwajów po dwóch nowych torach – podkreśla Andrzej Zowada. Tym samym od poniedziałku 21 listopada linia nr 20, kończąca do tej pory kurs na przystanku Załęże Wiśniowa, ponownie kursuje ul. Gliwicką do przystanku Załęże Pośpiecha, gdzie zmienia tor i udaje się w drogę powrotną. Trasa autobusowej komunikacji zastępczej została skrócona, zapewniając komunikację między ul. Pośpiecha a placem Wolności.

red

Szczegółowe informacje znaleźć można na stronach: www.metropoliaztm.pl oraz www.tramwajeslaskie.eu. Zgodnie z planem tramwaje kursujące wzdłuż ul. Chorzowskiej mają wrócić na swoje stałe trasy od poniedziałku 12 grudnia 2022 r.



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- W zakresie torowym wykonawca kontynuował prace na ul. Sądowej, w szczególności na skrzyżowaniu z ul. Piekarską, gdzie powstaje płyta rozjazdowa i rozjazdy torowe. Wykonawca kontynuuje prace przy przebudowie sieci teletechnicznych.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka z 7 km pierwszego modernizowanego toru na 5 km ułożona jest warstwa stabilizacji, w tym na 2 km wykonawca ułożył warstwę tłucznia pod ruszt torowy. W rejonie wiaduktu nad ul. Wrocławską i przystanku przy Urzędzie Miasta ułożone są podkłady na warstwie tłucznia.



Bytom, Urząd Miasta

w Chorzowie:

- W zakresie tramwajowym inwestycji na ul. 3 Maja wykonawca ułożył ostatni brakujący fragment torowiska w płytach. Rozpoczęły się prace przy montażu sieci trakcyjnej.
- Na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców wykonawca prowadzi głównie prace ziemne.



Chorzów, ul. 3 Maja

w Dąbrowie Górniczej:

- Prace prowadzone są głównie w zakresie miejskim inwestycji. W zakresie torowym rozpoczął się proces podbijania torowiska od strony pętli przy Urzędzie Pracy. W połowie grudnia ruch tramwajów do pętli ma zostać wznowiony.

w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca kontynuował budowę ścian mostu nad Rawą oraz budynku podstacji trakcyjnej. Przystąpił do budowy torowiska w rejonie biurowców F2F. Na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką wylano płytę torową drugiego toru od strony wschodniej.
- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa, przy zatrzymanym ruchu tramwajów wykonawca realizuje ostatni etap prac przed zakończeniem inwestycji. Szczegóły na stronie 4.

- Wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka wykonawca ułożył cały układ torowy i zrealizował prace sieciowe. Od 21 listopada wznowiony został ruch tramwajów po dwóch nowych torach. Trwają prace wykończeniowe.
- Dla zadania modernizacji torowiska wzdłuż ul. Obrońców Westerplatte, od Korczaka do Wańkowicza, ogłoszony został przetarg wykonawczy. Otwarcie ofert nastąpi 30 listopada.

w Mysłowicach:

- Wykonawca kontynuował prace przy układaniu szyn w płytach na ul. Bytomskiej i Starokościelnej oraz realizował prace w zakresie miejskim inwestycji.

w Sosnowcu:

- W Zagórzu wykonawca prowadzi prace wykończeniowe, by na przełomie listopada i grudnia prowadzić jazdy testowe na nowym torowisku. Prowadzone są prace przy dokumentacji powykonawczej.
- Wzdłuż ul. 1 Maja wykonawca kontynuuje prace torowe.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od wiaduktu nad ul. Orłąt Lwowskich do ronda wykonawca przystąpił do układania podkładów na warstwie podbudowy z tłucznia; kontynuował też betonowanie fundamentów pod słupy trakcyjne. Na odcinku od ronda do cmentarza trwały dalsze prace demontażowe.
- Na ul. Małachowskiego wykonawca prowadzi prace w zakresie miejskim.

w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej na odcinkach wydzielonych z jezdni wykonawca ułożył warstwę podbudowy i przystąpił do układania podkładów. Trwa budowa peronów tramwajowych i systemu oświetlenia.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej dobiega końca proces projektowy.

w Zabrze:

- W ramach zadania w Mikulczycach wykonawca kontynuował budowę ścian nowego mostu oraz realizował prace torowe (układanie płyty) na zakresie przebudowywanego skrzyżowania ul. Tarnopolskiej z ul. Chopina. Trwa także zabudowa kabli trakcyjnych.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności wykonawca kontynuuje przebudowę wodociągu oraz zabudowę kabli trakcyjnych. Wykonawca układa torowisko klasyczne na podkładach oraz płyty torowe na przejazdach.
- W przetargu na modernizację torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Wolności od posesji nr 203 do ul. Miarki wybrano wykonawcę. Termin na ewentualne odwołania minie 25 listopada.



Zabrze, ul. Tarnopolska

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.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



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 nieznanne.

Śladami błogostawionego ks. Jana Machy



Kościół św. Marii Magdaleny w Chorzowie Starym

Mija rok od beatyfikacji księdza Jana Machy. To dobra okazja do niecodziennej wyprawy - poznajmy wspólnie miejsca, z którymi związany był chorzowski kapłan, zamordowany w wieku 28 lat przez Niemców za udzielanie pomocy najbardziej potrzebującym.

Pierwszym ważnym punktem, który powinniśmy zaznaczyć na mapie naszego spaceru, jest ulica Marii Rodziewiczówny w Chorzowie Starym. To tutaj, w nieistniejącym już domu rodzinnym Machów, w niedzielę 14 stycznia 1914 roku przyszedł na świat Jan Franciszek Macha, syn Pawła i Anny z domu Cofalka. Jego ojciec był mistrzem ślusarskim w hucie „Królewska” (później Kościusko), matka zajmowała się domem i opieką nad pozostałą trójką dzieci: synem Piotrem oraz córkami Różą i Marią.

Od 1921 roku Hanik - jak zdrobniale rodzina nazywała Jana - uczył się w szkole ludowej w Chorzowie Starym. W tym samym budynku (przy ul. 17 Sierpnia 1) mieści się obecnie Szkoła Podstawowa nr 24 im. Powstańców Śląskich. Po czterech latach Jan kontynuował naukę w Państwowym Męskim Gimnazjum Klasycznym przy

ówczesnej Tempelstrasse. Dzisiaj jest to budynek Zespołu Szkół Technicznych nr 2 im. Mariana Batko przy ul. Powstańców 6a. W tym miejscu należy wspomnieć, że renomowane gimnazjum istniało już od 1869 roku, wpierw jako szkoła prywatna, od 1872 roku jako szkoła miejska, natomiast od 1877 roku już jako gimnazjum klasyczne. W 2020 roku auli szkoły nadano imię ks. Jana Machy, a na tę okoliczność na ścianie auli zawieszono specjalną tablicę pamiątkową.

Kontynuując nasz spacer, udajemy się na plac św. Jana, w stronę najstarszych budynków dzisiejszego Chorzowa Starego, wznoszonych od końca XVII wieku aż do 1900 roku. W obrębie numerów 8 i 10 zobaczymy zabudowania dawnego gospodarstwa Franciszka i Tekli Cofalków, dziadków ks. Jana. Są to tzw. wycugi, czyli charakterystyczne domy wiejskie przygotowywane dla rodziców, które zajmowali

po przekazaniu gospodarstwa swym dzieciom.

Z placu św. Jana przechodzimy obok charakterystycznej murowanej kapliczki z figurą św. Jana Nepomucena i dochodzimy do przedłużenia placu z ul. Bożogrobców (dawną ul. Kościelną). Przy numerze 44 znajduje się piętrowy budynek, w którym od 1920 roku mieszkała rodzina Machów. Niedaleko domu, tuż przy drodze, na jednym z najwyższych wzgórz Chorzowa (317,7 m n.p.m.), stoi neogotycki budynek kościoła parafialnego pw. św. Marii Magdaleny, wybudowany w latach 1889-1892. To w tej świątyni - 20 stycznia 1914 roku - przyszły kapłan i męczennik został ochrzczony, a w 1925 roku przyjął Pierwszą Komunię Świętą (w tym samym roku w kościele św. Jadwigi Śląskiej Jan przyjął bierzmowanie z rąk ówczesnego administratora apostolskiego dla Górnego Śląska,



Rodzinny dom ks. Jana Machy przy ul. Bożogrobców 44



Zabudowania przy placu św. Jana. Tutaj mieszkali dziadkowie ks. Jana Machy



Budynek dawnej szkoły ludowej - obecnie Szkoły Podstawowej nr 24 przy ul. 17 Sierpnia

późniejszego pierwszego biskupa diecezji katowickiej ks. Augusta Hlonda). W 1939 roku, po ukończeniu Śląskiego Seminarium Duchownego w Krakowie, ks. Jan Macha odprawił w swej macierzystej świątyni mszę prymicyjną. W parafii św. Marii Magdaleny młody duchowny podjął też pierwsze obowiązki duszpasterskie, zastępując w czasie wakacji starochorzowskich księży.

Bardzo ważnym miejscem związanym z życiem ks. Jana był Klub Sportowy „Chorzów”, założony w 1919 roku pod patronatem Państwowej Fabryki Nawozów Azotowych. Był to klub wielosekcyjny, gdzie uprawiano m.in. boks, gimnastykę sportową, lekkoatletykę, piłkę nożną, ręczną i siatkową, a także tenis, szachy, kajakarstwo oraz narciarstwo. Wysportowany Hanik zapewne niejednokrotnie korzystał z sali gimnastycznej Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, znajdującej się przy obecnej ul. Mazurskiej, w otoczeniu budynków mieszkalnych Chorzowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na tzw. osiedlu „Karolinka”. Ulubioną dyscypliną sportu ks. Jana była piłka ręczna jedenastoosobowa, czyli szczypiorniak. To z drużyną Azotów w 1931 roku zdobył Mistrzostwo Polski, a także kilkakrotnie tytuły Mistrza Śląska. Ostatnim miejscem, przy którym powinniśmy się zatrzymać, jest symboliczna mogiła błogosławionego,

znajdująca się na starym parafialnym cmentarzu przy ul. Józefa Kalusa. W chwili zadumy warto zapoznać się z najważniejszymi wydarzeniami w życiu ks. Jana Machy po wybuchu II wojny światowej.

1 września 1939 roku kapłan otrzymał dekret pracy duszpasterskiej w parafii św. Józefa w Rudzie Śląskiej. To tu spotkał się z wojenną rzeczywistością, która dotknęła powierzonych jego opiece parafian. Widząc ich skrajną biedę, ks. Jan próbował z wrodzoną sobie siłą i determinacją temu problemowi zaradzić. Szybko podjął akcję dobroczynną, zjednując sobie do jej realizacji wielu pomocników. Pomoc ta przyjęła z czasem formę konspiracji, kiedy więc w Rudzie Śląskiej powstał inspektorat rudzko-chorzowski Polskiej Organizacji Zbrojnej, na jej czele stanął ks. Macha. Według szacunków historyków, w kręgu oddziaływania inspektoratu mogło być nawet kilka tysięcy ludzi organizujących pomoc, a przede wszystkim oczekujących na wsparcie. Mimo tego, że działalność dobroczynna ks. Jana i jego współpracowników nie miała żadnego charakteru zbrojnego, to Niemcy byli na tropie konspiratorów. W 1941 roku ksiądz Macha był dwa razy wzywany przez gestapo, ale skończyło się tylko na przesłuchaniach. Aresztowanie nastą-

pilo 5 września 1941 roku na dworcu kolejowym w Katowicach. Gestapo znalazło przy duchownym listę osób, którym pomagał oraz inne dokumenty wskazujące, że zbierał pieniądze i przekazywał je potrzebującym. Lista była jednym z głównych dowodów w późniejszym śledztwie i procesie, który zakończył się wyrokiem skazującym na karę śmierci poprzez ścięcie na gilotynie. Wyrok wykonano z 2 na 3 grudnia 1942 roku. Wiele w ostatnim roku pojawiło się miejsc upamiętnienia ks. Jana Machy. Od dnia beatyfikacji kapłan patronuje Wyższemu Śląskiemu Seminarium Duchownemu, gdzie urządzona została poświęcona mu izba pamięci. W Panteonie Górnośląskim, znajdującym się w podziemiach archikatedry katowickiej, można zobaczyć Mszał rzymski, z którego korzystał ks. Jan Macha. W Rudzie Śląskiej jedno z rondo nosi jego imię, a w pierwszą rocznicę beatyfikacji - 20 listopada 2022 roku - w kościele św. Marii Magdaleny w Chorzowie Starym odsłonięto tablicę pamiątkową. Ponadto w kościele Najświętszego Serca Pana Jezusa w Chorzowie Batorym pojawiła się bodaj pierwsza w diecezji figura błogosławionego.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



W Panteonie Górnośląskim przechowywany jest Mszał rzymski używany przez ks. Jana Machę



Symboliczny nagrobek ks. Jana Machy na cmentarzu parafialnym w Chorzowie Starym

Historia tramwajów w Cieszynie

Kiedy 12 lutego 1911 roku uroczystie otwierano linię tramwaju elektrycznego w Cieszynie, nikt nie mógł przewidzieć, że już wkrótce, bo za dziesięć lat, miasto zostanie podzielone granicą państwową, co zakończy działanie tego nowoczesnego wówczas środka transportu. Dziś, po ponad stu latach od likwidacji cieszyńskiej linii, warto przypomnieć dawny tramwaj, który sprawiał, że Cieszyn był postrzegany jako „mały Wiedeń”.

Plany budowy komunikacji tramwajowej w Cieszynie związane były z koniecznością połączenia dworca kolejowego (znajdującego się obecnie w Czeskim Cieszynie) z centrum miasta - tak było w roku 1894 w Ostrawie, w roku 1895 w Bielsku czy w roku 1902 w Boguminie. Dostęp do kolei żelaznej Cieszyn uzyskał w roku 1869, kiedy to uruchomiono odcinek Kolei Koszycko-Bogumińskiej z Bogumina do Cieszyna, a w kolejnych latach dzięki budowie nowych linii (w roku 1871 do Żyliny, w 1888 do Frydka i Bielska) ruch na cieszyńskiej stacji stale wzrastał. Została ona jednak zlokalizowana na obrzeżach miasta, a ówczesne natężenie ruchu pasażerów zmierzających do centrum, gdzie istniały ważne urzędy, hotele, a przede wszystkim koszary, spowodowało, że władze miasta wystąpiły w roku 1909 o koncesję do władz centralnych w Wiedniu na budowę linii tramwaju elektrycznego - nowoczesnego środka transportu, który z powodzeniem eksploatowało już szereg innych miast Austro-Węgier. Planowana linia miała być jedną z najkrótszych w monarchii Austro-Węgierskiej i mieć 1793 metry. W jej przebiegu zaplanowano 11 przystanków zlokalizowanych w niewralgicznych dla miasta miejscach. Pierwszy z nich znajdował się tuż przed budynkiem dworca kolejowego i umożliwiał bezpośrednią przesiadkę z pociągu do tramwaju (dla niechętnych nowoczesnym środkiem transportu czekały tu również konne dorożki), a kolejny na skrzyżowaniu obecnych ulic Dworcowej i Głównej (Saskiej Kępy). Następnie tramwaj zmierzał prostym odcinkiem w stronę mostu na Olzie (po drodze mógł zatrzymać się na żądanie w okolicy wylotu obecnej ulicy Praskiej),



aby tuż przed nim wjechać na jedną z dwóch na trasie mijanek. Były one niezbędne, gdyż na jednotorowej linii jednorazowo znajdowały się trzy wagony. Po pokonaniu mostu na Olzie i zatrzymaniu na przystanku na ulicy Zamkowej (bądź nie - był to przystanek na żądanie), wagon rozpoczął stromy podjazd ulicą Głęboką. W związku ze znaczną masą - każdy wagon ważył prawie 11 ton - wjazd na to wzniesienie odbywał się mozolnie, ale sprawnie, dzięki piasecznicom zamontowanym fabrycznie w każdym wagonie. Urządzenia te wysypywały pod każde z kół piasek, który zapewniał odpowiednią przyczepność. Dużo gorzej wyglądała sprawa zjazdu ulicą Głęboką - mimo zastosowania systemów hamulcowych końcowy odcinek z łukiem na skrzyżowaniu z ulicą Zamkową należał do najniebezpieczniejszych na trasie - tu też zdarzył się 5 marca 1918 roku najpoważniejszy wypadek w historii cieszyńskiej linii, kiedy to hamulce nie zadziałały, a tramwaj wypadł z szyn, uderzając w mur oporowy pod cieszyńskim zamkiem.

Kolejny przystanek u wylotu ulicy Mennicznej umożliwiał szybkie dotarcie na spektakle mające miejsce w pobliskim teatrze, a następny został zlokalizowany przed popularnym hotelem Austria z obszerną salą koncertową. Niedaleko, bo obok Starego Targu, mieścił się kolejny przystanek cieszyńskiego tramwaju, który zmierzał następnie na Rynek zwany wówczas Placem Demla. Było to najważniejsze miejsce na cieszyńskiej linii i jednocześnie druga mijanka, na której spotykały się wagony zmierzające w przeciwnych kierunkach. Dalej tramwaj wjeżdżał na Górny Rynek, gdzie



Cieszyn, ul. Głęboka





zatrzymywał się w drodze do końcowego przystanku na Wyższej Bramie, zlokalizowanego u wylotu ulicy Bielskiej tuż przed nieistniejącą już dziś gospodą Pod Złotym Słońcem. Tu trasa kończyła się, a motorniczy przesiadał się na stanowisko po przeciwległej stronie wagonu (były one dwukierunkowe) i rozpoczynał jazdę powrotną - w stronę dworca kolejowego. Pierwszy kurs z ulicy Bielskiej miał miejsce o godzinie 6:34, a ostatni o 22:42. Wagon wracający o 22:58 z dworca dostarczał pasażerów tylko do przystanku na ulicy Zamkowej, a następnie po przestawieniu zwrotnicy zjeżdżał torem technicznym biegnącym do skrzyżowania z obecną ulicą Michejdy, a następnie Dojazdową do zajezdni.

Budynek ten wybudowano tuż obok elektrowni zasilającej również linię tramwajową i mieścił on wszystkie cztery cieszyńskie wozy. Każdy wagon miał 7880 mm długości, 2100 mm szerokości i 3240 mm wysokości, a wykonała je znana w całej monarchii firma Franciszka Ringhoffera z Pragi. Pomalowano je (jak większość wagonów tramwajowych w ówczesnej monarchii Austro-Węgierskiej, w tym w Wiedniu i Pradze) na biało-czerwono, nie zapomniano również o herbie miasta Cieszyna na bokach. W przedziale pasażerskim oddzielonym od stanowiska motorniczego przesuwanymi drzwiami zamontowano drewniane ławki, które mieściły 18 pasażerów (pozostali mogli stać), zapewniono również ogrzewanie oraz wentylację poprzez lufki nad oknami (w lecie można było również uchylić obszerne okna). Miejsce pracy motorniczego nie zapewniało zbytnej wygody - było osłonięte od wiatru tylko poprzez szybę przednią, a poza tym nie zaplanowano w nim siedziska, stąd praca wykonywana była cały czas w pozycji stojącej, w zimie dodatkowo w ciężkich ocieplanych płaszczach. Prócz motorniczych w początkowym okresie (i końcowym - od marca 1917 roku, kiedy to na tym stanowisku po raz pierwszy zatrudniono kobiety) zatrudniano na cieszyńskiej linii również kontrolerów biletów. Początkowo były to bilety papierowe kasowane każdorazowo przez rewizora, a od kwietnia 1912 roku specjalne żetony w cenie 12 halerzy (bilet normalny) i 6 halerzy (bilet ulgowy). Przejazdy ulgowe przysługiwały dzieciom (ale tylko tym o wzroście do 1,3 metra) i młodzieży szkolnej za okazaniem legitymacji.

Cieszyńska linia została uruchomiona 12 lutego 1911 roku. Podczas inauguracyjnego przejazdu z władzami miejskimi z burmistrzem Rudolfem Bukowskim na czele osiągnięto rekordowo krótki czas przejazdu całej trasy w 10 minut i 16 sekund, a następnie wagony udostępniono mieszkańcom, którzy tłumnie przybyli oglądać ten nowy środek transportu (pierwszego dnia sprzedano 4000 biletów!). W kolejnych latach liczba pasażerów utrzymywała się na podobnym poziomie około 380 tysięcy rocznie, aby znacznie wzrosnąć po wybuchu Wielkiej Wojny. Spowodowane to było m.in. napływem żołnierzy z różnych stron. W roku 1919 tramwaje cieszyńskie przewiozły rekordową liczbę 1 209 009 pasażerów. Problemy cieszyńskiego tramwaju zaczęły się tuż po I wojnie światowej, której zakończenie wcale nie oznaczało spokoju dla mieszkańców Śląska Cieszyńskiego. Spór o przynależność miasta i regionu, ale także trudności każdego z nowych państw obejmujących władzę na tym terenie bezpośrednio zagroziły



dalszemu funkcjonowaniu linii. Prócz najważniejszego problemu, jakim była szalejąca inflacja, przez którą funkcjonowanie linii w krótkim czasie stało się nierentowne, pojawiły się także kolejne, jak choćby przedłużające się kontrole w związku z przemysłem na moście na Olzie (stał się on od 28 lipca 1920 roku granicznym), czy problem waluty, w jakiej należało uiszczać należność za bilety (tramwaj stał się międzynarodowym środkiem transportu). To wszystko doprowadziło Komisję Administracyjną miasta Cieszyna do podjęcia decyzji o zawieszeniu kursowania tramwajów od 30 kwietnia 1921 roku (tramwaje przestały kursować jednak już 2 kwietnia). Wagony odstawiono do zajezdni, a następnie sprzedano do Łodzi, a w kolejnych latach stopniowo usuwano z ulic szyny, choć część z nich istniała jeszcze w latach 30.

Tak zakończyła się historia komunikacji tramwajowej w Cieszynie, o której przypominają dziś liczne pocztówki, zdjęcia, kilka zachowanych rozet zawieszających sieć trakcyjną na cieszyńskich kamienicach, a także ekspozycja w Muzeum Śląska Cieszyńskiego w Cieszynie.

Maciej Dembiniok/UM Cieszyn
Zdjęcia: Muzeum Śląska Cieszyńskiego



Drodzy Pasażerowie! Każdy z Państwa wie, że tramwaj jeździ po szynach. Większość jest też świadoma, że napędzany jest elektrycznością. Z pewnością jednak wiele elementów związanych z eksploatacją tramwaju może być dla Państwa nieznanych, niejasnych bądź niezrozumiałych. Zatem: Jak działa tramwaj? Na to ogólne pytanie postaramy się dość wyczerpująco odpowiedzieć na łamach „Silesia Tram News”.



Karliki czyli pierwsze niskopodłogowce

W 2001 roku na stan ówczesnego PKT Katowice weszły pierwsze z 17 nowych niskopodłogowych wagonów oznaczonych jako 116Nd, które w wyniku głosowania pasażerów nazwano Karlikami. Ich producentem była firma Alstom Konstal SA z Chorzowa, a nazwa handlowa to Citadis 100.

Konstrukcja tych wagonów oparta została na rozwiązaniach z poprzednich wagonów 116Na dla Warszawy i NGd99 dla Gdańska, które zostały wyprodukowane pod koniec lat 90. XX wieku. Są to ostatnie tramwaje niskopodłogowe wyprodukowane przez tego producenta na polski rynek a jednocześnie pierwsze tramwaje z asynchronicznymi silnikami prądu przemiennego zasilanymi z falowników, jakie się pojawiły w naszej Aglomeracji. Wszyscy dobrze znamy te wagony, ale trzeba zauważyć, że są to trójczłonowe wagony oparte na trzech wózkach: skrajnych skrętnych napędowych i środkowym nieskrętnym tocznym, znajdującym się pod krótkim członem środkowym.

Karliki były pierwszymi wagonami wyposażonymi w cztery komplety drzwi odskokowo przesuwnych, gdzie płyty drzwi wykonane z aluminium otwierają się na zewnątrz. Mechanizmy drzwi zostały wyposażone w fotokomórkę oraz funkcję autorewersu po przychwyceniu. Dodatkowo w drugich drzwiach została umieszczona rozkładana rampa dla wózków inwalidzkich. Kabina motorniczego została wyposażona w agregat grzewczo-chłodniczy, ręczny zadajnik jazdy typu suwak, lusterka rozkładane od strony kabiny z elektryczną regulacją ustawienia zwierciadeł. Motorniczy posiada bardzo dobrą widoczność dzięki zaokrąglonej ścianie czołowej, wykonanej z tworzywa sztucznego z giętymi szybami, co wpłynęło również pozytywnie na sylwetkę wagonu. W pojeździe zainstalowano SIP (system informacji pasażerskiej) z tablicami klapkowymi i zapowiedziami przystanków. Do dyspozycji pasażerów są miękkie siedzenia z materiałem trudnościeralnym. Na podłodze ułożono szarą wykładzinę antypoślizgową.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Najwięcej zmian względem wówczas wszechobecnych wagonów rodziny 105 zastosowano na dachu wagonu, na który przeniesiono: elementy napędu – falowniki i opory hamowania, przetwornicę statyczną czy agregaty grzewczo-wentylacyjne. Po raz pierwszy u nas zastosowano elektrycznie sterowany odbierak prądu (pantograf), hydrauliczne hamulce tarczowe oraz uchylne okna boczne, które niestety w późniejszym okresie okazały się mało wydajne. Burty wagonów zostały pomalowane na kolor szary, co podczas eksploatacji okazało się kłopotliwe ze względu na wizualne „zlewanie się” wagonów z otoczeniem – w szczególności podczas świtu i zmierzchu, w dni mgliste czy deszczowe.

Te drobne problemy nie przysłaniały jednak najważniejszego nowum! Cechy najważniejszej dla pasażerów, jaką jest możliwość łatwego, wygodnego wejścia do wagonu niskopodłogowego. W Karlikach podłoga znajduje się jedynie 35 cm nad ziemią. Kolejną zaletą wagonu jest duża moc układu napędowego, pozwalająca na dynamiczną jazdę nawet przy pełnym wagonie. Aby móc zastosować dużą moc silników czyli 4 x 140kW (w serii 105 było to 4 x 41,5kW, czyli ponad trzykrotnie więcej) i zmieścić to pod obniżoną podłogą, zastosowano asynchroniczne silniki trójfazowe na napięciu 380V (tyle co w gniazdku sieciowym trójfazowym tzw. „siłowym”). Silniki te są zasilane z falowników, które przetwarzają napięcie stałe 600V DC na napięcie przemiennie z regulowaną częstotliwością zależnie od prędkości wagonu.

W początkowych latach eksploatacji Karliki kursowały pomiędzy Katowicami a Bytomiem na liniach nr 6 i 41, w późniejszym okresie również na linii nr 16. Obecnie kursują na wielu liniach stacjonując w zajezdniach Katowice i Gliwice. W 2010 roku zakończył się remont pierwszego wagonu (o numerze 807), w ramach którego pomalowano go w obowiązujące u nas barwy czerwono-kremowe. Następnie w ten sposób malowane były kolejne wagony. Od 2020 roku wagony poddawane są modernizacji, podczas której zostają wyposażone w nowy układ napędowy, nowe przesuwne okna, agregaty grzewczo-chłodnicze przedziału pasażerskiego i kabiny motorniczego, siedzenia pasażerskie, maszyny wraz z płytami drzwi (szczegółowo pisaliśmy o tym w Silesia Tram News nr 02/119 luty 2021). Kolejny wagon po modernizacji niebawem zacznie wozić pasażerów.



Na spotkanie z nauką

Przed nami szósta edycja Śląskiego Festiwalu Nauki KATOWICE. Po wyjątkowej odsłonie zeszłorocznej, impreza wraca do Międzynarodowego Centrum Kongresowego w Katowicach. To właśnie tam, 4 i 5 grudnia – w niedzielę i poniedziałek zaplanowano najważniejsze wydarzenia. Natomiast w sobotę 3 grudnia organizatorzy zapraszają na Galę otwarcia do chorzowskiego Planetarium – Śląskiego Parku Nauki.

Śląski Festiwal Nauki KATOWICE to jedno z największych wydarzeń popularnonaukowych w kraju i Europie – w pięciu dotychczasowych edycjach uczestniczyło 185 tysięcy osób. Co roku na program festiwalu składają się setki różnorodnych przedsięwzięć popularyzujących naukę i sztukę: wykłady, warsztaty, stanowiska pokazowe, wystawy, koncerty, spotkania z gośćmi specjalnymi i inne inicjatywy. Przestrzeń festiwalowa podzielona jest na sześć stref poświęconych przyrodzie, technice, naukom humanistyczno-społecznym, naukom ścisłym, medycynie i zdrowiu oraz sztuce, a także strefy specjalne.

ŚFN Katowice jest jednym z najważniejszych wydarzeń w ramach przygotowań stolicy województwa śląskiego do pełnienia funkcji Europejskiego Miasta Nauki w roku 2024 – ten prestiżowy tytuł przyznało Katowicom Stowarzyszenie EuroScience.



Fot. Monika Jodłowska/Facebook slaskifestiwalnauki.pl

Śląski Festiwal Nauki jest członkiem sieci European Science Engagement Association (EUSEA), w ramach której jest promowany. ŚFN został wyróżniony „Złotą różą”, czyli pierwszą nagrodą dla najlepszej akcji marketingowej wśród wydarzeń popularnonaukowych podczas konferencji EUPRIO (European Association of Communication Professionals in Higher Education), triumfował w kategorii zespół w prestiżowym konkursie Popularyzator Nauki 2020 organizowanym przez serwis „Nauka w Polsce” PAP oraz Ministerstwo Edukacji i Nauki, a także został laureatem nagrody SuperMarka – Śląskie przyznawanej przez Regionalną Izbę Przemysłowo-Handlową w Gliwicach.

Więcej na stronie: slaskifestiwalnauki.pl

**KIBICUJ
BIAŁO-CZERWONYM
NA STADIONIE ŚLĄSKIM**

Województwo Śląskie STADION ŚLĄSKI

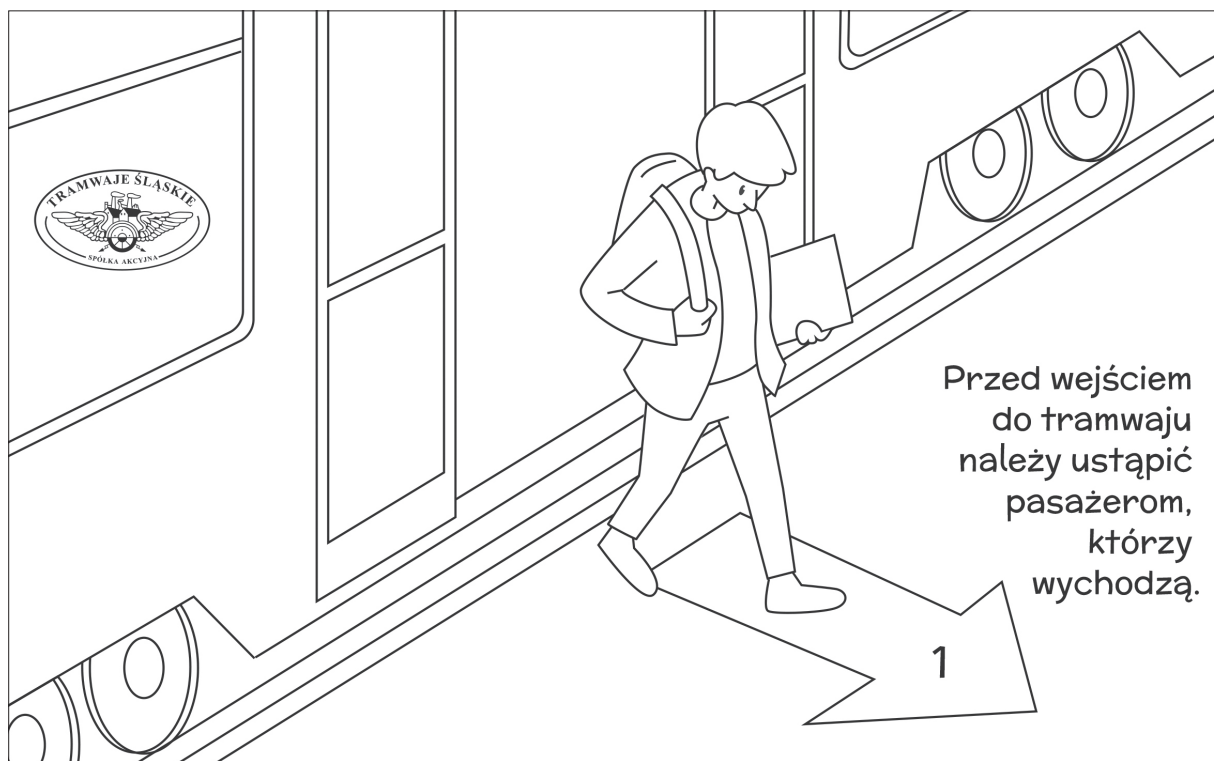
**W STREFIE KIBICA OBEJRZYSZ MECZE
MISTRZOSTW ŚWIATA W PIŁCE NOŻNEJ**

Rozpoczęły się piłkarskie Mistrzostwa Świata w Katarze. To wyjątkowy czas dla miłośników futbolu, którzy będą się emocjonować turniejem aż do 18 grudnia. Właśnie z myślą o nich Stadion Śląski przygotował Strefę Kibica i Strefę Premium.

Standardowa oferta obejmuje możliwość obejrzenia meczów w nieco większym gronie na dużym ekranie. Bilety w ramach Strefy Kibica na mecze reprezentacji Polski w fazie grupowej zostały już wyprzedane, nadal jednak dostępne są w niej miejsca na mecze półfinałowe, o 3. miejsce i na finał mistrzostw świata. Bilet do Strefy Kibica kosztuje 29 zł i można go kupić na stronie stadionslaski.pl/zwiedzanie. W cenie biletu przewidziano: możliwość obejrzenia wybranego meczu, napój i posiłek, zwiedzanie Stadionu

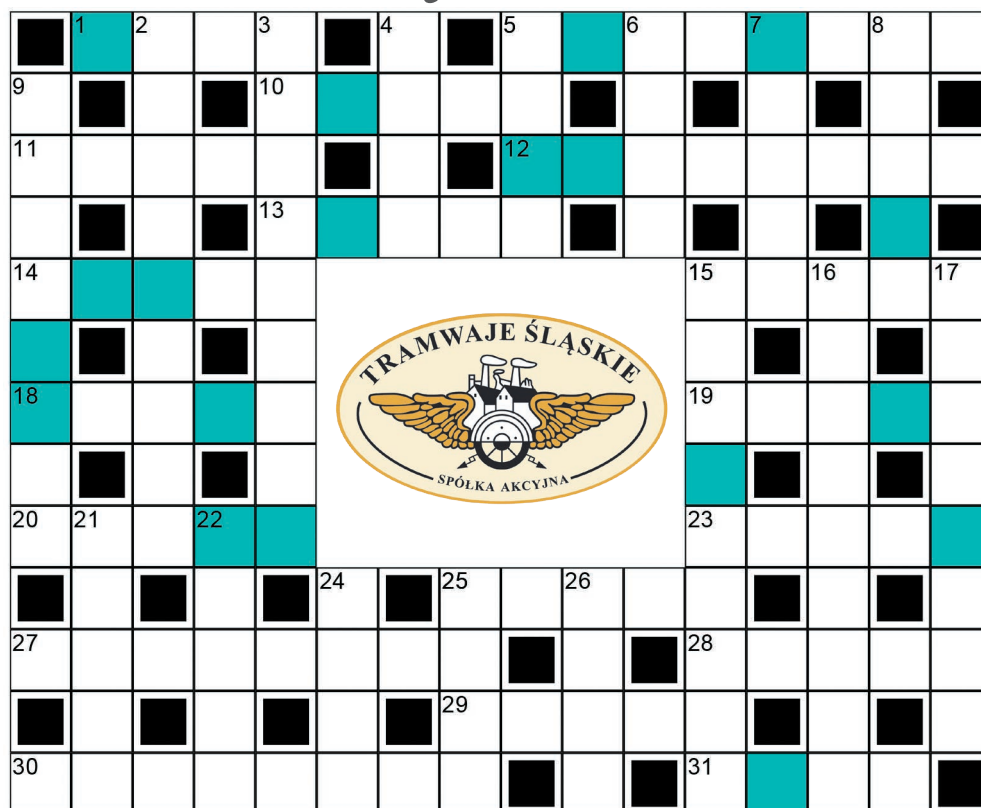
Śląskiego, darmowy parking, konkursy z nagrodami, kącik dla dzieci. Ci, którzy są zainteresowani obejrzeniem meczów Polska – Arabia Saudyjska i Polska – Argentyna mogą jeszcze skorzystać ze Strefy Premium, mieszczącej się w przestrzeniach biznesowych. Będzie tam można kibicować polskiej reprezentacji razem z rodziną lub przyjaciółmi, a także korzystać ze specjalnie przygotowanego cateringu oraz zwiedzić Stadion Śląski. Bilet do Strefy Premium kosztuje 139 zł.

Pokoloruj tramwajowy świat



Zapraszamy najmłodszych Czytelników do zabawy w kolorowanie. Co miesiąc, w tym miejscu, znajdziecie obrazki o tematyce tramwajowej. Od dziecięcej wyobraźni i pomysłowości zależeć będzie jakimi wypełnią się one kolorami. Pora szykować kredki i do dzieła!

Krzyżówka



Litery z kolorowych kratek, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą 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.

POZIOMO:

- 1) po orce.
- 5) skład podręczny.
- 10) kraj z Rygą.
- 11) sceniczny dramat muzyczny.
- 12) młody laszek iglasty.
- 13) przemawia z trybuny.
- 14) imię Savalasa, aktora.
- 15) krajan.
- 18) klan.
- 19) instrument strunowy.
- 20) robi makatkę.
- 23) despota, satrapa.
- 25) pokrywa lub fiasko.
- 27) biegłość.
- 28) prąd, tendencja.
- 29) nadawane wasalowi.
- 30) kurs języka obcego.
- 31) np. swing.

PIONOWO:

- 2) marzyciel.
- 3) złodziej z łomem.
- 4) wedle niego grobla.
- 5) narzędzie tynkarza.
- 6) nieć w świecy.
- 7) niedobór w kasie.
- 8) rodzaj ewolucji narciarskiej.
- 9) czasem wyrwane z niego zdanie.
- 15) deklamuje wiersz.
- 16) środek piorący.
- 17) błazenada.
- 21) łódka Eskimosa.
- 22) zuch, śmiałek.
- 24) nadaje kierunek ruchu statkowi.
- 25) broń szeryfa.
- 26) imię Dymnej.