

NR 07/136 LIPIEC 2022

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



INWESTYCJE

Tramwajowa inwestycja w centrum Chorzowa

»» str. 4

SPACERY PO REGIONIE

Święta Barbara czuwa nad miastem

»» str. 6-7

ROZMAITOŚCI

Nasi piłkarze drudzy w Toruniu

»» str. 11

Modernizacja torowiska do zajezdni w Bytomiu

»» str. 3

Fot. Mariusz Banduch



Jedźmy razem

Wakacje, lato, słońce, upał – cieszą się wszyscy, którzy mają wolne od zajęć szkolnych czy pracy zawodowej. Zwłaszcza, gdy ten czas mogą spędzać w plenerze, nad wodą. Dla pracujących takie warunki atmosferyczne nie są jednak powodem do radości.

Tempo realizacji prac modernizacyjnych spadło, co wiąże się z okresem urlopowym, a także mniejszą wydajnością w upalne dni. Są też kwestie techniczne – dla części materiałów stosowanych do budowy linii tramwajowych, producenci określają zakres temperatur, w jakich można je stosować. Przy zbyt niskich, ale też przesadnie wysokich temperaturach, ich zastosowanie może spowodować szereg problemów w późniejszej eksploatacji. Dlatego, jeśli widzą Państwo zastój na placu budowy, nie musi to być powód do zmartwienia. Wykonawcy starają się przenosić realizację części prac na wczesne godziny poranne oraz popołudniowe i wieczorne, kiedy upał nie daje się tak bardzo we znaki.

Wysokie temperatury utrudniają życie także osobom starszym, chorym czy małym dzieciom. Nawodnienie – to słowo klucz. Aby móc prawidłowo funkcjonować, organizm ludzki potrzebuje wody. Jeśli jej brakuje, robi się niebezpiecznie. Często w ostatnim czasie nasi motorniczowie używają na pomoc pogotowie, bo na przystanku czy w tramwaju zaskłada pasażer. Temu jak funkcjonować w upalny czas, poświęcamy artykuł na stronie 9.

Wiele miejsca w tym numerze zajmują informacje o naszych inwestycjach, bo też dzieje się w tym temacie wiele. Rusza przebudowa ulicy Piekarskiej w Bytomiu, podpisaliśmy umowę na przebudowę blisko 7-kilometrowej trasy z centrum Bytomia do zajezdni w dzielnicy Stroszek, rozkręciła się budowa nowej linii tramwajowej wzdłuż ulicy Grundmanna w Katowicach; podpisaliśmy też umowę na przebudowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Katowickiej w Chorzowie. Zachęcam do zapoznania się ze szczegółami tych inwestycji na kolejnych stronach.

Nie mogło zabraknąć także kolejnego odcinka cyklu opowiadającego o budowie tramwajów, a także zaproszenia na wycieczkę – tym razem do Knurowa – oraz kolorowanki i krzyżówki. Urlopowiczom życzę udanego wypoczynku, za pracujących trzymam kciuki, a wszystkim życzę miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Skład wagonów N i 4ND jako linia nr 0 na pętli przy Stadionie Śląskim

Powroty i pożegnania historycznych „eNek”

Wagony typu N, które od wybuchu pandemii koronawirusa pozostawały wyłączone z ruchu liniowego, wróciły do służby. Przez trzy lipcowe tygodnie można było nimi jeździć na linii nr 38 w Bytomiu, z którą właśnie się pożegnały. Wciąż jednak kursują na linii nr 10 w Świętochłowicach, a w niedziele i święta również na linii nr 0 w Katowicach.

Przez ostatnie 2 lata, przez pandemiczne ograniczenia, linia nr 38 nie była obsługiwana historycznymi wagonami typu N, lecz niskopodłogowymi „Kasiami” czyli wagonami MF11AC BD. Nadeszła jednak pora pożegnać z ul. Piekarską w Bytomiu w jej dotychczasowym kształcie, więc pocziwe „eNki” wróciły do ruchu na ostatnie trzy tygodnie funkcjonowania tej wyjątkowej linii. – Po zakończeniu prac projektowych przebudowy ulicy Piekarskiej, wykonawca uzyskał stosowne decyzje administracyjne niezbędne do rozpoczęcia prac i jeszcze przed końcem lipca rewolucja się rozpoczęła. Wiemy, że dla wielu mieszkańców, miłośników i sympatyków to wydarzenie o wręcz historycznym znaczeniu, dlatego daliśmy im możliwość symbolicznego pożegnania – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Rozpoczęcie prac równoznaczne jest bowiem z zawieszeniem ruchu linii nr 38. Piątek 22.07.2022 r. był ostatnim dniem jej kursowania przed długą przerwą. Tego dnia Klub Miłośników Transportu Miejskiego we współpracy ze spółką Tramwaje Śląskie S.A. zorganizował

plener fotograficzny. Była to ostatnia szansa na utrwalenie linii nr 38 w jej dotychczasowej formie. Ulica Piekarska zostanie przebudowana na całej długości – od przystanku tramwajowego po północnej stronie skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich do skrzyżowania z ul. Sądową wraz z rozjazdem na tym skrzyżowaniu i dalej wzdłuż ul. Sądowej do jej skrzyżowania z ul. Powstańców Warszawskich włącznie z rozjazdem torowym. To niespełna dwukilometrowy fragment linii tramwajowej w całości wbudowanej w jezdnię. Generalnym wykonawcą prac jest firma Eurovia Polska. Historyczny tabor wciąż jednak można spotkać w ruchu liniowym. Wagon typu N na co dzień obsługuje linię nr 10, kursującą w relacji: Ruda Śląska Chebzie pętla – Chorzów Wodociągi. Po pandemicznej przerwie wróciła także linia wakacyjna. Tym razem skład wagonów typu N (N+4ND) kursuje jako jeden z pociągów linii nr 0 w relacji: Katowice pl. Wolności – Chorzów Stadion Śląski pętla zachodnia. Historycznym składem można podróżować od 3 lipca w każdą niedzielę i święta, aż do 25 września.

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

Modernizacja torowiska do zajezdni w Bytomiu

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. stoi u progu jednej z priorytetowych inwestycji w realizowanym projekcie inwestycyjnym. We wtorek 19 lipca 2022 roku podpisana została umowa z generalnym wykonawcą prac modernizacyjnych torowiska między centrum Bytomia a zajezdnią w dzielnicy Stroszek.

O tym, jak ważna to inwestycja wie każdy, kto choć raz miał okazję podróżować tramwajem między centrum Bytomia a pętlą w dzielnicy Stroszek. – Ten szlak tramwajowy prowadzący z zajezdni w Bytomiu Stroszku w kierunku centrum Bytomia i dalej do miast ościennych jest bardzo mocno wyeksploatowany. Muszę przyznać, że na ten moment, kiedy możemy podpisać umowę i rozpocząć prace, już wręcz wyczekiwaliśmy. Liczymy, że prace szybko się rozpoczną i będą postępować w dobrym tempie – powiedział tuż przed podpisaniem umowy Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Umowa na realizację zadania podpisana została w gmachu Urzędu Miejskiego w Bytomiu, w obecności zastępcy prezydenta miasta, członka Rady Nadzorczej Spółki Michała Biedy. Przedmiotem umowy jest wykonanie robót budowlanych dla zadania pn.: „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Centrum Bytomia od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do Zajezdni Stroszek”, 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. Generalnym wykonawcą, w drodze postępowania przetargowego, wybrane zostało konsorcjum firm: Contraxim Sp. z o.o. z Zielonej Góry i PPHU Dabud Sp. z o.o. z Chorzowa. Zgodnie z zapisami umowy generalny wykonawca ma 14 miesięcy na realizację całego zadania, co znaczy, że prace powinny się zakończyć do 19 września 2023 roku. Wartość umowy wynosi niemal 72 mln zł netto (ponad 88,5 mln zł brutto).

– Przebudowa infrastruktury tramwajowej od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do zajezdni Stroszek w Bytomiu to jedna z kluczowych inwestycji, jaka zostanie zrealizowana w naszym mieście. Na tym odcinku kursuje jedna z najważniejszych linii tramwajowych w Metropolii, która nie tylko łączy dwa duże osiedla w naszym mieście z centrum, ale również umożliwia bytomianom dojazd do pracy, szkół czy obiektów



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Tramwaj linii nr 19 wyruszający z pętli Stroszek w kierunku Katowic

handlowych w Chorzowie i Katowicach – mówił zastępca prezydenta Bytomia Michał Bieda. – Zmodernizowane torowisko tramwajowe nie tylko sprawi, że przejazdy na trasie od Stroszka do centrum Bytomia staną się krótsze, ale zastosowana technologia przebudowy torowiska wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu w sąsiedztwie mieszkań bytomian. Ponadto dzięki inwestycji poprawi się też jakość taboru kursującego na tym odcinku linii tramwajowej a przebudowane przystanki zwiększą komfort jazdy osobom starszym oraz z niepełnosprawnościami – dodał Michał Bieda.

Przebudowa torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w Bytomiu od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do zajezdni Stroszek obejmuje odcinek ok. 14000 metrów toru pojedynczego (mtp), który jest torowiskiem wydzielonym. Przeznaczony do modernizacji odcinek jest linią niemal w całości dwutorową. Jedynie przy Szkole Podstawowej Mistrzostwa Sportowego linia na nieco ponad stumetrowym fragmencie jest jednotorowa i w ramach tej inwestycji zostanie ona zastąpiona linią dwutorową.

Odcinek przeznaczony do przebudowy obejmuje torowisko wzdłuż ulic: Tarnogórskiej, Strzelców Bytomskich oraz Władysława Łokietka wraz z pętlą tramwajową przy zajezdni Stroszek. W ramach inwestycji dwutorowa linia tramwajowa wybudowana zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych, zaś przejazdy torowo-drogowe i przejścia przez torowisko powstaną z użyciem prefabrykowanych płyt torowych. Przebudowany zostanie układ zasilania wraz ze słupami i siecią trakcyjną. Wybudowane zostaną nowe perony tramwajowe, zamontowane elektrycznie sterowane i podgrzewane zwrotnice oraz system smarownic minimalizujący hałas.

aZ



Tramwaj linii nr 19 w kierunku Stroszka przy przystanku Bytom Piłkarska



Umowę podpisano 19 lipca 2022 roku



Fot. Aleksandra Sitaro

Tramwaje Śląskie z umową na przebudowę torowiska w Centrum Chorzowa

W Chorzowie rozpoczyna się gruntowna przebudowa układu drogowego ul. Katowickiej w rejonie dawnej Huty Kościuszko. W jednym czasie prowadzone będą prace w zakresie miejskim i tramwajowym. 30 czerwca 2022 roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. podpisała stosowną umowę z generalnym wykonawcą prac.

Przebudowa układu komunikacyjnego w centrum Chorzowa, w ciągu ul. Katowickiej między ul. 3 Maja a estakadą to wspólne zadanie Miasta Chorzów i spółki Tramwaje Śląskie. Choć każdy z inwestorów prowadził niezależnie postępowanie przetargowe na wyłonienie generalnego wykonawcy, w obu przypadkach najkorzystniejszą ofertę złożyła gliwicka firma Silesia Invest. Umowa na część miejską podpisana została 15 czerwca, zaś 30 czerwca 2022 roku w siedzibie spółki Tramwaje Śląskie S.A., w obecności członka rady nadzorczej Spółki, wiceprezydenta Chorzowa Marcina Michalika, strony podpisały umowę na realizację części tramwajowej.

Zadanie pn. „Przebudowa torowiska tramwajowego w Chorzowie na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców” jest elementem „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 wyniku tej inwestycji torowisko tramwajowe poprowadzone zostanie nieco innym śladem niż obecnie. Dlatego konieczne do wykonania są również prace, niebędące stricte związane z samą budową torowiska. Dzięki tej inwestycji zyskamy jednak lepszą organizację ruchu tramwajowego i integrację z komunikacją autobusową – zaznaczył Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. – Te elementy, o których mówił Pan Prezes to budowa nowego muru oporowego, przesuniętego nieco w głąb terenu dawnej huty oraz prace związane z wypełnieniem pustek pogórnich. Nowe torowisko wybudujemy nieco odsunięte na wschód od dzisiejszego jego przebiegu – mówił Jarosław Szmitka, prezes zarządu firmy Silesia Invest.

Kolejny raz w Chorzowie inwestycja miejska w układ drogowy łączy się z inwestycją tramwajową. – Przebudowa sieci tramwajowej przy ulicy Katowickiej to jedno z największych tego typu przedsięwzięć realizowanych w Chorzowie. Dotyczy bowiem niezwykle istotnego szlaku tramwajowego, łączącego Chorzów z Katowicami i Bytomiem. Każdego dnia przemierzają się tędy tysiące osób. W ramach wspólnej inwestycji Tramwajów Śląskich

i Miasta Chorzów powstanie też zintegrowany przystanek autobusowo-tramwajowy. Znacząco poprawi się nie tylko jakość infrastruktury, ale też komfort jazdy i integracja środków komunikacji miejskiej z korzyścią dla pasażerów – zauważył Marcin Michalik, Zastępca Prezydenta Chorzowa.

Inwestycja w zakresie tramwajowym obejmuje przebudowę dwutorowej linii biegnącej wzdłuż ul. Katowickiej o długości ok. 560 metrów, która wybudowana zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych, około 160-metrowy fragment ul. Metalowców, gdzie powstaną dwa tory w technologii ciężkiej z wykorzystaniem prefabrykowanych płyt torowych oraz rozjazdy umożliwiające przejazd tramwajów we wszystkich kierunkach. Na wysokości pl. Powstańców Śląskich powstanie nowy przystanek w obu kierunkach, który zastąpi istniejący przystanek Chorzów Metalowców. Zgodnie z zapisami umowy, generalny wykonawca ma 11 miesięcy na realizację prac. Wartość umowy wynosi niemal 24,3 mln zł netto (blisko 30 mln zł brutto).

red



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Rozkręca się budowa nowej linii w Katowicach

Po nieśmiałym początku rozkręca się budowa nowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach. Od 7.07.2022 r. ruch tramwajowy został przerwany, w trasę wyruszył autobus zastępczy, a do pracy zabrali się ludzie i ciężki sprzęt.

Umowa na budowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach podpisana została w połowie marca br. – Dość długo trwało uzgadnianie formalności, w tym przede wszystkim projektu tymczasowej organizacji ruchu. To skomplikowana sprawa, bo prace spowodują utrudnienia na kluczowych dla płynności ruchu w Katowicach ulicach Gliwickiej i Chorzowskiej oraz Drogowej Trasie Średnicowej. Z czasem jednak rozpoczął się ruch na placu budowy – najpierw ruszyła przebudowa gazociągu, następnie prace przy wyburzeniu starego mostu nad Rawą i dalej pierwsze roboty ziemne. Teraz pora na kolejne kroki, które wymagają już wstrzymania ruchu tramwajów na ulicy Gliwickiej – informował na początku lipca Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W związku z pracami torowymi realizowanymi w rejonie skrzyżowania ul. Gliwickiej z ul. Grundmanna i Goeppert-Mayer od czwartku 7.07.2022 r. wstrzymany został ruch tramwajów w Załężu. Najpierw na 4 dni na odcinku od pl. Wolności aż do zajezdni w Chorzowie Batorym, by można było zbudować rozjazdy technologiczne, później na odcinku pl. Wolności – Załęże Pośpiecha.

W pierwszych dniach montowano rozjazdy na dwóch modernizowanych odcinkach – te w rejonie przystanku Załęże Wiśniowa i przed przejazdem drogowo-torowym na ul. Brackiej umożliwiły rozpoczęcie prac modernizacyjnych torowiska na tym odcinku z utrzymanym ruchem tramwajów po jednym torze. Z kolei rozjazd na wysokości Punktu 44 pozwolił od poniedziałku 11.07.2022 r. wznowić ruch linii nr 20 na skróconej trasie. – Ten rozjazd dał możliwość prowadzenia ruchu tramwajów linii nr 20 w relacji: Chorzów Rynek – Załęże Pośpiecha. Linia jest obsługiwana wagonami dwukierunkowymi – po obsłudze przystanku Załęże Pośpiecha wagony zmieniają tor i kierują się w drogę powrotną do Chorzowa, a pasażerowie przesiadają się do autobusu zastępczego. Na odcinku Wiśniowa – Bracka



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

tramwaje jeżdżą po jednym torze a wykonawca przystąpił do realizacji prac, zgodnie z umową podpisaną w połowie czerwca – wyjaśnia Andrzej Zowada. Zarówno tramwaje linii nr 20, jak autobus zastępczy T-20 kursują z częstotliwością co 15 minut.

Prace przy Punkcie 44 oraz w rejonie skrzyżowania ul. Gliwickiej z ul. Grundmanna i Goeppert-Mayer spowodowały także zmiany w organizacji ruchu kołowego. W lipcu wzdłuż ul. Grundmanna wykonawca prowadził prace ziemne, dzięki którym widać przyszły przebieg torowiska. Rozpoczęły się także prace budowlane nowego mostu nad Rawą, które w tym etapie oznaczają wykonanie palowania, a wykonawca przystąpił również do demontażu starego torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Gliwicką i wykonania w tym miejscu koryta.

red



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.

Święta Barbara czuwa nad miastem

Wszystko co najważniejsze w historii Knuruwa wiąże się z węglem. Bo choć pierwsze wzmianki o osadzie pod taką nazwą pochodzą już z przełomu XIII i XIV wieku, to punktem zwrotnym w rozwoju miejscowości stało się odkrycie na początku XX wieku pokładów czarnego kruszcu oraz budowa kopalni „Knurów” i koksowni.



Figura św. Barbary w Knurowie

Pierwsze kronikarskie zapisy o knurowskiej parafii pojawiły się w 1447 roku. Na jej terenie w 1599 roku wzniesiono drewniany kościół pw. św. Wawrzyńca, który po wojnie trzydziestoletniej (1618-1648) stał się filią parafii pw. św. Katarzyny w pobliskich Gieraltowicach. Ludność Knuruwa przez wieki zajmowała się rolnictwem. Dopiero w początkach XX wieku, wraz z uruchomieniem kopalni węgla kamiennego, zmienił się charakter miejscowości. Nastąpił gwałtowny przyrost liczby mieszkańców, co wymusiło budowę nowych mieszkań w kilku koloniach i lokalizacjach. Na terenie Knuruwa wybudowano kolonię domów dla urzędników i górników – zabudowania te zachowały się do dzisiaj. Kolejna faza industrializacji nastąpiła po II wojnie światowej wraz z budową w latach 1957-1961 kopalni „Szczygłowice” (w 2009 roku połączono ją z kopalnią „Knurów”). Natomiast w dzisiejszej

dzielnicy Krywałd, w 1875 roku, uruchomiono fabrykę prochu strzelniczego „Lignoza”, który wykorzystywany był m.in. w górnictwie. Fabryka produkowała również materiały pirotechniczne, a później (pod nazwą Krywałd ERG) tworzyła sztuczne, zwłaszcza z żywicy. Jej działanie zakończono w 2001 roku.

Nasz spacer rozpoczynamy od tzw. III kolonii patronackiej. Charakterystyczne budynki mieszkalne usytuowane są przy ulicach: Dworcowej, Janty, Kopernika, Sienkiewicza, Kościuszki, Miarki, Mickiewicza, Poniatowskiego, Ogrodowej i Słoniny. Osiedle wzniesione zostało w latach 1903-1921, według projektu Karla Henriciego, profesora architektury Politechniki w Akwizgranie. Kolonia składa się z 90 domów przeznaczonych dla robotników, 5 domów dla urzędników oraz kilku obiektów użytkowych – pralni i magła, konsumu (sklepu), poczty

oraz domów sypialnych dla samotnych robotników. Knurowska kolonia to zazwyczaj jednopiętrowe domy z mieszkalnym parterem i poddaszem. Łącznie jest tu około 515 mieszkań, składających się z dwóch, trzech lub czterech izb mieszkalnych, kuchni oraz spiżarni. Ubikacje umieszczone zostały na półpiętrach lub na tzw. werandzie gospodarczej. Różnorodne są pokrycia dachowe - od mansardowych do wielospadowych. Przy budynkach wytyczono plac gospodarczy oraz dostęp do wspólnego ogrodu. Kolejnym istotnym punktem naszej wycieczki jest znajdujący się na skwerze przy ulicy Dworcowej pomnik Powstańców Śląskich. Obelisk poświęcony został w tym miejscu w 1923 roku. W czasie II wojny światowej zburzyli go Niemcy, a po wojnie został odbudowany jako... pomnik wdzięczności Armii Czerwonej. Do pierwotnego wyglądu i swego historycznego przesłania pomnik został przywrócony w 1995 roku.

Nieopodal, przy alei Spacerowej, w części dawnego cmentarza utworzone zostało Lapidarium, z wmurowanymi w ogrodzenie płytami nagrobnymi i tablicami pamiątkowymi. To właśnie na tym cmentarzu do 1935 roku stał drewniany kościółek św. Wawrzyńca (niszcząca świątynia zakupiona została przez miasto Królewska Huta - dzisiaj Chorzów). Kościół w Knurowie upamiętniają kontury muru, natomiast w miejscu dawnego prezbiterium stoi od 1938 roku Boża Męka, krzyż datowany na 1895 rok.

Następne kroki kierujemy w stronę ronda im. Jana Pawła II. Zanim tam dotrzemy, jeszcze przy ulicy Dworcowej warto się zatrzymać przy zabytkowym budynku dyrekcji kopalni KWK Knurów-Szczygłowice, pochodzącym z lat 1912-1913, wzniesionym w stylu modernizmu niemieckiego.



Zabudowa tzw. III kolonii patronackiej



Pomnik Powstańców Śląskich

Tuż obok, od strony ronda, widoczna jest nowoczesna siedziba Jednostki Gaśniczo-Ratowniczej Państwowej Straży Pożarnej.

Po przeciwnej stronie ronda znajduje się miejski park, a w jego centrum figura św. Barbary, patronki Knuruwa. Dekret o ustanowieniu jej patronatu zatwierdzony został przez papieża Franciszka 17 czerwca 2018 roku.

Po wyjściu z parku przechodzimy na drugą stronę ulicy Kopalnianej, gdzie znajduje się kościół parafialny pw. św. Cyryla i Metodego. Świątynia wzniesiona została w stylu modernistycznym w latach 1937-1947. Ma kształt rotundy wspartej na dwunastu filarach, zdobionych czarną mozaiką, przypominającą ściany górniczych chodników. Pierwotny wystrój kościoła został zmieniony i dostosowany w latach 1960-1968 do liturgii Soboru Watykańskiego II. Rzeźby nawiązują do 1000-lecia Chrztu Polski oraz misyjnej działalności „Apostolów Słowian” - św. Cyryla i Metodego. Ołtarz główny, nad którym góruje tzw. Drzewo Chrześcijaństwa, przedstawia patronów kościoła i parafii nauczających pogan w Świętym Gaju: kobietę z dzieckiem, wojownika, gospodarza oraz kapłana pogańskich bogów. Pod drzewem umieszczono tabernakulum. Pełne symboliki są także ołtarze boczne - prawy poświęcony jest Matce Bożej, a lewy Najświętszemu Sercu Jezusa. We wnękach kościoła umieszczone zostały figury św. Wawrzyń-



Budynek Dyrekcji KWK Knurów-Szczygłowice

ca, św. Barbary oraz Anioła, a także trzy dodatkowe ołtarze: Matki Bożej Częstochowskiej, św. Teresy oraz św. Antoniego. Warto też zwrócić uwagę na mozaikowy fryz, którego tematem jest skrócone przedstawienie historii Polski i Śląska - od czasów przedchrześcijańskich do obchodów Milenium w 1966 roku. W charakterystyczny styl całego wnętrza wpisują się także stacje Drogi Krzyżowej z 1966 roku, chrzcielnica z 1962 roku oraz 40-głosowe organy wykonane w latach 1956-1957.

Z placu kościelnego wychodzimy na ulicę Niepodległości i kierujemy się w stronę zabudowy szpitala - dawnej lecznicy Spółki Brackiej „Knapenschaft”. Kompleks wzniesiony został w 1912 roku w stylu niemieckiego modernizmu. Tworzą go: budynek główny z trójarkadowym wejściem głównym, a także dawne budynki pomocnicze, tj. willa lekarza naczelnego - dyrektora, dom pielęgniarki i urzędników, pralnia, kuchnia z magazynem, kotłownia, portiernia oraz kostnica.

Spacerując ulicą Niepodległości docieramy do budynku Ratusza. Ten modernistyczny, piętrowy obiekt wzniesiony został w latach 1928-1929. W środkowym ryzalicie, nad prostokątnymi oknami reprezentacyjnej sali posiedzeń Rady Miasta, umieszczony został zegar i napis „Ratusz”. W budynku swoje gabinety mają: przewodniczący Rady Miasta, prezydenci, a na parterze znajduje się sala ślubów (pozostałe agendy Urzędu Miasta mieszczą



Zabytkowe zabudowania szpitala

się w nowoczesnym budynku przy ulicy Ogana). Aby poczuć klimat Knuruwa sprzed lat, warto wolnym krokiem przejść się wzdłuż całej ulicy Niepodległości. To tutaj ulokowanych zostało wiele reprezentacyjnych mieszczańskich kamienic, w których działały: restauracja, kino, lodziarnia i sklepy. Ulica tzw. Starego Knuruwa stanowiła kulturalne i towarzyskie centrum miasta.

Metą naszej wędrówki niechaj będzie ulica Ogana oraz wyjątkowa kolonia domków fińskich. Powstawały one od 1946 roku w ramach wymiany handlowej zawartej pomiędzy Polską a Finlandią, pod hasłem „domek za węgiel”. W ramach tej umowy Knurów otrzymał 120 takich budynków, z czego 20 domków zmontowano według fińskiego wzorca w kraju, a pozostałe przybyły prosto ze Skandynawii. Typowy oryginalny domek fiński był wykonany z drewna i ustawiony na podmurówce z piwnicą. Parter domu stanowiła duża kuchnia i dwa małe pokoje oraz łazienka. Na poddaszu były dwa pokoje. Domki nie były wówczas podłączone do kanalizacji, a ubikacje mieściły się na podwórku. Zgodnie z założeniem władz PRL domki miały służyć przez około trzydzieści lat, a stoją i są zamieszkiwane do dzisiaj.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Osiedle domków fińskich



Budynek Ratusza



Ołtarz kościoła św. Cyryla i Metodego



Kościół św. Cyryla i Metodego

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Dla inwestycji na ul. Piekarskiej i Sądowej zakończyły się prace projektowe; 22 lipca wykonawca przejął plac budowy a 23 lipca wstrzymany został ruch tramwajowy.
- 19 lipca podpisano umowę na realizację zadania modernizacji torowiska od centrum do zajezdni Stroszek.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja zakończyły się ostatnie prace zewnętrzne, niebędące częścią kontraktu i wykonawca zadania tramwajowego przejął kolejne fronty robót. Na odcinku Floriańska – Styczyńskiego trwa układanie płyt torowych i montaż szyn, a na fragmencie Styczyńskiego – Składowa wykonywane było koryto pod nowy tor oraz zabudowa kabli energetycznych.
- 30 czerwca podpisano umowę dla zadania przebudowy torowiska od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców.



Chorzów, ul. 3 Maja

w Dąbrowie Górniczej:

- Ruszt torowy jest ułożony na całym odcinku Kasprzaka – al. Róż z wyłączeniem przejazdów drogowo-torowych oraz miejsc, w których istnieją przejścia podziemne. W zakresie pętli przy Urzędzie Pracy wykonywane są warstwy podbudowy a na odcinku do Sienkiewicza ułożono stabilizację przed układaniem rusztu torowego. Na odcinku od al. Róż do przystanku Dąbrowa Górnicza Centrum ułożone są warstwy konstrukcyjne i wykonawca rozpoczął układanie drabiny torowej.

w Katowicach:

- 7 lipca wdrożona została czasowa organizacja ruchu na skrzyżowaniu ul. Grundmanna z Gliwicką. Wykonawca prowadził prace ziemne pod przyszły przebieg torowiska; realizował prace przy palowaniu pod budowę przyczółków nowego mostu nad Rawą oraz przystąpił do demontażu starego torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Gliwickiej i wykonania w tym miejscu koryta.
- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa na torze północnym wykonawca ułożył ruszt torowy.
- Wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka na torze południowym wykonawca prowadził demontaż starej infrastruktury i przystąpił do prac ziemnych.

w Mysłowicach:

- Na odcinku Świerczyny - Zamkowa oraz Matejki - Krakowska wykonane zostały prace ziemne oraz ułożono podbudowę z betonu cementowego wraz z nawierzchnią asfaltobetonową. Na pętli przy dworcu wykonawca zrealizował prace ziemne, ułożył warstwy podbudowy oraz rozpoczął wykonywanie płyty betonowej od strony Przemszy.

w Sosnowcu:

- W Zagórzu wykonano ostatnią klatkę schodową przy wiadukcie w ciągu ul. Braci Mieroszewskich; pod wiaduktem trwa układanie rusztu torowego. Trwały prace w zakresie tynkowania budynku podstacji oraz wprowadzenia do wnętrza kabli elektrycznych. Na rondzie Jana Pawła II prowadzono prace torowe.
- Wzdłuż ul. 1 Maja trwa układanie rusztu torowego; zakończono budowę kabli zasilania trakcji.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego trwa demontaż starej infrastruktury.
- Na ul. Małachowskiego przekazany został plac budowy w zakresie miejskim. W zakresie tramwajowym wykonawca nie miał frontu robót.

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Łagiewnickiej po przebudowie sieci teletechnicznych i wodociągowej oraz części prac w zakresie drogowym wykonawca przystąpił do budowy torowiska.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej trwa proces projektowy.



Świętochłowice, ul. Łagiewnicka

w Zabrze:

- Na zadaniu w Mikulczycach na odcinkach: Cieślaka - Poniatowskiego oraz Brygadzystów - Lipowa wykonawca ułożył płyty torowe i zamontował szyny. Na pętli wylane zostały płyty betonowe pod rozjazdy; realizowane były prace przy palowaniu pod budowę przyczółków nowego mostu. Rozebrano torowisko w zakresie skrzyżowania ulic Tarnopolskiej i Brygadzystów.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności na odcinku browar – elektrociepłownia wykonawca układa torowisko klasyczne. Na fragmencie elektrociepłownia – pętla trwa korytowanie. Na odcinku pętla – Ruda Klary wykonane zostało koryto i podbudowa, przebudowano wodociąg oraz kable zasilające.



Zabrze, ul. Wolności

Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

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



Śmiertelnie niebezpieczny upał

W lipcu do Polski dotarły tropikalne temperatury, znacznie przekraczające 30 stopni Celsjusza. Kiedy żar leje się z nieba, jest parno i duszno, powinniśmy pamiętać o podstawowych zasadach bezpieczeństwa.

Policjanci przypominają, że niebezpieczne dla zdrowia jest przebywanie w nagrzanym samochodzie, a pozostawienie w nim dzieci oraz zwierząt - nawet na chwilę - może doprowadzić do tragedii. Gdy na zewnątrz panuje skwar, wewnątrz zamkniętego auta brakuje cyrkulacji powietrza, która umożliwiałaby swobodne oddychanie. Temperatura w rozgrzanym samochodzie może przekroczyć nawet 75 stopni Celsjusza! W takiej sytuacji nie wystarczą lekko uchylone szyby.

Bądźmy więc czujni i rozważni, a w razie potrzeby reagujmy.

- Widząc pozostawione w pojeździe dziecko reaguj i natychmiast zadzwoń na numer alarmowy 112.
- Rozejrzyj się, właściciel samochodu może być w pobliżu.
- Podczas rozmowy telefonicznej uważnie słuchaj oraz wykonuj polecenia dyspozytora numeru alarmowego lub policjanta. Być może usłyszysz polecenie, aby dla ratowania życia wybić w samochodzie szybę.
- Jeżeli to możliwe, zostań na miejscu do czasu przyjazdu służb czy pojawienia się właściciela pojazdu.

Podobnie postępuj w przypadku zamkniętych w nagrzanym aucie zwierząt.

- Jeśli nie musisz, nie zabieraj ze sobą pupili w podróż samochodem.
- Uchylona szyba również nie jest dobrym rozwiązaniem. Nie poprawi ona cyrkulacji gorącego powietrza wewnątrz pojazdu, a pozostawienie szczeliny zachęca np. psa do tego, by wkładał tam pysk w poszukiwaniu źródła powietrza.
- Miska z wodą pozostawiona dla pupila też sprawy nie rozwiąże. Niewiele potrzeba, aby zwierzę uległo przegrzaniu, odwodnieniu, udarowi czy nawet uduszeniu.

Źródło: www.policja.pl



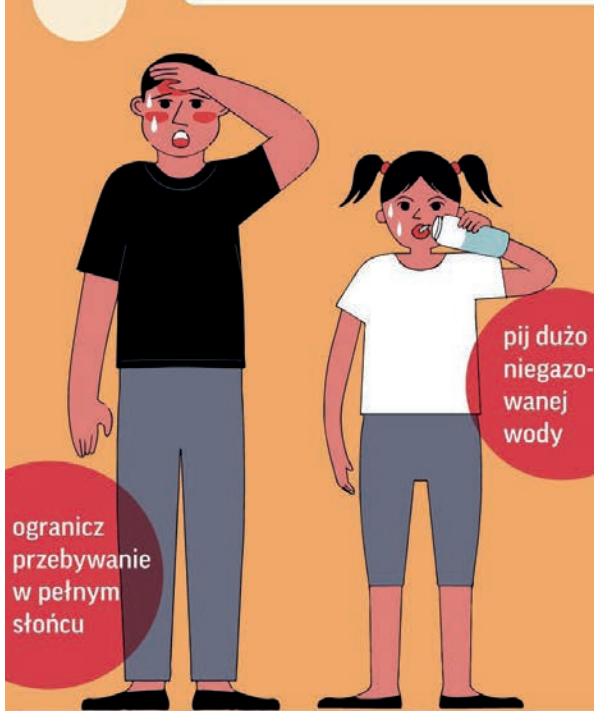
Rządowe Centrum Bezpieczeństwa

Kilka minut wystarczy, żeby doszło do tragedii!



Podczas upałów nigdy nie zostawiaj samego dziecka w aucie.

gov.pl/rcb [@RCB_RP](https://twitter.com/RCB_RP) [@rcbgovpl](https://www.instagram.com/rcbgovpl) [@rzadowecentrumbezpieczenstwa](https://www.facebook.com/rzadowecentrumbezpieczenstwa)



ogranicz przebywanie w pełnym słońcu

pij dużo niegazowanej wody

JAK PRZETRWAĆ UPAŁY

- unikaj wysiłku fizycznego, zostań w domu, jeśli możesz
- noś nakrycie głowy
- stosuj kremy z filtrem UV
- nie zostawiaj dzieci i zwierząt w aucie
- nie pij alkoholu, bo odwadnia organizm
- w ciągu dnia zamknij i zasłoń okna
- noś lekką i przewiewną odzież

Jeśli zauważysz objawy przegrzania organizmu: PRZYSPIESZONY ODDECH, TEMPERATURĘ, NUDNOŚCI, ZAWROTY GŁOWY, DRESZCZE

 **112**

gov.pl/rcb [@RCB_RP](https://twitter.com/RCB_RP) [@rzadowecentrumbezpieczenstwa](https://www.facebook.com/rzadowecentrumbezpieczenstwa) [@rcbgovpl](https://www.instagram.com/rcbgovpl) | RCB | Rządowe Centrum Bezpieczeństwa

Drodzy Pasażerowie! Każdy z Państwa wie, że tramwaj jeździ po szynach. Większość jest też świadoma, że napędzany jest elektrycznością. Z pewnością jednak wiele elementów związanych z eksploatacją tramwaju może być dla Państwa nieznanymi, niejasnymi bądź niezrozumiałymi. Zatem: Jak działa tramwaj? Na to ogólne pytanie postaramy się dość wyczerpująco odpowiedzieć na łamach „Silesia Tram News”.



Kolejne kroki ewolucyjne wagonów 105N

W ramach tego cyklu poznali już Państwo z bliska wszystkie fabryczne wersje wagonów rodziny 105N, jakie zostały dostarczone do naszej aglomeracji. W kolejnych latach eksploatacji wagony te przechodziły szereg modyfikacji, czas więc opowiedzieć właśnie o nich.

Przez wiele lat w różnym zakresie wykonywane były remonty wagonów rodziny 105N. Wprowadzono takie ulepszenia jak: nowe napędy maszyn drzwiowych z czułymi krawędziami, nowy pulpit i fotel dla motorniczego, nowa szafa i luki dachowe oraz siedzenia pasażerskie. W samym układzie napędowym opartym na rozruszniku niewiele się zmieniło, wyjątkami są: zastosowanie elektronicznego przełącznika rozruchu PER zamiast elektromagnetycznego PSR, który „ćwierkał” w szafie oraz elektronicznych przełączników zwłoczących w miejsce elektromechanicznych. Dzięki tym zmianom wagon rozpędza się i hamuje płynniej oraz jest mniej awaryjny. W dwóch wagonach na próbę została też zmieniona ściana czołowa. Wagony z napędem oporowym od kilku lat sukcesywnie są jednak wycofywane z ruchu, a zastępują je nowoczesne pojazdy, kupowane przez Spółkę w ramach unijnych projektów inwestycyjnych.

Wróćmy jednak do końcówki lat 90 XX wieku, kiedy producent tramwajów – chorzowska firma Konstal – przy współpracy z Instytutem Elektrotechniki w Warszawie rozpoczął produkcję i dostawy (do Warszawy) wagonów 105N2k – pojazdów wyposażonych w rozruch impulsowy prądu stałego opartym na tyrystorach GTO. Taki układ napędowy zużywa o około 20% mniej energii niż klasyczny układ oporowy. Jak to jest możliwe? Podczas rozruchu musimy ograniczyć wartość prądu w silniku poprzez łączenie silników w szereg z rezystorami rozruchowymi. Niestety przepływ dużego prądu powoduje ich nagrzanie czyli straty (łatwiej najbardziej jest to wyczuwalne jak na przystanek podjeżdża wagon i spod schodów „bucha” gorące powietrze). Nowością było wtedy zastosowanie układu



Skład wagonów typu 105 Na po remoncie kapitalnym

z tyrystorem GTO, który zastępował opory rozruchowe. Prąd jest w tych układach ograniczany przez cykliczne włączanie i wyłączanie tyrystora z częstotliwością kilkuset Hz (czyli kilkaset razy na sekundę), o wartości prądu decyduje to, jak długo jest on włączony podczas każdego okresu (im mniej, tym mniejszy prąd). Wygładzanie tak „szatkowanego” prądu odbywa się w dławikach, które emitują bardzo charakterystyczny dźwięk podczas pierwszej fazy rozruchu jak i podczas hamowania. Wagony z takim układem napędowym spisują się na tyle dobrze, że w latach 2000-2001 w Chorzowie i w Będzinie podczas remontów kapitalnych modernizacji poddano 8 wagonów 105Na. Dwa wagony pozostały w Chorzowie a dwa w 2001 roku pojechały do Gliwic (wszystkie z możliwością jazdy pojedynczo lub w składzie). Wagony zmodernizowane w Będzinie nie posiadały funkcji jazdy w składzie, wykonano dwa dla Bytomia a dwa pozostały w Będzinie. Jeden z wagonów niestety nie miał szczęścia i już po kilku latach, ze względu na uszkodzenie konstrukcji, został oddany na złom. Jednak układ napędowy został wcześniej wymontowany, a następnie zastosowany w wagonie 105NT, w którym oryginalny układ napędowy z AGH w Krakowie uległ uszkodzeniu.

Shczęścia również nie miały bytomskie wagony, które również zostały już skasowane. Pozostałe 6 kursuje dalej na liniach, stacjonując w zajezdni w Gliwicach. 5 tych wagonów przeszło już remonty kapitalne, podczas których uruchomiono w nich funkcje oddawania energii do sieci trakcyjnej podczas hamowania, co pozwala zaoszczędzić kolejne 10% energii (ta oddana do sieci jest zużywana w innych wagonach). Dobre wyniki eksploatacyjne i niska awaryjność tych wagonów spowodowały iż w latach 2007-2009 w MPK Łódź wykonano modernizację kolejnych 25 wagonów do typu 105 2K, w których jest bardzo podobny układ napędowy – również oparty na identycznych tyrystorach GTO. Zastosowano w nich już nowszy sterownik z fabryczną możliwością oddawania energii do sieci podczas hamowania. Wagony te podczas modernizacji otrzymały nowe ściany czołowe wykonane z włókna szklanego. Zmienił się również sposób ich sterowania z nożnego na ręczny, gdzie zadajnik jazdy ma formę joysticku. Wagony te w komplecie kursują na naszych torach. Niedawno wszystkie przeszły remont bieżący, więc mają do przejechania jeszcze wiele kilometrów. To jednak nie koniec historii ewolucji wagonów rodziny 105N. Ich najnowsze wcielenie przedstawię Państwu w kolejnym wydaniu naszego miesięcznika.



Skład wagonów typu 105 2K po modernizacji na terenie Zakładu Usługowo Remontowego w Chorzowie

Nasi piłkarze drudzy w Toruniu

Mimo ponad 30-stopniowego upału, pod koniec czerwca na obiektach „Ugory” w Toruniu piłkarskie reprezentacje firm komunikacyjnych z całego kraju rywalizowały o Puchar Prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu. Był to jubileuszowy X Turniej rangi ogólnopolskiej organizowany przez toruńską firmę.

Drużyna piłkarska spółki Tramwaje Śląskie S.A. w tegorocznej edycji toruńskiego turnieju zaprezentowała się z bardzo dobrej strony, plasując się w klasyfikacji końcowej na drugim miejscu. – Pierwszy mecz zremisowaliśmy z gospodarzami 0:0. Można powiedzieć wprost, że wynik był gorszy niż gra naszych zawodników. Mieliśmy kilka stuprocentowych sytuacji na zdobycie bramki, jednakże zabrakło odrobiny szczęścia i ostatecznie mecz zakończył się bezbramkowo – relacjonuje Adam Wesołowski, kapitan naszej drużyny.

Kolejnym rywalem naszego zespołu była reprezentacja Miejskich Zakładów Autobusowych w Bydgoszczy. To drużyna znana jako bardzo silny przeciwnik, co potwierdziła także i tym razem, zdobywając ostatecznie tytuł mistrzowski. – W meczu między nami do ostatniej minuty utrzymywał się rezultat bezbramkowy. Śmiało można pokusić się o stwierdzenie, że w przekroju całego meczu byliśmy piłkarsko lepsi, stwarzaliśmy więcej sytuacji bramkowych, jednak bramka rywala była jak zaczarowana i nie udało się nam zdobyć gola. A to, jak wiadomo, często się mści – żałuje Adam Wesołowski. Zemściło się i tym razem. W ostatniej minucie meczu, rywale wyprowadzili kontrę i bydgoski zawodnik strzelił gola na miarę zwycięstwa. Ostatecznie drużyna Tramwajów Śląskich przegrała 0:1 i po dwóch meczach turnieju miała na koncie raptem 1 punkt i 0 strzelonych goli, co nie wróżyło najlepiej.

Mecz z MZA Bydgoszcz mocno podrażnił nasz zespół. Dała o sobie znać ambicja, która świetnie wpłynęła na zawodników. Naładowani sportową złością za niemoc strzelecką w dwóch pierwszych meczach, zawodnicy do kolejnych spotkań przystąpili usposobieni mocno ofensywnie. Na efekty nie trzeba było długo czekać. – Najpierw pokonaliśmy zespół Kaliskich Linii Autobusowych 4:0. Ten rywal, podobnie jak w poprzedniej edycji



Zdjęcia: Tramwaje Śląskie S.A.

Na górze od lewej strony: Przemysław Piotrowski, Adrian Gałęziok, Dariusz Palusiński, Rafał Imiołek, Dawid Swęd, Michał Radkiewicz, Adam Wesołowski
Na dole od lewej strony: Grzegorz Masłowski, Dariusz Beška, Dariusz Kępa, Łukasz Brunow

turnieju, ponownie zakończył rywalizację tuż za nami, czyli na trzecim miejscu. W ostatnim rozgrywanym meczu, niesieni euforią po wcześniejszej wygranej, ponownie wysoko zwyciężyliśmy. Tym razem triumfowaliśmy 5:1 nad gospodarzami czyli Miejskim Zakładem Komunikacyjnym w Toruniu – mówi kapitan reprezentacji Tramwajów Śląskich.

W końcowym rozrachunku w 4 meczach wywalczyliśmy 7 punktów z bilansem 9 zdobytych i 2 straconych goli, co pozwoliło nam zdobyć srebrne medale. Oprócz wyników drużynowych klasyfikowano również osiągnięcia indywidualne. – Tu również mieliśmy powody do zadowolenia i dumy. Tytuł najlepszego bramkarza turnieju zdobył nasz gołkiper Rafał Imiołek. Nagroda za twardą i nieustępliwą walkę, czyli tytuł najlepszego obrońcy turnieju przypadła Łukaszowi Brunowowi, który poza świetną grą w destrukcji, w jednym z meczów strzelił też gola niezwyklej urody. Bardzo dobrze spisali się też debiutanci w drużynie, co dobrze rokuje na przyszłość – cieszy się kapitan Adam Wesołowski. Do Chorzowa wracaliśmy jednak w mieszanych nastrojach, ze względu na przykry incydent, jakim była kontuzja debiutującego w drużynie Michała Radkiewicza, który po bardzo dobrej grze we wszystkich meczach, w ostatnim starciu, w wyniku faulu rywala doznał złamania ręki. Życzymy mu szybkiego powrotu do zdrowia i treningów.

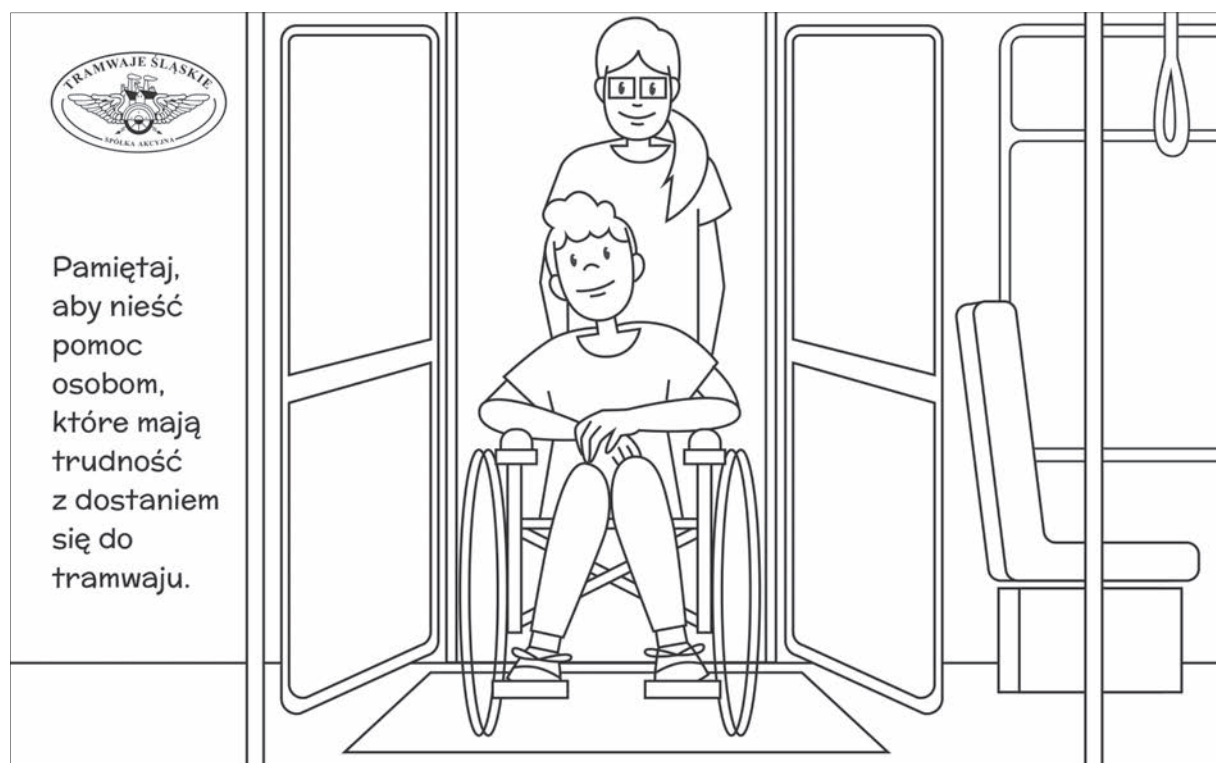
red



Na zdjęciu od lewej: najlepszy bramkarz turnieju Rafał Imiołek, kapitan drużyny Adam Wesołowski, najlepszy obrońca turnieju Łukasz Brunow

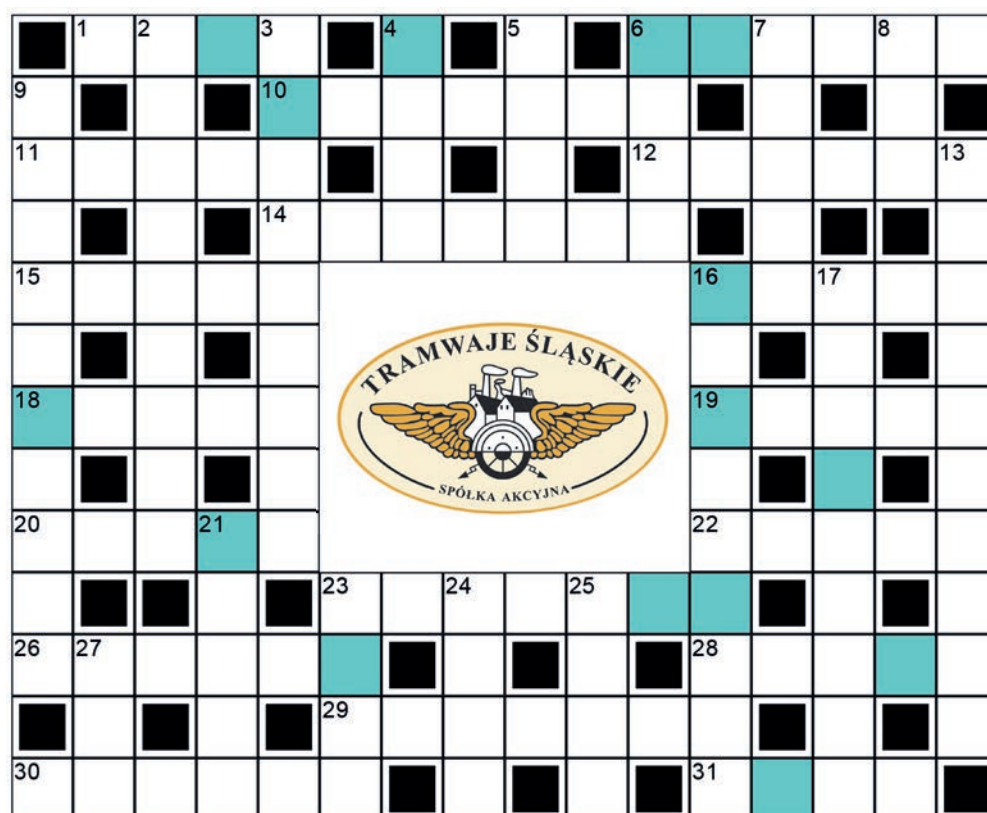


Pokoloruj tramwajowy świat



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



Litery w kolorowych polach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 sierpnia 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) pies pokojowy.
- 6) skała z chalcedonu i kwarcu.
- 10) zagłada.
- 11) samica daniela.
- 12) aromatyczny cukierek w ruloniku.
- 14) chrząstka w kolanie.
- 15) zielonka wśród grzybów.
- 16) obiadowa godzina.
- 18) w sienniku.
- 19) miazga owocowa.
- 20) wynagrodzenie.
- 22) wosku lub wody.
- 23) likwidacja starej maszyny.
- 26) stolica Kampanii (Włochy).
- 28) stan medium.
- 29) wolniejsze niż presto.
- 30) członek zakonu św. Pawła.
- 31) 500 arkuszy papieru.

PIONOWO:

- 2) optyczna odległość.
- 3) starsza od oboju.
- 4) obwódka na czapce majora.
- 5) autko wyścigowe.
- 6) rozpadlina.
- 7) postronek.
- 8) ... Gall, dawny reżyser.
- 9) ptak wodny.
- 13) chrząszcz czczony w staroż. Egipcie.
- 16) usunie owłosienie z nogi.
- 17) środek rozjaśniający włosy.
- 21) przyładek.
- 23) serial z TVP 1.
- 24) występ jednego artysty.
- 25) do wyciągania gwoździ.
- 27) archaik.