

NR 04/109 KWIECIEŃ 2020

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



Nakład: 10 000 egz.

AKTUALNOŚCI

**Parowa
dezynfekcja
tramwajów**

>>> str. 2

SPACERY PO REGIONIE

**Wyprawa
do świętego
Jacka**

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

**Motorniczowie
szyją maseczki**

>>> str. 8-9

Ruch w tramwajowych inwestycjach

>>> str. 4, 5, 8, 9

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Przedłużająca się społeczna kwarantanna, związana z przeciwdziałaniem pandemii COVID-19, to dla nas wszystkich trudny okres. Z utęsknieniem wypatrywane są kolejne rządowe komunikaty o powrocie do normalności, jednak w trosce o zdrowie i życie musimy dostosować się do zakazów, ograniczeń i zasad bezpieczeństwa. Dotyczą one także komunikacji publicznej. Przypominamy, że w tramwaju może jednocześnie przebywać maksymalnie tyłu pasażerów, ile stanowi połowa liczby miejsc siedzących – w zależności od wagonu od 10 do 38 osób. Pasażerowie mają obowiązek posiadania maseczek na twarzach.

Spółka Tramwaje Śląskie bardzo szybko zareagowała na zagrożenie epidemiologiczne, podejmując szereg działań jeszcze przed rządowymi wytycznymi. Wszyscy pracownicy Spółki, a w pierwszej kolejności motorniczowie, kontrolerzy ruchu i pracownicy Zakładu Torów i Sieci, otrzymali żełe wiruso- i bakteriobójcze, jednorazowe rękawiczki a następnie także maseczki ochronne. Ponadto, standardowa dezynfekcja tramwajów, uzupełniona została technologią parową, o czym piszemy obok.

Z dumą i wdzięcznością pragnę podkreślić, że w tej wyjątkowej sytuacji nasi pracownicy wykazują się odpowiedzialną postawą i zaangażowaniem. W tym numerze odnotowujemy piękną inicjatywę pozostających w rezerwie motorniczek z Rejonu nr 4 w Gliwicach, którzy podjęli się szycia maseczek.

Wiosna sprzyja pracom budowlanym, nic więc dziwnego, że sporo miejsca poświęcamy inwestycjom realizowanym w ramach naszego projektu współfinansowanego przez Unię Europejską. Jest też aktualna informacja o naszym najnowszym tramwaju wyprodukowanym przez Modertrans Poznań Sp. z o.o., który odbył jazdy testowe i jest w trakcie procedury odbiorowej.

Wiosenna aura zachęca do wycieczek, które możemy już ostrożnie, ale z optymizmem planować. Przedsmakiem rodzinnych podróży niech będzie tekst naszego przewodnika turystycznego o Kamieniu Śląskim, w którym urodził się św. Jacek. Życząc Państwu wiele zdrowia zapraszam do lektury.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Parowa dezynfekcja tramwajów

Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Od początku kwietnia spółka Tramwaje Śląskie S.A. wprowadziła nowe rozwiązanie w dezynfekcji wagonów. Do wcześniejszych działań dodana została nowa broń – para wodna o wysokiej temperaturze skutecznie dezynfekuje tramwaje.

Dezynfekcja tramwajów środkiem bakterio- i wirusobójczym jest działaniem standardowym, prowadzonym przez firmę sprząającą wagony w spółce Tramwaje Śląskie S.A. każdego dnia. W związku z pandemią koronawirusa sprzątanie i dezynfekcja wagonów stały się jednym z najważniejszych elementów codziennej eksploatacji wagonów. Aby zwiększyć efektywność tych działań, od początku kwietnia, okresowo wagony dezynfekowane są dodatkowo za pomocą pary wodnej.

Według naukowców zajmujących się badaniami nad wirusami, para wodna o temperaturze 80-90 stopni Celsjusza jest w stanie dezaktywować wirusa. Właśnie taką temperaturę ma para wydostająca się z dyszy urządzeń wykorzystywanych przez pracowników czyszczących wagony należące do

spółki Tramwaje Śląskie S.A. Proces dwustopniowego odkażania tramwajów realizowany jest średnio raz w tygodniu: najpierw pojazd czyszczony jest dokładnie parą wodną, a następnie kolejne osoby dezynfekują powierzchnie specjalistycznym środkiem wiruso- i bakteriobójczym. Cały proces trwa - w zależności od wagonu - od 50 do 120 minut. Dezynfekcja wagonów za pomocą pary wodnej przeprowadzana jest we wszystkich zajezdniach spółki Tramwaje Śląskie S.A. - w Będzinie, Katowicach, Bytomiu i Gliwicach – i będzie kontynuowana tak długo, jak będzie tego wymagać sytuacja epidemiologiczna w Polsce. Warto pamiętać, że pasażerów nadal obowiązują wszystkie zasady bezpieczeństwa i noszenie elementów ochrony indywidualnej.

red



SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2, tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior
Redaktor wydania: Andrzej Zowada

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

Nowy tramwaj w mieście

W połowie kwietnia po raz pierwszy wyjechał na tory poza zajezdnię i od razu przykuł uwagę przechodniów. Nowy tramwaj wyprodukowany dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. przez poznański Modertrans przechodzi właśnie procedurę odbiorową i odbywa jazdy testowe.

Nowe wagony wyprodukowane przez Modertrans Poznań Sp. z o.o. dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. otrzymały nazwę Moderus MF 10 AC. Pierwsze dwa spośród dziesięciu zamówionych pojazdów zostały dostarczone do zajezdni w Katowicach Zawodziu 16 marca. – Procedurę odbiorową szybko musieliśmy wstrzymać, ze względu na ograniczenia wprowadzone przez rząd w związku z pandemią koronawirusa. Wypracowaliśmy jednak system prowadzenia odbiorów nie powodujący większych skupisk pracowników; ponadto wszyscy pracownicy zostali wyposażeni w środki ochrony osobistej. Dochowujemy wszelkich zasad i wytycznych rządowych ws. bezpieczeństwa i higieny pracy, dlatego przed Wielkanocą procedurę odbiorową wznowiliśmy. Co ważne, większość szkoleń prowadzona jest w formie wideokonferencji i przy użyciu materiałów wideo zrealizowanych i przekazanych nam przez producenta – wyjaśnia Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Jednocześnie przeprowadzone zostały szkolenia dla instruktorów Ośrodka Szkolenia Motorniczych spółki Tramwaje Śląskie S.A., którzy odbyli już przejazdy wagonu poza terenem zajezdni. Pierwsza jazda w mieście odbyła się 16 kwietnia, a w dniach 20-21 kwietnia przeprowadzona została jazda 24-godzinna pierwszego wagonu. Pojazd kursował non stop przez 24 godziny w różnych miastach Aglomeracji, zmieniali się tylko motorniczowie. Wagon był obciążony workami z piachem, dającymi efekt wypełnienia przez pasażerów, a motorniczowie testowali wszystkie elementy wyposażenia wagonu. Kolejne tramwaje odbędą jazdy 12-godzinne.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Jeśli wszystko przebiegnie bez przeszkód, odbiory dwóch pierwszych wagonów powinny się zakończyć jeszcze w kwietniu.

Z ostatnich informacji z firmy Modertrans wynika, że kolejne dwa wagony są praktycznie gotowe i mogą zostać przetransportowane na Śląsk. Te tramwaje zostaną dostarczone do Katowic po zakończeniu trwającej procedury odbiorowej dwóch pierwszych pojazdów, czyli prawdopodobnie na przełomie kwietnia i maja. Jeżeli procedura odbiorowa przebiegnie pozytywnie, to przed wakacjami pierwsze wagony trafią do służby w ruchu liniowym. Wcześniej jednak trzeba wyszkolić odpowiednią liczbę motorniczych oraz pracowników zaplecza technicznego.

Produkcja kolejnych wagonów postępuje zgodnie z przyjętym harmonogramem, a całość zamówienia ma zostać zrealizowana do końca czerwca.

Zgodnie z zamówieniem, Modertrans dostarczy 10 wagonów typu Moderus MF 10 AC, z czego 2 wagony będą pojazdami dwukierunkowymi.

Zakup 10 wagonów jednoczłonowych to pierwsze z dwóch zadań taborowych, realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. „Zintegrowanego projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Umowę z firmą Modertrans Poznań Sp. z o.o. podpisano w Chorzowie 8 marca 2018 roku. Wartość zamówienia to niespełna 29 mln zł netto. Umowa zawiera również prawo opcji, z którego spółka Tramwaje Śląskie S.A. będzie chciała skorzystać w ramach etapu III Projektu, domawiając dodatkowo 5 wagonów jednokierunkowych o tych samych parametrach.





Sosnowiec,
obecna pętla
tramwajowa w Zagórz

Fot. Mariusz Banduch

Nowa linia powstanie w Sosnowcu

38 lat po zakończeniu ostatniej inwestycji rozbudowującej sieć tramwajową w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, rozpocznie się budowa nowego odcinka linii tramwajowej. We wtorek 28 kwietnia 2020 r. podpisano umowę na budowę nowej linii w Sosnowcu Zagórz. Za niespełna 3 lata po nowym torze będą kursować tramwaje.

Procedura przetargowa dla wyłonienia wykonawcy inwestycji w sosnowieckim Zagórz nie przebiegała gładko. Pierwszy przetarg został unieważniony, gdyż wpłynęła tylko jedna oferta, o ponad 20 mln zł przewyższająca założony budżet. W powtórnym przetargu pojawiły się odwołania i sprawę rozstrzygała Krajowa Izba Odwoławcza. Ostatecznie wykonawcą zadania wybrane zostało konsorcjum firm: Eurovia Polska S.A. z Bielan Wrocławskich, KZN Rail Sp. z o.o. z Krakowa i Nowak Mosty Sp. z o.o. z Dąbrowy Górniczej, a cała procedura uzyskała pozytywną opinię Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Wartość zadania wynosi niespełna 88,6 mln zł netto, a na wykonanie prac konsorcjanci mają 33 miesiące licząc od dnia podpisania umowy.

Po tym, jak umowę podpisali przedstawiciele konsorcjum Eurovia, we wtorek 28 kwietnia 2020 r. w siedzibie Urzędu Miasta Sosnowiec, w obecności prezydenta Arkadiusza Chęcińskiego, podpisał ją również prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik. Trasa na Zagórze była ostatnią budową nowej linii

tramwajowej w całej Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej, oddaną do użytku 28 października 1982 r. Zakończona jest dość niefortunnie pętla przed ul. Braci Mieroszewskich, przez co tramwaj nie obsługuje dużej części osiedla. – Ówczesne plany zakładały kontynuację inwestycji, jednak – z różnych względów, głównie finansowych – nigdy nie zostały zrealizowane. Gdy na początku XXI wieku pojawiła się szansa sięgnięcia po unijne środki na modernizację i rozbudowę infrastruktury, od razu zrodził się plan, by w końcu doprowadzić tamtą inwestycję do końca – powiedział Bolesław Knapik, prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W pierwszej perspektywie unijnej priorytetem tramwajowej Spółki i władz miasta były zadania modernizacyjne istniejących torowisk, w tym torowiska wzdłuż ul. 3 Maja do pętli Zagórze, dlatego budowę nowego odcinka w Zagórz przewidziano na drugą perspektywę.

– Czekaliśmy na tę inwestycję od lat. Zabiegaliśmy o realizację tego zadania i cieszymy się, że nasza praca przyniosła efekt. To naprawdę ważne

wydarzenie, bo wpisuje się w strategię przyszłych zmian w komunikacji publicznej na terenie Sosnowca – powiedział Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca.

Przed wykonawcą zadanie niełatwe – inwestycja jest skomplikowana i wymaga koordynacji prac z zakresu wielu dziedzin. Co więcej, w pierwszej kolejności wykonawca musi dokonać optymalizacji istniejącego projektu budowlanego oraz wykonać inne projekty przewidziane w umowie, a także uzyskać wszelkie niezbędne decyzje administracyjne. – Dlatego nie należy się spodziewać, że za kilka tygodni rozpoczną się roboty budowlane. Ten pierwszy etap, projektowy, może potrwać nawet 12 miesięcy, choć pewne etapy projektowania zapewne zakończą się wcześniej i część prac już wówczas ruszy. Wszystkie założenia przedstawione zostaną przez wykonawcę w harmonogramie realizacji inwestycji, który musi opracować i przedstawić nam w pierwszej kolejności – wyjaśnił prezes Bolesław Knapik.

Nowa linia tramwajowa przebiegać będzie od dotychczasowej pętli tramwajowej poprzez dwupoziomowe skrzyżowanie z ul. Braci Mieroszewskich (tunelem pod jezdnią), przez nieużytki do al. Wolności, przez ul. ks. Błachnickiego i dalej wzdłuż ul. Białostockiej, al. Paderewskiego i ul. Marszałka Rydza Śmigłego do ronda Jana Pawła II, gdzie planowane jest zakończenie trasy pętla tramwajowa.

red

Od lewej: Arkadiusz Chęciński – Prezydent Sosnowca, Bolesław Knapik – prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A., Mateusz Rykała – wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Będzinie:

- Na odcinku torowiska wzdłuż ul. Małobądzkiej między rondem czeladzkim a ul. Krasińskiego na drugim torze ułożono warstwy stabilizacji, geotekstylia oraz podbudowę z kruszywa. Kontynuowane są prace przy budowie fundamentów pod słupy trakcyjne oraz układane są kable zasilające.
- Na odcinku od pętli Będzińska do cmentarza komunalnego realizowane są prace przy układaniu warstw konstrukcyjnych torowiska.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja Wykonawca zakończył rozbiórkę infrastruktury tramwajowej na odcinku od ul. Pokoju do ul. Bytomskiej. Kontynuowane są prace związane z przebudową infrastruktury podziemnej oraz roboty w zakresie drogowym.
- Dla zadania w ul. Hajduckiej podpisana została umowa z firmą Silesia Invest.
- Dla zadania w ul. Powstańców toczy się postępowanie przed Krajową Izbą Odwoławczą.

w Dąbrowie Górniczej:

- Na odcinku od ul. Storczyków do wiaduktu drogi S1 i w rejonie pętli Gołonóg na poszczególnych fragmentach ułożono warstwy konstrukcyjne i podbudowy, na całości torowiska klasycznego ułożono warstwę tłucznia i rozłożono podkłady, ułożono także fragmenty torowiska z prefabrykowanych płyt torowych. Kontynuowane są prace przy betonowaniu płyty torowej oraz roboty brukarskie peronów.

w Rudzie Śląskiej:

- Przekazany został plac budowy wzdłuż ul. Goduli. 18 kwietnia ruch tramwajów został wstrzymany i Wykonawca rozpoczął rozbiórkę infrastruktury tramwajowej.



Chorzów, ul. 3 Maja

w Sosnowcu:

- W rejonie pętli Będzińska ułożono warstwy podbudowy i podkłady oraz zamontowano rozjazdy torowe. Rozpoczęły się prace sieciowe.
- W przetargu na wyłonienie wykonawcy dla budowy nowego odcinka linii tramwajowej w Zagórzu pozytywnie zakończyła się kontrola Urzędu Zamówień Publicznych i podpisana została umowa z konsorcjum Eurovia.

w Świętochłowicach:

- Przekazany został plac budowy wzdłuż ul. Chorzowskiej. Wykonawca rozpoczął rozbiórkę infrastruktury tramwajowej na odcinku między skrzyżowaniem z ul. Bytomską a skrzyżowaniem z ul. Żelazną. Ruch linii nr 17 został utrzymany.

w Zabrze:

- Prowadzono prace przełączeniowe infrastruktury w studniach technicznych w rejonie skrzyżowań Bytomska/Stalmacha oraz Wolności/Powstańców – prace te dobiegają końca; kontynuowano prace brukarskie na ul. Powstańców Śląskich i Wolności, budowę instalacji oświetlenia ulicznego; kontynuowane są roboty w podstacji przy ul. Miarki. Na początku maja planowane jest wznowienie ruchu tramwajów po nowym torowisku.
- Wyłoniono wykonawcę dla zadania wzdłuż ul. Bytomskiej w Biskupicach. Podpisanie umowy planowane jest na początku maja.



Będzin, ul. Małobądzka



Dąbrowa Górnicza, ul. Kasprzaka

Zdjęcia: Mariusz Banduch

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane są z Projektem pn.: „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

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.

Wyprawa do świętego Jacka

Pierwsza wzmianka o Kamieniu Śląskim pojawiła się w XII wieku w kronice Galla Anonima. Ta niewielka miejscowość, położona w powiecie krapkowickim na Opolszczyźnie, od początku rozwijała się wokół zamku obronnego. Po stuleciach przeobrażeń i burzliwych dziejów obiekt zamienił się w pałac, w którym obecnie znajduje się Sanktuarium św. Jacka, urodzonego właśnie w Kamieniu Śląskim.

Pałac, pochodzący z XVIII wieku, przetrwał czasy II wojny światowej w niemal nienaruszonym stanie. Wprawdzie w styczniu 1945 roku został spalony i pozbawiony kosztowności przez wojska sowieckie, ale później działał w nim do 1958 roku dom dziecka. Wraz z rozbudową pobliskiego lotniska, teren został zmilitaryzowany, a zabytkowy pałac przeznaczony na cele mieszkaniowe. Z czasem obiekt ulegał zniszczeniu, w 1970 roku został podpalony i zamienił się w ruinę. Na szczęście w 1990 roku, dzięki staraniom ówczesnego biskupa diecezji opolskiej ks. Alfonsa Nossola, pałac przekazany został na potrzeby diecezjalne. W 1994 roku, po gruntownej odbudowie, biskup ustanowił tu Sanktuarium św. Jacka, przy którym działa Centrum Kultury i Nauki Wydziału Teologicznego Uniwersytetu Opolskiego oraz Ośrodek Rekolekcyjno-Ekumeniczny.

W czasie trwającego cztery lata remontu odrestaurowano barokowy pałac wraz z jego pomieszczeniami: salą balową, wieżą i pałacową kaplicą. Odremontowano budynki gospodarcze, a także oficynę. Zrewitalizowano przylegający do pałacu park ze stawem. Kaplica wraz z całym kompleksem przypałacowym to dzisiaj znaczące miejsce kultu religijnego św. Jacka i cel licznych pielgrzymek i wycieczek. Jednocześnie jest to także miejsce dialogu - pojednania między Kościołami, narodami i kulturami.

W skrzydle północnym pałacu mieści się czworoboczna wieża z kaplicą na piętrze, utworzoną tam już w 1701 roku. Jak głoszą podania, to właśnie w pomieszczeniach dzisiejszej kaplicy miał przyjść na świat Jacek Odrowąż. Tu mieli się również narodzić bł. Czesław, dominikanin, patron Wrocławia



Pałac w Kamieniu Śląskim

(ok. 1175 lub 1180-1242) oraz bł. Bronisława, krakowska norbertanka z klasztoru na Zwierzyńcu, patronka Krakowa (ok. 1200 lub 1203-1259). Od strony narożnika południowo-wschodniego znajduje się dobudówka, wsparta na czterech filarach, która na piętrze mieści salę balową.

Budowla pałacu ma trzy kondygnacje, wzniesiona została z cegły i kamienia. W części południowej znajduje się jednokondygnacyjna oficyna, z krużgankami w przyziemiu od strony wschodniej.

Przy pałacu mieści się zespół budynków folwarcznych z dawną powozownią, stajnią, stodołą oraz domem mieszkalnym. Obecnie pomieszczenia te zaadaptowane są na przypałacową restaurację.



Pałac po remoncie i adaptacji pełni funkcje hotelowe, ale udostępniany jest również do zwiedzania. Podziwiać tu można hol, salę balową, jadalnię, bibliotekę, pokoje gościnne oraz pałacową kaplicę.

Do kaplicy wejść można także od strony parku, słynącego nie tylko z zabytkowego drzewostanu, ale przede wszystkim z „Bramy Dzwonów”, zwanej inaczej „Bramą pojednania i pokoju”. Utworzono ją w 2012 roku, w uroczystość św. Anny. Zawieszono tutaj osiem dzwonów, zestawionych ze sobą w brzmieniu kompozycyjnej oktawy. Dzwony pochodzą z zamkniętego w 2012 roku niemieckiego klasztoru i kościoła ojców Redemptorystów w Bochum, w którym działa obecnie dom opieki dla chorych na Alzheimera. Na symbolicznej „Bramie pojednania i pokoju” umieszczono napis „Laudate Dominum” (Uwielbiajcie Pana), a uroczyste bicie dzwonów usłyszeć można każdego dnia o godzinie 15.00.

Najcięższym dzwonem w kamieńskim parku jest dzwon ku czci Matki Bożej Nieustającej Pomocy, który waży 2800 kg (tonacja a0), a najmniejszym – dzwon upamiętniający bł. Bronisławę, o wadze 220 kg (tonacja d2). Pozostałe dzwony powstały ku czci: św. Józefa (1810 kg, tonacja c1), św. Alfonsa (1350 kg, tonacja d1), św. Klemensa (1350 kg, tonacja f1), św. Gerharda (520 kg, tonacja g1), św. Jacka (500 kg, tonacja a1) oraz bł. Czesława (290 kg, tonacja c2). Łączna waga dzwonów (bez okuć) wynosi 8270 kg!

Brama Dzwonów



Odrestaurowana sala balowa

Zwiedzanie Kamienia Śląskiego nie kończy się na pałacu i parku. Pośrodku wsi znajduje się dawny zbiornik przeciwpożarowy, jest też tryskająca fontanna z pomostami. Pięknie prezentują się zabudowania mieszkalne wsi, a w oddali, na niewielkim wzniesieniu, dostrzec można barokowy kościół parafialny pw. św. Jacka. Pierwsza wzmianka o drewnianym kościele pochodzi już z 1271 roku. Jego pierwszymi patronami byli św. Urban i św. Jadwi-

ga. Obecny kościół wzniesiony został w latach 1605-1632 z fundacji Mikołaja von Rokowsky`ego. Obiekt przez lata poddawany był różnorodnym przeróbkom. Ostatnia - z lat 1909-1910 - nadała mu neobarokowy charakter. Nad świątynią góruje kwadratowa wieża kościelna na osi wejścia głównego. W ołtarzu głównym znajduje się obraz św. Jacka, w ołtarzach bocznych: obrazy Matki Bożej Różańcowej, Świętej Rodziny i Serca pana Jezusa. Do neobarokowego wyposażenia kościoła należą: ambona, chrzcielnica, konfesjonały oraz liczne rzeźby i płaskorzeźby. Zachowało się tu epitafium poświęcone Karolowi Ludwikowi Jackowi von Larisch (1700-1779) i jego żonie Zofii von Strachwitz z Kalinowa (1726-1799).

**Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny**



Pomieszczenia pałacu wyposażone są w meble w stylu neobarokowym



Widok z pałacu na Bramę Dzwonów



Ołtarz w kaplicy św. Jacka



Św. Jacek. Dokładne dzieje życia tego świętego nie są znane. Urodził się w 1183 r. w Kamieniu Śląskim. Pochodził z rycerskiego rodu Odrowążów, dlatego w młodości znalazł się na dworze swego krewnego, biskupa krakowskiego Iwo Odrowąża. Pochodząc z bogatego i szlacheckiego rodu, mógł wraz ze swoimi krewnymi - późniejszym bł. Czesławem - podjąć studia w Pradze, Paryżu i Bolonii, po których został wyswięcony w Krakowie na kapłana.

W czasie podróży do Rzymu, jaką odbył z bp Wincentym Kadłubkiem w latach 1220-1221, zetknął się ze św. Dominikiem Guzmanem, założył habit dominikański i poświęcił swe życie ewangelizacji. Następnie jako jeden z pierwszych dominikanów przybył do Krakowa i osiadł przy kościele Świętej Trójcy.

Uważany jest za twórcę polskiej prowincji zakonnej Dominikanów. W latach 1228-1232 zakładał klasztor w Kijowie, a w latach 1236-1238 - na terenie Prus. Z pobytu w Kijowie wiąże się legenda, która opowiada o św. Jacku, wynoszącym z atakowanego przez Tatarów miasta i kościoła Najświętszy Sakrament. Jacek miał wtedy usłyszeć głos wydobywający się z figury Matki Bożej: „Jacku, zabierasz Syna, a mnie zostawiasz?”. Jacek, słysząc to, w drugiej ręce wyniósł z kościoła również figurę Maryi. Z takimi atrybutami przedstawiany jest w ikonografii św. Jacek.

Św. Jacek zmarł w Krakowie 15 sierpnia 1257 roku. Miał opinię świętego, którą w 1527 roku potwierdził papież Klemens VII beatyfikacją, a papież Klemens VIII w 1594 roku kanonizacją. Doczesne szczątki św. Jacka znajdują się w krakowskim kościele dominikanów Świętej Trójcy. Św. Jacek jest głównym patronem Śląska, diecezji katowickiej i opolskiej, a także polskiej prowincji Zakonu Kaznodziejskiego św. Dominika.



Widok na wieś Kamień Śląski

Ruch w tramwajowych inwestycjach

Trwa realizacja zadań w ramach „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020. Po zakończeniu procedur przetargowych i podpisaniu umów na kolejnych placach budowy rozpoczynają się prace.

Przebudowa świętochłowickiego odcinka linii nr 11

3 kwietnia przekazany został plac budowy dla zadania inwestycyjnego wzdłuż ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach. Ruch tramwajów zawieszony został już wcześniej ze względu na prace prowadzone po chorzowskiej stronie tej tramwajowej linii. Wykonawca mógł zatem przystąpić do pracy.

Postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy prac wzdłuż ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach wygrało konsorcjum firm: SPEC BRUK, SPAW-TOR i PROGREG Budownictwo. 18 marca podpisana została umowa a niespełna trzy tygodnie później na placu budowy rozpoczęły się pierwsze prace. Gdy tylko przekazany został wykonawcy plac budowy, pojawili się na nim pierwsi pracownicy, którzy rozpoczęli demontaż starej infrastruktury od sieci trakcyjnej. Jeszcze przed świętami ze słupów usunięte zostały wszystkie elementy sieciowe a bezpośrednio po świętach wykonawca przystąpił do demontażu torowiska. Na realizację zadania wykonawca ma czas do połowy lipca 2021 r. W podobnym czasie powinna się również zakończyć gruntowna przebudowa ul. 3 Maja w Chorzowie, czyli dalszy odcinek torowiska linii nr 11.

Zadanie pn. „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Świętochłowicach w ciągu ul. Chorzowskiej do ul. Karola Goduli w Rudzie Śląskiej” obejmie 2,5-kilometrowy odcinek (od ul. Goduli w Rudzie Śląskiej do skrzyżowania ul. Chorzowskiej z ul. Bytomską w Świętochłowicach). To w sumie ok. 5300 metrów toru pojedynczego. Wartość prac, które wykona konsorcjum firm SPEC BRUK, SPAW-TOR i PROGREG wynosi ok. 29,7 mln zł netto.

Wystartowały prace w rudzkiej Goduli

16 marca podpisana została umowa na modernizację torowiska tramwajowego w Rudzie Śląskiej Goduli. Niemal dokładnie miesiąc później wykonawca przystąpił do prac, a co za tym idzie wprowadzone zostały istotne zmiany w organizacji ruchu tramwajowego między Rudą Śląską a Bytomiem.

Generalnym wykonawcą zadania pn. „Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Karola Goduli w Rudzie Śląskiej” jest krakowska firma TOR-KRAK, która bezpośrednio po podpisaniu umowy rozpoczęła przygotowania do wejścia w teren. Wszystkie niezbędne formalności zostały dopełnione, 3 kwietnia przekazany został plac bu-



Ruda Śląska, ul. Karola Goduli

dowy, w kolejnym tygodniu w terenie pracowali już geodeci, a następnie rozpoczęły się prace demontażowe torowiska.

W związku z tym, od soboty 18 kwietnia 2020 roku do odwołania wprowadzone zostały zmiany w organizacji ruchu tramwajowego:

- dla linii nr 5 nastąpiła korekta rozkładu jazdy,
- tramwaje linii nr 9 kursują na skróconej trasie w relacji: Chorzów Rynek – Ruda Śląska Chebzie pętla,
- dla linii nr 17 nastąpiło zwiększenie ilości kursów oraz korekta rozkładu jazdy,
- przywrócona została linia nr 30 kursująca w relacji: Bytom pl. Sikorskiego – Zabrze Biskupice pętla,
- zmieniony został przebieg autobusowej linii nr 121, która kursuje na trasie: Ruda Śląska Hałęmba pętla - Ruda Śląska Orzegów Waniora - Bytom Dworzec.

Na większości modernizowanego odcinka torowisko jest wydzielone z jezdni, zatem prace demontażowe nie powinny zakłócać ruchu samochodowego, choć mogą zdarzyć się krótkie utrudnienia na czas załadunku zdemontowanych elementów infrastruktury tramwajowej na samochody ciężarowe. W późniejszym czasie wprowadzone zostaną także czasowe zmiany w organizacji ruchu samochodowego.

Zadanie pn. „Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Karola Goduli w Rudzie Śląskiej” obejmie modernizację ok. 2900 metrów toru pojedynczego, a umowa z firmą TOR-KRAK warta jest niemal 21 mln zł netto. Zgodnie z zapisami umowy całość prac ma zostać zrealizowana do połowy marca 2021 r.

red



Świętochłowice, ul. Chorzowska

Podpisana umowa na przebudowę ulicy Hajduckiej w Chorzowie

Od połowy stycznia w Chorzowie trwa przebudowa ul. 3 Maja. Niebawem rozpoczną się prace w innej części miasta. 16 kwietnia 2020 roku w siedzibie spółki Tramwaje Śląskie S.A. podpisano umowę z generalnym wykonawcą prac modernizacyjnych ulicy Hajduckiej. Prace rozpoczną się w maju.

Główna przebudowa ul. Hajduckiej w Chorzowie wraz z modernizacją torowiska tramwajowego to wspólna inwestycja spółki Tramwaje Śląskie S.A. i Urzędu Miasta Chorzów. – Kolejny raz nasza Spółka działa wspólnie z władzami Chorzowa, by przy jednym remoncie gruntownie odmienić fragment miasta. Mamy na tym polu już kilka sukcesów i jestem przekonany, że zarówno toczące się prace na ul. 3 Maja, te które niebawem ruszą na ul. Hajduckiej i te, które chcemy rozpocząć wkrótce na ul. Powstańców, również przyniosą wielkie, pozytywne zmiany, a pasażerowie tramwajów, mieszkańcy Chorzowa i kierowcy po zakończeniu prac będą zadowoleni z efektów – powiedział Bolesław Knapik, prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Wspólne postępowanie przetargowe wyłoniło generalnego wykonawcę, którym jest firma SILESIA INVEST z Gliwic. 16 kwietnia podpisana została umowa na zakres tramwajowy inwestycji. Ze strony tramwajowej Spółki umowę podpisał Prezes Bolesław Knapik, zaś ze strony SILESIA INVEST Prezes Zarządu Jarosław Szmitka. – Dzień wcześniej podpisaliśmy umowę z Miejskim Zarządem Ulic i Mostów w Chorzowie na realizację części drogowej, a więc w zasadzie możemy startować. Przed nami jeszcze trochę formalności, ale myślę, że w maju wejdziemy na plac budowy. Pragnę podkreślić, że jesteśmy generalnym wykonawcą prac także na ul. 3 Maja i cieszę się, że będziemy mogli realizować w Chorzowie kolejne zlecenie – powiedział Prezes Szmitka.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Umowę na przebudowę ul. Hajduckiej w zakresie tramwajowym podpisali Bolesław Knapik - Prezes Tramwajów Śląskich S.A. oraz Jarosław Szmitka, Prezes Zarządu SILESIA INVEST

W ramach tramwajowej części inwestycji m.in.: zdemontowana zostanie stara infrastruktura torowa i sieciowa, usunięta dotychczasowa podbudowa, nastąpi budowa systemu odwodnienia, przebudowa sieci teletechnicznych a następnie ułożone nowe warstwy konstrukcyjne, podbudowa i samo torowisko, budowa peronów przystankowych, ułożenie części nawierzchni jezdni i chodników oraz posadowienie nowych słupów trakcyjno-oświetleniowych oraz montaż nowej sieci trakcyjnej. Zadanie obejmuje ok. 1700 metrów toru pojedynczego.

Zadanie pn. „Modernizacja torowiska tramwajowego w ul. Hajduckiej w Chorzowie” obejmuje w zakresie drogowym m.in.: przebudowę wodociągu, kanalizacji, oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej, a także wykonanie konstrukcji chodników, wjazdów do posesji oraz jezdni. Na realizację tej części prac wykonawca ma 18 miesięcy od dnia podpisania umowy, zaś część tramwajowa ma być gotowa 6 miesięcy wcześniej. Całkowita wartość inwestycji wynosi 18,6 mln zł netto.

(aZ)



Chorzów, ul. Hajducka

Fot. Marcin Śliwa

Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!

**widziane
z pulpitu**

Ten pierwszy

Tym razem zapraszam w podróż nietypową, bo wyruszam w nią bez pasażerów. Zasiadając w wygodnym fotelu wyposażonym w wiele udogodnień, łatwo było się przez chwilę rozmarzyć i sięgnąć pamięcią do lat poprzednich. Przed oczami miałem obraz zmęczonego latami służby wagonu, który przy współpracy służb technicznych codziennie wyruszał na szlak. A tu taka odmiana...

– Można cofać! – zdecydowany głos wyrwał mnie z zadumy. Nadszedł czas, by najnowszy nabytek naszej Spółki ujrzał światło dzienne, wjeżdżając na tory naszej aglomeracji. Czas, aby pokazać się w mieście, odwrócić choć na chwilę uwagę przechodniów od trudności, z jakimi się dziś borykamy walcząc z koronawirusem COVID-19.

Wizualnie wesoły, lekki, ciekawy; z niespotykanym do tej pory wyglądem. Jednocześnie zgrabny, a nawet rzekłbym sprytny. Kolejny model Moderusa poznaje nasz region. Uznałem, iż spotkał mnie zaszczyt, że to właśnie ja jako pierwszy mogę wyjechać nim poza teren zajezdni.

Pierwsze szkolenie – pytania, rozmowy z serwisantami wszystko po to, by odsłonił przede mną jak najwięcej tajemnic. Jednak żeby mógł rozpocząć swe zadania przewozowe, musi przejść jeszcze kilka prób, testów, procesów uaktywnienia systemów. I stało się – na wyświetlaczu pojawił się napis: „PRZEJAZD TECHNICZNY”. Po wykonaniu czynności przedwyjazdowych śmiało przestawiłem zadajnik w pozycję „jazda”.

Pierwsze wrażenia: chętnie współpracuje, rusza płynnie, daje się wyczuć, nie będzie ospały podczas rozruchu. Sprawia wrażenie jakby sam pragnął poznać „swoje miasta, swoich pasażerów” i chyba mu się do tego spieszy. Ostrożnie! Pierwsze rozjazdy, łuki, skrzyżowania torów. Wszystkiemu trzeba się przyjrzeć, wszystko obserwować, by w sytuacji mogącej stanowić zagrożenie natychmiast zareagować. Zwiększenie prędkości pod czujnym okiem fachowców producenta, odczyty funkcjonowania na ekranach komputerów i: – Hamowanie nagle – pada komenda serwisanta. Tak wygląda pierwszy przejazd techniczny nowego wagonu.

Ponowny rozruch i już trzeba skupić się na jeździe. Widzę spojrzenia i zaciekawienie przechodniów, skierowane obiektywy aparatów fotograficznych, uśmiechy kierowców i moich kolegów motorniczych. Tak to ważne, bo to moi współpracownicy będą spędzać wiele godzin pracy w tym wagonie, wożąc pasażerów po miastach naszej aglomeracji. Czuję się zobowiązany do jak najlepszego zapoznania się z obsługą tego wagonu, by móc podzielić się wiedzą na jego temat z innymi pracownikami Spółki.

Czas na chwilę postoju. Przechodzę do przedziału pasażerskiego, wcielam się w rolę pasażera, którym równie często jestem. Kolejne próby i pytania celem rozwiania wątpliwości, przymiarki do foteli, wejścia i wyjścia poszczególnymi drzwiami. Przecież tu będą podróżować nasi pasażerowie.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Wszystko musi być dograne. Cieszy poprawa komfortu w przedziale pasażerskim w postaci klimatyzacji oraz częściowo niskiej podłogi, do której ułatwiono dostęp osobom niepełnosprawnym poprzez zastosowanie rampy, mimo, że ten model jest wagonem „krótkim”, jednoczlony.

Wracam na swoje stanowisko. Ciepło dziś na zewnątrz, jednak to ciepło jest niezauważalne, kiedy w kabinie pracuje klimatyzacja, promienie słoneczne pozostają na zewnątrz dzięki dopasowanym roletom a napoje w czasie pracy tkwią w lodówce zabudowanej za plecami motorniczego. Wyruszamy w drogę powrotną już coraz śmielej, pewniej osiągając prędkości, z jakimi będzie musiał poradzić sobie wagon podczas codziennej służby, zapewniając przy tym bezpieczeństwo znajdującym się na pokładzie pasażerom. Widać zadowolenie w oczach serwisanta, nie ukrywam, że w moich również. Zadania powierzone na dzień dzisiejszy wykonane z wynikiem pozytywnym. Teraz pora na powrót do zajezdni, podsumowanie wyników, oględziny i przygotowanie do kolejnych dni, w których będą odbywać się jazdy.

Wielka odpowiedzialność a zarazem niesamowita frajda. Tak w wielkim skrócie mogę podsumować przejazd testowy nowego tramwaju. Ogromnie się cieszę, że miałem taką możliwość. Już wkrótce będę szkolił motorniczych, którzy tym typem pojazdu niebawem będą Państwa wozić. Zatem do zobaczenia na trasie.

Motorniczy

Motorniczowie szyją maseczki

Zgodnie z decyzją Rządu RP, od 16 kwietnia przebywanie w przestrzeni publicznej jest możliwe tylko w maseczkach ochronnych. Motorniczowie spółki Tramwaje Śląskie S.A. sami zainicjowali akcję szycia maseczek, choć Spółka zapewniła wszystkim ten środek ochrony indywidualnej.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. z dużym wyprzedzeniem, jeszcze przed rządowymi wytycznymi, wyposaża motorniczów w środki ochronne. Wszyscy pracownicy Spółki, a w pierwszej kolejności motorniczowie, kontrolerzy ruchu i pracownicy Zakładu Torów i Sieci, otrzymali żełe wiruso- i bakterio-bójcze, jednorazowe rękawiczki a później także maseczki ochronne.

Mimo tego, sami motorniczowie postanowili dołożyć swoją cegiełkę do tych działań. W zajezdni Rejonu nr 4 w Gliwicach, motornicze będące w rezerwie, postanowiły wykorzystać czas i rozpoczęły szycie maseczek. - Jedna z pań postanowiła przynieść do zajezdni maszynę do szycia i szyc maseczki. Pomysł podchwyciły inne panie i również przywiozły do firmy swoje maszyny. Spółka kupiła odpowiedni materiał i na kilku stanowiskach ruszyła produkcja. Co ważne, to sami pracownicy wyszli z tą inicjatywą, z czego bardzo się cieszymy. To pokazuje, że nasi pracownicy bardzo poważnie i odpowiedzialnie podeszli do sprawy, chcąc przy okazji zapewnić bezpieczeństwo sobie i swoim kolegom, także z innych zajezdni – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A., podkreślając, że zdrowie motorniczów jest podstawą funkcjonowania komunikacji tramwajowej.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Jeżeli nie ma konieczności zmiany innego motorniczego, to w czasie służby rezerwowej motorniczowie (zarówno panie jak i panowie) z gliwickiej zajezdni potrafią wyprodukować nawet 30 maseczek. W ten sposób w przedświąteczny tydzień udało się przygotować około 100 maseczek, a pod koniec kwietnia było ich już blisko 900.

Przypominamy, że w komunikacji tramwajowej obowiązują ograniczenia ilości pasażerów. W dalszym ciągu w tramwaju może jednocześnie przebywać maksymalnie tylu pasażerów, ile stanowi połowa liczby miejsc siedzących – w zależności od wagonu od 10 do 38 osób. Stosowna informacja znajduje się przy każdych drzwiach wagonu. Pasażerowie mają obowiązek posiadania maseczki na twarzy. Osoby nie posiadające ochrony na twarzy nie będą wpuszczane do wagonów.

red



Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Budapeszcie.

Zachęcamy do dalszego udziału w naszej zabawie i do rozwiązania kolejnej fotograficznej zagadki. Wśród tych, którzy wykażą się spostrzegawczością i wiedzą, rozlosowane zostaną nagrody ufundowane przez Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

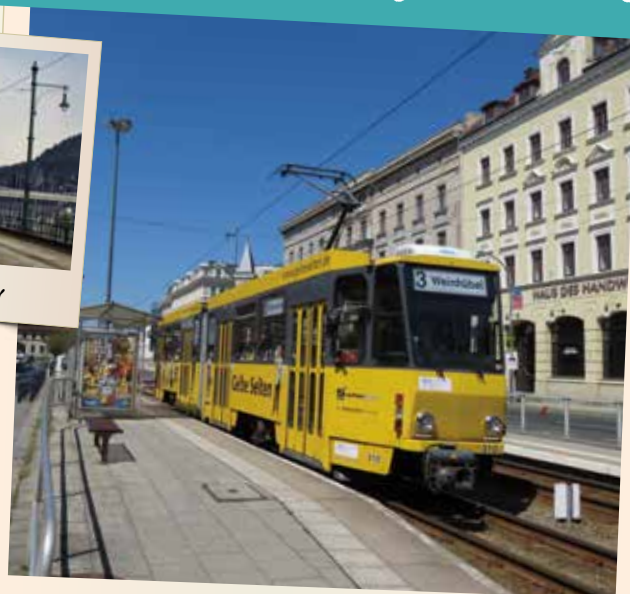
Odpowiedzi prosimy nadsyłać do 15 maja na adres redakcji:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów
lub na adres: biuro@agencjamedial.pl



Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Budapeszt, Węgry



Zdjęcie ze zbiorów pana Jakuba z Bytomia

Krzyżówka panoramiczna

Wóz gos- podarski z dawnej Rosji	Tanko- wane do baku	▼	Roztwór w tężni	▼	Kawiamia (z fr.)		Wojsko chana	▼	Sub- wencja	▼	Ogród owocowy
				Widowisko rewiowe				Styk			
	▼	▼			Ciepła kamizelka z kożucha	▼		▼			
Np. sejf	▶										
▶					Weksel ciągniony		Wymarły dront	▶			
							Śláz				
Oskard					▼		▼			Kurek, zawór	
Gatunek wierzby	▶									▼	
... ziem- niaczana				Ischias	▶				Czyn, dzieło	▶	
				Mruczek							
▶				▼		Włókno na poń- czochy	▶				
Likwida- cja, np. zakonu		Ankra budo- wlana	▶					Tybetań- ski pus- torożec	▶		
▶						Roślinny ornament	▶				

Litery w kolorowym rzędzie utworzą rozwiązanie

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

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów.
Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl).
Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.