

NR 5/170 MAJ 2025

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



ROZMOWA

Pasjonaci są wśród nas

>>> str. 4-5

SPACERY PO REGIONIE

Szlakiem Husarii Polskiej

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

Bezpieczeństwo nie tylko na torach

>>> str. 8

Niezwykła podróż przez śląską historię

>>> str. 3





Jedźmy razem

Mówi się, że człowiek bez tradycji jest jak drzewo bez korzeni. To, co pozostawili po sobie nasi przodkowie, jest nie tylko źródłem wiedzy o świecie, ale i wielu cennych inspiracji. Właśnie dlatego w dobie dynamicznego rozwoju cywilizacyjnego coraz częściej z sentymentem spoglądamy w przeszłość. Okazją do jedynej w swoim rodzaju podróży przez śląską historię była tegoroczna Noc Muzeów. Tramwaje Śląskie S.A. wraz z Muzeum Górnośląskim w Bytomiu, Muzeum Hutnictwa w Chorzowie i Muzeum Śląskim w Katowicach przygotowały wyjątkową atrakcję – jazdę zabytkowym tramwajem, który zatrzymywał się na przystankach zlokalizowanych w pobliżu każdego z trzech muzeów. Podczas przejazdu pasażerowie mogli wysłuchać ciekawych opowieści o śląskiej komunikacji tramwajowej i rozwoju sieci tramwajowej w regionie, którymi dzielił się Daniel Wiedemann, pracownik Działu Ruchu i zarazem motorniczy spółki Tramwaje Śląskie S.A. Niecodzienne wydarzenia przygotowały także śląskie placówki muzealne. Relacje z Nocy Muzeów zamieszczamy na stronie 3. W majowym numerze nie zabrakło oczywiście bieżących informacji dotyczących inwestycji prowadzonych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A., które prezentujemy na str. 3. Zachęcam także do udziału w wiosennej wycieczce Czerwonym Szlakiem Husarii Polskiej (str. 6 i 7) oraz do zapoznania się z kolejnym tramwajowym zestawieniem w cyklu „Liczba miesiąca” (str. 11). Życzę Państwu satysfakcjonującej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



**DZIEŃ DZIECKA
W CUKIERKOWYM
TRAMWAJU**

01.06.2025 r.
godz. **9:00-17:00**
historyczny tramwaj typu "N", linia nr 38, Bytom

Zapraszamy



wiecej na
WWW.TRAM-SILESIA.PL

Zgodnie z tradycją, w Dniu Dziecka, spółka Tramwaje Śląskie S.A. wysyła na tory „Cukierkowy tramwaj” - historyczny wagon typu N. Pierwszy kurs już o godzinie 9:07 z Placu Sikorskiego w Bytomiu w kierunku przystanku Bytom Powstańców Śląskich. Tramwaj linii 38 będzie jeździł do godziny 17:00 według rozkładu jazdy w dni wolne od pracy (soboty, niedziele i święta). Dla Dzieci małych, jak i Dzieci starszych (dorosłych z duszą łasucha) przewidziano słodkości i drobne upominki.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

Budowa podstacji „Wirek”

Trwają prace związane z modernizacją układów zasilania w podstacjach trakcyjnych oraz budową podstacji prostownikowej „Wirek” w Rudzie Śląskiej. Poza wzrostem niezawodności systemu zasilania linii tramwajowej, mieszkańcy będą mogli cieszyć się nowo wybudowanym, nowoczesnym budynkiem. Dodatkowo zadanie obejmuje budowę nowych linii kablowych, włączonych w istniejący układ zasilania i sterowania.

Przypomnijmy, że inwestycja ta ma zostać zrealizowana w ramach projektu: „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Etap I”. Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS). Wartość zadania to ponad 14,3 mln zł brutto. Wykonawcą inwestycji jest firma ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie. Na obecnym etapie budowy gotowy jest fundament, wykonano instalację sanitarną oraz wznoszone są ściany budynku podstacji. Równolegle trwają prace przygotowawcze w zakresie układania linii kablowych.

Zgodnie z umową, zawartą 22 stycznia 2025 roku między spółką Tramwaje Śląskie S.A. a firmą ZUE S.A., inwestycja ma się zakończyć w terminie do 14 miesięcy, tj. do 22 marca 2026 roku.

red



SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 107, tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior

Druk:
POLSKA PRESS Sp. z o.o.
Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada



Niezwykła podróż przez śląską historię

Tramwaje Śląskie S.A. wraz z Muzeum Górnośląskim w Bytomiu, Muzeum Hutnictwa w Chorzowie i Muzeum Śląskim w Katowicach przygotowały wyjątkową atrakcję na tegoroczną Noc Muzeów. W sobotę 17 maja między Katowicami, Chorzowem i Bytomiem kursował zabytkowy tramwaj, który zatrzymywał się na przystankach w pobliżu każdego z muzeów, a przejazdy nim były darmowe.

Wagon typu N z 1953 roku był w czasie Nocy Muzeów nie tylko środkiem transportu. Podczas przejazdu pasażerowie mogli poznać sekrety zabytkowego taboru, usłyszeć opowieści o historii śląskiej komunikacji tramwajowej oraz o rozwoju sieci tramwajowej w regionie. Swoją wszechstronną wiedzą na te tematy dzielił się z podróżnymi Daniel Wiedemann, pracownik Działu Ruchu i zarazem motorniczy spółki Tramwaje Śląskie S.A. (jego sylwetkę prezentujemy na stronach 4 i 5).

Specjalne atrakcje na tę sobotnią noc przygotowały placówki muzealne. W Muzeum Śląskim można było nie tylko zobaczyć wystawy stałe i czasowe, ale także, wraz z przewodnikami, udać się w podróż po świecie sztuki i kultury, podziwiać taniec z ogniem w wykonaniu śląskich kuglarzy (tzw. elwów), posłuchać wiosennego koncertu. W programie znalazły się warsztaty tworzenia plakatu, pokaz rzemiosła, wizyta w pracowni konserwacji, pokaz filmów o dziełach utraconych, warsztaty i wykłady.

Tegoroczna Noc Muzeów w Muzeum Hutnictwa poświęcona była zagadnieniom transportu. Goście Muzeum Hutnictwa wysłuchali m.in. fascynującej opowieści dr Jacka Kurka o historii Królewskiej Huty. Oryginalny program przygotowało także Muzeum Górnośląskie w Bytomiu. Podczas „Nocy z duchami historii” zwiedzający mogli przenieść się w świat tajemnic, miejskich legend i niezwykłych postaci z przeszłości.

red

Zdjęcia: Muzeum Śląskie w Katowicach, Muzeum Hutnictwa w Chorzowie



Pasjonaci są wśród nas

Z tramwajami jest związany od zawsze. Zaczęło się od dziecięcego zainteresowania tymi pojazdami, fascynacji pracą motorniczego, z czasem pojawiła się pasja, która ostatecznie zamieniła się także w zawód. Poznajmy bliżej Daniela Wiedemanna, pracownika Działu Ruchu i zarazem motorniczego spółki Tramwaje Śląskie S.A.

- Danielu, czy ty jesteś „wariatem”? - zapytałem na wstępie naszej rozmowy bez owijania w bawełnę. - Człowieku, można mieć fioła na punkcie piłki nożnej albo sportu szeroko rozumianego, nawet wędkarstwa, czy też gier planszowych, sztuki układania kwiatów, szydełkowania, zbierania figurek z jajek niespodzianek, ale żeby zakreślić się na punkcie tramwajów? Daniel Wiedemann nie obraził się. Cios przyjął niczym wytrawny bokser, na gardę, po czym przeszedł do celnych, stopujących prostych, przekonując mnie do swojego tramwajowego świata. - Z tramwajami związany jestem od dziecka. Wychowywałem się w Świętochłowicach. Jak wiemy, jest to miasto jest oplecione tramwajami. Moi rodzice nie mieli samochodu, jeździliśmy więc tramwajami. Jak to dziecko, byłem ciekaw, jak to wszystko działa, jak ten motorniczy pracuje, jak naciska te przyciski i jak to wszystko fajnie się świeci i dzwoni. Jak przyszedłem tutaj do pracy, to ta dziecięca miłość się odrodziła. Tramwaj to ciekawy pojazd, z bardzo ciekawą historią. Wyróżnia się na drodze – nie porusza się po asfalcie jak autobus, ma swoją napowietrzną sieć trakcyjną, której autobus również nie posiada. Zawsze mnie fascynowała praca odbieraka, urządzenia na dachu tramwaju, które, mówiąc najprościej, odbiera prąd z sieci trakcyjnej i przekazuje do układu sterowania, silników trakcyjnych. Moje zainteresowanie budził również mundur tramwajarza. Jego krój, pewna dostojność. Nie pochodzę z tramwajarskiej rodziny. Mój tata pasjonował się pociągami i myślę, że po części też to wpłynęło na moje zainteresowanie tramwajami, pojazdami lżejszymi, ale poruszającymi się również po szynach. Interesowało mnie, jak ten pojazd jedzie i jak sprytnie jest wpleciony w strukturę miasta. Jako motorniczy miałem okazję pracować na całej naszej sieci. Poznałem pracę w każdym z Rejonów w naszej Spółce.

W sobotę 17 maja 2025 roku, podczas Nocy Muzeów, było bardzo zimno i wietrznie. Jedną z atrakcji był przejazd zabytkowym wagonem typu N z 1953 roku. I choć w taką pogodę można było mieć uzasadnione obawy o frekwencję, to specjalny tramwaj szybko wypełniał się pasażerami, trudno było znaleźć w nim wolne miejsce. - Dlaczego ludzie aż tak kochają tramwaje? - zapytałem Daniela Wiedemanna. - Tramwaj to wyjątkowy obrazek w mieście. Nie każde może się poszczycić,



Daniel Wiedemann

że ma komunikację tramwajową, choć w naszym regionie jest ona bardzo rozwinięta. Tramwaj sprawia, że miasta są wyjątkowe. Wszystkie akcje z udziałem historycznych wagonów organizowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. cieszą się ogromnym zainteresowaniem mieszkańców. Wyciągają aparaty, telefony, robią zdjęcia, filmują. Ten tramwaj jest niczym gwiazda, a my ubrani w eleganckie mundury grzejemy się w blasku jego sławy. Podczas ostatniej Nocy Muzeów podszedł do mnie i kolegi taki mały szkrab. Zapytał, czy jesteśmy motorniczymi tego tramwaju, po czym wręczył nam narysowaną przez siebie laurkę. Na laurce był, wiadomo, czerwony tramwaj. Uważam, że historia, szczególnie naszych tramwajów, poruszających się po torach Górnego Śląska i Zagłębia od końcówki XIX wieku, jest pasjonująca. Nasze tramwaje przez lata mierzyły się z różnymi trudnościami, a mimo wszystko dalej są, dalej funkcjonują, ciesząc swym widokiem pasażerów. Moi bliscy już się przyzwyczaili do mojego tramwajowego szaleństwa, wiedzą, że tak już musi być, że nie jest to chwilowe zauroczenia, chwilowa

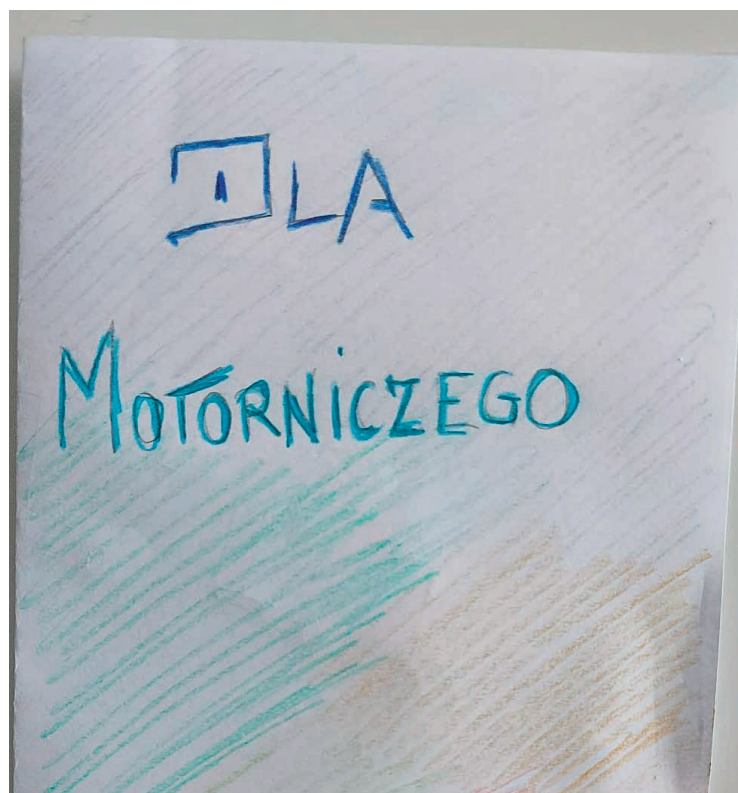


Fot. Muzeum Śląskie w Katowicach



Fot. Muzeum Śląskie w Katowicach

Mateusz Bachusz, Daniel Wiedemann i Michał Warowiec podczas Nocy Muzeów



pasja, czy też hobby na parę dni. Mówiąc żartem, dziewczynę na pierwszej randce zabieram na przejażdżkę tramwajem, jak się jej nie spodoba, to nie mamy o czym rozmawiać. Ogromną frajdę sprawia mi dzielenie się z ludźmi swoją wiedzą na temat komunikacji tramwajowej. Nie wszyscy wiedzą, że po drugiej wojnie światowej byliśmy tutaj razem z Chorzowską Wytwórnią Konstrukcji Stalowych pionierami, jeżeli chodzi o technologie tramwajowe stosowane później w całej Polsce. Wybudowany w 1959 roku łącznik między naszą siecią a wspomnianą wytwórnią pozwolił na stworzenie poligonu doświadczalnego dla nowych wagonów produkowanych wtedy w Chorzowie. Współpraca inżynierów z ówczesnego WPK Katowice i wspomnianej wytwórni doprowadziła do stworzenia bardzo dobrych konstrukcji, eksploatowanych po dziś dzień. Większość tramwajów z tamtego okresu jeździ nie tylko po Śląsku i Zagłębiu, ale również po wielu innych miastach Polski. Chorzowskie tramwaje są również w ukraińskim mieście Konotop. Wycofane przez Tramwaje Warszawskie 23 wagony 105N oraz 105Na zostały dwa lata temu przekazane w ramach wsparcia tamtejszego taboru.

W spółce Tramwaje Śląskie S.A. nie brakuje ludzi zafascynowanych tramwajami. Daniel Wiedemann nie jest w tym gronie jedyny. - Jest nas więcej

i myślę, że to jest bardzo dobry trend, bo dobrze jest pracować i robić to, co się lubi, co się kocha. Jak to mówią, jeżeli te warunki zostaną spełnione, to człowiek nigdy nie będzie przychodził do pracy z tak zwanego musu. Ogromną wiedzę historyczną, nie tylko dotyczącą tramwajów i komunikacji tramwajowej, ma Jakub Drogoś, motorniczy związany z zabytkowym wagonem 38 od ponad 20 lat. Do grona pozytywnie zakręconych na punkcie naszych tramwajów doliczyłbym jeszcze kolejnego prowadzącego tramwaj - Daniela Koźlika. Takich jak my w naszej Spółce jest przynajmniej kilkunastu, jak nie kilkudziesięciu i ta liczba ciągle rośnie – kończy Wiedemann.

Jeśli Ty, Czytelniku, byłeś mocno zaskoczony słowem „tramwaj” pojawiającym się w każdym praktycznie zdaniu tego tekstu, wiedz, że nie był to wynik niedbalstwa autora. Dopowiem, bo znam człowieka, że w wielu przypadkach jeszcze zdania te przekształcał, tak by tramwajów było mniej. Dla bohatera to normalne, że po każdej kropce musi się pojawić słowo klucz, słowo powtórzone przez niego kilkadziesiąt razy, słowo... TRAMWAJ.

Rozmawiał: Robert Walczak



Fot. Muzeum Śląskie w Katowicach

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.

Szlakiem Husarii Polskiej (część I)

W 1683 roku, kiedy Turcy atakowali Austrię i zaczęło się oblężenie Wiednia, Jan III Sobieski wypełnił nasze zobowiązania sojusznicze. Na odsiecz wyruszyła polska armia, z bohaterskim udziałem husarii. Bitwa pod Wiedniem to wielkie zwycięstwo polskiego oręęża, a przemarsz wojsk przez Śląsk upamiętnia obecnie Szlak Husarii Polskiej, prowadzący od Będzina do Krzanowic.



Fot. Hubert Klimek/UM Bytom

Wizytę polskiego króla w Bytomiu uczczono sadząc „Lipę Sobieskiego”

Łączna długość Szlaku Husarii Polskiej wynosi 155,40 km. Pomysłodawcą jego wytyczenia był znany w regionie krajoznawca, przewodnik PTTK ks. dr Jerzy Pawlik (1919-2009). W odsieczy wiedeńskiej uczestniczyło 27 tysięcy żołnierzy, a najbardziej wyróżniającą się formacją były chorągwie husarii, składające się z 3,6 tys. żołnierzy. Była to elitarna kawaleria Rzeczypospolitej Obojga Narodów, znana z charakterystycznych skrzydeł przymocowanych do zbroi, które miały zastraszać wroga i zwiększać prestiż. Do wojsk Jana III Sobieskiego dołączyły wojska austriackie i niemieckie, które wspólnie pokonały 300-tysięczną armię Wielkiego Wezyra Mustafy.

Początek czerwonego pieszego szlaku turystycznego (można go również przebyć na rowerze lub samochodem) zaczyna się w centrum Będzina, skąd przechodzi się na wzgórze zamkowe. W 1358 roku Będzin otrzymał od króla Kazimierza III Wielkiego magdeburskie prawa miejskie. Znaczny rozwój Będzina nastąpił w XIX wieku wraz z rozwojem przemysłu - w 1824 roku uruchomiono tu kopalnię węgla kamiennego „Ksawery”, a w 1826 roku hutę cynku. Do wzrostu prestiżu i znaczenia miasta przyczyniła się także uruchomiona w 1859 roku Kolej Warszawsko-Wiedeńska. W tym samym okresie do starego miasta przyłączano nowe osiedla i osady, m.in. Ksawera, Koszelew, Małobądz, Gzichów. Ponowny rozwój miasta nastąpił po 1945 roku, kiedy to rozbudowano zakłady przemysłowe i wzniesiono wiele nowych osiedli mieszkaniowych, a w latach 70.

ubiegłego wieku do Będzina dołączono jeszcze m.in. Grodziec i Łagiszę. Pamiątką pobytu króla Jana III Sobieskiego w Będzinie jest kolumna z 1683 roku, stojąca nieopodal kościoła św. Trójcy, na skwerze przy al. Hugo Kołłątaja. Schodząc ze wzgórza zamkowego, kierujemy się w stronę mostu nad rzeką Białą Przemszą i docieramy do dzielnicy Gzichów. Tu zobaczyć możemy dawny barokowo-klasycystyczny pałac rodziny Mieroszewskich z 1702 roku, w którym mieści się obecnie Muzeum Zagłębia. Dalej szlak prowadzi na Wzgórze św. Dorotki (382 m n.p.m.), gdzie na spłaszczonym szczycie usytuowany jest kościółek pw. św. Doroty z 1635 roku. Wzgórze nazywane jest „Zagłębiowskim Olimpem”, a wcześniej używano także innych nazw: „Góra Przemienienia Pańskiego”, „Złota Góra” czy „Zagłębiowska Jasna Góra”. W czasach przedhistorycznych wzgórze miało być miejscem kultu religijnego Słowian, a także osadą obronną ludności kultury łużyckiej. Wokół kościoła św. Doroty rozciąga się Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórze Doroty”. Warto wspomnieć, że punkt ten znajduje się na zagłębiowskim odcinku „Drogi św. Jakuba” i jest częścią europejskiego szlaku pątniczego, który prowadzi do hiszpańskiego sanktuarium w Santiago de Compostela. Po zejściu ze Wzgórza św. Dorotki docieramy do kolejnej dzielnicy Będzina – Grodzca. Wzmiankowany był już w 1326 roku w registerach dekanatu sławkowskiego, ponadto przyjmuje się, że już wcześniej istniała na jego terenie parafia i kościół. W XIV wieku Gro-

dziec stał się własnością sióstr norbertanek z podkrakowskiego Zwierzyńca, a od XVII wieku tereny te wielokrotnie zmieniały właścicieli. Z Grodzca szlak prowadzi nad rzekę Brynicę, a dalej do dawnej wsi Przełajka (dzisiaj dzielnica Siemianowic Śląskich), skąd, przechodząc przez wzgórze Sośnia Góra (295 m n.p.m.), dochodzimy do Dąbrówki Wielkiej. O bogatej historii tej miejscowości świadczą odkryte ślady osadnictwa z epoki neolitu (okres od 4000 do 1800 r. p.n.e.), kultury łużyckiej oraz pozostałości z wczesnego średniowiecza. Pierwsza wzmianka o osadzie pochodzi z 1277 roku i dotyczy odłączenia jej od bytomskiej parafii św. Małgorzaty oraz przyłączenia do parafii świętych Piotra i Pawła w Kamieniu. W 1323 roku osada ofiarowana została przez księcia bytomsko-kozielskiego Władysława cystersom z Mogiły. Osada od XVI wieku aż do 1922 roku należała do powiatu bytomskiego. Po przyłączeniu do Polski w 1922 roku miejscowość włączona została do powiatu świętochłowickiego, a od 1939 roku należała do powiatu tarnogórskiego. W marcu 1538 roku opustoszałą wieś zakupiło od cystersów miasto Bytom. Już wcześniej, od XIV wieku, zaczęto w okolicach Dąbrówki wydobywać rudę srebra i ołowiu, ale to dopiero XVIII i XIX wiek przyniosły znaczne ożywienie i rozwój osady. To wtedy pojawiły się pierwsze kopalnie rud żelaza i cynku. W 1973 roku osada przyłączona została do Brzezin Śląskich, a w 1975 roku weszła w skład miasta Piekary Śląskie. Do dzisiaj w układzie urbanistycznym dzielnicy zachował się jej ulicowy



Zamek w Będzinie



Kościół św. Jacka w bytomskiej dzielnicy Rozbark



Bazylika Najświętszej Marii Panny i św. Bartłomieja w Piekarach Śląskich

Fot. piekary-bazylika.pl

charakter, a centralną arterią jest ulica Przyjaźni. Zabudowę dzielnicy stanowią w większości domy jednorodzinne z ogrodami, pochodzące niejednokrotnie z przełomu XIX i XX wieku. Dalej Szlak Husarii Polskiej przechodzi przez Brzeziny Śląskie, leżące w południowej części miasta Piekary Śląskie. Historia miejscowości jest stosunkowo młoda, sięga bowiem połowy XVIII wieku, kiedy to w rozciągających się na wschód od Bytomia lasach brzozowych i polach stała jedynie leśniczówka. Dopiero około 1820 roku w lesie tym pojawili się pierwsi osadnicy, tworząc kolonię trzynastu zabudowań o nazwie „Brzezinka vel Brzeziny”, należącą podówczas do starszej trzynastowiecznej wsi Kamień. Rozwój osady związany był przede wszystkim z późniejszym wydobyciem rud ołowiu i cynku, dla których budowano liczne szyby głębinowe. Właścicielem tych terenów był hrabia Guido Henckel von Donnersmarck, który zainwestował w rozwój przemysłu na swoich włościach. Z Brzezin docieramy do Bytomia, gdzie szlak poprowadzony został po dawnym trakcie handlowym z Krakowa. To właśnie tą trasą maszerował do Wiednia król Jan III Sobieski ze swoją husarią. Bytom uważany za jedno z najstarszych miast górnośląskich. Pierwsza wzmianka o nim znajduje się w dokumencie klasztoru Benedyktynów z pod-

krakowskiego Tyńca, datowanym na 1123 rok lub 1125 rok. Lokacja miasta nastąpiła w 1254 roku za panowania księcia opolskiego Władysława. Najstarszą częścią miasta jest wzgórze św. Małgorzaty, gdzie w XII wieku miała stać kasztelania, klasztor i niewielki kościółek. Średniowieczny Bytom otoczony był murami, a owalnicowy układ ulic zachował się do czasów obecnych. Wśród licznych zabytków miasta na szczególną uwagę zasługuje usytuowany na rynku kościół Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, pochodzący z drugiej połowy XIII wieku. Jest to gotycka budowla zbudowana z kamienia wapiennego i cegieł, przebudowana i powiększona po pożarze z 1515 roku o późnogotycką, zachodnią część kościoła oraz wieżę z kruchtą, nakrytą szpiczastym hełmem. Ponadto w Rynku napotkamy wiele kamienic mieszczańskich w stylu secesji i modernizmu, a także neorenesansu. Natomiast w miejscu, gdzie od XVI do XVIII wieku znajdował się bytomski ratusz, znajduje się „Śpiący lew” autorstwa Teodora Kalidego. Warto wspomnieć, że z okazji 340. rocznicy przemarszu wojsk Jana III Sobieskiego przez Bytom, na skwerze przy kościele św. Jacka w dzielnicy Rozbark, w sierpniu 2023 roku posadzono pamiątkową „Lipę Sobieskiego”. Ponadto, w parku w dzielnicy Miechowice, nieopodal pozostałości pałacu

rodu Tiele-Winklerów, znajduje się 300-letni plantan klonolistny, nazywany „Jan III Sobieski”. Naszą około 30-kilometrową trasę pierwszego odcinka „Szlakiem Husarii Polskiej” zakończymy w Piekarach Śląskich. Dawniej była to osada służebna dla Bytomia, znana już w XI wieku. Od XV wieku wydobywano w okolicy rudy srebra, cynku i ołowiu. Natomiast na przełomie XIX i XX wieku nastąpił gwałtowny rozwój wydobycia węgla kamiennego. W 1303 roku wybudowano w Piekarach pierwszy drewniany kościółek pod wezwaniem św. Bartłomieja, który od 1327 roku był samodzielnym kościołem parafialnym. W XVII wieku Piekary stały się ważnym ośrodkiem życia religijnego za sprawą cudownego wizerunku Matki Bożej. Od tego czasu do Piekar zmierzały liczne pielgrzymki z terenu Śląska a nawet z odległych Czech i Moraw. Najśłynniejszym pielgrzymem był król Jan III Sobieski, który 20 sierpnia 1683 roku, w drodze do Wiednia, zatrzymał się w Piekarach i modlił u stóp Matki Bożej. Będąc w Piekarach Śląskich warto wspisać się także na Kopiec „Wyzwolenia”, którego inicjatorem był niewidomy, śląski poeta, zwany „Śląskim Wernyhorą” – Wawrzyniec Hajda (1844-1923).

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Bytomiu



Ołtarz w bazylice piekarskiej



Śpiący lew - rzeźba autorstwa Teodora Kalidego - na rynku w Bytomiu



Kopiec Wyzwolenia w Piekarach Śląskich

Bezpieczeństwo nie tylko na torach

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. przywiązuje dużą wagę do szkoleń dla swoich pracowników. Przynajmniej dwa razy w roku organizowane są te dotyczące bezpieczeństwa i zarządzania w sytuacjach kryzysowych.

- Głównym celem tych szkoleń jest uświadomienie kadrze kierowniczej, a co się z tym wiąże również wszystkim pracownikom, jak ważne jest szeroko pojęte bezpieczeństwo – mówi Robert Jańczuk, specjalista koordynator ds. bezpieczeństwa informacji w spółce Tramwaje Śląskie S.A. - Szczególnie w dzisiejszych czasach, kiedy nie tylko mamy konflikt zbrojny za naszą wschodnią granicą, ale również jesteśmy świadkami ataków cybernetycznych w krajach nim nieobjętych, mających na celu zdestabilizowanie infrastruktury krytycznej. Przypomnę tutaj ostatnie na sieć energetyczną w Hiszpanii i Portugalii. Uważamy, że we współczesnym świecie na bezpieczeństwo musimy patrzeć szerzej, niż tylko przez pryzmat naszej działalności, polegającej na bezpiecznym transporcie pasażerów – dodaje Robert Jańczuk.

Celami dwudniowego szkolenia z zakresu: „Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego kadry kierowniczej spółki Tramwaje Śląskie S.A.” były:

- pogłębienie wiedzy na temat bezpieczeństwa w transporcie publicznym,
- pogłębienie wiedzy z zakresu zagrożeń militarnych i pozamilitarnych, w tym wynikających z aktualnej sytuacji istniejącego konfliktu za wschodnią granicą państwa,

- zapoznanie z zasadami i warunkami ochrony ludności w kontekście nowej ustawy,

- doskonalenie umiejętności strzeleckich.

Zawody strzeleckie o „Puchar Prezesa Zarządu, Dyrektora Naczelnego spółki Tramwaje Śląskie S.A.” odbyły się na strzelnicy LOK w Rudzie Śląskiej. W stojącej na bardzo wysokim poziomie rywalizacji równych sobie nie miał Mariusz Bryła, triumfujący w strzelaniu z pistoletu oraz w dwuboju. W karabinku musiał uznać wyższość Adama Lubasa i Adama Adamczyka.

Przed wizytą na strzelnicy w siedzibie Spółki przeprowadzone zostało szkolenie pod hasłem „Bezpieczeństwo w komunikacji, w relacji tramwaj - pasażer oraz tramwaj - użytkownik ruchu drogowego”, prowadzone przez Jacka Kaminiorza, dyrektora techniczno-eksploatacyjnego w spółce Tramwaje Śląskie S.A. Następnie uczestnicy udali się do Siemianowic Śląskich, gdzie w Rosomak S.A. zapoznani zostali ze współczesnymi środkami walki i wsparcia.

- W drugim dniu szkolenia, odbywającego się w Hotelu „Czarny Las” koło Woźnik, mieliśmy trzy wykłady – mówi Andrzej Sygulski, specjalista koordynator ds. bezpieczeństwa w spółce Tramwaje Śląskie S.A. St.bryg. Arkadiusz Labocha, komendant miejski Państwowej Straży Pożarnej w Chorzowie przedstawił zadania wynikające z nowej ustawy o Ochronie Ludności i Obronie Cywilnej. Inspektor danych osobowych w spółce Tramwaje Śląskie S.A. Sergiusz Kunert, mówił o zagadnieniach związanych z „NIS2 -nowe oblicze cyberbezpieczeństwa”*. „Współczesny wymiar zagrożeń hybrydowych dla bezpieczeństwa państwa w tym systemie transportu publicznego” był tematem wykładu ppłk. Piotra Lipińskiego,

reprezentującego Oddział Analiz Połączonych Dowództwa Komponentu Wojsk Specjalnych. Podczas dwudniowego szkolenia wiele uwagi poświęcono działaniom elementów militarnych i pozamilitarnych w powstrzymaniu zagrożeń dla infrastruktury krytycznej.

war

* Dyrektywa NIS2 (Network and Information Security Directive 2) to akt prawny Unii Europejskiej mający na celu ujednolicenie przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa, zwiększenia odporności na cyberataki i poprawę zarządzania ryzykiem.

WYNIKI ZAWODÓW STRZELECKICH O PUCHAR PRZESA ZARZĄDU, DYREKTORA NACZELNEGO SPÓŁKI TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A.

KARABIN	PISTOLET	DWUBÓJ
1. Adam Lubas 98/100	1. Mariusz Bryła 74/100	1. Mariusz Bryła 169
2. Adam Adamczyk 96	2. Rafał Then 69	2. Adam Lubas 158
3. Mariusz Bryła 95	3. Marek Włóczyk 67	3. Marek Włóczyk 156



Dźwięk wskaże drogę

Punkty Obsługi Pasażera ZTM są jeszcze bardziej dostępne dla osób z niepełnośprawnościami. Organizator transportu w naszej Metropolii wdrożył nowe rozwiązanie z myślą o niewidomych i niedowidzących.

Od 7 maja w każdym z Punktów Obsługi Pasażera ZTM działa system nawigacyjno-informacyjny TOTUPOINT. Osoby niewidome i niedowidzące, dzięki urządzeniom generującym specjalny dźwięk, mogą łatwiej trafić w dane miejsce. System daje też możliwość zapoznania się z informacją opisującą lokalizację przy użyciu własnego telefonu.

– System TOTUPOINT służy już podróżnym m.in. w Bytomiu, Chorzowie, Gliwicach, Katowicach, Piekarach Śląskich, Sosnowcu, Tarnowskich Górach i Tychach – mówi Justyna Koch, zastępczyni rzecznika prasowego ZTM. ZTM w sumie zainstalował 18 znaczników systemu TOTUPOINT. Trafiły one nie tylko do Punktów Obsługi Pasażera, ale i do głównej siedziby organizatora komunikacji miejskiej (przy wejściu głównym, kancelariach ZTM i GZM, toaletach dla osób z niepełnosprawnością, sali konferencyjnej) oraz na dworzec autobusowy w Tarnowskich Górach (przy wejściach od ulicy Piłsudskiego i ul. Pokoju). Koszt tej inwestycji wyniósł około 29 tysięcy złotych.

W ostatnich latach poziom dostępności dla osób z niepełnosprawnościami komunikacji miejskiej Transport GZM znacząco się poprawił. W autobusach popularne stały się m.in. takie rozwiązania jak specjalnie wydzielona przestrzeń i pasy dla wózków inwalidzkich, system zapowiedzi głosowych oraz wyświetlacze i ekrany z informacjami pasażerskimi. Spośród rozwiązań stosowanych poza pojazdami, warto wspomnieć m.in. o odpowiednio zaprojektowanych wiaduktach przystankowych z wydzieloną przestrzenią dla osób poruszających się na wózkach, a także o automatach biletowych, których ekrany, otwory wrzutowe, czytniki kart płatniczych oraz miejsca odbioru biletów znajdują się na odpowiedniej wysokości. Warte uwagi jest także to, że osoby niedosłyszące mogą zdalnie połączyć się z tłumaczem języka migowego i w ten sposób pozyskać interesujące je informacje o komunikacji miejskiej.

Źródło: metropoliaztm.pl



Pracuj z nami!

Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników wielu specjalności.

SPRAWDŹ - może szukamy właśnie Ciebie!

Obecnie trwa rekrutacja na stanowiska pracy:

- mistrz do spraw remontów i regeneracji (ZUR Chorzów)
- starszy inspektor ds. organizacyjnych (JRP)
- inspektor ds. techniczno i infrastruktury (JRP)
- nabór na kurs motorniczego tramwaju
- malarz-lakiernik (Chorzów)
- elektryk urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej (Bytom, Będzin, Chorzów, Gliwice, Katowice)
- elektronik (Bytom, Chorzów, Gliwice)
- ślusarz taboru szynowego (Chorzów, Katowice, Będzin)
- frezer (ZTS Będzin)
- ślusarz (ZTS Będzin)
- ślusarz torowy (ZTS)
- monter sieci elektrotrakcyjnych (ZTS)
- spawacz (ZTS)
- kierowca (ZTS)



Szczegóły znaleźć można na stronie www.tram-silesia.pl w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY.

Tramwajem przez granicę

Wyszperane
w archiwum



Dzisiaj trudno to sobie wyobrazić, ale w okresie międzywojennym przy wsiadaniu do tramwaju w niektórych śląskich miastach należało pokazać paszport. Organizacja komunikacji tramwajowej na obszarze podzielonym polsko-niemiecką granicą była nie lada wyzwaniem.

Po zakończeniu I wojny światowej oraz po trzech powstaniach śląskich, Rada Ligi Narodów wydała 12 października 1921 roku orzeczenie, wytyczając granice województwa śląskiego poza częścią Śląska Cieszyńskiego. Na mocy tej decyzji Polska otrzymała: w całości powiaty Pszczyński, Katowicki, Królewską Hute, prawie cały powiat Rybnicki, pas powiatu Raciborskiego leżący po prawym brzegu Odry, znaczną część Tarnowskich Gór i Lublińca oraz część powiatów, głównie wiejskich Zabrze, Bytomia i Gliwic, jednak bez tych wymienionych miast, które trafiły do Niemiec. Granica państwowa przecinała sieć tramwajową w siedmiu punktach, na następujących liniach: Bytom-Królewska Huta, Bytom-Świętochłowice, Szombierki-Chebbie, Bytom-Piekary.

W myśl konwencji, tabor tramwajowy kursował bez cła, ale zakupy nabyte za granicą podlegały już przepisom celnym. Ciekawostką jest traktujący o ruchu granicznym artykuł 465, w którym czytamy: „Podczas przejazdu przez obszar tranzytowy, okna i drzwi przedziałów zajętych przez przejeżdżających tranzytem podróżnych i ich bagaże pozostaną zamknięte”. W myśl ustaleń konwencji, prawo nadzoru rządowego nad ruchem tramwajowym podzielono na obszary niemiecki i polski, jednak mimo decyzji, jeszcze przez trzy lata całym ruchem zawiadywała spółka Schlesische Kleinbahn A.G. Sytuacja ta była punktem zapalnym dla antagonizmów na szczeblu administracyjnym, ale też wśród mieszkańców. Prasa podsyciała nacjonalistyczne zapędy, zarówno z jednej, jak i drugiej strony. Pisano np. o szykanowaniu przez niemieckich konduktorów z Bytomia polskich dzieci dojeżdżających do szkoły, po czym okazało się, że to uczniowie rozrabiali w tramwaju, a rodzice przypisali temu incydentowi polityczne podłoże...



Złjęcia: Narodowe Archiwum Cyfrowe



Przejście graniczne na granicy polsko-niemieckiej w Łagiewnikach k. Bytomia. Rok 1932.

- W miejscowościach, w których koleje przecinają granice, utworzone będą polskie i niemieckie urzędy dla kontroli paszportowej i rewizji celnej (...) Podczas przejazdu przez obszar tranzytowy, okna i drzwi przedziałów, zajętych przez przejeżdżających tranzytem podróżnych i ich bagaże pozostaną zamknięte (...) Pociągi będą mogły być konwojowane podczas tranzytu przez urzędników celnych kraju, przez który tranzyt się odbywa - czytamy w podpisanej w 1922 r. przez pełnomocników Polski i Niemiec konwencji górnośląskiej, która w ponad 600 artykułach na 15 lat (do roku 1937) regulowała zasady funkcjonowania regionu (w tym działania komunikacji tramwajowej).

Zgodnie z konwencją tramwajem między Piekarami a Chorzowem (przez Bytom) nie mogli podróżować pasażerowie chcący wsiadać i wysiadać na obszarze niemieckim, zaś na linii Zabrze – Rudzka Kuźnica (obecnie część Rudy Śląskiej) – Bytom podróżni chcący wsiadać i wysiadać na terenie polskim musieli poddać się rewizji celnej i kontroli paszportowej, a następnie pozostać w tym czasie na platformie tramwaju.

Kwitnący na pograniczu przemysł sprawił, że tramwaje szybko stały się „szmugiel – banami”, co z kolei zmobilizowało ówczesnych pograniczników. Efektem były zaostrzone kontrole i opóźnienia transgranicznych tramwajów.

red

Źródła:

„Tramwaje górnośląskie” - K. Soida, Z. Danyluk, P. Nadolski

„Z dziejów komunikacji tramwajowej i autobusowej na Górnym Śląsku do połowy XX wieku” - B. Szczech

Liczba miesięcy: 336

336 kilometrów - tyle torów pojedynczych pozostaje pod stałym nadzorem służb technicznych naszej Spółki. To nie tylko liczba, to codzienna odpowiedzialność za utrzymanie infrastruktury tramwajowej rozciągającej się przez całą aglomerację.

Dla porównania: kolejowa trasa z Katowic do Warszawy to około 300 km. Nasza sieć torowa jest dłuższa. A jeśli dodać do tego sieć trakcyjną, łącznie mówimy o ponad 660 kilometrach infrastruktury liniowej wymagającej bieżącego nadzoru technicznego.

Z tej długości: blisko 300 km torów wykorzystywane jest codziennie w ruchu pasażerskim, pozostałe kilkadziesiąt kilometrów to układy torowe w zajezdniach i w Zakładzie Usługowo-Remontowym, sieć trakcyjna liczy ponad 320 km i zasilana jest z 35 podstacji trakcyjnych, które w 100% są zdalnie sterowane z Centralnej Dyspozytorni Technicznej.

W strukturach Zakładu Torów i Sieci pracuje dziś ponad 330 osób - niemal tyle, ile kilometrów toru znajduje się pod naszą opieką. To ślusarze, mechanicy, elektromonterzy, energetycy - technicy różnych specjalizacji. Większość z nich tworzy zespoły pogotowia technicznego odpowiedzialne za stałe utrzymanie infrastruktury w ruchu.

Każdego dnia na sieci dyżuruje 45 zespołów technicznych, rozmieszczonych w dwóch obszarach, czterech rejonach. Działają w trybie tryzmianowym,

24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu - niezależnie od warunków pogodowych czy pory roku. Ich zadania obejmują nie tylko bieżące utrzymanie ponad 660 km infrastruktury, lecz także interwencje w przypadku usterek, awarii oraz opiekę nad ponad 660 zwoznicami. W ciągu doby nasze służby mają średnio po 180 interwencji, praktycznie co kilka minut, każdego dnia ZTS jest w „coś” zaangażowany. Na nudę i brak pracy nikt tutaj nie narzeka. Ciekawostka dla wszystkich... W zespołach prostownikowych zainstalowanych w stacjach trakcyjnych skumulowana jest moc 80 MW, czyli tyle, ile potrzebuje do prawidłowej pracy 40 000... czajników elektrycznych.

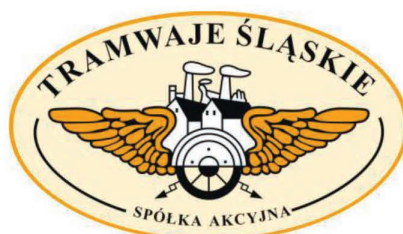
ZTS-ową „10-tkę” przygotował Zakład Torów i Sieci spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Długość torów w utrzymaniu	336 km
Długość sieci trakcyjnej w utrzymaniu	326,2 km
Liczba zwoznic w utrzymaniu	662 szt.
Liczba podstacji trakcyjnych	35 szt. plus jeden zasobnik energii
Łączna moc transformatorów mocy zainstalowana w stacjach trakcyjnych	111,1 MVA
Łączna moc zespołów prostownikowych zainstalowana w stacjach trakcyjnych	80 MW
Ilość smarownic torowych	146 szt.
Zabudowane podkłady strunobetonowe w 2024	1 827 szt.
Zabudowane łapki mocujące do szyn	18 803 szt.
Zdalne sterowanie podstacjami w CDT	100%
Średnia liczba zespołów pogotowia na dobę	45 brygad
Tryb pracy zespołów	3 zmiany, 24/7
Liczba samochodów specjalistycznych technicznych	
Torowych:	10 szt.
Sięciowych:	8 szt.
Dźwigowych	5 szt.
Pozostałych	12 szt.
Przeciętna liczba interwencji służb technicznych w ciągu doby	180
Wymienione słupy trakcyjne w 2024	72 szt.



Krzyżówka

Bażant lub paw		Bardzo zimne pomieszczenie		Żona Zeusa	Forteca		Zapadnia sceniczna		Nagroda telewizyjna		Kańczug	
Roślina pastewna; ptaszyniec				Pchli targ			Bajkowy skrzat				Lanca	
Miasto nad Pilicą							Tężyzna fizyczna; siła					
					Na kawior				Daw. wł. waluta			
Nudne pouczanie					Język krowy		Tam kupisz syrop		Indiański fetysz			
Sprzęt lotnej				Karność, rygor (daw.)					Daszek nad kuchnią			
Papuga popielata		Brama na posesję					Na pięciolonii				Włochy dla Włocha	Czas wolny od zajęć
				Witka					Imię Karewicz, aktora			
				Płynący łód								
... XIV, obecny papież		Wydziela je piec		Wał pod torami			Błyszczą na choince					
									Dawny sługa			
									Jakub, przywódca rabacji			
Kiep	Pomieszczenie kościelne			Dawny kawalerzysta					Aula			
Władca Olimpu												
Liczne przybycie									Inka lub tchibo		Bicz	Wąż dusiciel
						Tlenek wodoru	Pacyfik	Turecka pieczeń				
								Koleżanka Oli				
Osiół (pot.)								Bogatka			Dawny powóz króla	
				Skok na bank	Pieprzoad wśród ptaków		Rodzaj krzyżówki					
							Mały chytrusek					
Fotel króla		Imię Kukulskiej							Ogląda spektakl	Stała posada		Kurek, zawór
Leży nad Słupią		Ptasi śpiew	Okrywa pień									
					Bokserki zwód				Mechanizm zegarka			
Przeciwdeszczowe nakrycie namiotu							Tasemiec uzbrojony					
					Tatarak				Każdego dnia inna			
Imię Orłowej							Materiał na ludziki					
Pan Dżinna												



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 czerwca 2025 r. na adres wydawcy, rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 107, 41-500 Chorzów.
Rozwiązania można przysłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).

Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.