

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



INWESTYCJE

Przełomowa inwestycja w Świętochłowicach

»» str. 3

ROZMAITOŚCI

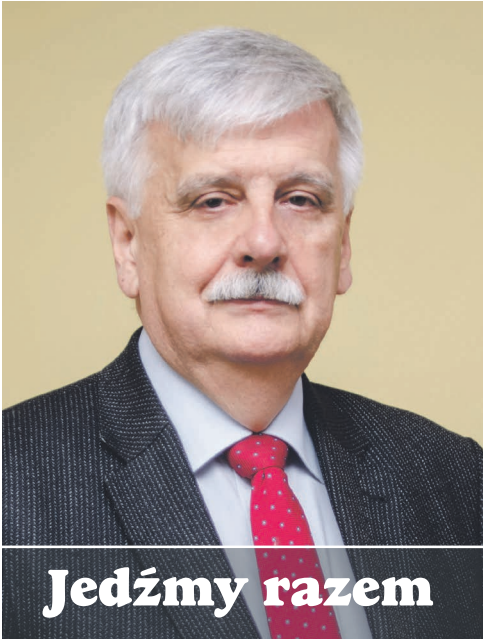
Królowa jest tylko jedna

»» str. 10



Tramwaj pełen miłości

»» str. 4-5



Jedźmy razem

Wyjątkowo mroźna zima dała nam się wszystkim we znaki, dlatego wielu z nas z utęsknieniem wypatruje zbliżającej się wiosny. I choć na zmianę pory roku musimy jeszcze trochę poczekać, to w wielu miejscach czuć już przypływ wiosennej energii. Dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. rozpoczyna się okres intensywnych działań związanych z projektem „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w GZM” realizowanego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS). Przed nami kolejne postępowania przetargowe na zadania infrastrukturalne w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W naszym czasopiśmie staramy się na bieżąco informować o podejmowanych działaniach inwestycyjnych. W tym wydaniu zamieszczamy relację z briefingu prasowego w Świętochłowicach, na którym przedstawiony został temat Mijanki w tym mieście. Ważne skrzyżowanie w centrum Świętochłowic, które łączy linie tramwajowe w stronę Rudy Śląskiej, Bytomia, Chorzowa i Katowic, wymaga kompleksowej modernizacji. To oczywiście wiąże się z koniecznością pozyskania dofinansowania, o czym szerzej piszemy na stronie 3. W lutowym numerze pojawia się, rzecz jasna, temat walentynek. Na stronach 4 i 5 zamieszczamy relację z kolejnej edycji „Zakochanej bany”, która w sobotę 14 lutego wyjechała z zajezdni w Chorzowie Batorym i jeździła ulicami Katowic. W tym roku naszych pasażerów zabawił Papym – popularny śląski influenser. Na stronach 6 i 7 publikujemy tekst o Gierattowicach – może warto już teraz, zanim nadejdą ciepłe dni, zaplanować rodzinną wycieczkę do tej miejscowości? Jak co miesiąc, przygotowaliśmy także krzyżówkę oraz ciekawostki z cyklu „Liczba miesiąca” oraz „Wyszperane w archiwum”. Serdecznie zapraszam Państwa do lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Pierwszy Moderus już na testach

Zakup 50 nowoczesnych wagonów niskopodłogowych (30 pojazdów z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, 20 pojazdów z Krajowego Planu Odbudowy), to jedno z największych zadań taborowych realizowanych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. 40 wagonów ma dostarczyć PESA Bydgoszcz S.A., 10 Modertrans Poznań spółka z o.o. Termin realizacji zadania wyznaczono na rok 2027. Pierwszy wagon Modertransu zjechał właśnie z linii produkcyjnej w Biskupicach.

- Jest to pierwszy z dziesięciu dwukierunkowych, niskopodłogowych tramwajów Moderus Beta MF30. Pojazd zostanie przetransportowany do Poznania, gdzie przejdzie pełen zestaw niezbędnych badań i testów, w tym pomiary hałasu, ocenę wyposażenia pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami prawa oraz testy kompatybilności elektromagnetycznej. Producent zakłada, że wykonanie wszystkich testów zajmie około miesiąca – mówi Maciej Kin, dyrektor operacyjny Modertrans Poznań sp. z o.o. Moderus Beta MF30 to nowoczesny, komfortowy i funkcjonalny tramwaj, który spełnia najwyższe standardy bezpieczeństwa i wygody pasażerów. Pojazd ma długość około 15 metrów i może przewieźć 90 pasażerów, w tym 20 na miejscach siedzących. Wyposażony jest w inteligentny

system informacji pasażerskiej, dotykowe panele motorniczego, system WiFi dla pasażerów, cztery porty do ładowania urządzeń mobilnych, automatyczne oświetlenie oraz innowacyjny system smarowania kół, wykrywający ich skręt. Komfort pracy motorniczego zapewnia ergonomiczny fotel ze zintegrowanymi podłokietnikami, wyposażonymi w zadajnik jazdy oraz przyciski najczęściej używane przez prowadzącego. Jak zapewniają w Modertransie, faza produkcyjna kolejnych tramwajów z serii MF 30 AC BD jest już w toku, a realizacja całego zamówienia przebiega zgodnie z harmonogramem. Pierwszych dostaw spółka Tramwaje Śląskie S.A. spodziewa się już za kilka miesięcy.

war

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

Przełomowa inwestycja w Świętochłowicach

Jeszcze w tym roku rozpocznie się przebudowa jednego z kluczowych punktów na mapie tramwajowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Proces inwestycyjny o wartości około 121 milionów złotych zaplanowany został na 4 lata. 25 lutego 2026 roku poznaliśmy założenia i kalendarz całej inwestycji.

Dobre wiadomości ogłoszono podczas briefingu prasowego, zorganizowanego w pobliżu miejsca, które przejdzie komunikacyjną metamorfozę. Chodzi o świętochłowicką Mijanę, czyli skrzyżowanie ulic Katowickiej i Wojska Polskiego, gdzie spotykają się linie tramwajowe biegnące z Rudy Śląskiej oraz Bytomia w stronę Chorzowa i Katowic. - Po zakończeniu inwestycji, z tzw. Mijanki (jako miejsca gdzie jeden tramwaj czeka na przejazd drugiego) zostanie już tylko zwyczajowa nazwa. Skrzyżowanie będzie funkcjonalne i w doskonałym stanie technicznym, a budowa centrum przesiadkowego spowoduje, że komfort dla pasażerów się znacznie zwiększy - wyjaśnia Marcin Michalik, członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zaplanowane prace obejmą: zakres drogowo-torowy wzdłuż ulicy Katowickiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Żołnierską do skrzyżowania z ulicą Szpitalną; zakres drogowo-torowy wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od skrzyżowania z ulicą Katowicką do skrzyżowania z ulicą Hajduki; budowę budynku centrum przesiadkowego; budowę tunelu pod torami kolejowymi; perony tramwajowe i autobusowe; sieć trakcyjną; przebudowę kolizji infrastruktury podziemnej; zagospodarowanie terenów przyległych (chodniki, skwer zieleni, ławki itp.). Środki na realizację tak dużego przedsięwzięcia pochodzić będą z kilku źródeł. Pierwszy krok został już zrobiony, Świętochłowice otrzymały bowiem dofinansowanie w kwocie 22,2 mln złotych z budżetu państwa. - Dzięki wsparciu z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, w Świętochłowicach przeprowadzona zostanie przebudowa układu komunikacyjnego, w tym m.in. budowa nowego tunelu pod linią kolejową. Miasto we współpracy ze spółką Tramwaje Śląskie S.A. przeprowadzi modernizację infrastruktury, co pozwoli mieszkańcom korzystać z transportu publicznego w bardziej komfortowy sposób - zaznacza wojewoda śląski, Marek Wójcik. Tunel, który powstanie na wysokości ul. Wiśniowej, przejmie ruch samochodowy, który obecnie poprowadzony jest pod wiaduktem w ciągu ulicy Wojska Polskiego. - Dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. ta inwestycja oznacza



W briefingu prasowym w Świętochłowicach udział wzięli m.in. (od lewej): Marcin Michalik – członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Daniel Beger – prezydent Świętochłowic, Marek Wójcik – wojewoda śląski oraz Bolesław Knapik – prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

przede wszystkim usprawnienie ruchu tramwajowego na linii nr 9. Obecnie funkcjonujący wiadukt, przy ulicy Wojska Polskiego, w przyszłości będzie wiaduktem tylko dla transportu zbiorowego – podkreśla prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Bolesław Knapik. Jak dodaje, Spółka sfinansuje część inwestycji tramwajowej w Świętochłowicach ze środków własnych, przeznaczając na ten cel 43,5 mln złotych. - Oczywiście, jeśli nie uda nam się pozyskać środków pomocowych, o które obecnie się staramy - dodaje prezes Knapik.

Oprócz dotacji w ramach RFRD miasto zakłada pozyskanie funduszy unijnych. Całości Centrum Przesiadkowego „Mijanka” dopełni również inwestycja kolejowa w postaci przystanku, z którego będą mogli korzystać pasażerowie podróżujący pociągami. Warto też wspomnieć o tym, że w zmiany wpisuje się kolejny fragment Velostrady, który powstanie w ramach projektu rozbudowy infrastruktury rowerowej realizowanego przez GZM. - Zintegrowany transport jest kluczowym elementem miast rozwijających się w sposób zrównoważony i stawiających na rozwiązania, dzięki którym po prostu dobrze się w nich żyje. A takim właśnie w ostatnich latach stają się Świętochłowice. To, po przebudowach i remontach kluczowych arterii, takich jak DTŚ, ulice Przemysłowa, Łagiewnicka, czy Bytomska, kolejny krok w stronę zwiększenia komfortu życia Świętochłowiczanki – podsumowuje prezydent Świętochłowic, Daniel Beger.

red, wk





Walentynkowa atrakcja organizowana przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. znów cieszyła się ogromną popularnością. W sobotę 14 lutego w trasę już po raz 12. wyruszyła „Zakochana bana”. Frekwencja była fantastyczna, podobnie jak atmosfera w tym niezwykłym tramwaju, ozdobionym czerwonymi serduszkami i balonami, pełnym niespodzianek i romantycznej muzyki.

Po raz kolejny okazało się, że zabytkowy wagon - „eNka” 1100 - działa na zakochanych jak magnes. Podróż trzeszczącym wagonem z lat 50. XX wieku dla jednych jest ekscytującą przygodą, dla innych sentymentalnym wspomnieniem młodości. - To działa jak wehikuł czasu! - wyznał zachwycony młody mężczyzna, który zabrał swoją ukochaną na tramwajową



randkę. - Przypominam sobie, że kiedy byłam dzieckiem, to jeździłam razem z babcią takim właśnie tramwajem z Wojkowic do Będzina na targ - dodała z rozrzewnieniem starsza pasażerka.

„Zakochana bana” wyjechała o 14:24 z zajezdni w Chorzowie Batorym. Później można ją było spotkać i do niej wsiąść m.in. przy dworcu PKP w Katowicach, na Rynku, Rondzie i na Słonecznej Pętli. Po ostatnim kursie, tuż przed 19:00, tramwaj powrócił do zajezdni.

Tak jak w poprzednich latach, walentynkowym wagonem mógł się przejechać każdy, zarówno zakochani, jak i osoby, które pary nie mają. Wszak najważniejsze w tej przejażdżce są pozytywne emocje i miłość. - Łączymy tutaj miłość do historii, miłość do tramwajów i miłość do samych siebie - podkreślił Daniel Wiedemann, motorniczy „Zakochanej bany”.

Na pokładzie „eNki” 1100 znalazł się gość specjalny, który w swoim niepowtarzalnym stylu, ze swadą i poczuciem humoru, zabawiał pasażerów. Był nim Papyn, popularny autor kanału „Dubbing po naszymu”. Podczas jazdy prowadził „kontrolę biletów miłości”, zwracając się do podróżujących par z pytaniem: „Jest miesięczny, roczny czy całozyciowy?”. Odpowiedzi były równie zabawne jak samo pytanie. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. we współpracy z partnerami przygotowała atrakcyjne nagrody, o które jednak trzeba było się postarać, biorąc udział w drobnych konkursach i zadaniach. Było mnóstwo śmiechu, radości, ale też wzruszeń i pocałunków, jak to w Walentynki.

Organizatorzy



Partnerzy wydarzenia:



Górnos Śląsko-Zagłębiowska
Metropolia





Wielu zakochanych opuszczało walentynkowy tramwaj z planem na kolejną randkę (m.in. dzięki wygranym zaproszeniom do kina, teatru), inni z pamiątkowymi tramwajowymi gadżetami. Za rok, 14 lutego, tramwaj pełen miłości wróci na tory!

Współorganizatorem tegorocznej „Zakochanej bany” była TVP 3 Katowice, a partnerami: Transport GZM, Gónośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Radio Best, Teatr Rozrywki oraz Teatr Śląski.

red, wk



TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A. ogłasza nabór kandydatów/kandydatek na kurs MOTORNICZEGO/MOTORNICZEJ TRAMWAJU



Czas trwania kursu – ok. 3 miesiące

Wymagania stawiane kandydatom/kandydatkom:

- ukończone 21 lat,
- wykształcenie minimum zawodowe.

Osobom, które ukończą kurs i uzyskają uprawnienia do kierowania tramwajem, gwarantujemy zatrudnienie w spółce Tramwaje Śląskie S.A.

Ramowy zakres obowiązków motorniczego/motorniczej:

- prowadzenie i obsługa tramwaju zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym oraz przepisami wewnętrznymi,
- realizowanie kursów zgodnie z rozkładem jazdy,
- pełnienie służby w ubiorze służbowym,
- kulturalna obsługa pasażerów.

Oferujemy:

- bezpłatny udział w szkoleniu na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych spółki Tramwaje Śląskie S.A.,
- stabilne warunki zatrudnienia na podstawie umowy o pracę na pełny etat w firmie z ponad 125 letnią tradycją,
- wynagrodzenie oparte o wynagrodzenie zasadnicze (na początek 35,00 zł/godz. brutto) plus premie i dodatki wynikające z Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników spółki Tramwaje Śląskie S.A. w wysokości i na zasadach tam określonych,
- nagrody: uznaniowe, okolicznościowe, jubileuszowe,

• benefity:

- pakiet socjalny (wczasy pod gruszą, dofinansowanie wypoczynku dla dzieci i młodzieży, paczki dla dzieci),
- bezpłatne przejazdy komunikacją miejską organizowaną przez ZTM,
- dofinansowanie składki na grupowe ubezpieczenie zdrowotne Opieka Medyczna lub dofinansowanie abonamentów sportowych.

Wymagane dokumenty:

- podanie o przyjęcie na kurs,
- CV,
- kopie dokumentów potwierdzających wykształcenie,
- oświadczenie o braku orzeczonego prawomocnym wyrokiem sądu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Dokumenty należy przysyłać na adres: kurs.motorniczy@tram-silesia.pl

Dodatkowych informacji udziela: Ośrodek Szkolenia Motorniczych – tel. 32 266 50 97.

Dział Kadr i Szkolenia – tel. 32 246 60 61 wew. 399.

Szczegóły na stronie: www.tram-silesia.pl

W tym roku planowane są przynajmniej trzy kursy na stanowisko motorniczego/motorniczej. Gwarantujemy po nich zatrudnienie dla 40-45 osób. Pierwszy kurs ma wystartować w drugiej połowie kwietnia. Nabór jest ciągły. Wnioski na kurs kwietniowy rozpatrywane będą w pierwszej dekadzie marca. Szkolenie trwa około trzech miesięcy.

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

Gierałtowiec – ukryte piękno przeszłości



Ratusz gminny w Gierałtowiecach

Najstarsza wzmianka o Gierałtowiecach pochodzi z 1290 roku, ale historycy przypuszczają, że lokacja wsi miała miejsce kilka lat wcześniej. Nie wiadomo skąd pochodzi nazwa miejscowości. Przypuszcza się, że od imienia założyciela wsi, który mógł mieć na imię: Giera, Gera, Gierałt, Gerard lub Gerald.

Gierałtowiec to wieś sołecka w powiecie gliwickim, położona 7 km na południowy wschód od Gliwic. Obecnie jest również siedzibą gminy Gierałtowiec, do której należą sołectwa: Gierałtowiec, Chudów, Paniówki i Przyszowice.

Wieś założona została na prawie magdeburskim, według którego wytyczony został główny trakt komunikacyjny (ulicówka), z ustawionym wzdłuż niego rzędem zabudowań. Pierwszym sołtysem wymienionym w dokumentach z XIII wieku był Vitostaw, a w XIV wieku wieś stała się własnością rycerską. W 1532 roku wieś kupił Jan Prokop Przedbór, szlachcic z Wielkich Paniów. Miejscowość do 1622 roku była własnością Gierałtowskich, aby później przechodzić z rąk do rąk. Była własnością m.in. Karola Prażmy z Moraw, Jana Skali, Jerzego barona Welczka, Franciszka Holy, Kaspera von Schicka, czy Wilhelma Wyplera.

W 1725 roku stała się własnością rodziny Foglerów, a w 1775 roku rodziny von Tluk (Tłuk), zaś pod koniec XVIII wieku przeszła w ręce Rudolfa von Zawadzkiego, starosty gliwickiego. W 1839 roku wieś kupił Józef von Poraj Madejski, który wybudował tu swój dworek, zwany „pałacykiem Madejskich”. W 1854 roku Gierałtowiec przeszedł w posiadanie Marii Doroty von Madejski i jej męża Karola von Raczeck, a później syna Franciszka, który zmarł bezpotomnie w 1927 roku. Ostatnią właścicielką Gierałtowiec była Dolores von Raczeck, która w 1929 roku sprzedała majątek Spółce Osadniczej „Ślązak” z Katowic. Nieoficjalnym herbem wsi od 1921 roku są dwa białe domki, snop zboża oraz trzy topole na niebieskim tle.

Nasz spacer rozpoczniemy od budynku dawnej stacji kolejowej PKP Gierałtowiec, choć leży ona

jeszcze w granicach wsi Przyszowice. Zabytkowy, ceglany budynek stacji wzniesiono w 1888 roku, na trasie łączącej obecnie Zabrze Makoszowy, Leszczyny i Orzesze. Ze stacji, ulicą Gierałtowiecką, kierujemy się w stronę skrzyżowania z ulicą Wojciecha Korfantego. Nieco dalej, obok ceglano-białego domu przy numerze 36, usytuowany jest przydrożny, kamienny krzyż. Na tablicy inskrypcyjnej wyryty został napis: Jezu Ufam Tobie. Kolejnym punktem przechadzki po Gierałtowiecach jest Gminny Ośrodek Kultury przy ulicy Korfantego 7a, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworku Madejskich. Niestety, jako własność prywatna jest on niedostępny dla zwiedzających. Wzniesiony został na początku XIX wieku w stylu klasycystycznym, jako jednopiętrowy, podpiwniczony budynek, z wysuniętym ryzalitem przy wejściu głównym.



Kapliczka św. Jana Nepomucena z 1903 roku

Drugi ryzalit widoczny jest od strony ogrodowej, a po prawej stronie ściany bocznej dobudowany został drewniany ganek z balkonem. W niedużej odległości od dworku ulica księdza Władysława Roboty, którą kierujemy się do centrum wsi. Po drodze można się zatrzymać przy neogotyckiej kapliczce pw. św. Jana Nepomucena. Wzniesiona została w 1903 roku z czerwonej cegły elewacyjnej, z wyodrębnioną kruchtą wejściową, zamykaną drewnianymi drzwiami. Nad wejściem umiejscowiono rozetowe okienko. Szczyt nawy ozdobiony jest kutym, ażurowym krzyżem, którego ramiona zakończono liśćmi koniczyny. Jednonawowe wnętrze kapliczki doświetlane jest ostrołukowymi oknami po bokach. Na drewnianym, arkadowym ołtarzyku, znajdują się trzy figury: św. Jana Nepomucena, św. Antoniego i niezidentyfikowanej postaci kobiety, świętej trzymającej w prawej ręce lilię. Opiekunem kaplicy jest Waldemar Woźnica, który mieszka w pobliskim domu. Ulicą ks. Roboty udajemy się w kierunku kościoła parafialnego pw. Matki Bożej Szkaplerznej. Budowla wzniesiona została w latach 1932-1934, na parceli подарowanej pod budowę nowego kościoła już w 1700 roku przez ówczesną właścicielkę wsi, Katarzynę Schick. Świątynia składa się z długiej halowej nawy, obszernego prezbiterium, dwóch ołtarzy bocznych w wąskim transepcie oraz dwóch pomieszczeń zakrystii. Na osi



Fragment zabudowy Gierałtovic z widokiem na kościół

wejścia głównego ustawiono 50-metrową wieżę z zegarem, zwieńczoną cebulastym hełmem. W prezbiterium, na muraowanej mense ołtarzowej, znajduje się tabernakulum z płaskorzeźbą przedstawiającą „Wieczerzę Pańską”. Tabernakulum otacza metalowa rama, w którą zamontowane zostały dwa anioły, trzymające poduszkę i siedzącą na niej Matkę Bożą z Dzieciątkiem. Nawy boczne ozdobione są freskami z wizerunkami św. Katarzyny i św. Barbary. Ponadto, w prawej nawie zawieszono obraz przedstawiający obronę Wrocławia przed Tatarami, natomiast w lewej nawie obraz przedstawiający św. Jacka. W pobliżu kościoła parafialnego usytuowany jest zabytkowy krzyż z wyobrażeniem Chrystusa ukrzyżowanego. „Boża Męka” pochodzi z 1893 roku i znajduje się przy wejściu na teren starożytnego cmentarza, okalającego dawny drewniany kościółek św. Katarzyny Aleksandryjskiej z 1534 roku, który w tym miejscu stał do 1976 roku. Świątynia przeniesiona została wówczas do Rybnika – Wielopola, gdzie stoi do dzisiaj. Po obiekcie w Gierałtovicach zachowały się stare fundamenty, a w miejscu dawnego kościoła ustawiono kamienną płytę. Dodatkową pamiątką po drewnianej świątyni jest makieta ustawiona pod chórem. Na dawnym przykościelnym cmentarzu zachowało się kilkadziesiąt nagrobków oraz kolejna „Boża Męka”, pochodząca z 1800 roku. Jeszcze jeden krzyż zlokalizowany jest przy ulicy księdza



Krzyż przy wejściu na stary cmentarz

Roboty 42. Wzniesiony został w 1898 roku z fundacji Paula (Pawła) Scholza i jego żony Juliany. Wychodząc z cmentarza, kierujemy się na niewielki skwer, gdzie od 1961 roku stoi obelisk poświęcony Powstańcom Śląskim. Natomiast po przeciwnej stronie ulicy znajduje się zabytkowy budynek dawnej szkoły, który obecnie jest siedzibą Urzędu Gminy Gierałtovice. Jest to murawany obiekt, wzniesiony w początkach XX wieku, z dwustronnymi schodami, kwadratowym wykuszem, zwieńczonym wieżyczką zegarową. Pod zegarem, na wysokości pierwszego piętra, umiejscowiono niewielki balkon.

Za budynkiem gminnym zlokalizowane są budynki Ochotniczej Straży Pożarnej, która służy mieszkańcom już od 1887 roku. Przed budynkiem, pod specjalnym zadaniem, wyeksponowano zabytkową ręczną sikawkę strażacką. Na zakończenie naszego spaceru wspomnieć należy jeszcze o dwóch gierałtowickich obiektach. Pierwszy to klasztor Zgromadzenia Służebniczek Najświętszej Maryi Panny, działającego w Gierałtovicach od 1898 roku. Drugim obiektem wartym uwagi jest szkoła, działająca obecnie jako Zespół Szkolno-Przedszkolny przy ul. Powstańców Śląskich 41. Zabytkowy budynek szkolny powstał w 1934 roku.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół pw. Matki Bożej Szkaplerznej



Wnętrze kościoła pw. Matki Bożej Szkaplerznej



Wnętrze kapliczki św. Jana Nepomucena



Pomnik Powstańców Śląskich

Twoje 1,5% ma wielką moc

Każdy podatnik sam może zdecydować, do kogo trafi część jego podatku dochodowego. Zachęcamy do tego, aby wesprzeć w ten sposób organizacje pożytku publicznego.

Wniosek o przekazanie 1,5% podatku na rzecz organizacji pożytku publicznego (OPP) zawarty jest w zeznaniu podatkowym. Wystarczy, że wpiszesz numer KRS wybranej przez Ciebie organizacji pożytku publicznego oraz kwotę, jaką chcesz przekazać. Kwota ta nie może przekraczać 1,5% podatku należnego po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół. Jeśli chcesz, by Twoje wsparcie zostało przeznaczone na konkretny cel szczegółowy, możesz go określić w przewidzianej do tego rubryce w zeznaniu podatkowym.

Wyboru OPP dokonasz z wykazu organizacji uprawnionych do otrzymania 1,5% podatku. Wykaz tworzony jest na 30 listopada danego roku podatkowego, natomiast publikowany do 15 grudnia.

Wykaz OPP dostępny jest na stronie internetowej Narodowego Instytutu Wolności (niw.gov.pl).





Fundacja Serca dla Maluszka
ORGANIZACJA POŻYTKU PUBLICZNEGO

Wpisz ten numer KRS:
0000387207
Dodaj cel szczegółowy:
4070 Tymon Klank

Przekaz darowiznę:
85 1160 2202 0000 0001 9214 1142
Tytuł przelewu: **4070 Tymon Klank**

PODARUJ
1,5%
PODATKU

Wyślij SMS o treści
JESTEM 4070
pod numer **75142**
Koszt SMS 6,15 zł brutto (w tym VAT)

blik Numer telefonu: 692 093 760
Tytuł: 4070 Tymon Klank

K. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1,5% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP) Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (numer KRS) organizacji wybranej z wykazu prowadzonego na podstawie odrębnych przepisów oraz wysokość kwoty na jej rzecz.

147. Numer KRS 0000387207	Wniosekowana kwota Kwota z poz. 148 nie może przekroczyć 1,5% kwoty z poz. 137 po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół	148. KWOTA
-------------------------------------	--	------------

L. INFORMACJE UZUPELNIAJĄCE Podatnicy, którzy wypełnili część K, w poz. 149 mogą podać cel szczegółowy 1,5%, a zaznaczając kwadrat w poz. 150, wyrażać zgodę na przekazanie OPP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 148. W poz. 151 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).

149. Cel szczegółowy 1,5% 4070 TYMON KLANK	150. Wyrażam zgodę
--	--------------------

Tymek jest cudownym chłopcem, u którego w wieku 6-ciu miesięcy zdiagnozowano padaczkę lekooporną – Zespół Westa. Jak się później okazało, spowodowana bardzo rzadką chorobą genetyczną, dotyczącą zmian w 15 chromosomie. Aktualnie nasz synek ma 3,5 roku i zmagają się ze znacznym opóźnieniem psychoruchowym, dlatego prosimy Was o wsparcie swoim 1,5% podatku. Tymek, aby coraz lepiej funkcjonował, potrzebuje codziennych rehabilitacji oraz wizyt u specjalistów (najczęściej są one prywatne). Z Waszą pomocą, nasz mały wojownik ma szansę stanąć do walki o lepszą przyszłość, a my możemy mieć nadzieję na lepsze jutro! Dziękujemy!
Tymek z rodzicami

WESPRZYJ MNIE, PROSZĘ!



Milenka Dziuk
Zespół Cri Du Chat

Przelew tradycyjny

Numer konta
93 2490 1028 3587 1000 0080 9608

Odbiorca
Fundacja Siepomaga

Tytułem
Darowizna

Wyślij SMS

Numer **75365** Treść **0809608**
Koszt: 6,15 zł brutto (w tym VAT)

PLAY plus

PRZEKAZ 1,5% PODATKU

Numer KRS **0000396361** Cel szczegółowy **0809608 Milena**

siepomaga.pl

siepomaga.pl/milenka-dziuk



Kornelia Wójcik
Skrajnie wcześniactwo, śródmózgowy i śródczaszkowy krwotok, zamartwica urodzeniowa, zespół spastyczny czterokończynowy, mózgowo-porażenie dziecięce

Numer KRS
0000396361

Cel szczegółowy 1,5% podatku
0245571 Kornelia

FUNDACJA siepomaga

siepomaga.pl/kornelia-wojcik

Co musisz wiedzieć o tramwajach – zasady ruchu drogowego

Jak zachować się, gdy zbliżamy się do przystanku tramwajowego? Czy możemy ruszyć, gdy na przystanku stoi tramwaj? Zasady bezpiecznego poruszania się w obrębie przystanków tramwajowych oraz wyprzedzania tramwaju. To tematy, którymi zajmiemy się w poniższym tekście.

Przystanek tramwajowy jest to wyznaczone miejsce zatrzymania i postoju tramwaju w celu umożliwienia pasażerom wejście/opuszczenie pojazdu.

Możemy wyróżnić kilka rodzajów przystanków:

• Przystanki bez wydzielonej wysepki:

- dostęp do tramwaju odbywa się z jezdni samochodowej. Są one bardzo niebezpieczne. W pojazdach przed takimi przystankami wygłaszany jest komunikat: „Uwaga! Wysiadanie na jezdnię”. Od kilku lat Tramwaje Śląskie prowadzą kampanię pod hasłem:

„Zapuść żurawia”, traktującą o tym problemie. Specyficzną odmianą takich przystanków są przystanki wiedeńskie, gdzie dostęp odbywa się z jezdni samochodowej, której poziom na długości przystanku jest podniesiony, tworząc wysepkę. W przypadku, gdy jezdnia tramwajowa znajduje się bezpośrednio przy chodniku, dostęp jest zapewniony bezpośrednio z niego.

• Przystanki tramwajowe z wysepkami:

- wysepka jest bezpośrednio połączona z chodnikiem kosztem jezdni drogowej,

- wysepka nie jest bezpośrednio połączona z chodnikiem. Dostęp do chodnika jest zapewniony przez obecność przejścia dla pieszych, tunelu lub kładki.

Jak ma się zachować kierowca, gdy dojeżdża do przystanku, na którym stoi tramwaj?

Tu z pomocą przychodzi zapis z Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (Art. 26. 6.): „Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej”.

Jak to rozumieć? Przede wszystkim należy zachować szczególną ostrożność, przez którą rozumiemy zwiększenie uwagi i dostosowanie prędkości do warunków na drodze. Czy musimy czekać, aż tramwaj ruszy z przystanku? Nie – ale musimy zatrzymać się w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić swobodną wymianę pasażerów. Gdy taka wymiana zakończyła się, możemy ruszyć nawet, kiedy tramwaj jeszcze stoi na przystanku. Musimy jednak pamiętać o wspomnianej zasadzie zachowania szczególnej ostrożności, ponieważ może dojść do groźnej sytuacji, kiedy spóźniony pasażer postanowi jeszcze dobiec do stojącego tramwaju.

Co jeżeli sytuacja drogowa wymusi na kierowcy zatrzymanie się na przystanku tramwajowym, gdzie wymiana pasażerów odbywa się prosto na jezdni? Moja rada jest taka, aby w takim przypadku zwiększyć odstęp między pojazdami i ustawić się jak najbliżej prawej krawędzi. Z autopsji wiem, że nawet jeżeli motorniczy chciałby poczekać z otwarciem drzwi, aż zwolni się miejsce na przystanku, to przyszli pasażerowie już niekoniecznie. Może dojść do sytuacji, kiedy pieszy wejdzie na jezdnię i zacznie się przeciskać między stojącymi samochodami. Dlatego zwiększony odstęp,



wzajemne zrozumienie i zachowanie szczególnej ostrożności pozwoli uniknąć niebezpiecznych sytuacji.



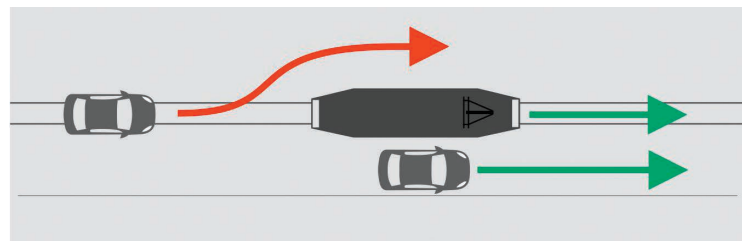
Zajmijmy się teraz wyprzedzaniem. Często mylone są pojęcia wyprzedzania z wymijaniem i omijaniem. Kiedy będziemy mówić o wyprzedzaniu? Zgodnie z art. 2 pkt 27 ustawy PRD, „wyprzedzanie” to „przejeżdżanie obok innego uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku”. Kluczowe są tu dwa elementy:

- pojazd wyprzedzany musi się poruszać (a nie np. stać na poboczu),
- oba pojazdy muszą poruszać się w tym samym kierunku.

Nie jest więc wyprzedzaniem np. omińnięcie zaparkowanego samochodu, ani też wymijanie, czyli przejazd obok pojazdu nadjeżdżającego z przeciwnika.

Tramwaj to pojazd szynowy, jego wyprzedzanie odbywa się na innych zasadach niż wyprzedzanie innych pojazdów. Zgodnie z art. 24. 4, pojazd szynowy może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej.

W następnym numerze opowiemy o zasadach parkowania w pobliżu torowiska i nie tylko.



„Królowa” jest tylko jedna

Dolby Theatre w Hollywood w Los Angeles. Oskarowa gala. Na scenę wychodzi gwiazda kina, dajmy na to... Tom Hanks. Rozgląda się po sali, bierze w ręce kopertę. Przedłuża oczekiwanie na otwarcie, wodząc oczami po widowni. W końcu otwiera, nabiera powietrza w płuca i czyta...: „A Oscara za najlepszą rolę żeńską w roli drugoplanowej otrzymuje... „eNka” 1100 z miniseriału „Ołowiane dzieci”!

Wiadomo, to tylko fantazja. Nasza „eNka” 1100 nie należała do głównych bohaterów „Ołowianych dzieci”, ale „zagrała” pięknie.. Zaliczyła w miniseriale Macieja Pieprzycy jedynie kilka epizodów. Najbardziej spektakularny już w pierwszym odcinku, kiedy to Joanna Kulig (grająca rolę „doktórki”, Jolanty Wadowskiej-Król) rozmawia przy niej z Kingą Preis (bardzo dobrze grana postać pielęgniarki, Wiesławy Wójcik). Na tym ujęciu widzimy numer oraz kontur logo MPK. W kolejnym, zaprezentowane jest wnętrze naszej „eNki”, z główną bohaterką podążającą do miejsca siedzącego przy oknie.

„eNka” nr 1100 została wyprodukowana w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych w 1953 roku i do 15 grudnia 1982 roku pozostawała w służbie liniowej. Początkowo w zajezdni Chorzów Batory, później w zajezdni Łagiewniki. Pod koniec eksploatacji, w charakterze wozu liniowego, była jednym z ostatnich wagonów serii N kursujących na linii nr 17. Po jej zakończeniu, zaadaptowana została jako wagon roboczy i taką funkcję pełniła do końca lat 90. W 2001 roku z inicjatywy Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, w warsztatach zajezdni Chorzów Batory, przywrócona została do stanu, w jakim opuściła fabrykę blisko pół wieku wcześniej, po czym została wpisana do rejestru zabytków ruchomych. To, że drewniane siedzenia, stare urządzenia w kabinie motorniczego wyglądają jakby nie zostały nadgryzione zębem czasu, jest zasługą naszych pracowników, opiekujących się nią jak prawdziwą relikwią. Co ciekawe, wagon ten jest jedynym na naszej sieci, który nie był w żaden sposób unowocześniony. Odtworzony został każdy szczegół. Znaczący temat twierdzą, że charakterystyczny dźwięk jego poruszania się po łuku pozostaje niezmienny od ponad 70 lat.

„eNka” 1100 jest bohaterką wszystkich Dni Otwartych Tramwajów Śląskich, największą atrakcją cyklicznych imprez w Górnośląsko-Zagłębiowskiej



Kadr z filmu pt. „Ołowiane dzieci”

Metropolii. Wynajmowana jest do produkcji filmowych, muzycznych, przez firmy oraz osoby prywatne. To na jej tle Zbigniew Rokita promował swoją książkę „Aglo. Banką po Śląsku”. Wozila nowożeńców do ślubu i witała Nowy Rok z pasażerami na pokładzie.

Historyczna „eNka” 1100 jednorazowo może przewieźć 80 osób. Od 2004 roku wraz z zabytkowym wagonem doczepnym typu 4ND1 stanowi flagowy tabor tramwajowej linii turystycznej. Podróż nią to powrót do przeszłości, do czasów, kiedy świat był jeszcze... analogowy.

Wnikliwy obserwator „Ołowianych dzieci” znajdzie w filmie jeszcze jeden tramwaj kojarzony z zasobami spółki Tramwaje Śląskie S.A. Jest nim 13N o numerze taborowym 308, wyprodukowany w chorzowskim Konstalu w roku 1967.

PS W tekście wykorzystano fragmenty archiwalnych materiałów ze strony www.tram-silesia.pl.

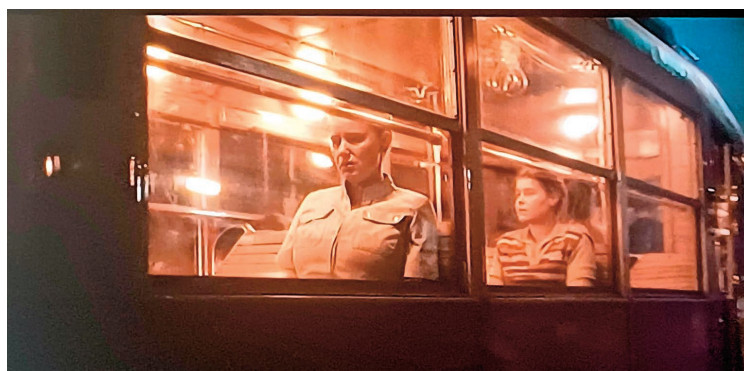
Robert Walczak



Zbigniew Rokita na tle „eNki” 1100



Kadr z filmu pt. „Ołowiane dzieci”



Kadr z filmu pt. „Ołowiane dzieci”

Liczba miesięcy: 914 181

Nie tylko po szynach



Spółka Tramwaje Śląskie S.A. to przede wszystkim transport pasażerski i poruszające się po szynach tramwaje. Za kulisami funkcjonowania komunikacji tramwajowej pracują również samochody i nie jest ich mało.

W styczniu 2026 roku w eksploatacji znajdowało się ich 65. Na tę liczbę składały się głównie pojazdy Pogotowia Technicznego - torowego i sieciowego. To właśnie one stanowią większość samochodowego taboru pozaliniowego, czyli - jak mówimy w naszym żargonie - wszystkich pojazdów technicznych, które nie są tramwajami, ale bez których ich ruch byłby niemożliwy. Istotną część tej floty stanowią samochody Nadzoru Ruchu.

Z początkiem bieżącego roku do eksploatacji wprowadziliśmy 5 samochodów elektrycznych. Decyzja o wymianie pojazdów była podyktowana dynamicznym rozwojem technologii w obszarze elektromobilności. Nowe samochody, w porównaniu do wycofanych, oferują znacznie większy zasięg na jednym ładowaniu, a także bogatsze wyposażenie w systemy bezpieczeństwa i udogodnienia wspierające kierowcę w codziennej pracy.

Samochody Nadzoru Ruchu pokonują każdego dnia mnóstwo kilometrów - od Gliwic po Dąbrowę Górniczą. Służą bieżącemu utrzymaniu ruchu, reagując na zdarzenia, awarie i utrudnienia. Właśnie dlatego tak ważne jest, aby pojazdy te były niezawodne, bezpieczne i pozwalały na szybkie dotarcie na miejsce zdarzenia.

Bezpieczeństwo jest bowiem w transporcie wartością nadrzędną. Nie ma nic cenniejszego niż ludzkie życie i zdrowie - zarówno pasażerów, jak i pracowników. Nowe pojazdy realnie wspierają dbałość o te wartości, oferując nowoczesne systemy wspomagające kierowcę. To szczególnie ważne w momentach, gdy trzeba działać szybko i pod presją czasu - wtedy technologia staje się realnym wsparciem, podnosząc komfort pracy i pomagając zachować pełną koncentrację na bezpieczeństwie. Dodatkowo są przyjazne dla środowiska - jako pojazdy elektryczne nie emitują spalin, przyczyniając się do poprawy jakości powietrza w miastach, w których działamy. Wcześniej używanie samochodów elektrycznych pozwoliło nam wyciągnąć wnioski co do wad i zalet stosowania takiego rodzaju trakcji. Jesteśmy przekonani, że nowe pojazdy będą dobrze służyć pracownikom. Mamy nadzieję, że po lekturze tego artykułu będziecie Państwo rozpoznawać „na mieście” nie tylko nasze tramwaje, ale również nasze samochody. Do zobaczenia na linii.

Wojciech Stobierski

**Specjalista ds. technicznych i taboru pozaliniowego
Dział Techniki i Utrzymania Obiektów
Tramwaje Śląskie S.A.**

Dane dotyczące 2025 roku

- Liczba samochodów: 60/4 elektryczne
Liczba przejechanych kilometrów: 914.181 km
- 80.638 km (elektryki)
 - 655.266 km (specjalne – ZTS)
 - 178.277 km (pozostałe)



