

NR 1/142 STYCZEŃ 2023

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 6 000 egz.



INWESTYCJE

Umowa
na modernizację
w centrum Zabrze

» str. 5

ROZMAITOŚCI

Tramwaj
zwany Orkiestrą

» str. 11



Powrót tramwajów na ul. 3 Maja w Chorzowie

» str. 3

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Ani się obejrzelśmy, a minął pierwszy miesiąc 2023 roku. Jeszcze niedawno snuliśmy różne plany, marzenia i postanowienia na kolejne 12 miesięcy – czy wszystkie są nadal aktualne? Amerykańscy naukowcy przeprowadzili badania, z których wynika, że tylko 8 osób na 100 realizuje swoje noworoczne postanowienia. Oznacza to, że aż 92% z nas nie dotrwa w swych zamierzeniach do końca roku...

Amerykańskie badania dotyczą co prawda indywidualnych zachowań, jednak niektóre wnioski są bardzo uniwersalne. Okazuje się bowiem, że łatwiej nam osiągnąć nasze cele, jeśli są one mierzalne i realne, a my jesteśmy odpowiednio zmotywowani i zdeterminowani. Jestem pewien, że warunki te są spełnione przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. przy realizacji kolejnych etapów unijnego programu inwestycyjnego, polegającego na modernizacji i rozbudowie infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Rok 2023 rozpoczęliśmy ze ściśle określonym planem działania, który jest na bieżąco weryfikowany i dostosowywany do realiów.

W styczniowym numerze, na stronie 3, odnotowujemy, że zakończyła się modernizacja ulicy 3 Maja w Chorzowie, na którą mogliśmy przywrócić ruch tramwajów. Jednocześnie informujemy o pracach w rejonie ulicy Katowickiej i Metalowców w Chorzowie oraz wzdłuż ulicy Grundmanna w Katowicach. Wiąże się to z kolejnymi zmianami w komunikacji, o czym informujemy szczegółowo na stronie 9. Z końcem stycznia roboty ruszyły także na ulicy Katowickiej w Świętochłowicach (więcej obok). O wszystkich realizowanych obecnie inwestycjach informujemy na stronie 4 w naszym comiesięcznym raporcie. Ponadto przybyło nam nowe zadanie – modernizacja torowiska na ulicy Wolności w Zabrze. O podpisanej na początku tego roku umowie piszemy na stronie 5. Po pierwsze tegoroczne wydanie Silesia Tram News warto sięgnąć także z powodu tekstu o Goduli - dzielnicy Rudy Śląskiej, której nazwa wywodzi się od nazwiska wybitnego przedsiębiorcy, Karola Goduli (strony 6 i 7). Ponadto, na stronie 11, zamieszczamy garść optymistycznych wieści o tegorocznej zbiorce Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, którą nasza firma tradycyjnie wspiera uruchamiając tramwaje specjalne. Życzę miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zmiany w ruchu na granicy Świętochłowic i Chorzowa

Rozpoczęła się przebudowa torowiska na ul. Katowickiej w Świętochłowicach. Dzięki inwestycji poprawi się komfort przemieszczania się oraz zredukowane zostaną wibracje i hałas emitowane przez przejeżdżające tramwaje. Na czas realizacji prac, Zarząd Transportu Metropolitalnego wprowadził od 30 stycznia zmiany w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej i tramwajowej.

Prace prowadzone będą na fragmencie ul. Katowickiej w Świętochłowicach, przy granicy z Chorzowem Batorem. Swoim zakresem obejmą przebudowę torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną oraz przebudowę infrastruktury podziemnej i drogowej. – Dziś torowisko i jezdnia są tu mocno wyeksploatowane, co psuje komfort podróży tramwajem i wpływa negatywnie na czas przejazdu, ale ze względu na drgania i hałas powoduje również dyskomfort mieszkania w sąsiedztwie czy poruszania się samochodem po dziurawej jezdni. Dzięki tej inwestycji wszystkie te negatywne aspekty znikną, znacząco zmieniając oblicze tej części ul. Katowickiej – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Zanim jednak mieszkańcy Świętochłowic i pasażerowie komunikacji miejskiej będą mogli korzystać z nowych udogodnień, wszyscy będą musieli przywyknąć do nowej organizacji ruchu. Trasy autobusów linii 6, 7, 7N i 23 zostały dosto-

sowane do zakresu i terminów prac remontowo-modernizacyjnych. Ponadto zawieszone zostało kursowanie linii tramwajowej 7.

Dla zminimalizowania niedogodności ZTM m.in. wprowadził nowy rozkład jazdy linii tramwajowej 17, na której zwiększona została częstotliwość połączeń. Ponadto na trasie Chorzów Batory Zajeżdźnia – Świętochłowice Mijanka organizator komunikacji miejskiej uruchomił zastępczą komunikację autobusową. Pojazdy są oznaczone jako T-7.

Szczegółowe informacje zostały opublikowane na stronie metropoliaztm.pl w zakładce Aktualności – Komunikaty. Zapoznać się z nimi powinni nie tylko mieszkańcy Świętochłowic, ale również m.in. Bytomia, Chorzowa, Gliwic, Katowic, Rudy Śląskiej i Zabrze, przez które kursują autobusy i tramwaje objęte modyfikacjami.

Źródło: metropoliaztm.pl

Świętochłowice, Chorzów

Remont torowiska w ciągu ul. Katowickiej w Świętochłowicach

Ważny od 30 stycznia 2023 roku
Zarząd Transportu Metropolitalnego

Dotyczy linii

7 17 6 7 7N 23 T-7

Szczegóły

W związku z modernizacją infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Katowickiej w Świętochłowicach, od 30 stycznia 2023 roku (poniedziałek) do odwołania, wprowadza się zmiany w funkcjonowaniu komunikacji publicznej.

Linie tramwajowe

Kursowanie linii 7 zostaje zawieszone, natomiast linia 17 kursuje ze zwiększoną częstotliwością. Uruchomiona zostaje linia zastępcza T-7, kursująca na trasie Świętochłowice Mijanka - Chorzów Batory Zajeżdźnia.

Linie autobusowe

Linie 6, 7, 7N i 23 zostają skierowane na trasę objazdową przez Drogową Trasę Średnicową.

Zeskanuj, aby zapoznać się ze szczegółowym komunikatem oraz rozkładami jazdy

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

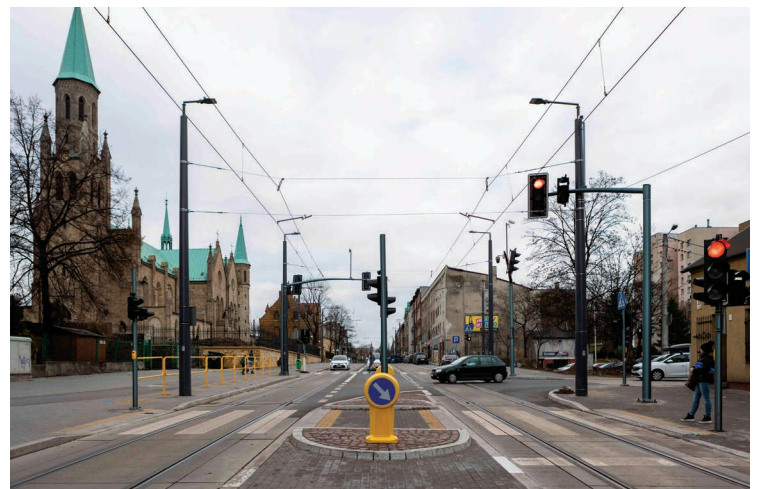
Powrót tramwajów na ul. 3 Maja w Chorzowie



Fot.: Aleksandra Starosta

To był długo wyczekiwany przez pasażerów moment. W poniedziałek 23 stycznia 2023 roku na ul. 3 Maja w Chorzowie wrócił ruch tramwajowy. Ze względu na inne przebudowy nie jest to jednak linia nr 11 do Katowic, lecz linia nr 10 do Bytomia.

Zadanie pn. „Modernizacja infrastruktury torowo-sieciowej w ciągu ul. 3 Maja w Chorzowie” to jedno tych zadań inwestycyjnych spółki Tramwaje Śląskie S.A., które obejmują nie tylko zakres tramwajowy, ale dzięki współpracy z władzami miasta, również pozostałą infrastrukturę. W tym wypadku zmodernizowane zostało wszystko – od instalacji podziemnych, przez podbudowę, po torowisko, słupy i sieć trakcyjną oraz drogę, chodniki, przystanki czy miejsca parkingowe. Zadanie jest elementem „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską a generalnym wykonawcą jest firma Silesia Invest Sp. z o.o. z Gliwic. – Po tym jak od 2 stycznia ulica 3 Maja została w pełni oddana do ruchu kołowego oczekiwaliśmy jeszcze na gotowość tramwajową. Ostatnie prace związane z zasilaniem zostały zrealizowane i tym samym od 23 stycznia możemy przywrócić ruch tramwajów, tak oczekiwany przez pasażerów w Chorzowie – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Ze względu jednak na toczące się prace w rejonie dawnej Huty Kościuszk, przez najbliższe miesiące nie będzie możliwości przejazdu między ul. Metalowców a estakadą, tym samym tramwaje z ul. 3 Maja nie będą kursować w stronę Katowic. – Dlatego też powstało tymczasowe połączenie torowe w relacji zachód



– północ, które umożliwia tramwajom jadącym ulicą 3 Maja skręt w lewo w stronę Bytomia i przeciwnie – wyjaśnia Andrzej Zowada. Tym samym od 23 stycznia tramwaje linii nr 10 kursują w relacji między pętlą w Chebziu a placem Sikorskiego w Bytomiu przez Chorzów. Wznowienie ruchu tramwajowego oznacza też zawieszenie tymczasowej linii autobusowej T-11. Informacja o przywróceniu ruchu tramwajów jest ważna nie tylko dla pasażerów, ale też dla pieszych i kierowców. – Przy tak długiej przerwie kierowcy przyzwyczaili się parkować, gdzie się da, bez zastanawiania się, czy nie blokuje się ruchu tramwajowego. Dlatego apelujemy do kierowców, by parkowali starannie, żeby nie doprowadzać do zatrzymań ruchu tramwajów, co wiąże się nie tylko z kłopotem dla pasażerów, ale też z wysokimi karami dla kierowców. Do pieszych zaś apelujemy o uwagę przy przechodzeniu przez jezdnię, po której znów kursują tramwaje – kończy rzecznik tramwajowej spółki.



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- 23 grudnia na ul. Sądowej wznowiono ruch tramwajów; na ul. Piekarskiej wykonawca kontynuuje prace przy przebudowie sieci, a na odcinku od ul. Smolenia do ul. Piłsudskiego rozpoczęto prace związane z układką płyt torowych.
- Od centrum do Stroszka zakończono prace torowe i sieciowe na odcinku od skrzyżowania z ul. Sądową do przejazdu przez ul. Chrzanowskiego - od 23 grudnia wznowiono ruch tramwajowy. Na odcinku do zajezdni układany jest ruszt torowy na realizowanych odcinkach. Na przejazdach nie podlegających przebudowie trwają prace związane z wykonaniem przewiertów pod kable trakcyjne.



Bytom Stroszek, ul. Strzelców Bytomskich

w Chorzowie:

- Inwestycja na ul. 3 Maja dobiegła końca. Trwają prace Komisji Odbiorowej. 23.01.2023 r. wznowiono ruch tramwajów.
- 08.01.2023 r. nastąpiło wyłączenie ruchu tramwajowego na ul. Katowickiej. Wykonawca prowadzi prace rozbiórkowe torowiska. Kontynuowane są również prace w zakresie miejskim, tj. budowa kanalizacji oraz wodociągu na ul. Krakusa.

w Dąbrowie Górniczej:

- Prace prowadzone są w zakresie miejskim inwestycji. W zakresie torowym trwają prace na odcinku od ul. Wojska Polskiego do Redenu, na pętli tramwajowej trwają prace brukarskie i roboty budowlane w podstacji trakcyjnej „Szopena”.

w Katowicach:

- Wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca realizuje prace wykończeniowe na moście nad Rawą. Trwają prace budowlane budynku podstacji trakcyjnej. Na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką zakończono prace od strony wchodniej i rozpoczęto od strony zachodniej. Na torowisku wzdłuż ul. Chorzowskiej trwają prace związane z odwodnieniem torowiska i betonowanie fundamentów słupów.
- Wykonawca zakończył realizację prac wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa. Trwają prace Komisji Odbiorowej.
- Wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka wykonawca zakończył prace i zgłosił inwestycję do odbioru. Trwają prace Komisji Odbiorowej.
- 25.01.2023 r. podpisano umowę na modernizację torowiska wzdłuż ul. Obrońców Westerplatte od Korczaka do Wańkowicza - z terminem realizacji 7 miesięcy.

w Mysłowicach:

- 2.01.2023 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. wysłała do Wykonawcy oświadczenie o odstąpieniu od Umowy. Trwa inwentaryzacja placu budowy,

po którym zostanie ogłoszony przetarg na dokończenie zakresu inwestycji.

w Sosnowcu:

- Wzdłuż ul. 1 Maja wykonawca zakończył prace związane z balastowaniem toru nr 2. W ostatni weekend stycznia, w trakcie tymczasowego wyłączenia ruchu tramwajowego wykonawca wykonał prace w zakresie likwidacji rozjazdów technologicznych, wykonania trakcji i wznowienia ruchu dwutorowego.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego najbardziej zaawansowane prace są po stronie Niwki, gdzie między ul. Orłąt Lwowskich a rondem wykonawca przystąpił do układania podkładów i montażu szyn. Trwa budowa peronów, chodników i montaż słupów trakcyjnych. Na odcinku od Ronda Niwka do Cmentarza Komunalnego trwają prace ziemne pod torowisko wraz z przebudową wodociągu. Na odcinku od Cmentarza Komunalnego do ul. Niweckiej trwają prace rozbiórkowe oraz związane z budową kanalizacji deszczowej i fundamentów pod słupy.
- Na ul. Małachowskiego wykonawca prowadził prace w zakresie miejskim.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Łagiewnickiej wykonawca wykonał przejazdy w płytach oraz warstwy konstrukcyjne przed montażem szyn na odcinkach wydzielonych z jezdni. Na fragmentach Sportowa – Szttygarska oraz Bieszczadzka – Beskidzka dobiegają końca prace kanalizacyjne i przebrojenia sieci przed układaniem warstw konstrukcyjnych.
- Zakończył się proces projektowy dotyczący modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej. Nastąpiło formalne przekazanie placu budowy i od 30 stycznia wstrzymano ruch tramwajów.

w Zabrze:

- W Mikulczycach trwają prace związane z montażem szyn w płytach podtorowych na odcinku wspólnym z inwestycją realizowaną przez MZD w Zabrze. Kontynuowane są prace związane z siecią trakcyjną oraz wykonaniem izolacji obiektu mostowego oraz płyt przejściowych. Ponadto wykonywane są prace związane z przebudową kanalizacji sanitarnej.
- W ciągu ul. Wolności prace torowe prowadzone są głównie od strony Rudy Śląskiej do pętli Zaborze, gdzie kontynuowane są prace związane z układaniem rusztu torowego.
- Uprawnocnił się wybór wykonawcy zadania modernizacji torowiska wbudowanego w jezdni ul. Wolności od posesji nr 203 do ul. Miarki. 9.01.2023 r. podpisano umowę z wykonawcą, a 26 stycznia formalnie przekazany został wykonawcy teren budowy.



Zabrze, ul. Mikulczycka

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



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Umowa na modernizację torowiska w centrum Zabrze

Na tę inwestycję wyczekiwali nie tylko pasażerowie tramwajów, ale także motorniczowie, kierowcy i okoliczni mieszkańcy. 9 stycznia 2023 roku podpisana została umowa z generalnym wykonawcą prac modernizacyjnych torowiska wbudowanego w jezdnię ulicy Wolności w centrum Zabrze.

Zadanie przebudowy torowiska tramwajowego w ciągu ul. Wolności w Zabrzu obejmuje odcinek od skrzyżowania z ul. Miarki do posesji przy ul. Wolności 203-205. Jest elementem, realizowanego przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A., „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. W postępowaniu przetargowym wpłynęło 7 ofert, a za najkorzystniejszą uznana została oferta firmy TOR-KRAK Sp. z o.o. wartości niemal 10 mln zł netto (blisko 12,3 mln zł brutto).

W poniedziałek 9 stycznia 2023 roku w siedzibie Urzędu Miasta Zabrze, w obecności prezydent Zabrze Małgorzaty Mańki-Szulik strony podpisały umowę na realizację zadania, zgodnie z którą generalny wykonawca ma 7 miesięcy na realizację całości prac. – To niezwykle oczekiwana przez mieszkańców inwestycja, choć trudna do realizacji. Pomimo tego, że będziemy musieli zmierzyć się z czasowymi utrudnieniami, to jestem przekonana, że wszyscy czekaliśmy na ten remont. Modernizacja umożliwi ruch tramwajów niskopodłogowych, co ułatwi korzystanie z komunikacji seniorom i osobom z niepełnosprawnościami. W znaczącym stopniu poprawi także bezpieczeństwo i komfort kierowców – podkreśliła prezydent Zabrze Małgorzata Mańka-Szulik.

W imieniu spółki Tramwaje Śląskie S.A. umowę podpisali: Członek Zarządu Dyrektor Finansowy Henryk Kolender i Prokurent Dyrektor Techniczno-Eksploatacyjny Jacek Kaminiorz, zaś stronę generalnego wykonawcy reprezentował Prezes Zarządu TOR-KRAK Sp. z o.o. Wiesław Niedziela. – Inwestycja prowadzona będzie przy całkowitym wstrzymaniu ruchu tramwajów, co skutkuje szeregiem utrudnień w organizacji ruchu



Fot. UM Zabrze Paweł Janicki

tramwajowego, ale także w organizacji naszej pracy. Będziemy musieli między innymi przenieść zaplecze techniczne gliwickiej zajezdni do zajezdni w Bytomiu, która to tymczasowo stanie się domem dla tramwajów kursujących w Zabrzu i okolicy. Bardzo liczymy na duże zaangażowanie, koordynację i współpracę ze strony Miejskiego Zarządu Dróg oraz na to, że prace zrealizowane zostaną w zapisanym terminie – powiedział dyrektor Henryk Kolender.

– Specjalizujemy się w remontach infrastruktury tramwajowej. Nie pozostaje mi zatem nic innego, jak zapewnić, że dołożymy wszelkich starań, by zadanie zrealizować w terminie i przy możliwie jak najmniejszych utrudnieniach dla mieszkańców – dodał prezes Wiesław Niedziela.

Modernizacją objęty zostanie odcinek dwutorowej linii tramwajowej wbudowanej w jezdnię ul. Wolności o długości ok. 670 m. (tj. ok. 1340 metrów toru pojedynczego). Inwestycja obejmie m.in.: demontaż starej infrastruktury torowej i sieciowej wraz z frezowaniem nawierzchni jezdni, wykonanie prac ziemnych, budowę układu odwodnienia torowiska, przebudowę układu zasilania, przebudowę kolizji infrastruktury podziemnej, wykonanie warstw konstrukcyjnych pod torowiskiem, ułożenie torowiska w technologii prefabrykowanych płyt betonowych z elastycznym montażem szyn w komorach oraz odtworzenie warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni. 26 stycznia plac budowy został formalnie przekazany generalnemu wykonawcy. Wstrzymanie ruchu tramwajowego nastąpi 6 lutego, a wkrótce na stronach internetowych ZTM i Tramwajów Śląskich przedstawione zostaną zmiany w organizacji ruchu tramwajowego oraz szczegóły dotyczące autobusowej komunikacji zastępczej.

az



Fot. UM Zabrze Paweł Janicki

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.

Dziedzictwo śląskiego króla cynku



Ławeczka Karola Goduli

Wyberzmy się w krótką podróż do jednej z dzielnic Rudy Śląskiej. Można tu natknąć się na ślady dawnej świetności przemysłowej, które do dziś tworzą niepowtarzalny klimat tego miejsca. Podwaliny pod powstanie i rozwój dawnej osady stworzył jej właściciel, wybitny śląski przedsiębiorca – Karol Godula, od którego wywodzi się nazwa dzielnicy.

Historia osady rozpoczyna się w 1855 roku, wraz z uruchomieniem huty cynku „Godulla” (Godulla-hütte). Jej budowę planował jeszcze Karol Godula, ale dopiero po jego śmierci, ówczesny zarządca dóbr - Maksymilian Schaffer zrealizował te zamierzenia. Huta działała do 1919 roku, później ją rozebrano, a na jej miejscu w 1928 roku wybudowano fabrykę gwoździ, działającą do 1936 roku. Oficjalnie gmina Godula utworzona została wraz z likwidacją obszaru dworskiego Orzegów, co miało miejsce w 1924 roku. Zamieszkiwało ją wówczas około 9 tysięcy mieszkańców. Spadkobierczyni majątku Karola Goduli - Joanna Gryzik von Schaffgotsch, wraz ze swym mężem Hansem, przyczyniła się do rozwoju dzielnicy. To na jej zlecenie wybudowano tutaj m.in. kościół, szkołę, szpital, gospodę hutniczą, a także liczne domy robotnicze. Zanim rozpoczniemy nasz spacer po dzielnicy i jej zabytkach, warto przypomnieć kim był Karol

Godula. Urodził się w 1781 roku w Makoszowach niedaleko Zabrza. Nauki pobierał u cystersów z Rud Wielkich, którzy prowadzili szkołę, będącą jedną z najlepszych wówczas na Górnym Śląsku. Później zarządzał majątkiem hrabiego Karola Franciszka von Ballestrema, który miał swój pałac w Pławniowicach. Okazało się, że Karol Godula ma żyłkę przedsiębiorcy - pomnażał nie tylko majątek swojego pracodawcy, ale także sam inwestował i szybko się wzbogacał. Po latach stworzył imperium przemysłowe, na które w chwili jego śmierci składało się: 19 kopalń galmanu, 3 huty cynku, 40 kopalń węgla kamiennego, majątki ziemskie, a także liczne udziały w innych zakładach górniczo-hutniczych. Przylgnął do niego przydomek „król cynku”, a jego majątek szacowano wówczas na niebagatelną kwotę 2 mln talarów. Trzeba podkreślić, że Karol Godula nie zapominał o swoich pracownikach. Wymagał od nich bardzo

dużo, ale w chwilach kryzysowych (np. epidemii tyfusu, czy głodu) służył pomocą. W swym testamencie zapisał do podziału pomiędzy nich sumę 50 tysięcy talarów. Mimo ogromnego majątku, był skromnym człowiekiem - do końca życia mieszkał w drewnianej chacie w Rudzie (dziś dzielnica Rudy Śląskiej), choć posiadał swój pałac w Bytomiu Szombierkach. Jego bogactwo wywoływało zazdrość. Legenda głosi, że został w młodości napadnięty, okaleczony i oszpecony. Podobno dlatego nie zachowały się jego portrety, a te istniejące są tylko wytworem artystycznej wyobraźni. Swym oszpeconym wizerunkiem i ascetycznym życiem Karol Godula siał postrach wśród ludności i pracowników. Nigdy nie założył własnej rodziny, a do opieki i prowadzenia codziennych spraw zatrudnił gospozię. Wówczas do domu Karola Goduli trafiła także mała dziewczynka – Joanna Gryzik, będąca pod opieką gospozi.



Budynek dawnego szpitala św. Joanny



Przy ul. Goduli 30 mieściła się gospoda hutnicza



Fontanna na Plantach

Godula był nią zachwycony, gdyż ta nie bała się jego oszpeconego wizerunku, a wręcz przeciwnie - chętnie przychodziła do jego domu, przynosząc mu nawet polne kwiaty. I to właśnie jej Karol Godula, który zmarł w 1848 roku, zapisał swój cały majątek. W ten sposób sześćioletnia Joanna Gryzik stała się dziedziczką i najbogatszą panną, której przypisano miano „śląskiego Kopciuszka”. Joanna Gryzik początkowo mieszkała we Wrocławiu, gdzie pobierała nauki w klasztorze urszulańskim, a w 1849 roku powróciła do Bytomia Szombierek, obejmując odziedziczony pałac. Jej opiekun prawny, Maksymiliana Scheffler doprowadził do nobilitacji Joanny, której król Prus Fryderyk Wilhelm IV Hohenzollern nadał szlachectwo i zmianę nazwiska na Gryzik von Schomberg-Godula. Natomiast w 1858 roku Joanna została żoną hrabiego Hansa Ulryka Schaffgotscha z Cieplic i wraz z nim pomnożyła odziedziczony majątek. Joanna Gryzik zmarła w 1910 roku w swojej rezydencji w Kopicach. Przed śmiercią sprowadziła ciało Karola Goduli, które spoczęło w nawie kościoła pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bytomiu Szombierkach. Zwiedzanie Goduli rozpoczniemy od kościoła parafialnego pw. Ścięcia Jana Chrzciciela, którego fundatorką była Joanna Schaffgotsch i jej mąż Hans. Świątynia znajduje się przy ulicy Karola Goduli. Wzniesiona została w stylu neogotyckim, z charakterystycznej czerwonej

cegły elewacyjnej, w latach 1867-1871. W świątyni uwagę zwracają piękne witraże z 1911 roku. W lewej części kościoła podziwiać możemy witraż „Miłosierdzie Boże”, zwany również „Chrystus wśród ludu górnośląskiego”, z przedstawieniem fundatorów kościoła. Prawy witraż przedstawia scenę „Sądu ostatecznego”. W zamkniętym wielobocznym prezbiterium znajduje się neogotycki ołtarz z obrazem patrona. Pozostała część wystroju kościoła nawiązuje do neogotyku. Obok kościoła znajduje się cmentarz założony w 1866 roku oraz niewielka neogotycka kaplica. Za świątynią jest jeszcze Grota Matki Bożej z Lourdes, wzniesiona w 1954 roku. Idąc dalej ulicą Karola Goduli zobaczymy budynek dawnego szpitala pw. św. Joanny, ufundowany również przez Schaffgotschów. Szpital oddano do użytku w 1896 roku, a do opieki nad chorymi sprowadzono z Wrocławia siostry elżbietanki, które mieszkają do dzisiaj w Goduli w swoim klasztorze przy ul. Rencistów 2. Przy ulicy Karola Goduli 26 znajduje się budynek dawnej szkoły podstawowej wybudowany w 1861 roku, w której od czasu wybudowania mieściła się kaplica pw. św. Józefa. Po tej samej stronie ulicy, przy numerze 30, usytuowany jest budynek dawnej gospody hutniczej, wzniesiony w 1893 roku. Niegdyś, oprócz restauracji, była tu sala teatralno-balowa, a w ogrodzie mieścił się letni amfiteatr. Po II wojnie światowej, od 1957

do 1978 roku, w budynku działało kino „Hejnał”. Podczas naszej przechadzki warto zajrzeć również na boczne uliczki, na których zachowały się dawne zabudowania robotnicze. Na narożu placu Niepodległości z ulicą Goduli stoi pomnik ku czci Powstańców Śląskich i ofiar II wojny światowej, a po przeciwnej stronie rozciągają się Planty. W zrewitalizowanym parku atrakcją jest m.in. fontanna z obracającą się kulą ziemską i różą wiatrów, wskazującą kierunki geograficzne, a także strzałkami wskazującymi lokalizację poszczególnych dzielnic Rudy Śląskiej. W 2022 roku, tuż przy fontannie ustawiono ławeczkę Karola Goduli z rzeźbą przedstawiającą postać legendarnego przemysłowca. Ponadto na terenie Plantów znajduje się odrestaurowana figura św. Jana Nepomucena, która ufundowana została przez parafian z Goduli w 1881 roku. Na zakończenie naszego spaceru z Plantów możemy jeszcze udać się na pobliską ulicę Starą, gdzie przy numerze 2 znajduje się dawny budynek zarządu huty „Godullahütte”.

Dodajmy, że przez główną ulicę dzielnicy Karola Goduli jeździ tramwaj, który pojawił się tu już w latach 90. XIX wieku. Stąd dzielnica ma połączenie z innymi dzielnicami Rudy Śląskiej, a także z Bytomiem i Chorzowem.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół pw. Ścięcia Jana Chrzciciela



Widok na robotniczą zabudowę przy ul. E. Imieli



Figura św. Jana Nepomucena na Plantach

Zerwana umowa z wykonawcą prac w Mysłowicach

Konsorcjum firm NDI z Sopotu nie jest już generalnym wykonawcą prac modernizacyjnych infrastruktury tramwajowej w centrum Mysłowic. 2 stycznia 2023 roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. wypowiedziała umowę z nierzetelnym wykonawcą. Śladem spółki poszło miasto, które również odstąpiło od swojej umowy.

Inwestycja w Mysłowicach obejmuje ulice: Bytomską, Starokościelną, Szymanowskiego i Powstańców a realizowana była dotąd przez tego samego wykonawcę w dwóch zakresach – tramwajowym i miejskim. Wybrane w postępowaniu przetargowym konsorcjum firm NDI z Sopotu nie poradziło sobie jednak z realizacją zadania.

Zgodnie z zapisami umowy podpisanej w maju 2021 r., całość robót w obu zakresach miała zostać wykonana do 30 września 2022 r. Uznając zgłaszane przez wykonawcę obiektywne przyczyny opóźnień na placu budowy, spółka Tramwaje Śląskie S.A. już wcześniej podpisała z generalnym wykonawcą aneks terminowy, przesuwający termin realizacji zadania w zakresie tramwajowym na 5 grudnia 2022 r. – Wykonawca miał zatem w sumie niemal 19 miesięcy na wykonanie zadania. Tymczasem po tym okresie, stan realizacji prac szacujemy na około 30%. To zadanie jest elementem projektu dofinansowanego środkami unijnymi i musi zostać zrealizowane oraz rozliczone do końca 2023 roku. W przeciwnym razie stracimy unijne fundusze. Pomimo wielu działań z naszej strony w stosunku do wykonawcy, tempo prac było dalece niewystarczające, dlatego Zarząd Spółki podjął decyzję o odstąpieniu od umowy z winy wykonawcy

– poinformował Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Jednocześnie spółka Tramwaje Śląskie S.A. naliczyła generalnemu wykonawcy karę finansową wynikającą z zapisów umowy oraz wezwała firmę NDI do przystąpienia do inwentaryzacji wykonanych robót. Po wykonaniu wszystkich prac inwentaryzacyjnych i przygotowaniu stosownej dokumentacji ogłoszony zostanie ponownie przetarg na wyłonienie wykonawcy prac w celu dokończenia realizacji inwestycji.

Zadanie w zakresie tramwajowym obejmuje przebudowę blisko półtorakilometrowego odcinka linii tramwajowej, która biegnie w jezdni ulic: Bytomskiej, Starokościelnej, Szymanowskiego i Powstańców wraz z dobudową drugiego toru oraz pętli w sąsiedztwie dworca kolejowego i torowiska wydzielonego do mostu nad Przemszą. W sumie to prawie 5 kilometrów toru pojedynczego. Zadanie jest elementem 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.

red

Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.



Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników różnych specjalności. Aktualnie trwa rekrutacja na 13 stanowisk pracy. Sprawdź – może szukamy właśnie Ciebie!

Stanowiska, na które spółka Tramwaje Śląskie S.A. poszukuje aktualnie pracowników:

- inspektor ds. płac (Chorzów)
- ślusarz – spawacz (Chorzów)
- elektronik (Chorzów)
- ślusarz (Chorzów)
- elektryk monter urządzeń i aparatury trakcyjnej elektrycznej (Będzin, Gliwice)
- elektronik (Gliwice)
- frezer (ZTS Będzin)
- ślusarz (ZTS Będzin)
- ślusarz taboru szynowego (Będzin)
- ślusarz / torowy (ZTS)
- monter sieci elektrotrakcyjnych (ZTS)
- spawacz (ZTS)
- kierowca kat. C (ZTS)



Szczegóły można znaleźć na stronie www.tramwajeslaskie.eu w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY.

Kolejne etapy prac torowych w Chorzowie i Katowicach

Duże zmiany w ruchu tramwajów



Fot. Marcin Barduch

Prace w ramach dwóch tramwajowych zadań inwestycyjnych – w Chorzowie i Katowicach – weszły w kolejne etapy, których nie da się realizować przy utrzymanym ruchu tramwajów. Tym samym od 8 i 9 stycznia wprowadzono szereg zmian w organizacji ruchu tramwajowego między Bytomiem, Chorzowem i Katowicami.

W Chorzowie od kilku miesięcy prowadzone są prace w rejonie dawnej Huty Kościuszki. Przebudowa układu komunikacyjnego w ciągu ul. Katowickiej między ul. 3 Maja a estakadą to wspólne zadanie Miasta Chorzów i spółki Tramwaje Śląskie S.A. – Do tej pory prace toczyły się bez ingerencji w istniejący układ torowy, jednak nadszedł czas na roboty, które wymagają rozbiórki starego torowiska. Docelowo linia tramwajowa będzie przebiegać w innym śladzie niż obecnie, a inwestycja obejmuje też przebudowę układu drogowego i budowę przejścia podziemnego w rejonie placu Powstańców Śląskich. Tych prac przy utrzymanym ruchu tramwajów nie da się zrealizować – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Tym samym od 8 stycznia wstrzymany został ruch tramwajów między Chorzowem a Bytomiem.

W niedzielę 8 stycznia rozpoczęły się również prace na kolejnym etapie budowy nowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach. – Tego dnia włączone do układu torowego zostały, zabudowane już wcześniej, rozjazdy technologiczne między przystankami Dąb Huta Baildon i Katowice Stęślickiego. W tym miejscu przez kilka miesięcy prowadzone będą prace przy budowie docelowego układu rozjazdów torowych na połączeniu istniejącej linii tramwajowej z nowym odcinkiem. Od poniedziałku 9 stycznia rozjazdy tymczasowe są wykorzystywane do zmiany toru jazdy tramwajów, dzięki czemu do miejsca robót zarówno od strony Chorzowa, jak i od strony centrum Katowic kursują linie tramwajowe obsługiwane taborem dwukierunkowym – podkreśla Andrzej Zowada.

Magistralna linia tramwajowa między Katowicami a Bytomiem będzie więc przez dłuższy czas przerwana w dwóch miejscach, a Zarząd Transportu Metropolitalnego wprowadził szereg zmian w organizacji komunikacji zbiorowej.

Zmiany w organizacji komunikacji zbiorowej

- linie nr 0, 6, 11, 19, 23 i 43 zostały zawieszone;
- uruchomiona została tramwajowa linia nr 56 kursująca w relacji: Łagiewniki Media Markt – Bytom Teatr Tańca-Rozbark – Bytom Szkoła Medyczna;
- uruchomiona została przez ZTM autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona jako T-10, kursująca w relacji: Katowice Rynek – Chorzów Nowa;
- dla zastępczej linii autobusowej T-47 kursującej w relacji: Bytom Łagiewniki Targowisko – Świętochłowice Lipiny Bukowego wprowadzona została zmiana rozkładu jazdy;
- uruchomiona została tramwajowa linia nr 41, obsługiwana taborem dwukierunkowym, kursująca w relacji: Katowice pl. Miarki – Katowice Stęślickiego;
- uruchomiona została tramwajowa linia nr 59, obsługiwana taborem dwukierunkowym, kursująca w relacji: Katowice pl. Wolności – Katowice Stęślickiego;
- w miejsce zawieszonych linii nr 20 uruchomiona została tramwajowa linia nr 60, obsługiwana taborem dwukierunkowym, kursująca na trasie: Katowice Załęże Pośpiecha – Chorzów Rynek – Katowice Dąb Huta Baildon;
- dla zastępczej linii autobusowej T-20 kursującej w relacji: Katowice pl. Wolności – Katowice Załęże Pośpiecha wprowadzona została zmiana rozkładu jazdy.

Szczegółowe informacje dotyczące zaplanowanych zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej dostępne są w zakładce Aktualności – Komunikaty na stronie internetowej ZTM.



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Co to była za rewelacja – nowe, szybkie, opływowe... Choć dziś pocziwy „rodzynek” typu 13N jest już pojazdem historycznym, to jego „krewni” obecni są na naszych torach licznie, a nawet bardzo licznie – i na długie lata zdominowali komunikacyjny krajobraz naszego regionu. Właśnie mija 60 lat od momentu, gdy na katowickie tory wyjechały pierwsze tramwaje szybkobieżne.

A rzecz wydarzyła się 26 stycznia 1963 roku, gdy dwa z czterech dostarczonych końcem 1962 roku wagonów typu 13N wyjechały z boguckiej zajezdni wozić pasażerów. Wagony na owe czasy były tak nowoczesne, że... aż nie było żadnej linii, którą by mogły obsługiwać! Dziś wydaje się to niemożliwe, ale w dobie pociągów tramwajowych zestawianych z klasycznymi wagonami silnikowymi i doczepnymi (jak choćby rodziny N), wagonów w pełni dwukierunkowych, pętle nie były zbyt powszechne. W Katowicach wówczas były dwie – wokół placu Wolności i przy ówczesnym dworcu Katowice-Bogucice, vis a vis obecnego ośrodka sportowego „Słowian” w Zawodziu. To właśnie pomiędzy nimi uruchomiono dla „Trzynastek” odrębną linię, nie oznaczoną nawet numerem. Nieco później zdomowały się na linii o kosmicznym dzisiaj numerze – 213 (czyli po prostu drugiej linii uzupełniającej „Trzynastkę”), z placu Wolności do nowopowstałej pętli przy ulicy Słonecznej.

Co to była wówczas za rewelacja, ten tramwaj szybkobieżny! Faktycznie, na tle osiągniętej przez klasyczne składy prędkości, te 68 kilometrów na godzinę, do których mogły się rozpędzić „Trzynastki”, robiło wrażenie. Wagon był – zgodnie z założeniami swojego amerykańskiego pierwowzoru – w pełni zautomatyzowany (ot, chociażby elektrycznie otwierane drzwi!). I motorowy – od tej

chwili zwany już motorniczym – nie prowadził wozu na stojąco bądź oparty o krzeselko przy pomocy korb nastawnika jazdy i hamulca ręcznego, lecz siedząc w fotelu jazdą wagonu sterował przy pomocy nóg. Ręce wolne, a tramwaj jedzie! Konduktor, bo i bez niego wtedy się obejść nie można było, też miał znacznie łatwiejszą pracę. Wszystko zautomatyzowane, bez trosk o hamowanie wagonów doczepnych...

Oczywiście, nie wszystko w tej nowoczesności było takie różowe, jak się wydawało. Jakość wagonów 13N odbiegała od ideału i trapiły je liczne choroby wieku dziecięcego, wynikające między innymi z jakości użytych w nich podzespołów. Pewnym szokiem technologicznym dla personelu był bardzo rozbudowany układ elektryczny wagonu, wymagający sporej wiedzy i wnikliwej diagnostyki. Narzekali też, a jakże – pasażerowie. Bo i co to za tramwaj, z którego nie wyskoczysz w biegu? No i co to w ogóle za linia? Fakt, na tle ówczesnego standardu – jak chociażby wielkie, dachowe tablice z numerem linii – informacja pasażerska w postaci wąskich tabliczek kierunkowych w „Trzynastkach” przedstawiała się, delikatnie mówiąc, skromnie. Normą stało się wożenie dużej, enkowej tablicy kierunkowej wetkniętej za przednią szybę... Wydawałoby się, że jaskółka w postaci kilku prototypów wiosny na Górnym Śląsku nie uczyniła. Nic bardziej mylnego. Po latach, układ elektryczny „Trzynastek”, już dopracowany, stał się sercem „Stopiątki”, czyli tramwaju, który zna chyba każdy w naszym regionie. Pierwsze cztery wagony, których sercem był bębnowy rozrusznik – te 13N z 1962 roku – doczekały się swoich 480 następców o mocno przeszklonej, kanciastej sylwetce. Choć klasyczne „Stopiątki” teraz są coraz rzadszym widokiem na naszych torach, to jednak 75 zmodernizowanych (w ramach pierwszego projektu dofinansowanego przez Unię Europejską) wagonów na nich właśnie bazuje. Pewne rozwiązania z wagonów 105N są też podstawą konstrukcji częściowo niskopodłogowych wagonów Moderus Beta MF16ACBD, które służyć nam będą jeszcze długie lata. A były też obecne przez wiele lat na naszych liniach wspomniane z wielkim sentymentem przegubowe „Stodwójki”, które – choć nie szybkobieżne – to przecież wywodziły się wprost od 13N.



Tramwaj zwany Orkiestrą

Zakończył się 31. Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W niedzielę, 29 stycznia 120 tysięcy wolontariuszy, działających w 1653 sztabach w Polsce i na całym świecie, zebrało niemal 155 milionów złotych! Tak jak w ubiegłych latach, z Orkiestrą Jurka Owsiaka zagrała także spółka Tramwaje Śląskie.

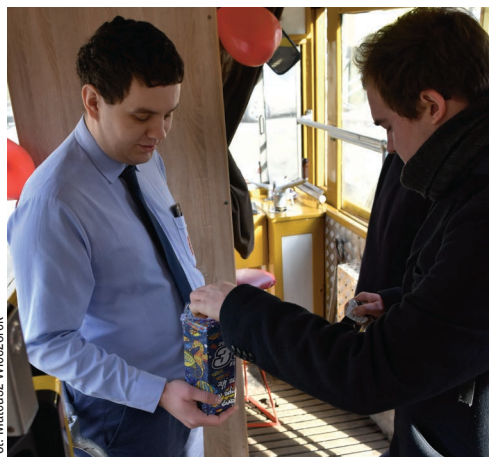
Hasło tegorocznego Finału brzmi: „Chcemy wygrać z sepsą! Gramy dla wszystkich – małych i dużych”. Celem zbiórki jest zakup sprzętu do szybkiej identyfikacji bakterii i wirusów, którymi zakażenie może prowadzić do sepsy. Pierwszy raz w historii, urządzenia, które zakupi Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, są dedykowane nie konkretnej grupie wiekowej, tylko wszystkim, którzy będą ich potrzebować! Zakupiony sprzęt trafi do około 80 laboratoriów mikrobiologicznych na terenie całej Polski.

Tradycyjnie już w dniu Finału w miastach Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jeździła WOŚPoBana. Orkiestrowy tramwaj obsługiwany taborem typu Ptm kursował w Katowicach, między Centrum Przesiadkowym „Zawodzie” a placem Wolności. Za wrzutkę do puszek pasażerowie mogli posłuchać muzyki na żywo w wykonaniu Kapeli Fedaków i Dejców Pozór. Z kolei z zajezdni w Bytomiu Stroszku wyruszyła zabytkowa eNka, która wraz z wolontariuszami odwiedziła: Bytom, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską i Zabrze. Pasażerowie z entuzjazmem dołączali się do kwesty.

Warto dodać, że tramwajowa orkiestra dęta rozgrzała swoim występem uczestników VIII Biegu WOŚP, który odbył się w finałową niedzielę w Parku Śląskim.



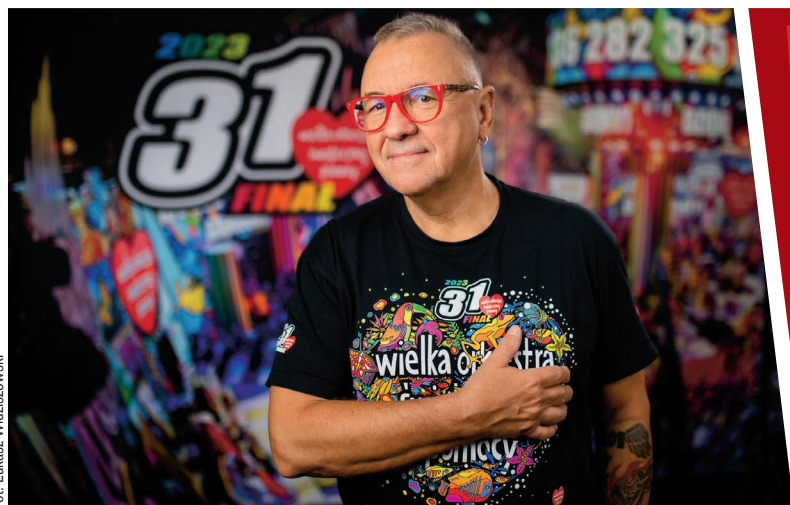
Fot. Mateusz Wiczorek



Fot. Mateusz Wiczorek



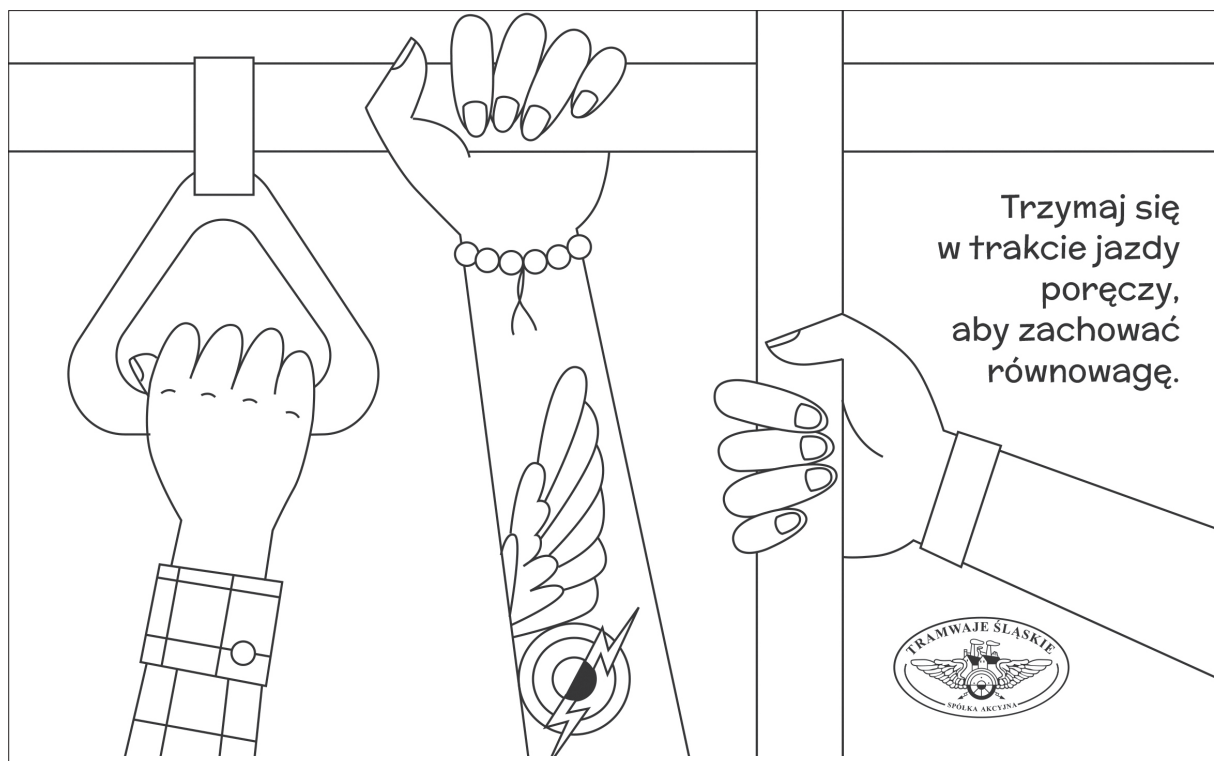
Fot. Mariusz Banduch



Fot. Lukasz Wlarczyński

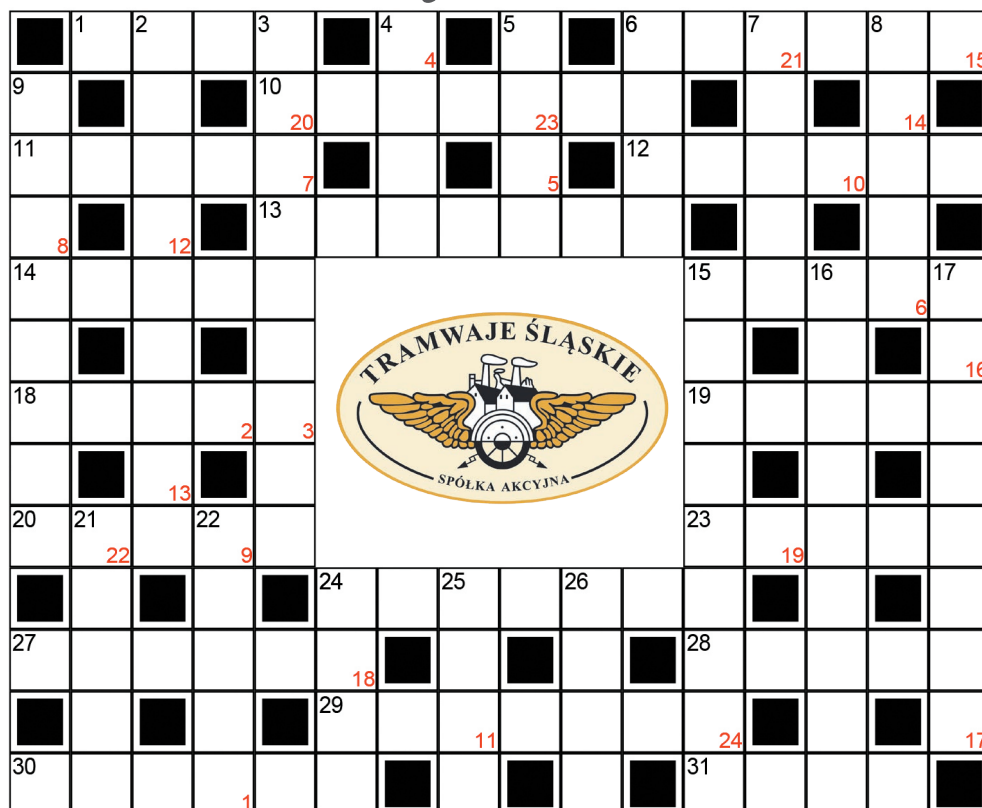
- Cudowny dzień nad całym naszym krajem, uśmiechniętym krajem uśmiechniętych ludzi. Odepchnęliśmy od siebie focha, byliśmy empatyczni, tuliliśmy się, dzieliliśmy uśmiechem, a na samym końcu powiedzieliśmy, że wstępnie na naszym koncercie jest 154 mln 606 tys. 764 zł – podsumował tegoroczny Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, jej dyrygent Jurek Owsiak.

Pokoloruj tramwajowy świat



Zapraszamy najmłodszych Czytelników do zabawy w kolorowanie. Co miesiąc, w tym miejscu, znajdziecie obrazki o tematyce tramwajowej. Od dziecięcej wyobraźni i pomysłowości zależeć będzie jakimi wypełnią się one kolorami. Pora szykować kredki i do dzieła!

Krzyżówka



itere z pól ponumerowanych od 1 do 24 utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 lutego 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.

POZIOMO:

- 1) zespół śpiewaków.
- 6) nie je mięsa.
- 10) imię Hańskiej.
- 11) iluminator.
- 12) płyn odkażający.
- 13) trąba powietrzna.
- 14) cugle, wodze.
- 15) roślina trująca.
- 18) idzie do lekarza.
- 19) dziwak.
- 20) kwitnie tylko raz.
- 23) w parze z katodą.
- 24) lek przeciwbólowy.
- 27) mieszkańcy Ziemi.
- 28) waga cukru bez torebki.
- 29) oficjalne sprostowanie informacji.
- 30) tam wymienisz złotówki na zielone.
- 31) rasowy koń.

PIONOWO:

- 2) popularny ostatnio środek lokomocji w mieście.
- 3) ucieczka wojska (przest.)
- 4) dłuższy nieco od jarda.
- 5) ziemia uprawna.
- 6) na omlet.
- 7) popisy kowbojów.
- 8) zimowa przejażdżka.
- 9) powszechny akt łaski.
- 15) pełna opasów.
- 16) pojedynczy człowiek.
- 17) rejestruje rozmowę.
- 21) bryła, kawałek ziemi.
- 22) piłki – do kosza.
- 24) drzewo iglaste z Libanu.
- 25) poczucie godności.
- 26) chłopak z czubem na głowie.