NR 4/145 KWIECIEŃ 2023

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA TRAM NEWS

Nakład: 6 000 egz.

ISSN 2299-2790

INWESTYCJE

Torowa innowacja w Bytomiu

››› str. 3

SPACERY PO REGIONIE

Miasto ze średniowiecznym rodowodem

››› str. 6-7

WSPOMNIENIA

Chorzowska saga oficerska

››› str. 8-10

„Modernizacja Roku & Budowa XXI wieku” Tramwaje Śląskie z nominacją w konkursie

››› str. 4

Fot. Marcin Bulanda

Jedźmy razem

W comiesięcznych wydaniach naszego czasopisma przedstawiamy raporty z realizacji unijnego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego. W materiałach skupiamy się głównie na bieżących informacjach, które są istotne dla pasażerów. Rzadko piszemy o sukcesach, choć powodów do satysfakcji nie brakuje.

Tym razem warto się jednak pochwalić. Otóż Kapituła Konkursu „Modernizacja Roku & Budowa XXI wieku" przyznała nominację w kategorii Nowe Obiekty jednej z większych inwestycji zrealizowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Chodzi o budowę nowej linii tramwajowej w sosnowieckiej dzielnicy Zagórze. Głosowanie w konkursie już się rozpoczęło i potrwa do 12 maja. Szczegóły przedstawiamy na stronie 4. Jeśli już się chwalimy, to warto podkreślić, że w naszych inwestycjach otwieramy się na nowoczesne rozwiązania. Niedawno, jako pierwsze przedsiębiorstwo tramwajowe w Polsce, oddaliśmy do użytku magazyn energii. Teraz testujemy kolejną innowację - w kwietnia br. na skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Piekarskiej w Bytomiu zabudowany został prefabrykat integrujący podbudowę i nawierzchnię betonową ze stalową konstrukcją tramwajowego rozjazdu pojedynczego ze zwrotnicą. Piszemy o tym na stronie 3. Z kolei na stronie 11 informujemy o poprawie jakości zasilania trakcji, co wpływa pozytywnie nie tylko na ruch tramwajów, ale zwiększa komfort pracy osób obsługujących linie. W sposób szczególny polecam tekst pułkownika Aleksandra Kierysa, byłego komendanta Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych i dowódcy jednostki wojskowej, mieszczącej się na terenie koszar w Chorzowie. Przed wybuchem II wojny światowej koszary te zajmował 75. Pułk Piechoty, w którym to do września 1939 roku pełnił służbę... ojciec Aleksandra Kierysa – Edward. Fragmenty rodzinnych wspomnień zamieszczamy na stronach 8, 9 i 10.

W kwietniowym numerze nie brakuje oczywiście rozrywki - jest krzyżówka i kolorowanka dla najmłodszych. A przewodnik turystyczny zaprasza nas tym razem do Chrzanowa (strony 6 i 7), co powinno być dla nas wszystkich zachętą do wiosennej aktywności i rodzinnych spacerów. Życzę miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wirtualna tablica SDIP już działa

Na stronie internetowej Zarządu Transportu Metropolitalnego uruchomione zostały nowe funkcje. Są to adnotacje, dzięki którym każdy może zapoznać się z informacjami o bieżącym ruchu komunikacji miejskiej. Pasażerowie mogą sprawdzić za ile minut przyjedzie najbliższy tramwaj, autobus lub trolejbus oraz czy interesujący ich kurs zostanie zrealizowany.

– Testujemy nowość, która ułatwi zarówno planowanie przejazdów, jak i samo podróżowanie – mówi rzecznik prasowy ZTM Michał Wawrzaszek. – Funkcjonalności działają zarówno na komputerze, jak i w wersji mobilnej. Oznacza to, że nawet stojąc już na przystanku, każdy na swoim telefonie może sprawdzić i następnie zdecydować, czy czekać np. na wybrany autobus, czy jednak poszukać innego połączenia – dodaje Michał Wawrzaszek. Informacje publikowane są na stronie internetowej z rozkładem jazdy danej linii po wybraniu konkretnego przystanku. Rzecznik prasowy ZTM Michał Wawrzaszek podaje przykład: – Wystarczy wejść na naszą stronę internetową z rozkładami jazdy. Najpierw wybieramy interesującą nas linię, np. autobus M4. Następnie, po ewentualnym kliknięciu „Aktualny rozkład jazdy" – bo ten krok nie zawsze ma miejsce – wybieramy interesujący nas przystanek, np. Środula Osiedle. I to właśnie na tej podstronie znajdziemy interesujące nas informacje – wskazuje. Adnotacja o najbliższym przyjeździe tramwaju, autobusu lub trolejbusu znajduje się u góry strony, tuż pod numerem wybranej linii. Wartość podawana jest w minutach, a obok niej znajduje się napis „Najbliższy odjazd". Natomiast informacja o ewentualnym odwołaniu konkretnego kursu jest prezentowana poprzez przekreślenie jego minut oraz oznaczenie ich na czerwono. Dodatkowo, adnotacja pojawia się również pod godzinami odjazdów aktualnego dnia – w sekcji „Wszystkie kursy dnia: <aktualny dzień>". Wraz z wdrożeniem tych rozwiązań, ZTM zaprzestał publikowania informacji o odwołanych kursach na profilu na Facebooku. Przypomnijmy, że te i inne informacje podróżni wciąż mogą pozyskiwać dzwoniąc na bezpłatną i czynną przez całą dobę infolinię (nr tel.: 800 16 30 30) oraz – będąc już na wybranych przystankach – sprawdzając informacje wyświetlane na elektronicznych tablicach informacyjnych.

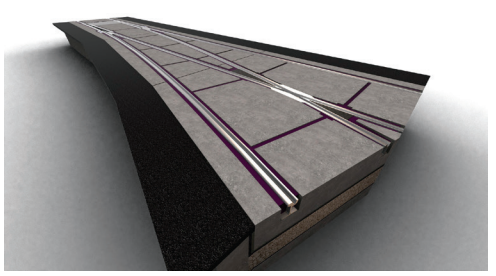
SILESIA TRAMNEWS

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

Torowa innowacja w Bytomiu

Szybka zabudowa betonowych bloków rozjazdowych oraz możliwość sprawnej wymiany samej stalowej konstrukcji rozjazdowej to główne atuty technologii CONTRACK, którą dzięki spółce Tramwaje Śląskie S.A. pierwszy raz zastosowano w modernizowanym torowisku w Bytomiu.

Prefabrykat integrujący podbudowę i nawierzchnię betonową ze stalową konstrukcją tramwajowego rozjazdu pojedynczego ze zwrotnicą ZT-116-3200 R50 został zabudowany w pierwszej połowie kwietnia br. na skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Piekarskiej w Bytomiu, w ramach gruntownej przebudowy tej ostatniej. Pierwsze i tym samym prototypowe prace logistyczno-budowlane trwały około tygodnia, choć docelowy czas ostatecznej zabudowy takiego prefabrykatu ma mieścić się w przedziale 48-72 godzin. Zabudowa rozjazdów tramwajowych w ramach układów zintegrowanych z ruchem kołowym dotychczas uzależniona była od długotrwałego procesu budowlanego. Rozpoczynał się on od wylania betonowej podbudowy, po czym następowało zakotwienie i spawanie rozjazdu, a następnie wylanie wierzchniej płyty betonowej. Ze względu na czas wiązania każdej warstwy betonu (trwający 28 dni), zajmowało to długie tygodnie, które przekładały się na całkowite wyłączenie fragmentów danego skrzyżowania z ruchu. Co więcej, wymiana zużytych stalowych części rozjazdowych w tym rozwiązaniu wiązała się z powtórzeniem najbardziej czasochłonnej części tego procesu, czyli wymiany warstwy wierzchniej i ponownego wiązania betonu.



- W pracach koncepcyjnych czerpaliśmy doświadczenia z obszaru kolejowego, gdzie od lat transportujemy, rozładowujemy i zabudowujemy gotowe bloki rozjazdowe. Ważne były też wieloletnie obserwacje związane z rozwojem technologii tramwajowych płyt betonowych zintegrowanych z torem prostym – wylicza Małgorzata Urbanek, kierownik projektu CONTRACK z ramienia Grupy KZN Bieżanów. – Na tej bazie powstała nasza nowatorska koncepcja betonowych bloków zintegrowanych z rozjazdami tramwajowymi. Taki prefabrykat można używać niczym gotowy „klocek" czy „puzzel" w procesie budowlanym, wydatnie skracając czas zabudowy gotowego elementu w jezdni oraz zachowując wysoką jakość początkową konstrukcji – dodaje Urbanek. Tak jak w przypadku rozjazdów kolejowych, tak i tu mamy do czynienia z trzema blokami zwrotnicy, szyn łączących i krzyżownicy. W specjalnie przygotowanych płytach betonowych instalowana jest konstrukcja rozjazdowa, napęd zwrotnicy, skrzynki odwodnieniowe i instalacje pod grzałki elektryczne, a następnie całość integrowana jest ostatecznie ze sobą przy pomocy specjalistycznej chemii budowlanej. W zależności od wytycznych zamawiającego, integracja może mieć miejsce u producenta lub w docelowym miejscu zabudowy. W trakcie pierwszej, bytomskiej realizacji, ostateczna integracja wcześniej przygotowanego i sprawdzonego prefabrykatu nastąpiła na placu budowy.

- Nasze rozwiązanie umożliwia także usunięcie wyeksploatowanej części stalowej konstrukcji rozjazdu bez naruszania betonowego bloku. To szczególnie istotne, jeśli porówna się trwałość nawierzchni betonowej liczoną na co najmniej 30 lat oraz perspektywę eksploatacyjną rozjazdu liczoną na około 10 lat. Daje to olbrzymie możliwości prac utrzymaniowych i szybkiej, „weekendowej" wymiany części stalowej w takim prefabrykacie – podkreśla Małgorzata Urbanek. W przypadku prac wykonywanych w Bytomiu, zastosowana technologia pozwala na zachowanie ciągłości konstrukcji nawierzchni tramwajowej i umożliwia wykonawcy utrzymanie ruchu kołowego na skrzyżowaniu. - Każda przerwa w ruchu tramwajów to nie tylko wymierna strata finansowa spółki, ale przede wszystkim znaczące utrudnienia dla pasażerów, a co za tym idzie ich niezadowolenie, a nierzadko też odejście od komunikacji tramwajowej. Technologia CONTRACK ma pozwolić na znaczące skrócenie procesu zabudowy, ale też późniejszego serwisu rozjazdu. To wyczekiwane rozwiązanie może niebawem stać się normą, choć dziś jest innowacją – mówi Jacek Kaminiorz, dyrektor techniczno-eksploatacyjny spółki Tramwaje Śląskie S.A. i dodaje: - Staramy się w naszych inwestycjach otwierać na nowoczesne rozwiązania. Niedawno, jako pierwsze przedsiębiorstwo tramwajowe w Polsce, oddaliśmy do użytku magazyn energii. Teraz przetestujemy kolejną innowację od Grupy KZN. Mamy nadzieję, że to rozwiązanie dobrze się sprawdzi.

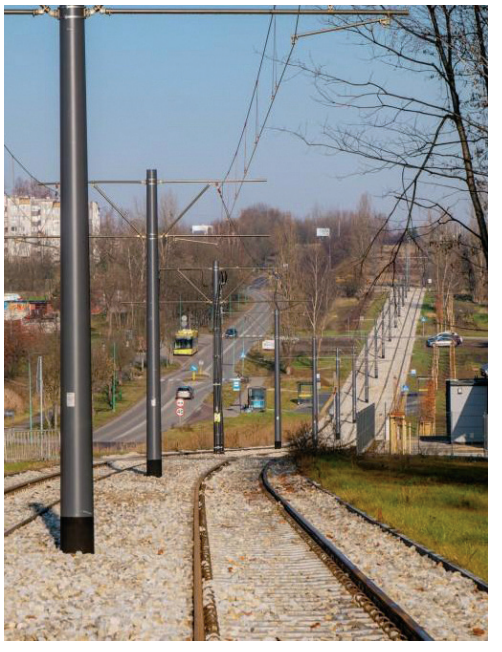
red

„Modernizacja Roku & Budowa XXI wieku”

Tramwaje Śląskie z nominacją

Budowa nowej linii tramwajowej w sosnowieckiej dzielnicy Zagórze została doceniona przez Kapitułę Konkursu „Modernizacja Roku & Budowa XXI wieku” uzyskując nominację w kategorii Nowe Obiekty. Głosowanie w konkursie już się rozpoczęło i potrwa do 12 maja.

To już 27. edycja Ogólnopolskiego Konkursu Otwartego „Modernizacja Roku & Budowa XXI wieku” organizowanego przez Stowarzyszenie Ochrony Narodowego Dziedzictwa Materialnego oraz Związek Powiatów Polskich. Przed rokiem w konkursie wystartowało 510 obiektów, przy powstaniu lub modernizacji których zaangażowanych było ponad 1500 firm i instytucji z całej Polski. Zamknięcie listy nominowanych w tegorocznej edycji zaplanowano na 30 kwietnia, choć głosowanie internetowe rozpoczęło się już 11 kwietnia.Wśród blisko 400 obiektów już nominowanych przez Kapitułę Konkursu znalazła się spółka Tramwaje Śląskie S.A., jako inwestor budowy nowej linii tramwajowej w Sosnowcu Zagórzu. To jak dotąd jedyna inwestycja tramwajowa, która w tegorocznej edycji konkursu uzyskała nominację. Zadanie pn. „Budowa linii tramwajowej w dzielnicy Zagórze od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II w Sosnowcu” jest jednym z zadań „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. Inwestycja objęła m.in.: ułożenie ponad 7 km toru pojedynczego (ponad 14 km szyn), na ponad 9400 podkładach, ustawienie 176 słupów trakcyjnych i rozciągnięcie na nich 13,5 km sieci trakcyjnej, budowę węzła przesiadkowego, budynku podstacji, przebudowę sieci elektroenergetycznych, wodociągowych, gazowych i ciepłowniczych oraz nasadzenie blisko 600 drzew. Zadanie realizowane było przez konsorcjum trzech firm: Eurovia Polska S.A. z Bielan Wrocławskich, KZN Rail Sp. z o.o. z Krakowa i Nowak Mosty Sp. z o.o. z Dąbrowy Górniczej. Trasa tramwajowa na Zagórze oddana do użytku 28 października 1982 roku dotychczas zakończona była pętlą przed ul. Braci Mieroszewskich, przez co tramwaj nie obsługiwał dużej części osiedla. Dzięki zrealizowanej inwestycji zapewniona została mieszkańcom Zagórza lepsza i sprawniejsza komunikacja łącząca dzielnicę bezpośrednim połączeniem tramwajowym nie tylko z centrum Sosnowca, ale również z centrum Katowic. Budowa trwała 27 miesięcy, a pierwsi pasażerowie skorzystali z tramwaju na nowej linii 19 grudnia 2022 roku. Aby oddać głos w konkursie najlepiej skorzystać z linku na stronie **www.tramwajeslaskie.eu.** Udział w głosowaniu jest bezpłatny.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. ogłasza nabór kandydatów na BEZPŁATNY kurs MOTORNICZEGO TRAMWAJU

Planowana data rozpoczęcia kursu: **01.06.2023 r.**
Czas trwania kursu: **ok. 3 miesiące**
Szczegóły dostępne na stronie **www.tramwajeslaskie.eu**.
Dokumenty należy przesyłać na adres: **kurs.motorniczy@tram-silesia.pl** w terminie **do 08.05.2023 r.**
Osobom, które ukończą kurs i uzyskają uprawnienia do kierowania tramwajem gwarantujemy zatrudnienie w spółce **Tramwaje Śląskie S.A.**
Dodatkowych informacji udziela **Ośrodek Szkolenia Motorniczych – tel. 32 266 50 97**

TRAMWAJE ŚLĄSKIE SPÓŁKA AKCYJNA

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Na ul. Piekarskiej wykonawca ułożył płyty torowe na odcinkach: Powstańców Śląskich – Orląt Lwowskich i Żeromskiego – Piłsudskiego. Trwa spawanie szyn oraz montaż rozjazdu na skrzyżowaniu z ul. Powstańców Śląskich. Pomiędzy tymi odcinkami wykonana została warstwa stabilizacyjna i podbudowa pod torowisko. Na odcinku Piłsudskiego – Wrocławska trwają roboty ziemne pod konstrukcje torowiska.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka, od 17 kwietnia 2023 r. ruch tramwajowy został przełożony na zmodernizowany tor i wykonawca rozpoczął rozbiórkę starego torowiska. Trwają prace na wiadukcie nad ul. Wrocławską, gdzie wykonawca połówkowo wykonuje prace związane z oczyszczeniem strumieniowo-ściernym powierzchni betonowych na ustroju nośnym obiektu, filarach, przeciwwagach, przyczółkach i skrzydełkach. Zostały zakończone prace związane z wykonaniem peronów przystankowych Stroszek Targowisko i Stroszek Plac Żeromskiego w kierunku Bytom Centrum.

w Chorzowie:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Katowickiej generalny wykonawca realizował prace w zakresie miejskim, w tym m.in. roboty przezbrojeniowe instalacji podziemnych, rozbiórki murowanych elementów w lokalizacji przyszłego muru oporowego oraz prace przy wypełnianiu pustek pokopalnianych. W zakresie tramwajowym trwają prace przy montażu platformy roboczej na potrzeby budowy muru oporowego.

w Dąbrowie Górniczej:

- Wykonawca wykonuje torowisko w technologii RCS przy przystankach CH Pogoria, Centrum, Merkury, wraz z peronami. Rozwieszanie sieci trakcyjnej na odcinku od al. Róż do ul. Morcinka. Wykonawca prowadzi prace kanalizacyjne w zakresie miejskim.

Dąbrowa Górnicza, ul. Królowej Jadwigi

w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmana generalny wykonawca kontynuuje budowę torowiska tramwajowego. Wykonano betonową płytę podtorową. Ponadto wykonawca realizuje prace związane z budową podpory przyszłego wiaduktu nad DTŚ. Trwają prace budowlane wewnątrz budynku podstacji.
- Dla zadania modernizacji torowiska wzdłuż ul. Obrońców Westerplatte od Korczaka do Wańkowicza wykonawca rozpoczął rozbiórkę torowiska. Ruch tramwajowy jest tutaj wstrzymany od 1 kwietnia 2023 r.

w Mysłowicach:

- Kontynuowane są prace inwentaryzacyjne. Wykonawca pracuje nad aktualizacją dokumentacji projektowej w odniesieniu do dotychczas wykonanych robót.

w Sosnowcu:

- Komisja przetargowa przeprowadziła odbiór inwestycji wzdłuż ul. 1 Maja i Andersa. Wykonawca usunął wskazane w protokole usterki. Trwa rozliczenie końcowe.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od Orląt Lwowskich do Ronda Niwka wykonane zostały: torowisko, słupy trakcyjne, chodniki i perony. Wykonywany jest przewiert pod kable zasilające. Od ronda do wiaduktu kolejowego w Dańdówce postępuje układanie podbudowy i torowiska klasycznego. Wykonywane są fundamenty pod słupy trakcyjne, trwa przebudowa wodociągów i kanalizacji. Wykonawca przystąpił do demontażu torowiska i korytowania na odcinku od skrzyżowania w Dańdówce do wiaduktu nad linią kolejową. Wykonywane są przebudowy przejazdów w rejonie ul. Zagłębiowskiej i Wojska Polskiego 126.
- Na ul. Małachowskiego wykonawca prowadzi prace w zakresie miejskim. Od 24 kwietnia 2023 r. wprowadzono TOR i rozpoczęto roboty sieciowe oraz demontaż torowiska na odcinku od al. Zwycięstwa do ul. Mościckiego.

w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej generalny wykonawca prowadził prace w zakresie m.in. stawiania słupów trakcyjnych, brukowania peronów i chodników oraz wykończenia torowiska. 13 marca zamknięto ul. Łagiewnicką na odcinku Górna - Węglowa i rozpoczęły się prace w zakresie sieci wodno-kanalizacyjnej.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej wykonawca przystąpił do prac od strony ul. Wolności w Chorzowie do skrzyżowania z ul. Katowicką. Kontynuowane są prace związane z budową kanału kablowego oraz układane są warstwy stabilizacji oraz podbudowy torowiska w ciągu ul. Wolności.

w Zabrzu:

- Na zadaniu w Mikulczycach trwają prace związane z zabudową obrzeży wzdłuż toru klasycznego w ciągu ul. Tarnopolskiej oraz prace związane z przebudową nawierzchni chodnika. Zabudowano płyty podtorowe na odcinku 130 m do granicy inwestycji miejskiej realizowanej w rejonie ul. Brygadzistów. Trwają prace związane z wklejaniem wkładek przyszynowych oraz balastowaniem toru na podkładach oraz związane z umacnianiem stożków nasypu płytami ażurowymi dna Potoku Rokitnickiego.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności w dzielnicy Zaborze kontynuowane są prace związane z zabudową toru na odcinku między Browarem a CK Wiatrak. Trwają roboty ziemne oraz zabudowa warstw konstrukcyjnych na drugim odcinku zakresu. Kontynuowano prace przy przebudowie wodociągu oraz przy budowie fundamentów pod słupy trakcyjne, a także związane z układaniem podkładów na zabudowanej podbudowie z tłucznia na odcinku od strony Rudy Śląskiej.
- Na modernizowanym torowisku wbudowanym w jezdnię ul. Wolności na odcinku Torowa – gen. de Gaulle'a wykonane zostały warstwy konstrukcyjne, na których ułożono prefabrykowane płyty torowe i kontynuowane są prace związane z montażem szyn. Wykonano betonowanie dolnych płyt w miejscach występowania studni kanalizacji sanitarnej.

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 niezwykłe - odwiedzimy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznane.

Miasto ze średniowiecznym rodowodem

Chrzanów to miasto leżące na granicy województwa śląskiego i małopolskiego, na styku Wyżyny Śląskiej i Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej. Jego powstanie i późniejszy rozwój związane są przede wszystkim z przebiegającym przez jego teren szlakiem handlowym, wiodącym z Krakowa na Śląsk oraz z Olkusza do Oświęcimia, a dalej do Czech i do Wrocławia.

Pierwsza wzmianka o Chrzanowie, a dokładniej o kasztelanii chrzanowskiej, pochodzi z 1228 roku. Przywilej lokacyjny miasto uzyskało za czasów króla Kazimierza Wielkiego, pomiędzy 1333 a 1370 rokiem. Około 1500 roku Chrzanów otrzymał potwierdzenie tego statusu, tym razem na tzw. prawie magdeburskim, co pozwoliło na utworzenie samorządu miejskiego i rozwój cechów rzemieślniczych. O znaczeniu miasta, oprócz pracy rzemieślników (tkacze, szewcy, krawcy, kowale, rzeźnicy), zdecydował handel rudą cynkowo-ołowiową i rudą żelaza, wydobywanymi wokół Chrzanowa. Już król Kazimierz Wielki dla rozwoju górnictwa sprowadził tutaj hutników i górników, pochodzących z Saksonii. Od XIV wieku aż do 1640 roku Chrzanów był w rękach rodziny Ligęzów, herbu Półkozic z Bobrka. Kolejni właściciele to rodziny: Dębińskich, Grudzińskich, Stadnickich, Ossolińskich. Następnie miasto było pod władaniem: księcia sasko-cieszyńskiego Alberta Kazimierza (do 1822 roku), arcyksięcia Karola Ludwika Habsburga (do 1826 roku) i rodziny Mieroszewskich (do 1856 roku), która sprzedała Chrzanów spółce kupców wrocławskich Loewenfeld-Silbergleit-Kuźnicki. Po rozwiązaniu spółki, do 1939 roku, miastem władała rodzina Loewenfeld. Rozkwit gospodarczy Chrzanowa rozpoczął się za rządów Ossolińskich, wraz z rozwojem przemysłu hutniczego i górniczego. Nie bez znaczenia było też uruchomienie w 1847 roku kolei żelaznej. W połowie XIX wieku rodzina Mieroszewskich oddała do użytku nowoczesną kopalnię rudy cynkowej „Matylda", która działała z przerwami aż do 1957 roku. Natomiast w okresie międzywojennym powstały m.in. pierwsza w Polsce fabryka lokomotyw „Fablok" (1920 rok), Zakłady Materiałów Ogniotrwałych „Stella" (1930 rok) oraz kamieniołomy wapienia i dolomitu. Po II wojnie światowej nastąpiła intensywna rozbudowa istniejącego w mieście przemysłu, w tym budowa kombinatu przetwórstwa mięsnego. Spacer po Chrzanowie najlepiej rozpocząć od osiedla Kościelec, a dokładnie od ulicy Dworskiej. To tutaj, do 1943 roku, stał wzniesiony na przełomie XVIII i XIX wieku pałac rodziny Starzeńskich (rodzina mieszkała w pałacu do wybuchu wojny w 1939 roku). Ruiny pałacu rozebrano w połowie lat 80. ubiegłego wieku. Do dzisiaj zachował się jedynie piękny park pałacowy, który niedawno poddany został rewitalizacji. Zrekonstruowano m.in. część muru okalającego park od strony zabytkowego kościoła pw. św. Jana Chrzciciela. Malowniczo położona świątynia to budowla wzmiankowana w różnych źródłach, m.in. w spisach świętopietrza z 1404 roku i w kronikach Jana Długosza z lat 1470-1480. Pierwotny gotycki budynek kościoła przetrwał niezmieniony do czasu jego przebudowy przeprowadzonej w latach 1843-1845. Obecny kościół to jednonawowa budowla, z prostokątną nawą główną i półkoliście zakończonym prezbiterium, oddzielonym od nawy belką tęczową oraz dobudowaną w latach 1998-2006 nawą boczną, zakrystią ministrancką i południową kruchtą. Imponujące jest wyposażenia chrzanowskiej świątyni. Do jej najcenniejszych zabytków ruchomych zalicza się chrzcielnicę kamienną, pochodzącą z wczesnego średniowiecza. Uwagę przykuwa także drewniany ołtarz główny z przełomu XVIII i XIX wieku. W jego centralnej części znajduje się obraz z 1885 roku autorstwa Wojciecha Eliasza,

Ołtarz w kościele św. Jana Chrzciciela

Cmentarz I wony światowej

Ohel rodu Halberstamów na cmentarzu żydowskim w Chrzanowie

Dom Urbańczyka - Muzeum w Chrzanowie im. Ireny i Mieczysława Mazarakich

ze sceną Chrztu Pana Jezusa w Jordanie. Zasłoną jest obraz „Madonny z Dzieciątkiem i św. Janem Chrzcicielem", będący lustrzanym odbiciem dzieła Rafaela Santi z 1514 roku „Madonna della seggiola" (tzw. „Madonna na krześle"). Na osi wejścia głównego dostawiona została wieża z kruchtą. Na wieży wisi spiżowy dzwon z 1484 roku. Warty zobaczenia jest również współczesny drewniany ołtarz 108 Błogosławionych Męczenników II wojny światowej. Jednym z błogosławionych jest pochodzący z tej parafii franciszkanin brat Marcin Oprządek, zamordowany w obozie w Dachau (1884-1942). Kontynuujemy nasz spacer, przechodząc ulicą Kościelną do skrzyżowania z ulicą Armii Krajowej i do mostku nad rzeką Chechło. W oddali dostrzeżemy cmentarz żołnierzy poległych podczas I wojny światowej. Spoczywa tutaj około 170 żołnierzy różnych narodowości: Polacy, Rusini, Czesi, Słowacy, Węgrzy, Austriacy, Bośniacy, Chorwaci, Rosjanie oraz Włosi. Tuż obok tej wojennej nekropolii rozciąga się mur cmentarza żydowskiego, do którego wejście główne znajduje się od strony ulicy Borowcowej. Cmentarz założony został przez miejscową Gminę Żydowską, prawdopodobnie w 1763 roku. Znajduje się tutaj około 3700 macew i dwa ohele, czyli żydowskie grobowce. Nieopodal bramy wejściowej znajduje się ohel rabina Salomona Bochnera, zmarłego w 1828 roku, ucznia Elimelecha z Leżajska. W drugim ohelu mieści się sześć nagrobków przedstawicieli rabinackiego rodu Halberstamów, żyjących na przełomie XIX i XX wieku. Z cmentarza kierujemy się w stronę centrum Chrzanowa. Docieramy do ulicy Stara Huta, a następnie do alei Henryka, gdzie zachowało się wiele zabytkowych kamienic oraz obiektów użyteczności publicznej. Zaliczają się do nich m.in. budynek Urzędu Stanu Cywilnego, Urzędu Miasta czy Dom Urbańczyka - Oddział Muzeum Ireny i Mieczysława Mazarakich. Z alei Henryka skręcamy w ulicę Mickiewicza, którą dochodzimy do kościoła parafialnego pw. św. Mikołaja. Pierwotna świątynia została wzniesiona w stylu gotyckim na przełomie XIII i XIV wieku, jednak jedyną pamiątką z tego okresu jest prezbiterium. Pozostała część kościoła w obecnym kształcie pochodzi z jego przebudowy przeprowadzonej w latach 1912-1914. Wnętrze świątyni kryje ołtarze i obrazy pochodzące z XIX wieku, a także barokową chrzcielnicę z czarnego marmuru dębickiego sprzed 1748 roku. W kaplicy św. Stanisława znajduje się XVII-wieczny ołtarz wykonany z czarnego marmuru pochodzący z klasztoru w Czernej. Unikatowym zabytkiem jest mozaikowy obraz przedstawiający Madonnę z Dzieciątkiem, umieszczony na filarze po prawej stronie nawy głównej, który jest darem papieża Leona XIII dla Henryka Loewenfelda, ówczesnego właściciela Chrzanowa. Kolejnym punktem wędrówki po Chrzanowie jest tamtejszy Rynek. Zachował się tutaj średniowieczny układ, czyli kwadratowy plac z wychodzącymi od niego promieniście uliczkami. Wokół wzniesione zostały mieszczańskie kamienice, pochodzące w większości z XIX wieku. Z Rynku udajemy się do ulicy Krakowskiej i docieramy do Placu Tysiąclecia, gdzie znajduje się pomnik Zwycięstwa i Wolności – jeden z symboli miasta. W oddali zauważymy nowoczesny budynek kościoła pw. Matki Bożej Różańcowej, a obok budynek Miejskiego Ośrodka Kultury, Sportu i Rekreacji. Ciekawostką jest usytuowany w tym miejscu zabytkowy parowóz typu „Ryś" z 1946 roku. Dobrym podsumowaniem naszej wycieczki może być wizyta w Muzeum w Chrzanowie, które mieści się przy ulicy Mickiewicza, przy wejściu na teren Parku Miejskiego. Siedziba placówki to dawny lamus dworski, pochodzący prawdopodobnie z końca XVI wieku. W Muzeum prezentowane są wystawy stałe o historii, kulturze i przyrodzie Chrzanowa (m.in. judaistyczna, geologiczna, archeologiczna, industrialna czy chrzanowska). Jest też gabinet osobliwości czy salonik w stylu biedermeirer. Przed opuszczeniem Chrzanowa można jeszcze wybrać się na cmentarz parafialny przy ulicach Sienkiewicza, Wodzińskiej i Elii Marchettiego, gdzie zachowała się kaplica grobowa Loewenfeldów z 1898 roku.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny

Kościół św. Mikołaja

Kaplica na cmenatrzu parafialnym

Chrzanowski Rynek

Muzeum w Chrzanowie

Chorzowska saga oficerska
(fragmenty)

Jest to opowiadanie o dwóch oficerach Wojska Polskiego, fragmenty życiorysów ojca i syna, których, oprócz pokrewieństwa, połączyła służba w chorzowskich koszarach, jednak w różnych czasach i różnych warunkach.

(...) Na początku należy wspomnieć o dwóch rodzinach, których dzieje odzwierciedlają losy wielu śląskich rodzin.

Rodzina Staszków

W Chorzowie, na osiedlu Ruch, na ulicy Wesołej 3, mieszkała rodzina Staszków: Jan - funkcjonariusz Policji Państwowej, o ile dobrze pamiętam w randze przodownika, jego żona Maria (z domu Hliśnik) - gospodyni domowa prowadząca też restaurację w okolicach chorzowskiego Rynku, ich córka Maria i synowie Augustyn i Franciszek.

Tu, wybiegając nieco w przyszłość wspomnę, że po wybuchu II wojny światowej synowie znaleźli się po obu stronach walczących stron. Augustyn jako zmobilizowany polski oficer rezerwy, walczył po stronie aliantów, między innymi w bitwach pod Narwikiem i Falaise. Franciszek, pod groźbą wysłania matki do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu, został przymusowo wcielony do hitlerowskiej marynarki wojennej.

Maria, przed wybuchem wojny bardzo aktywna harcerka, podjęła pracę w olkuskiej fabryce naczyń emaliowanych i prawdopodobnie działała w konspiracji. Jan od chwili wkroczenia do Chorzowa Niemców był poszukiwany przez Gestapo. Ukrywał się, między innymi w Podleszanach, małej wsi w okolicach Mielca, u rodziny swego zięcia Edwarda, męża córki Marii. Po wielu latach i całkiem przypadkowo dowiedziałem się, że ukrywał się tam także dziadek Zbigniewa Janosia - Kazimierz.

Nawiasem mówiąc, generał brygady Zbigniew Janoś, mój przyjaciel i autor książki „Rodzina jakiej nie znacie", będącej w części inspiracją do napisania niniejszej „Sagi", był nie tylko przez kilka lat moim wojskowym przełożonym, ale także mentorem i stanowił dla mnie wzór postawy oficerskiej i w ogóle wszelkich zachowań (...).

Rodzina Kierysów

Rodzina Kierysów, Katarzyna i Jan oraz szóstka ich dzieci gospodarowała w Podleszanach po powrocie ze Stanów Zjednoczonych w roku 1919.

W Meriden w stanie Connecticut, w 1906 roku urodził się ich syn Edward. W biednej, wyniszczonej wojennymi działaniami Polsce, mimo chęci uczenia się, ale ze względu na wysokie koszty dalece wykraczające poza

Fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe

Uroczystość poświęcenia nowych koszar 75. Pułku Piechoty w Chorzowie. Poczet sztandarowy na czele defilujących pododdziałów Pułku, 2 czerwca 1934 roku

możliwości finansowe rodziców, nie wszystkie ich dzieci mogły chodzić do szkoły. Z licznego rodzeństwa mogli kształcić się tylko Helena i Edward. Aby chociaż w minimalnym stopniu ulżyć rodzicom, Edward bardzo wcześnie podjął pracę zarobkową, sprzedawał gazety, a ponadto „zaliczał" po dwie klasy w jednym roku szkolnym. Zaraz po zakończeniu nauki wstąpił do Wojska Polskiego i otrzymał przydział do 75. Pułku Piechoty stacjonującego w Chorzowie, a który nazywano „najbardziej śląskim z wszystkich jednostek WP". Po pewnym czasie, na jednym z licznych „balów garnizonowych", poznał pannę Marię Staszko, wtedy urzędniczkę chorzowskiego magistratu i czynną działaczkę Harcerstwa Polskiego.

Fot. archiwum rodzinne

Fotografia ślubna Marii i Edwarda Kierysów, 26 sierpnia 1939 roku

26 sierpnia 1939 roku wzięli ślub w Kościele Garnizonowym rzymskokatolickiej parafii wojskowej pod wezwaniem Świętego Kazimierza Królewicza w Katowicach.

Dwa dni później, 28 sierpnia 1939 roku, Edward wraz ze swoim Pułkiem dowodzonym wówczas przez pułkownika dyplomowanego piechoty Stanisława Antoniego Habowskiego i wchodzącym w skład 23. Górnośląskiej Dywizji Piechoty, był już w okopach pod Pszczyną. Dywizja wchodziła w skład Grupy Operacyjnej „Śląsk", która z kolei podporządkowana była dowódcy Armii „Kraków". Edward i Maria zobaczyli się dopiero po zakończeniu wojny w maju 1945 roku po oswobodzeniu obozu, gdzie porucznik Edward Kierys jako jeniec wojenny spędził cały czas wojny. We wrześniu 1939 roku porucznik Edward Kierys uczestniczył w ostatniej bitwie Pułku, poprzedzonej ostatnią odprawą jego oficerów, na której zapadła decyzja o niezastosowaniu się do decyzji wyższych przełożonych o kapitulacji. Postanowiono kontynuować walkę o jeden dzień dłużej, dla honoru. Później po ciężkich walkach pod Tomaszowem Lubelskim Edward

Fot. archiwum rodzinne

Pamiątkowe zdjęcie z wizyty w Muzeum Oflagu IIc Woldenberg

dostał się do niewoli i został osadzony w największym obozie jenieckim dla polskich oficerów, Oflagu IIC Woldenberg (dzisiaj Dobiegniewo w województwie lubuskim). (...)
19 października 2019 roku dotarłem ze swoimi synami Krzysztofem i Pawłem do „Muzeum Woldenberczyków", po którego zwiedzaniu wpisałem do jego księgi pamiątkowej słowa: *„Z zadumą i wzruszeniem oglądam miejsce pobytu mojego Taty, porucznika 75. Chorzowskiego Pułku Piechoty, aby już nigdy historia ta się nie powtórzyła i ja wstąpiłem do wojska /.../, pułkownik w stanie spoczynku Aleksander Kierys z synami /.../ , Dobiegniewo, październik 2019".*

Okres powojenny

W maju 1945 roku Edward Kierys wrócił z niewoli do Polski, do Chorzowa, do domu przy ulicy Wesołej 3, gdzie mieszkała jego żona Maria i gdzie wkrótce zamieszkali razem z bratem Marii - Franciszkiem Staszko, zdemobilizowanym marynarzem Kriegsmarine. W roku 1946 „przedwojenny" oficer Edward Kierys został przywrócony do służby w nowym już Wojsku Polskim i skierowany na kilka kursów, po których ukończeniu został awansowany na stopień majora i skierowany do pełnienia służby w Oddziale II Sztabu Generalnego WP, a później oddelegowany do polskiej misji repatriacyjnej działającej w brytyjskiej strefie okupacyjnej w Niemczech, a następnie, po kolejnym kursie w Rembertowie, wyznaczony na stanowisko oficera łącznikowego attaché wojskowego Ambasady Polskiej w Waszyngtonie.
W roku 1949 Rodzice wrócili do Polski. Ojciec kontynuował służbę w Ministerstwie Spraw Wojskowych. (...)
Po zdemobilizowaniu Taty w roku 1952 Rodzice wrócili do Chorzowa. Tato podjął pracę w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych PRK Nr 5 w Katowicach-Załężu jako inspektor BHP. (…) Edward Kierys zmarł 22 września 1963 roku (…).
Po śmierci męża Mama robiła wszystko, aby synowie (ja i mój brat Michał) nie odczuli jego braku. Mama, dzielna kobieta, z oddaniem realizowała postawione sobie zadanie i sama wychowywała obu synów, będąc dla nas wzorem pracowitości, wyrzeczeń i wszelkich cnót. Była też dla nas prawdziwą przyjaciółką i ostoją aż do swej śmierci 4 listopada 1973 roku. (…)
Oboje małżonkowie spoczęli na cmentarzu parafii pod wezwaniem św. Jadwigi Śląskiej w Chorzowie.

Fot. archiwum rodzinne

Major Alfons Olkiewicz, zastępca attaché wojskowego sił lądowych i powietrznych Polski w Waszyngtonie (z lewej) i oficer łącznikowy attachatu major Edward Kierys (z prawej) podczas wizytacji jednego z okrętów Marynarki Wojennej USA

Dzieciństwo i młodość

Urodziłem się 1 listopada 1951 roku w Chorzowie w domu przy ulicy Wesołej 3. W tamtych czasach dzieci jeszcze dość często przychodziły na świat w domach, a porody odbierała sprowadzana wówczas na tę okoliczność akuszerka. Byłem wytęsknionym i długo wyczekiwanym pierwszym dzieckiem. W domu przy chorzowskiej ulicy Wesołej spędziłem swe beztroskie i szczęśliwe dzieciństwo. Często wraz ze swym młodszym o dwa lata bratem Michałem i kolegami chodziliśmy do nieodległych koszar wojskowych i na tamtejszą strzelnicę wydłubywać z kulochwytu pociski, które po wypaleniu z nich w ognisku ołowiu, służyły jako groty do robionych z patyków strzał do własnoręcznie sporządzanych łuków. Nikt wówczas nie podejrzewał, że powrócę po latach do chorzowskich koszar jako dowódca stacjonującej tam jednostki wojskowej. Podobnie nikt z moich kolegów, z którymi w tamtych czasach biegałem za pododdziałami wojska maszerującego w stronę lasu kochłowickiego na poligon, nie mógł przypuszczać, że po latach to ja prowadził będę żołnierzy „swojej" jednostki do tegoż lasu na poligon i znajdującą się tam rzutnię granatem.
Po latach beztroski i ukończeniu nauki w pobliskiej Szkole Podstawowej numer 9 przy ulicy Omańkowskiej zdałem egzamin kwalifikacyjny i zostałem przyjęty do Technikum Centralnego Związku Spółdzielczego z siedzibą przy ulicy Harcerzy Września 1939 w Katowicach-Piotrowicach, do klasy o profilu radiowo-telewizyjnym. (…) Maturę zdałem na samych piątkach. Zaraz potem przystąpiłem do egzaminów wstępnych, a z dniem 15 września 1970 roku zostałem przyjęty na studia w Wojskowej Akademii Technicznej imienia Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie, na Wydział Elektroradiotechniczny (później Wydział Elektroniki). (...)
Studia w WAT ukończyłem w lipcu 1975 roku z wynikiem dobrym, w stopniu podporucznika, uzyskując upragniony tytuł magistra inżyniera elektroniki.
Z wieloma poznanymi w WAT kolegami od kilkudziesięciu już lat od opuszczenia murów naszej uczelni nadal utrzymuję ścisłe kontakty.
Jeszcze w trakcie studiów, podczas letniej praktyki w Zakładach Elektronicznych „WAREL" w Warszawie poznałem Barbarę Rosa. 5 czerwca 1976 roku zawarliśmy związek małżeński.

Fot. archiwum rodzinne

Barbara i Aleksander Kierysowie w dniu ślubu
Warszawa, 5 czerwca 1976 roku

Po obronie pracy magisterskiej, w trakcie procedury rozdziału absolwentów WAT do dalszej służby zgłosiłem wniosek o skierowanie do Jednostki Wojskowej w Chorzowie, do Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych, a w tamtych czasach była to duża jednostka szkoleniowa. Moja deklaracja wzbudziła ogólną wesołość oficerów z komisji, usłyszałem słowa: „Obywatelu poruczniku, na was, wykształconych oficerów, specjalistów, czekają w jednostkach liniowych, jednak, kto wie, z czasem może traficie do tej swojej wymarzonej Szkoły". I co? Sprawdziło się! Zaledwie po szesnastu latach mojej służby w radiotechnicznych jednostkach liniowych przepowiednia doświadczonego oficera z wydziału personalnego doczekała się realizacji.
Jednak w 1975 roku skierowany zostałem do służby w 3. Brygadzie Radiotechnicznej we Wrocławiu, trafiłem do wchodzącego w jej skład 33. batalionu radiotechnicznego w Radzionkowie. Po trzech miesiącach skierowano mnie do placówki w Gliwicach-Bojkowie. (…) Po dwóch latach zostałem awansowany na stanowisko starszego inżyniera sekcji technicznej w sztabie 33. batalionu radiotechnicznego w Radzionkowie, a po kilku kolejnych latach zostałem Szefem Służb Technicznych - Zastępcą Dowódcy tegoż batalionu. (...)
Po kilku latach zaproponowano mi objęcie stanowiska dowódcy 35. batalionu radiotechnicznego we Wrocławiu. (...)
Rok 1991 był dla mnie szczególnie ważny, a to głównie dlatego, że otrzymałem propozycję objęcia stanowiska komendanta Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych w Chorzowie. (...)

Ciąg dalszy na stronie 10

W chorzowskich koszarach

Jako komendant Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych objąłem stanowisko dowódcy jednostki wojskowej, użytkującej obiekty koszarowe, jakie przed wybuchem wojny zajmował 75. Pułk Piechoty, w którym do września 1939 roku pełnił służbę mój Tato. Zostałem też dowódcą garnizonu wojskowego, obejmującego oprócz Chorzowa sąsiednie miasta, Siemianowice i Świętochłowice. (...)

Po odwiedzeniu grobu Rodziców i tych opisanych wcześniej kilku epizodach już wiedziałem, że byłem u siebie. Przysięgi w SSWR odbywały się kilka razy w roku. Na każdą zapraszane były władze miast garnizonu, przedsiębiorcy, przedstawiciele szkół i różnych instytucji publicznych, także „Klubu Sportowego Ruch Chorzów", na mecze którego chodziłem jeszcze z Tatą. Szybko wszedłem w skład zarządu tego klubu. Na zakończenie każdej uroczystości przysięgi wojskowej zaproszeni goście wraz z rodzinami młodych żołnierzy składających przysięgę i z samymi bohaterami uroczystości uczestniczyli we wspólnym obiedzie, na którym serwowano między innymi tradycyjną wojskową grochówkę. SSWR, podobnie jak przed wojną 75. Pułk Piechoty, dość szybko stała się centrum życia społeczeństwa Chorzowa. Społeczeństwo kochało żołnierzy, żołnierze kochali społeczeństwo!

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych zaczęło się mówić o likwidacji naszej jednostki w ramach trwającej głębokiej redukcji Sił Zbrojnych RP zwanej „reorganizacją", obejmującej także specjalistyczne ośrodki szkolnictwa wojskowego. Wszyscy posłowie na Sejm RP z Chorzowa, bez względu na przynależność partyjną, zgodnie wystąpili do najwyższych ówczesnych władz krajowych o zmianę tego zamiaru, interweniowały też władze miejskie. Niestety, wysiłki te nie przyniosły żadnych pozytywnych rezultatów. Szkoła Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych została rozformowana. 16 grudnia 1999 roku ucałowałem sztandar Jednostki przed jego ostatnią drogą do Muzeum, a prowadzący tę uroczystość mój zastępca wydał historyczną komendę: „Sztandar do Muzeum Wojska Polskiego odprowadzić!" Jeszcze dzisiaj, po wielu latach, przywołując w pamięci tę chwilę, czuję, że „coś" ściska mi gardło a w oczach pojawiają się łzy wzruszenia.

W końcu 1999 roku, po 65 latach, chorzowskie koszary opuścili ostatni żołnierze stacjonujących tam przez wiele dekad jednostek Wojska Polskiego, a bramę koszar symbolicznie zamykałem ja, syn polskiego oficera, który w latach 1936-1939 pełnił tu służbę i stąd wyruszył z żołnierzami śląskiego Pułku bronić swojego kraju. Historia zatoczyła koło!

* * *

Jeszcze w trakcie funkcjonowania SSWR w Chorzowie, w latach 90. ubiegłego wieku i na fali trendu powszechnego nadawania Jednostkom Wojskowym imion i tradycji jednostek przedwojennych, wystąpiliśmy do MON z wnioskiem o nadanie SSWR imienia 75. Pułku Piechoty. Otrzymana odmowna odpowiedź, a zwłaszcza jej uzasadnienie, wcale nas nie zniechęciły. Zaczęliśmy szukać zastępczych sposobów uhonorowania naszych bohaterskich poprzedników. Przez cały czas funkcjonowania Szkoły poszukiwaliśmy sztandaru pułkowego, łudząc się, że został może ukryty w „Pomniku Strzelca Bytomskiego" znajdującego się w koszarach lub zamurowany w ścianach czy piwnicach Klubu Oficerskiego. Z pomocą ruszyli górnicy z zaprzyjaźnionych kopalń ze swoim specjalistycznym sprzętem. Niestety, pułkowego sztandaru do tej pory nie odnaleziono. Może został zakopany w okolicach ostatniej bitwy pułku pod Tomaszowem Lubelskim? (...)

Staraniem Komendy Szkoły i dzięki przychylności władz miejskich Chorzowa zmieniono nazwę ulicy, przy której znajdowała się jednostka, z ulicy Żołnierzy Września na ulicę 75. Pułku Piechoty. W kwietniu 1994 roku w koszarach odbyła się uroczystość odsłonięcia pamiątkowej tablicy, łączącej tradycje obu jednostek wojskowych stacjonujących w chorzowskich koszarach w latach 1934-1994.

Po rozformowaniu SSWR skierowany zostałem na nowe stanowisko służbowe, zostałem Wojskowym Komendantem Uzupełnień w Zabrzu, a później Dyrektorem Technicznym Wojskowych Zakładów Mechanicznych. (...)

15 grudnia 1999 roku przeszedłem w stopniu pułkownika w stan spoczynku. Tym samym zakończyła się historia dwóch oficerów z chorzowskich koszar!

Aleksander Kierys

Odznaka Honorowa Szkoły Specjalistów Wojsk Radiotechnicznych w Chorzowie

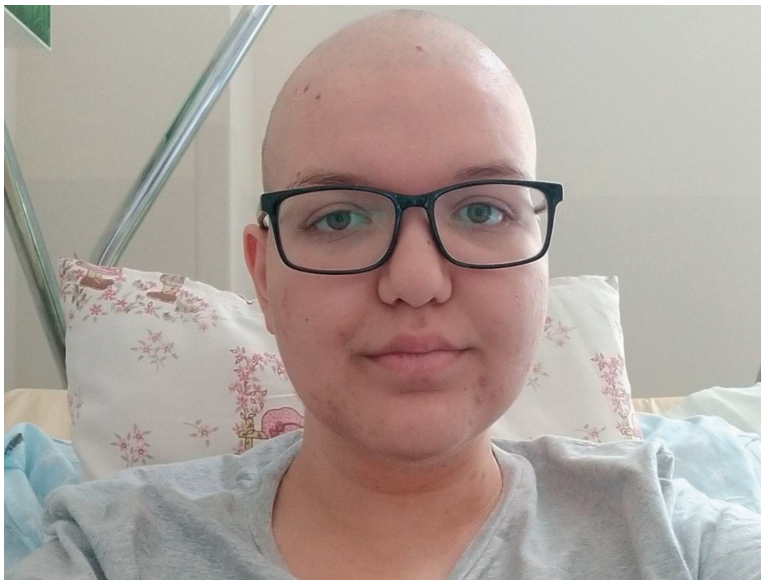
Odznaka Honorowa 75. Pułku Piechoty

Bo w życiu najważniejsze jest życie ... fundacjaiskierka.pl

Maja jest córką pracowników naszej Spółki. Jej choroba zaczęła się w grudniu 2022 r. od bólu pleców i żeber, przechodziła infekcję i miała podejrzenie zapalenia płuc. Przeprowadzona w Zabrzu biopsja w styczniu 2023 r. wykazała mięsaka Ewinga. W lutym Maja rozpoczęła leczenie chemioterapią w Instytucie Matki i Dziecka w Warszawie. Jest wysoce prawdopodobne, że niezbędne będzie leczenie celowane, które nie jest refundowane w ramach NFZ i jest płatne, wkrótce powinien być znany jego kosztorys.

Największą pasją Mai jest fotografia, interesuje się nią, a także edukuje na kierunku fotografia i multimedia w technikum. Jej marzeniem, oprócz powrotu do zdrowia, jest posiadanie dobrego sprzętu oraz pokoju do robienia i obróbki zdjęć. Poza tym Maja ma talent muzyczny i wokalny. Chodziła do szkoły muzycznej, grała na skrzypcach, fagocie i fortepianie oraz śpiewała w chórze, występowała nawet w przedstawieniu w Operze Śląskiej. Największym wyzwaniem dla rodziny są w tej chwili bardzo kosztowne i odległe dojazdy do szpitala w Warszawie. Ponadto mama Mai przebywa z nią w placówce i nie może pracować zawodowo. Wkrótce pojawią się też koszty płatnej chemioterapii celowanej, z całą pewnością dziewczynę czeka również rehabilitacja. Dlatego zwracamy się do Państwa o wsparcie leczenia Mai przez wpłacanie darowizn na jej indywidualne subkonto oraz przekazanie 1,5% podatku.

Dziękujemy za okazane wsparcie. Rodzice Mai.



Fundacja ISKIERKA
Warszawa 00-544, ul. Wilcza 28/8
ING Bank Śląski nr konta:
06 1050 0099 6781 1000 1000 1256
1,5% KRS 0000248546
Cel szczegółowy: **Maja Bartosiewicz**

fundacja iskierka

1,5%

Tramwaje Śląskie stawiają na niezawodne zasilanie

Trwa modernizacja i rozbudowa sieci tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Oprócz usprawnień, które widoczne są gołym okiem – jak budowa torowisk czy też zakup nowych tramwajów – projekt przewiduje, nie mniej istotną, poprawę jakości zasilania trakcji, co wpływa pozytywnie nie tylko na ruch tramwajów, ale zwiększa komfort pracy osób obsługujących linie.

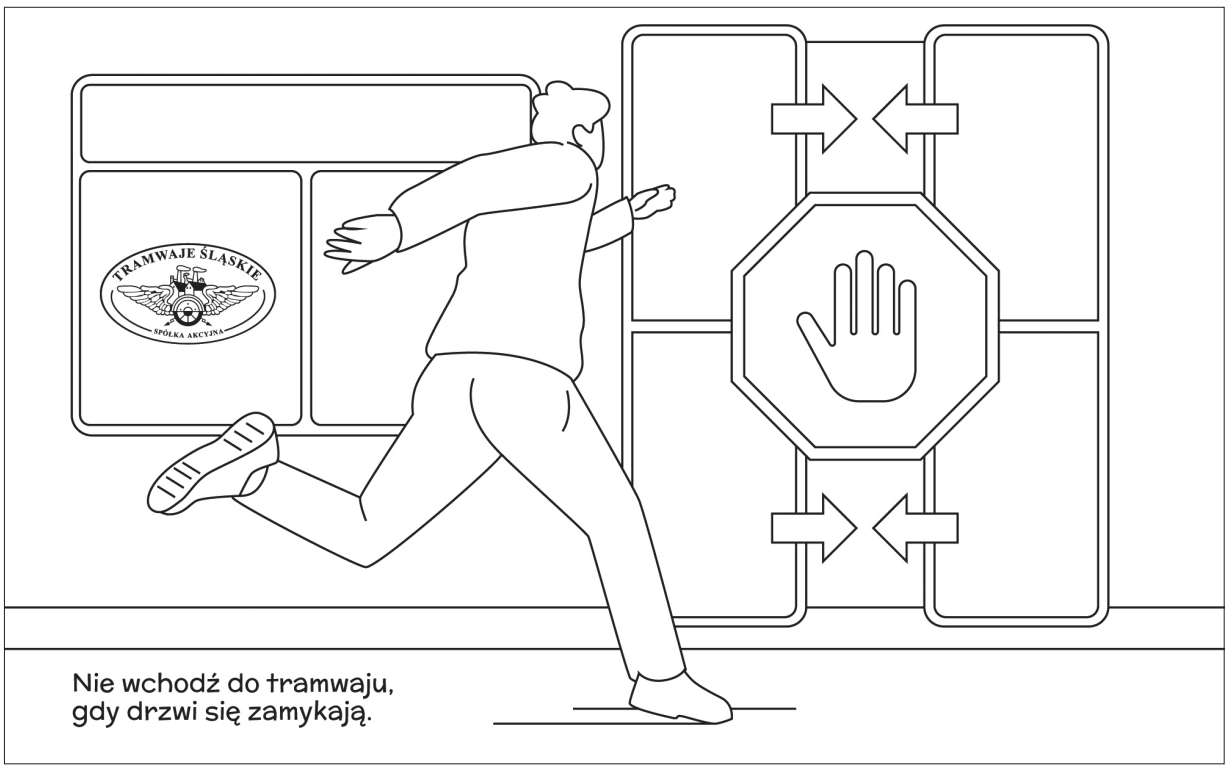
Projekt realizowany przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. imponuje rozmachem: składa się z trzech etapów, obejmuje 43 zadania infrastrukturalne i realizowany jest na terenie 10 miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W efekcie jego realizacji znaczna część sieci tramwajowej będzie łatwo i wygodnie dostępna dla pasażerów a jednocześnie wydajna energetycznie i działająca niezawodnie bez względu na warunki środowiskowe. O te ostatnie aspekty dbają, najczęściej niezauważane przez pasażerów, podstacje trakcyjne, które odpowiadają za zasilanie linii tramwajowych. Projekt obejmuje m.in. modernizację wysłużonych podstacji, a tam gdzie powstają nowe torowiska – budowę obiektów zasilających od podstaw. Również w tym przypadku zdecydowano się na najnowocześniejsze rozwiązania. Na sześciu podstacjach w pięciu różnych miastach dostawcą aparatury energetycznej jest firma ABB, której urządzenia odpowiadają za zasilanie trakcji w wielu polskich miastach, m.in. na II linii metra w Warszawie. Firma dostarcza rozdzielnice prądu stałego oraz wyłączniki szybkie. To jedne z najważniejszych urządzeń w podstacji, odpowiadające za dystrybucję energii oraz ochronę ludzi i urządzeń na wypadek przeciążenia lub zwarcia. Rozdzielnice produkowane są w zakładzie ABB w Bielsku-Białej, co zapewnia szybkie, lokalne wsparcie techniczne. Dopasowano je do specyficznych wymagań spółki Tramwaje Śląskie – przewidziane na co najmniej 25 lat eksploatacji przy wysokim poziomie dostępności, wyposażone w cyfrowy sterownik automatyki Elester-PKP CZAT do zdalnego sterowania podstacją i szereg blokad zwiększających bezpieczeństwo obsługi. Urządzenia przeszły pomyślnie próbę generalną. W grudniu 2022 roku pierwsze tramwaje pojechały nową linią w sosnowieckiej dzielnicy Zagórze. Do tamtejszej podstacji ABB dostarczyła rozdzielnicę wraz z wyłącznikami.

Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Taki sam zestaw trafił do podstacji „Chopina” w Dąbrowie Górniczej oraz „Bytom Centrum”, a w niedalekiej przyszłości zainstalowany zostanie również w podstacji „Niwka” w Sosnowcu. Z kolei pojedyncze wyłączniki zostały dostarczone do zainstalowania w podstacji „Andersa” w Sosnowcu i „Grundmana” w Katowicach. – Rozdzielnica ewoluowała od lat 90. Obecny kształt urządzenia, wyposażonego dodatkowo w napęd silnikowy, nowe sterowniki i niezawodne wyłączniki, to efekt wieloletniej współpracy z instalatorami, a także wymiany informacji z użytkownikami, czyli operatorami transportu miejskiego – mówi Jerzy Dusza z ABB i dodaje: – Tramwaje Śląskie doskonale znają ten produkt, ponieważ kilka naszych rozdzielnic trakcyjnych od 20 lat z powodzeniem działała w podstacjach w aglomeracji. Z perspektywy użytkownika to kolejna zaleta. Nie otrzymuje on bowiem urządzeń, których musi „uczyć” się od zera, i do których musi stosować zupełnie różne części zamienne. To upraszcza eksploatację i obniża jej koszt. Niebagatelne znaczenie dla spółki Tramwaje Śląskie miała również elastyczność zasilania, związana m.in. ze wspomnianymi wyłącznikami, które są wyposażone w wysuwny wózek. – Dzięki niemu dyspozytor techniczny, poprzez system monitoringu, widzi fizyczny stan wyłącznika. Wpływa to przede wszystkim na bezpieczeństwo monterów pracujących na sieci trakcyjnej podczas napraw czy przeglądów. Wysunięty wózek świadczy o widocznej przerwie w obwodzie zasalania danej sekcji w trakcji elektrycznej, a więc dyspozytor dopuszcza monterów do pracy mając pewność, że wyłączenie napięcia zostało skutecznie zrealizowane – podkreśla Jacek Kaminiorz, dyrektor techniczno-eksploatacyjny spółki Tramwaje Śląskie S.A. Dodatkową zaletą tego rozwiązania jest mobilność – wyłącznik można sprawnie przenieść z jednego pola rozdzielni do drugiego albo do zupełnie innej podstacji. To z kolei umożliwia bardzo szybką reakcję na wypadek awarii, pozwalając na utrzymanie ciągłości zasilania, to zaś umożliwia nieprzerwane prowadzenie ruchu tramwajów.

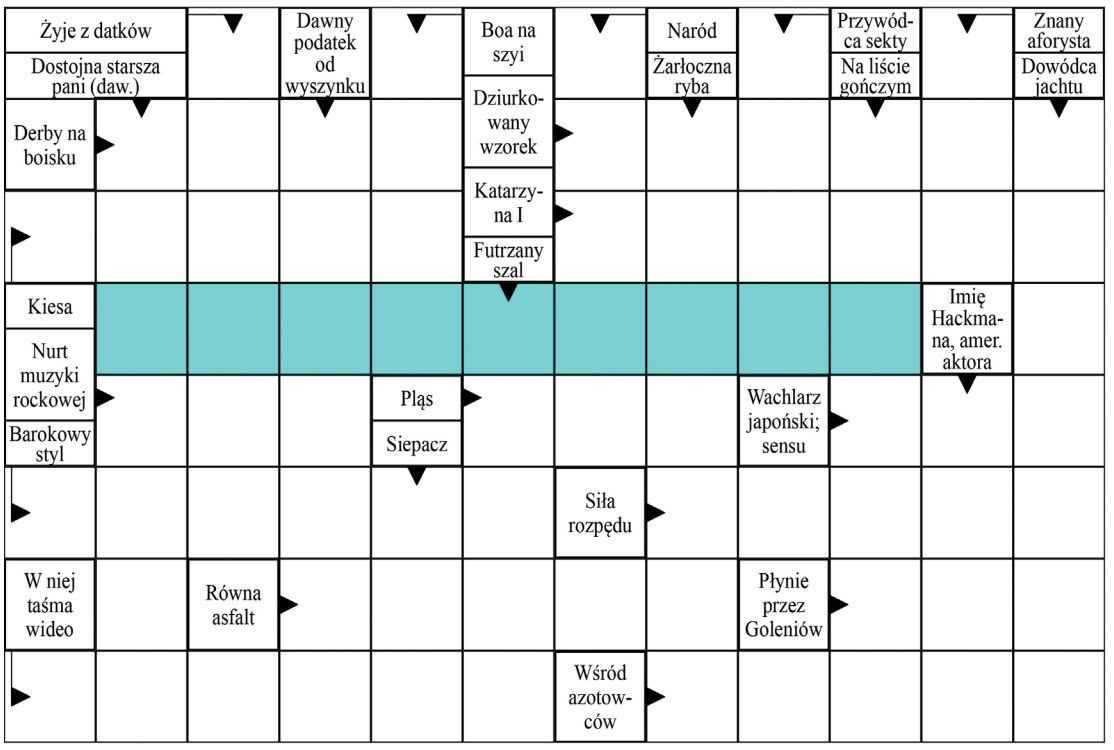
aZ

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 panoramiczna



Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 maja 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 przesyłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.