

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



SPACERY PO REGIONIE

**W 80. rocznicę
wyzwolenia
KL Auschwitz**

»» str. 6-7

ROZMOWA

**Teraz czas na FEniKS
- rozmowa z Prezesem Zarządu
spółki Tramwaje Śląskie S.A.**

»» str. 4-5

Kolorowy dzień dobroci

»» str. 8-9



Jedźmy razem

Feniks – mityczny ptak uznawany za symbol Słońca oraz wiecznego odradzania się życia. W starożytnej literaturze ptak ten pojawia się bardzo często, co prawda w różniących się od siebie opisach, ale zawsze z optymistycznym przesłaniem. Takie skojarzenie zachowało się do czasów współczesnych, dlatego cieszę się, że skrócona nazwa najnowszego projektu uniijnego, w którym uczestniczy spółka Tramwaje Śląskie S.A., brzmi właśnie... FENIKS! W pierwszym tegorocznym numerze Silesia Tram News sporo miejsca poświęcamy inwestycjom tramwajowym, zarówno tym zrealizowanym, jak i tym zaplanowanym w aktualnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Pierwsza umowa, dotycząca naszego projektu modernizacyjnego, który będzie współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, została podpisana 22 stycznia w Rudzie Śląskiej (informację na ten temat zamieszczamy na str. 3). A kolejne umowy inwestycyjne będziemy podpisywać już na początku lutego. Wartość całego projektu, który podzielony został na cztery etapy, opiewa na kwotę aż 1,1 mld złotych. Szczegółowo omawiam to zagadnienie w przeprowadzonej ze mną rozmowie, która opublikowana została na stronach 4 i 5. Radosnym akcentem styczniowego wydania jest relacja z wydarzeń 33. Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pomysłowość i zaangażowanie wolontariuszy nie mają granic, o czym można się przekonać, zapoznając się z tekstem na stronach 8 i 9. Znaleźliśmy też miejsce na historyczną refleksję, związaną z 80. rocznicą wyzwolenia niemieckiego nazistowskiego obozu koncentracyjnego i zagłady Auschwitz. Wspólnie z naszym przewodnikiem przekraczamy bramy obecnego Muzeum, by przypomnieć – ku przestrodze na przyszłość - o mrocznych kartach z historii ludzkości (tekst na stronach 6 i 7). Życzę Państwu interesującej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zmiany w rozkładach jazdy



Zdjęcie: Tramwaje Śląskie S.A.

W związku z zakończeniem prac inwestycyjnych w Mysłowicach oraz planowanym na najbliższe miesiące remontem wiaduktu kolejowego w katowickich Szopienicach, od 1 lutego nastąpi reorganizacja ruchu. Modyfikacjami objętych będzie kilka linii tramwajowych oraz linia komunikacji zastępczej T-14. Zostanie również uruchomiona dodatkowa linia tramwajowa 34.

Linia dodatkowa 34 zostanie uruchomiona w celu zastąpienia linii tramwajowej 14, która w związku z trwającymi pracami torowymi w Szopienicach, a także planową przebudową wiaduktu kolejowego w tej dzielnicy nadal kursować będzie na skróconej trasie. Dodatkowo wprowadzone zostaną korekty godzin odjazdów linii tramwajowych 2, 5, 11, 15,

19, 26 i 49. Szczegółowe informacje dotyczące zmian są opublikowane na stronach internetowych www.metropoliaztm.pl oraz www.transportgzm.pl w zakładce Komunikaty. Pasażerowie mogą również zadzwonić na czynną przez całą dobę infolinię (800 16 30 30).

Źródło: www.metropoliaztm.pl



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

Umowa na modernizację linii tramwajowej w Będzinie

Blisko 9 milionów złotych spółka Tramwaje Śląskie S.A. przeznaczy na kompleksową przebudowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Czeladzkiej w Będzinie, na odcinku od tzw. nerki do wiaduktu nad Drogą Krajową nr 86. Umowa z wykonawcą zadania – firmą ZUE S.A. z Krakowa - została podpisana w poniedziałek 27 stycznia w hali Będzin Arena.

Prace obejmą m.in. wymianę 1450 metrów toru pojedynczego na torowisku wydzielonym, budowę czterech peronów przystankowych, modernizację trakcji elektrycznej oraz niezbędne prace związane z infrastrukturą towarzyszącą. Dokumentacja ma być gotowa w pięć miesięcy, a całe zamówienie - do końca października 2025 roku.



Umowę na realizację zadania, w obecności Łukasza Komoniewskiego, Prezydenta Będzina, podpisali: ze strony inwestora - Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Marcin Michalik, Członek Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., natomiast ze strony wykonawcy - Wiesław Nowak, Prezes Zarządu ZUE S.A. i Marcin Wiśniewski, Wiceprezes Zarządu ZUE S.A.

– Dla Będzina to kolejna ważna inwestycja, związana z infrastrukturą komunikacyjną. Od kilku lat spółka Tramwaje Śląskie S.A. systematycznie modernizuje torowiska w naszym mieście. Obecne przedsięwzięcie podniesie komfort podróżowania, a także zwiększy bezpieczeństwo pasażerów - podkreśla Łukasz Komoniewski, Prezydent Będzina.

Warto dodać, że w poprzedniej perspektywie finansowej spółka Tramwaje Śląskie S.A. wykonała „Przebudowę infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Małobądzkiej w Będzinie na odcinku od Ronda Czeladzkiego do granicy z Sosnowcem”.

Wartość tamtej inwestycji - współfinansowanej ze środków unijnych - przekroczyła 43 mln zł brutto. Modernizacja torowiska na ulicy Czeladzkiej zostanie sfinansowana w całości ze środków własnych spółki Tramwaje Śląskie S.A. Poprzedza ona kolejną dużą inwestycję - przebudowę blisko 3-kilometrowego dwutorowego odcinka od ronda do granicy z Dąbrową Górniczą, która będzie realizowana już w ramach projektu „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii - Etap I”, współfinansowanego z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (tzw. FEnIKS).

– Przed nami wiele nowych inwestycji. Wszystkie nasze działania mają zachęcić mieszkańców Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do korzystania z transportu zbiorowego, a przede wszystkim tramwajowego – podkreśla Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

red

Pierwsze zadanie w ramach projektu FEnIKS

Rok 2025 rozpoczęliśmy z inwestycyjnym przytupem. 22 stycznia w ratuszu miasta Ruda Śląska podpisana została umowa pomiędzy spółką Tramwaje Śląskie S.A. a ZUE S.A. Kraków, dotycząca realizacji zadania pod nazwą: „Modernizacja układów zasilania w podstacjach trakcyjnych – budowa podstacji prostownikowej „WIREK” w Rudzie Śląskiej”.

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 inwestycji to 14.329.497,37 zł brutto.

– Czas na realizację inwestycji to 14 miesięcy – mówi Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. 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.



Umowę w obecności Michała Pierończyka, Prezydenta Rudy Śląskiej, podpisali: Wiesław Nowak - Prezes ZUE S.A. Kraków, Bolesław Knapik - Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz Marcin Michalik, Członek Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

red

Inwestycje tramwajowe za 2,5 milarda złotych Teraz czas na FEnIKS

Rozmowa z Bolestawem Knapikiem, Prezesem Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

- Styczeń to odpowiedni miesiąc na podsumowanie poprzedniego roku, a także na przedstawienie planów na kolejne 12 miesięcy. A zatem zaczniemy od podsumowań – jak ocenia Pan 2024 rok?

- Oceniam miniony rok na piątkę. Trudno mówić o szóstce, bo zawsze coś można zrobić lepiej, ale ocenę bardzo dobrą mogę postawić z czystym sumieniem. W 2024 roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. zakończyła realizację rzeczową ogromnego projektu pn. „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego”, który podzielony była na cztery etapy, a jego łączna wartość wyniosła ponad 1,3 mld złotych. Warto podkreślić, że był to pierwszy unijny projekt inwestycyjny, który obejmował nie tylko modernizację i odtwarzanie infrastruktury tramwajowej, ale także dwa zadania rozwojowe, czyli budowę nowych linii tramwajowych – w Katowicach i Sosnowcu.

- Kwota 1,3 miliarda złotych to wartość zadań zrealizowanych w ramach ostatniej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. A przecież była to już druga perspektywa, której beneficjentem jest spółka Tramwaje Śląskie S.A. Jaką kwotę pozyskano łącznie z funduszy unijnych w zakończonych programach?

- W ramach dwóch perspektyw finansowych Unii Europejskiej spółka Tramwaje Śląskie S.A. zrealizowała zadania o wartości około 2,5 mld złotych! To ogromne środki. Trzeba pamiętać, że co prawda jesteśmy beneficjentem unijnych funduszy, ale na nasz sukces składa się praca wielu podmiotów. Podstawą jest bardzo dobra współpraca z samorządami śląskich i zagłębiowskich miast. Inwestycje w infrastrukturę i tabor tramwajowy nabrały prawdziwego rozpędu od 2005 roku, kiedy to gminy przejęły akcje naszej Spółki.

- Proszę o krótkie podsumowanie zakończonego właśnie unijnego projektu inwestycyjnego.

- W ramach całego projektu przeprowadziliśmy ponad 40 zadań infrastrukturalnych. Były wśród nich inwestycje tak przełomowe, jak budowa nowej linii tramwajowej w dzielnicy Zagórze - od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II w Sosnowcu. Była to pierwsza taka inwestycja od 38 lat na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego! Innym przykładem może być kompleksowa przebudowa układu komunikacyjnego



Bolestaw Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

w Dąbrowie Górniczej na odcinku od ul. Kasprzaka do granicy Dąbrowy Górniczej z Będzinem, wzdłuż al. Piłsudskiego, ul. Królowej Jadwigi i ul. Sobieskiego. Oczywiście, można by tak wymieniać długo – nie starczyłoby na to miejsca w jednym wydaniu gazety, ale przecież informowaliśmy o tym na bieżąco na łamach „Silesia Tram News”.

Zrealizowane inwestycje infrastrukturalne całkowicie zmieniły funkcjonowanie transportu publicznego w naszej Metropolii - poprawił się komfort i bezpieczeństwo podróży tramwajami, został zminimalizowany hałas i wibracje, poprzez zmiany tras i rozkładów jazdy skrócił się czas podróży. A do tego dochodzą korzyści płynące z zakupu nowego taboru tramwajowego.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. dokonała zakupu 40 wagonów o długości od 25 do 32 metrów oraz 16 wagonów o długości około 15 metrów, w tym 3 wagony dwukierunkowe. Nowe pojazdy są wyposażone w klimatyzację, elektroniczne tablice informacyjne czy bezprzewodowy dostęp do internetu. Zakupione tramwaje są niskopodłogowe, co oznacza, że mogą z nich korzystać osoby z dysfunkcjami ruchu.



Zabrze



Sosnowiec



Nowe samochody elektryczne Nadzoru Ruchu

- Z jakimi problemami borykała się Spółka podczas realizacji tych inwestycji?

- Tak duże zadania inwestycyjne zawsze wiążą się z trudnościami – technicznymi, organizacyjnymi czy proceduralnymi. Dla przykładu: podczas wielu inwestycji wykonawcy robót napotykają bariery w postaci niezidentyfikowanej infrastruktury podziemnej, np. na sieć energetyczną, gazową, ciepłowniczą czy telekomunikacyjną. Takie problemy na bieżąco rozwiązujemy z właścicielami sieci, co jednak wymaga czasu i wpływa na termin realizacji zadania. Sporym wyzwaniem są także długotrwałe i skomplikowane procedury przetargowe, wynikające z prawa zamówień publicznych.

- W 2025 roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. wnioskuje o kolejne unijne środki – tym razem w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS). Na jaką kwotę opiewa wniosek i jakie inwestycje w nim zaplanowano?

- Szacunkowa wartość całego projektu to 1,1 mld złotych. Zaplanowane w najnowszej perspektywie inwestycje podzieliliśmy na 4 etapy. Etap pierwszy obejmuje 12 zadań infrastrukturalnych. 11 inwestycji dotyczy istniejącej infrastruktury, a jedno zadanie to budowa nowej podstacji trakcyjnej w Rudzie Śląskiej. W drugim etapie ma być budowana nowa linia tramwajowa w Katowicach – od centrum przesiadkowego w Brynowie

do pętli tramwajowej w Kostuchnie. Trzeci etap przewiduje budowę nowej linii tramwajowej w Sosnowcu – od dzielnicy Dańdówka do Ronda Jana Pawła II. Natomiast w czwartym etapie zaplanowano zakup nowego taboru tramwajowego. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. zamierza zakupić łącznie 50 wagonów, w tym 40 wagonów jedno- i dwukierunkowych o długości około 25 metrów oraz 10 wagonów dwukierunkowych o długości około 15 metrów.

Obecnie jesteśmy już w trakcie wdrażania części zadań. 22 stycznia br. podpisaliśmy umowę na budowę podstacji trakcyjnej w Rudzie Śląskiej (więcej na ten temat na str. 3 – przyp. red.), a w pierwszych dniach lutego spółka Tramwaje Śląskie S.A. podpisze dwie umowy: na dostawę wagonów 25-metrowych z firmą PESA Bydgoszcz S.A. oraz na dostawę wagonów 15-metrowych z firmą Modertrans Poznań Spółka z o.o. Ponadto, na przełomie I i II kwartału 2025 roku, zostaną ogłoszone przetargi na 7 zadań infrastrukturalnych. Potem ruszą kolejne inwestycje, a zakończenie całego projektu nastąpi w grudniu 2029 roku.

Warto dodać, że nasza Spółka planuje realizację tzw. inwestycji okołoprojektowych, finansowanych wyłącznie z własnych środków. W ten sposób dodatkowo poprawiać będziemy komfort i bezpieczeństwo podróżowania.

Rozmawiał Waldemar Kosior



Moderus MF 10 AC



22 stycznia w ratuszu miasta Ruda Śląska podpisana została umowa pomiędzy spółką Tramwaje Śląskie S.A. a ZUE S.A. Kraków, dotycząca realizacji zadania pod nazwą: „Modernizacja układów zasilania w podstacjach trakcyjnych – budowa podstacji prostownikowej „WIREK” w Rudzie Śląskiej”. Jest pierwsza umowa w ramach projektu unijnego FEnIKS

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.



Podróż w mroczną przeszłość ludzkości

27 stycznia 2025 roku obchodziliśmy 80. rocznicę wyzwolenia niemieckiego nazistowskiego obozu koncentracyjnego i zagłady Auschwitz. Niemcy zamordowali w obozie około 1,1 mln osób, głównie Żydów, a także Polaków, Romów, sowieckich jeńców wojennych oraz ludzi innych narodowości.

Przyznaję, że do napisania tego tekstu zainspirowała mnie moja ostatnia wizyta w Oświęcimiu, związana z upamiętnieniem tzw. Marszu Śmierci z 17 stycznia 1945 roku (według szacunków, do pospiesznej ewakuacji w obliczu zbliżającego się frontu Niemcy zmusili 56 tysięcy więźniów KL Auschwitz oraz jego podobozów). W tym roku już po raz szósty odbył się Bieg Pamięci ze Światłem Pokoju, organizowany corocznie przez chorzowski Zespół Szkół Technicznych nr 2 im. Mariana Batko oraz Instytut Pamięi Narodowej Oddział w Katowicach. Inauguracja wydarzenia miała miejsce pod tablicą upamiętniającą zbiorową mogiłę ostatnich ofiar KL Auschwitz. Były to wyjątkowo wzruszające chwile, w których licznie uczestniczyła młodzież, dając piękny przykład patriotyzmu i człowieczeństwa.

Zwiedzanie obozu koncentracyjnego z pewnością nie powinno być traktowane jak wycieczka czy zwykły spacer. Ta ziemia naznaczona jest ludzkim cierpieniem i okrucieństwem, dlatego pobyt na terenie obecnego Muzeum Auschwitz-Birkenau wymaga ciszy, szacunku, namysłu i historycznej refleksji.

Pierwszy obóz na okupowanych ziemiach polskich utworzony został przez Niemców na przedmieściach Oświęcimia w połowie 1940 roku. Bezpośrednim powodem jego powstania była powiększająca się liczba masowo aresztowanych od września 1939 roku Polaków i związane z tym przepełnienie więzień. Miał on być początkowo kolejnym z obozów koncentracyjnych, jakie naziszi tworzyli już od początku lat trzydziestych. KL Auschwitz powstał z adaptacji 22 murowanych budynków dawnych koszar wojskowych. Z upływem czasu rozrósł się do ogromnych rozmiarów, obejmujących latem 1944 roku obszar około 40 km² terenu. Od połowy 1941 do połowy 1942 roku wybudowano osiem nowych bloków. Dodać trzeba, że w skład obozu macierzystego wchodziło ponad 40 filii obozowych, rozrzuconych w promieniu kilkuset kilometrów od obozu centralnego.

Pierwszy transport 728 Polaków więźniów politycznych z więzienia w Tarnowie dotarł do obozu 14 czerwca 1940 roku. Już wówczas, aż do początków 1942 roku, obóz pełnił funkcję obozu koncentracyjnego, w którym celowo stworzono takie

warunki bytowe, aby osadzeni w nim więźniowie poddawani byli powolnej zagładzie. Czynnikiem wyniszczającym był wówczas przede wszystkim głód. Później, od pierwszych miesięcy 1942 roku aż do października 1944 roku, obóz zaczął pełnić funkcję odosobnienia dla więźniów różnych narodowości, głównie Żydów, Polaków, Romów oraz Sinti (pokrewna Romom wędrowną grupą etniczną pochodząca przede wszystkim z Półwyspu Indyjskiego). W tym okresie obóz pełnił funkcję masowej i natychmiastowej eksterminacji Żydów z całej okupowanej przez III Rzeszę Europy, umieszczanych w nim w ramach nazistowskiego planu, zwanego „Endlösung der Judenfrage” (ostateczne rozwiązanie kwestii żydowskiej). Obóz w 1943 roku został podzielony na trzy mniejsze: Auschwitz I - jako obóz macierzysty, Auschwitz II-Birkenau - utworzony w marcu 1941 roku na terenie wsi Brzezinka, Auschwitz III-Monowitz - uruchomiony na terenie wsi Monowice. Należy w tym miejscu podkreślić, że wszystkie nazistowskie obozy i podobozy były izolowane od świata zewnętrznego poprzez otaczanie ich systemem



ogrodzeń z drutu kolczastego, wartowni, wieżyczek i bram wejściowych. Najstraszniejszą z nich jest ta z istniejącym do dzisiaj niemieckim napisem „Arbeit macht frei” (Praca czyni wolnym).

Przez pierwsze dwa lata istnienia obozu KL Auschwitz, to Polacy stanowili największą grupę narodowościową więźniów. Masowe transporty Żydów do obozu nastąpiły decyzją Heinricha Himmlera w 1942 roku, a obóz, według jego planów, miał odegrać kluczową rolę w eksterminacji Żydów. Do tego celu posłużyły komory gazowe, które pojawiły się już wiosną 1942 roku. Początkowo w komorze można było zabić około 800 osób, a później liczba ta wzrosła do około 2 tysięcy. Przy krematoriach funkcjonowały specjalne pomieszczenia – przebieralnie, wyglądem przypominające łaźnie. Jednakże z rur, zamiast wody, do pomieszczeń wpuszczano zabójczy, trujący gaz - Cyklon-B. Puszki z gazem wrzucano również do pomieszczeń poprzez specjalne kominy dachowe. Przy komorach funkcjonowały piece krematoryjne do spalania zwłok.

W komorach gazowych ginęli przede wszystkim Żydzi, zarówno mężczyźni, kobiety, jak i dzieci, którzy byli kierowani na śmierć bezpośrednio po przywiezieniu do obozu i po tzw. selekcji medycznej. W KL Auschwitz, według szacunków historyków, zginęło około 1,1 mln ludzi, a wśród nich około 1 mln Żydów, około 70 tysięcy Polaków, około 21 tysięcy Romów i Sinti, około 14 tysięcy sowieckich jeńców wojennych i około 12 tysięcy osób innych narodowości. Ci więźniowie, których ominęła natychmiastowa eliminacja, poddawani byli bezwzględnej i wyrafinowanej okrucieństwu.

Stosowano wobec nich różne metody poniżania i terroru. Byli głodzeni, wykorzystywani w niewolniczej pracy, nieustannie szykanowani, maltretowani fizycznie i psychicznie. Najczęściej stosowanymi karami była: chłosta, kara słupka, skierowanie do karnej kompanii, a także osadzenie w celach słynnego bloku nr 11, znajdującego się w obozie macierzystym. Zachowana do dziś ściana ogrodzenia, zwana „Ścianą Straceń”, była miejscem wykonywania egzekucji przez rozstrzelanie. Wykonywano również egzekucje poprzez zagazowanie, zagłodzenie lub powieszenie na szubienicy.

W obozie przebywały dzieci i osoby młodociane poniżej 18 roku życia. Według zachowanych dokumentów wlicza się, że w KL Auschwitz było ich około 232 tysiące. Los nie różnił się zasadniczo od losów więźniów dorosłych, podobnie były karane, głodzone, poniżane, wykorzystywane w niewolniczej fizycznej pracy, uśmiercane i poddawane zbrodnictwom eksperymentom medycznym.

Kiedy w połowie 1944 roku Niemcy ponosili porażki frontowe, a Armia Czerwona była blisko obozu, władze KL Auschwitz podjęły decyzję o jego ewakuacji i likwidacji. Pod koniec 1944 roku i w styczniu 1945 roku wywieziono w głąb Rzeszy około 65 tysięcy więźniów. Prawie tyle samo pozostawało nadal w obozie. Ostateczna ewakuacja z obozu nastąpiła od 17 do 21 stycznia 1945 roku. Wyprowadzono wówczas z obozu około 56 tysięcy więźniów, którzy w pieszych kolumnach maszerowali na zachód przez Górny i Dolny Śląsk. Główne trasy marszu prowadziły do Wodzisławia Śląskiego i Gliwic. Marsz ten nazwany został „Marszem Śmierci”, gdyż konwojujący

ich esesmani bez wahania mordowali próbujących uciekać, a panujące wówczas zimowe warunki powodowały, że więźniowie umierali z wycieńczenia lub przemarznięcia.

Wraz ze zbliżającym się do KL Auschwitz frontem, władze obozu podjęły decyzję o zacieraniu i likwidowaniu śladów zbrodni. Niszczono dokumenty, wysadzano w powietrze komory gazowe i krematoria, obozowe baraki oraz magazyny, a załoga w pośpiechu uciekła. Ostatecznego wyzwolenia obozu dokonali 27 stycznia 1945 roku żołnierze 60. armii Pierwszego Frontu Ukraińskiego. W obozie znajdowało się wówczas około 7 tysięcy więźniów.

Obecnie dawny teren obozu stanowi Państwowe Muzeum Auschwitz-Birkenau. Obszar dawnego obozu to w sumie 191 ha terenu, obejmującego zachowane części obozu Auschwitz i Auschwitz II-Birkenau. Zachowano obozowe obiekty, ich ruiny, włącznie z ruinami komór gazowych i krematoriów. Przetrwiała również częściowa infrastruktura obozowa, z kilkunastoma kilometrami ogrodzenia z drutu kolczastego i drogami wewnętrznymi, a także rampa kolejowa obozu Birkenau. W 1947 roku w poobozowych blokach otwarta została wystawa (rozbudowana w latach 1950 i 1955), prezentująca historię zagłady oraz warunki w jakich egzystowali więźniowie obozu. Tereny byłego KL Auschwitz-Birkenau w 1979 roku wpisane zostały na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

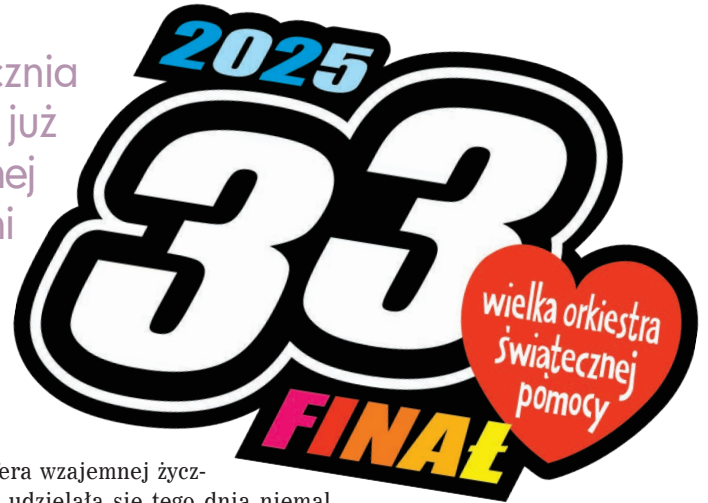
Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



VI Bieg Pamięci ze Światłem Pokoju

Kolorowy dzień dobroci

Za nami jedyna taka niedziela w roku. 26 stycznia w całym kraju i w wielu miejscach na świecie już po raz 33 zagrała Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy. Wolontariusze z czerwonymi serduszkami obecni byli także w wielu miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. A działo się tu naprawdę sporo!



W tym roku WOŚP organizuje zbiórkę na rzecz onkologii i hematologii dziecięcej. Za pozyskane od darczyńców środki zakupiony zostanie najnowszy sprzęt diagnostyczny, który ma pomóc lekarzom w walce z nowotworami i innymi ciężkimi chorobami hematologicznymi u dzieci. Nowy sprzęt otrzyma 18 oddziałów dziecięcych, 17 hospicjów, 5 ośrodków neurochirurgii onkologicznej, 6 ośrodków chirurgii onkologicznej oraz 4 zakłady patomorfologii.

Na podsumowanie tegorocznego finału przyjdzie jeszcze czas, ale już teraz można powiedzieć, że wynik zbiórki jest fenomenalny. Około 120 tysięcy wolontariuszy w prawie 1700 sztabach zbierało pieniądze do tradycyjnych tekturowych puszek, a w Internecie do teraz odbywa się setki internetowych zbiórek i aukcji na rzecz WOŚP – Razem udało się zebrać aż 178 531 625 zł. A to jeszcze nie koniec! Ostateczny wynik ogłosimy pod koniec marca – poinformował oficjalnie Jurek Owsiak.

Do finału WOŚP, jak co roku, włączyła się spółka Tramwaje Śląskie S.A. Dzięki inicjatywie Klubu Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym, w trasę wyruszył specjalny tramwaj. Zabytkowy wagon typu N odwiedził Bytom, Świętochłowice, Chorzów, Katowice, Sosnowiec, Rudę Śląską i Zabrze. Była to niepowtarzalna okazja, aby urządzić sobie wycieczkę do innych miast naszej Metropolii, gdzie w ostatnią styczniową niedzielę zagrała „największa orkiestra świata”. W zamian za przejazd, pasażerowie chętnie wrzucali datki do puszek WOŚP.

Atmosfera wzajemnej życz-

liwości udzielała się tego dnia niemal

wszystkim. Dodać trzeba, że wolontariusze mogli jeździć

bezpłatnie autobusami, tramwajami i trolejbusami na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Podczas kontroli wystarczyło okazać identyfikator wydany przez WOŚP.

A jak ta dobroczynna niedziela przebiegła w miastach naszego regionu? Fantastycznie i kolorowo! Wolontariusze kwestowali na ulicach od samego rana do późnego popołudnia, w wielu śląskich i zagłębiowskich miastach nie brakowało atrakcji towarzyszących Finałowi. Były niezapomniane koncerty, liczne zawody sportowe, a także charytatywne licytacje i inne wydarzenia.

Wojewódzki Finał 33. WOŚP zorganizowano na terenie ArcelorMittal Parku w Sosnowcu. Na początek odbył się bieg „Policz się z cukrzycą” na trasie wiodącej przez Zagłębiowski Park Sportowy oraz Park Śródula. Następne wydarzenia zorganizowano już hali sportowej Arena Sosnowiec. Na miejscu można było brać udział w warsztatach udzielania pierwszej pomocy, pokazach tanecznych oraz różnego typu aktywnościach. W sosnowieckiej hali zagraли: The Harpagans, Tribute band, Kobranocka i Grzegorz Hyży. Frekwencja była rekordowa, przez halę przewinęło się kilka tysięcy ludzi. Świetna zabawa trwała aż do godziny 20:00, kiedy to pojawiło się „światelko do nieba”. Tego symbolicznego akcentu nie zabrakło





Fot. www.sosnowiec.pl



Fot. UM Katowice

oczywiście w żadnym z miast, w którym organizowano 33 Finał WOŚP. Finałowy koncert katowickiej WOŚP odbył się w tym roku w Strefie Kultury. Gwiazdą wieczoru był Opał – pochodzący ze śląska raper i autor tekstów. Dostępna była strefa gastronomiczna z foodtruckami, na mieszkańców czekało też „miasteczko edukacyjne”, czyli stoiska służb mundurowych i ratowniczych. Ponadto otwarta została strefa artystyczna z warsztatami dla dzieci i dorosłych.

Z kolei w Parku Śląskim zorganizowano jubileuszowy X Bieg z sercem WOŚP & Nordic Walking, który zgromadził tłumy uczestników. Na starcie pojawili się zawodnicy w różnym wieku, grupy przyjaciół i całe rodziny, a warunkiem uczestnictwa było zasilenie zbiórki o kwotę 60 zł. Ponadto w Chorzowie przeprowadzono IV Rajd Rowerowy WOŚP, odbyła się także taneczna impreza pod nazwą „WOŚP w rytmie zumbi”.

Jak zwykle, głośno i kolorowo było podczas tegorocznego Finału WOŚP w Bytomiu. W programie znalazły się licytacje, aukcje, zbiórki, kiermasze, ale również wiele ciekawych wydarzeń towarzyszących. A wśród nich zabawa na lodowisku, koncerty, pokazy, występy artystyczne, freestyle narciarski i snowboardowy na pl. Sobieskiego, pokazy sprzętu strażackiego, disco na lodzie, uroczysty tort oraz przemarsz z orkiestrą dętą „Power of Winds”.

33 Finał WOŚP przeszedł do historii, ale tegoroczna zbiórka wciąż trwa. Jurek Owsiak już teraz podał termin, w którym spotkamy się po raz 34, by wspólnie świętować Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Koniecznie zarezerwujcie sobie w kalendarzach 25 stycznia 2026 roku. Nie może Was wtedy zabraknąć!

Zebrał: wk



Fot. UM Chorzów



Fot. Marcin Zieliński



Fot. Marcin Bulanda



Fot. UM Chorzów

Bezpieczny zimowy wypoczynek

W województwie śląskim ferie rozpoczną się dopiero 17 lutego, ale w innych regionach Polski trwa już zimowa przerwa od nauki. Aby ten czas upłynął bezpiecznie, policjanci przypominają o najważniejszych zasadach, o których należy pamiętać podczas ferii.

Bezpieczne podróże

- Wybieraj sprawdzonych przewoźników - upewnij się, że autokar, którym jedziesz na zimowisko, przeszedł wszystkie niezbędne kontrole techniczne. Możesz poprosić o to Policję.
- Zapinaj pasy, zarówno w autokarze, jak i w samochodzie. Pasy bezpieczeństwa to podstawa.



Zasady bezpieczeństwa na stoku

- Kask na głowie jest obowiązkowy dla dzieci i młodzieży, ale warto, by każdy narciarz i snowboardzista z niego korzystał.
- Zachowaj ostrożność - przestrzegaj zasad panujących na stokach, unikaj brawury i dostosuj prędkość do swoich umiejętności.
- Unikaj ryzykownych tras, zawsze korzystaj z wyznaczonych szlaków i tras narciarskich.

Zabawa na lodzie

- Naturalne lodowiska to zagrożenie. Korzystaj wyłącznie z przygotowanych, bezpiecznych ślizgawek – wchodzenie na zamrożone zbiorniki wodne może skończyć się tragicznie.

Widoczność na drodze

- Noś odblaski, szczególnie jeśli poruszasz się pieszo po zmroku lub przy słabej widoczności. To mały element, który może uratować życie.
- Pamiętaj o przechodzeniu przez jezdnię w miejscach dozwolonych i zachowaj szczególną ostrożność.

Zimowe rady

- Zwracaj uwagę na warunki pogodowe. Śnieg i lód mogą być zdradliwe – zarówno podczas jazdy, jak i zabawy na świeżym powietrzu.
 - Informuj bliskich o swoich planach - jeśli planujesz wyjście na stok czy wycieczkę, zawsze powiedz, dokąd się wybierasz.
 - Zawsze miej przy sobie telefon, by w razie potrzeby wezwać pomoc.
- Ferie zimowe to czas, który powinien kojarzyć się z radością i odpoczynkiem, a nie z niebezpieczeństwem. Pamiętajmy, że przestrzeganie podstawowych zasad pozwala na pełne wykorzystanie tego wyjątkowego okresu, pozostawiając jedynie dobre wspomnienia.

Źródło: slaska.policja.gov.pl

Pomiary spalin w Metropolii

Z początkiem stycznia 2025 roku ruszyła kampania pomiarowa zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W czternastu miejscowości pojawiły się tzw. samplery, urządzenia rejestrujące stężenie dwutlenku azotu.

Akcję organizuje Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia wraz ze Stowarzyszeniem Alarm Smogowy. Raport z badań zaprezentowany zostanie w maju tego roku. Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Dąbrowa Górnicza, Chorzów, Mysłowice, Siemianowice Śląskie, Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Świętochłowice i Czeladź – w tych miastach pojawiły się urządzenia rejestrujące stężenie dwutlenku azotu, za które w największym stopniu odpowiadają silniki spalinowe. Wybór lokalizacji nastąpił po konsultacji z przedstawicielami gmin.

Aż siedemset punktów pomiarowych pokaże czym oddychają mieszkańcy. Dodatkowo czujniki są zainstalowane w pobliżu stacji państwowego monitoringu jakości powietrza, mierzących poziom stężenia NO₂ w powietrzu w pięciu lokalizacjach: Zabrzu, Dąbrowie Górniczej, Sosnowcu oraz dwa miejsca w Katowicach. Prowadzone będą także badania porównawcze na terenach parkowych oddalonych od drogowych ciągów komunikacyjnych. Po zakończeniu pomiarów opublikowany zostanie raport podsumowujący, który pokaże najmocniej zanieczyszczone miejsca w aglomeracji. Przeprowadzona zostanie kampania informacyjna wśród mieszkańców na terenie GZM.

wk



Dwutlenek azotu jest szkodliwym gazem wytwarzanym podczas spalania paliw w silnikach spalinowych, największą jego emisją charakteryzują się starsze samochody z silnikami Diesla. Istnieją podstawy naukowe, by przypisać oddychaniu podwyższonymi stężeniami dwutlenku azotu wpływ na rozwój poważnych schorzeń, takich jak astma oskrzelowa, przewłoka obturacyjna choroba płuc, choroby układu sercowo-naczyniowego oraz nowotwory, w szczególności płuc i piersi.



Parkuj co najmniej metr od torowiska!

Sposób parkowania przez kierowców samochodów często ma duży wpływ na ruch tramwajów. Przekonać się o tym można za każdym razem, gdy przez źle zaparkowane auto, wstrzymywany jest ruch tramwajów. Dlatego po raz kolejny przypominamy kierowcom: Parkuj właściwie. Zachowaj 1 metr od torowiska!

Zatrzymania ruchu tramwajowego przez nieodpowiedzialnych kierowców, którzy źle parkując blokują możliwość przejazdu tramwajów, generują określone straty finansowe spółki Tramwaje Śląskie S.A. Jednak bardziej dotkliwy jest fakt, że przez tych kierowców zawodzą się na transporcie tramwajowym pasażerowie. – Ci, którzy już podróżują wagonami, które utknęły, a także ci, którzy na kolejnych przystankach oczekują na wagony, które nie przyjeżdżają wcale lub są mocno spóźnione. To pasażerowie cierpią najbardziej. Cierpi też reputacja spółki, zupełnie nie z naszej winy – zauważa Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W 2024 roku doszło do kilkunastu zatrzymań ruchu tramwajów przez kierowców, którzy nieprawidłowo zaparkowali swoje samochody, uniemożliwiając tym samym przejazd tramwajom. W większości zatrzymania te były kilku- lub kilkunastominutowe, nie powodując wypadnięcia kursów, lecz tylko opóźnienia. Część z nich skutkowało jednak niezrealizowaniem kursów. Dochodzenie roszczeń od kierowcy, który spowodował zatrzymanie ruchu tramwajowego zwykle nie jest łatwe, ale Tramwaje Śląskie mają już w tym sporo doświadczenia i dużą skuteczność.

red

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:

- specjalista koordynator ds. energii elektrycznej i elektroenergetyki (Chorzów)
- specjalista ds. hydrauliki (Chorzów)
- elektromonter urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej (Bytom, Będzin, Chorzów, Gliwice, Katowice)
- elektronik (Bytom, Chorzów, Gliwice)
- ślusarz taboru szynowego (Katowice, Będzin, Chorzów)
- 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.

