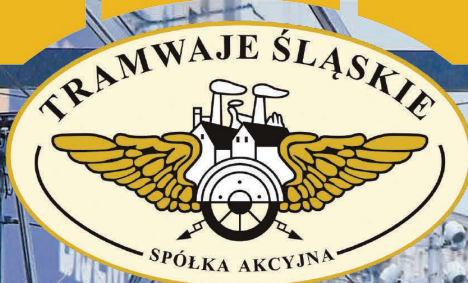


NR 7/172 LIPIEC 2025

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



ISSN 2299-2700

Nakład: 6 000 egz.

Katowice Rynek 1909		
linia	kierunek	odjazd
T46	zutka Stoleczna Pet	5:50
T13	Siemianowice Plac	7:00
T10	ju Stadion Śląski Pet	8:00
T16	zwiec Plac Alfreda	9:00
T16	Chorzów	14:00
T13	Siemianowice	25:00

INWESTYCJE

Autobusy zastępcze w Świętochłowicach

»» str. 3

ROZMAITOŚCI

Jak tramwaj w kręgle grał...

»» str. 8-9

ROZMAITOŚCI

Ciuchcią podróż w czasie

»» str. 10

Komunikacja publiczna coraz popularniejsza

»» str. 5



Jedźmy razem

Zespołowość to klucz do osiągnięcia sukcesu oraz do budowania dobra wspólnego. Wiedzą o tym doskonale liderzy różnych grup społecznych i organizacji, choć w codziennej pracy nie zawsze pamiętają o tym, jak ważną rolę w dążeniu do celu odgrywa zespół i relacje między tworzącymi go ludźmi. Uważam, że trwałej integracji nie da się zbudować w krótkim czasie, poprzez odgórne czy sztuczne inicjatywy. Zespołowość zawsze rodzi się oddolnie i w sposób naturalny, w poczuciu dumy z przynależności do danej grupy, wzajemnego zaufania i radości ze wspólnego przebywania. Mam głębokie przekonanie, że taka właśnie atmosfera panuje wśród wielu pracowników spółki Tramwaje Śląskie S.A., których łączy nie tylko praca, ale także wspólne zainteresowania czy pasje pozazawodowe. Na potwierdzenie tych słów, w lipcowym numerze prezentujemy relacje z dwóch wydarzeń integracyjnych tramwajarzy z udziałem naszych wspaniałych reprezentacji. Na stronie 4 zamieszczamy opis turnieju piłkarskiego w Toruniu, a na stronach 8 i 9 tekst o Ogólnopolskich Mistrzostwach Motorniczych. Wyniki nie były tu najważniejsze, liczyła się przede wszystkim świetna zabawa. Warto podkreślić, że autorami obydwu artykułów są nasi pracownicy! Wszystkim udziela się wakacyjny nastrój, nie więc dziwnego, że oprócz bieżących informacji branżowych, przygotowaliśmy w tym wydaniu czasopisma kilka propozycji na urlop. Na stronach 6 i 7 publikujemy ostatnią już część z cyklu Szlakiem Husarii Polskiej, zachęcając naszych Czytelników do rodzinnych wypraw poza miasto. Wyszperaliśmy też kolejne ciekawostki z archiwum (str. 10) oraz z tramwajowych statystyk (str. 11). Oczywiście, na czas urlopowego relaksu, nie mogło zabraknąć całostronicowej krzyżówki. Życzę miłej lektury, słońca i wakacyjnego uśmiechu!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Solarne biletomaty w Metropolii

Zarząd Transportu Metropolitalnego uruchomił wszystkie zamówione solarne automaty biletowe. 132 urządzenia zostały włączone do systemu Transport GZM i służą już pasażerom we wszystkich 41 gminach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. To największy system solarnych biletomatów w kraju.

Nowoczesne rozwiązania uwzględniają potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami. Z myślą o osobach z niepełnosprawnościami w sposób przemyślany umiejscowiono najważniejsze elementy urządzeń. Ekrany, otwory wrzutowe, czytniki kart płatniczych znajdują się na odpowiedniej wysokości – tak, aby były dostępne m.in. dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Organizator transportu nie zapomniał również o osobach z zaburzeniami widzenia – w biletomatach jest możliwość włączenia trybu kontrastowego. Niewątpliwą zaletą automatów jest również możliwość zakupu wszystkich biletów z taryfy Transport GZM – zarówno tych elektronicznych, jak i papierowych. Ponadto, zapłacić za nie można różnymi metodami – kartą, bilonem, BLIKiem i środkami zgromadzonymi w systemie Transport GZM. Uruchomione urządzenia zasilane są wyłącznie energią słoneczną. To nie tylko korzyść środowiskowa, ale także finansowa, bo ZTM nie będzie

ponosił kosztów związanych ze zużyciem prądu. Oszacowanie oszczędności jest trudne, ponieważ zależne jest to od wielu czynników. Można jednak założyć, że roczny koszt zasilania 132 urządzeń z sieci elektroenergetycznej mógłby wynieść nawet 250 tys. zł.

Jedną z zalet biletomatów będzie ich mobilność. W przeciwieństwie do urządzeń stacjonarnych, będzie można zarządzać ich lokalizacjami. Zgodnie z potrzebami pasażerów, w uzasadnionych sytuacjach, możliwe będzie przeniesienie urządzeń w inne miejsce.

Całkowity koszt zakupu biletomatów solarnych oraz ich utrzymania przez 10 lat wynosi około 13 mln zł, z czego ponad 4,7 mln zł to dofinansowanie z rządowego funduszu Polski Ład z programu inwestycji strategicznych. Obecnie na system automatów biletowych ZTM składa się łącznie 240 urządzeń (solarnych i stacjonarnych).

Źródło: metropoliaztm.pl



Fot. metropoliaztm.pl

SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 107, tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior

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

Autobusy zastępcze, zmiany w rozkładach jazdy

W Świętochłowicach przez dwa tygodnie obowiązuje komunikacja zastępcza - pasażerowie mają do dyspozycji autobusy zamiast tramwajów. Zmiany weszły w życie 21 lipca i objęły również te linie, których trasy wiodą przez Bytom, Chorzów, Katowice i Rudę Śląską.

Tramwaje linii 7 i 20 nie wjeżdżają do Świętochłowic, a trasa tramwajowej linii 9 została zmieniona. – Musimy dostosować ruch do prac obejmujących naprawę nawierzchni na ul. Bytomskiej w okolicy skrzyżowania z ul. Polną w Świętochłowicach – tłumaczy Michał Wawrzaszek, rzecznik prasowy Zarządu Transportu Metropolitalnego. – Zmiany obejmą w sumie 5 linii tramwajowych, których trasy przebiegają przez kilka miast. Z tego powodu z wprowadzonymi modyfikacjami, przed wyjściem z domu na przystanek, powinni zapoznać się nie tylko mieszkańcy Świętochłowic – dodaje Michał Wawrzaszek.

Najważniejsze informacje dotyczą linii tramwajowych 7 i 20. Trasy tych linii do 4 sierpnia nie będą przebiegać przez Świętochłowice. Tramwaje linii 7 będą kursować od CP Zawodzie w Katowicach do zajezdni w Chorzowie Batorem, a tramwaje linii 20 na odcinku Zawodzie Zajezdnia – Chorzów Batory Zajezdnia.

Pozostałe zmiany dotyczą linii tramwajowych 0, 19 i 9. W przypadku dwóch pierwszych zmodyfikowane zostały rozkłady jazdy, a w przypadku tej ostatniej nie tylko zostanie wdrożony nowy rozkład, ale i nowa trasa przejazdu: Zawodzie Zajezdnia – Chorzów Batory Zajezdnia – Świętochłowice Mijanka – Zgoda Skrzyżowanie – Chebzie Pętla – Szombierki



Fot. metropoliaztm.pl

Kościół – Bytom Pl. Sikorskiego – Bytom Szkoła Medyczna. ZTM przygotował jednocześnie rozwiązanie, które zminimalizuje niedogodności wynikające z prac remontowych. Na odcinkach wyłączonych z ruchu tramwajowego w Bytomiu, Chorzowie, Rudzie Śląskiej oraz – albo przede wszystkim – w Świętochłowicach uruchomione zostały dwie linie autobusowej komunikacji zastępczej. Pojazdy oznaczone jako T-7 jeżdżą od przystanku Chorzów Batory Zajezdnia do Pl. Sikorskiego w Bytomiu, a T-47 od przystanku Chebzie Rondo w Rudzie Śląskiej do przystanku Łagiewniki Targowisko w Bytomiu.

Źródło: metropoliaztm.pl

Otwarte przejście pod wiaduktem przy ul. Kłodnickiej

Od 18 lipca pasażerowie Zarządu Transportu Metropolitalnego podróżujący pomiędzy Ligotą a Brynowem ponownie mogą korzystać z połączeń przesiadkowych. Dzięki otwarciu pieszego przejścia pod wiaduktem przy ul. Kłodnickiej nie trzeba jeździć okrężnie przez Piotrowice i Ochojec.

Najważniejsze zmiany obejmują dwie linie – 51 i 913. W obydwu przypadkach autobusy jeżdżą na skróconych trasach. Te pierwsze rozpoczynają i kończą kursy na przystanku Ligota Kolejowa, te drugie na przystanku Ligota Dworzec. – Pasażerowie po wyjściu na jednym z tych przystanków mogą przejść pod remontowanym wiaduktem i wsiąść do autobusu na drugim z przystanków znajdujących się po drugiej stronie torów. W ten sposób można kontynuować swoją podróż albo w kierunku Brynowa i centrum miasta, albo w kierunku Panewnik i akademików – tłumaczy Michał Wawrzaszek.

Poza zmianami obejmującymi linie 51 i 913 istotną modyfikacją jest przywrócenie linii Z-51. Autobusy kursują na trasie Ligota Akademiki – Ligota Dworzec PKP. Utrzymane zostało funkcjonowanie linii 13 oraz Z-13, choć tej drugiej zmienił się rozkład jazdy.

Szczegółowe informacje dotyczące zmian w komunikacji miejskiej opublikowane zostały na stronach ZTM i Transport GZM w zakładce Komunikaty. Pasażerowie mogą skorzystać również z pomocy infolinii, która jest bezpłatna i czynna przez całą dobę pod numerem 800 16 30 30.

Katowice

Kolejny etap przebudowy wiaduktu na ul. Kłodnickiej

AKTUALIZACJA Walny od 18.07.2023

Ta mapa przedstawia wyłączenie przebiegu tras linii autobusowych, których trasa uległa zmianie

Legenda

Stacja Metroroweru

Zarząd Transportu Metropolitalnego transportgm.pl Bezpłatna infolinia: 800 16 30 30

Szczegóły

Od 18 lipca nastąpią zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w rejonie modernizowanej stacji kolejowej Katowice Ligota i wiaduktu na ul. Kłodnickiej. Sprawdź na mapie czy zmieniła się trasa Twojego autobusu.

Linie autobusowe

Linia 13 pozostaje skrócona do przystanku Ligota Dworzec PKP. Linia 51 kursuje ulicą Kłodnicką w obu kierunkach, zawracając na ul. Rzeszotki. Linia 913 zostaje skrócona do przystanku Ligota Dworzec PKP.

Linia zastępcza

Utrzymane zostaje kursowanie zastępczej linii autobusowej Z-13, kursującej ulicami: Kłodnicką, Kolejową oraz Kościuszką. Uruchomiona zostaje linia zastępcza Z-51 kursująca na trasie Ligota Akademiki – Ligota Dworzec PKP.

Możliwość przejścia pieszego pod wiaduktem na ul. Kłodnickiej

Zeskanuj, aby zapoznać się ze szczegółowym komunikatem oraz rozkładami jazdy

Pozostał niedosyt



Od lewej strony: kierownik drużyny - Adam Wesołowski, Tomasz Ziętek, Adrian Gałęziok, Dariusz Beśka, Przemysław Piotrowski, Mateusz Gluch, Paweł Gajowski, Marcin Grędyś, Dawid Śwęd, Dariusz Palusiński, Rafał Imiołek, Grzegorz Masłowski

W Toruniu, na boiskach przy Skarpie 2A, piłkarze firm komunikacyjnych z całej Polski już po raz XIII rywalizowali o Puchar Prezesa Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu Sp. z o.o. Ogólnopolskie Turnieje Piłki Nożnej organizowane przez MZK sp. z o.o. w Toruniu na stałe wpisały się do kalendarza imprez sportowych w komunikacyjnej Polsce.

Zawody w Toruniu charakteryzują się wysokim poziomem rozgrywek, bardzo dobrym przygotowaniem organizacyjnym i są wysoko oceniane przez wszystkich uczestników. Bogdan Kaliński - Szef Imprezy oraz Zbigniew Wyszogrodzki - Prezes Zarządu MZK Sp. z o.o. w Toruniu wiedzą, jak to robić, i robią to profesjonalnie.

W turnieju, który został rozegrany w sobotę 28 czerwca br., wzięło udział 10 drużyn z całego kraju:

- Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o., Warszawa
- Solaris Bus & Coach Sp. z o.o., Bolechów
- Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o., Bydgoszcz
- Tramwaje Śląskie S.A., Chorzów
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., Wrocław
- Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., Kalisz
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., Włocławek
- Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Transkom Sp. z o.o., Kozięglów
- Krause Sp. z o.o., Świdnica
- Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu Sp. z o.o., Toruń

Drużyna spółki Tramwaje Śląskie S.A. zaprezentowała się w tym roku nieco słabiej, plasując się w klasyfikacji końcowej na VII miejscu. Pierwszy mecz przegraliśmy z zespołem Transkom Sp. z o.o. Kozięglów wynikiem 0-6. Drużyna złożona z bardzo młodych i szybkich zawodników dominowała nad naszymi rutyniarzami. Wynik zresztą mówi sam za siebie. Rywale wzięli na nas rewanż za porażkę 2-4 sprzed dwóch lat. Stawką tamtej gry było III miejsce. Kolejny mecz, z drużyną z Włocławka, był już bardzo wyrównany. Długimi fragmentami to my nadawaliśmy tempo i kontrolowaliśmy spotkanie. Wystarczyło jednak kilka prostych błędów w końcówce i ostatecznie przegraliśmy 1-2.

Podrażniona ambicjonalnie drużyna spółki Tramwaje Śląskie S.A. w kolejnym spotkaniu z zespołem z Kalisza wyszła na boisko silnie zdeterminowana, co przyniosło skutek w postaci pewnej wygranej 3-0. Ostatni mecz, o wyjście z grupy, rozgrywaliśmy z drużyną MZK Toruń Sp. z o.o.

Walczyliśmy jak lwy. Niestety, gospodarze dysponujący bardzo mocnym składem na niewiele nam pozwolili. Mimo kilku dogodnych sytuacji, to miejscowi schodzili z boiska w roli zwycięzców, po wygranej 4-1. Oczywiście, żal po braku awansu był wielki, ale też, jak się później okazało, nieco zmniejszył go fakt triumfu torunian w całej imprezie. Na pocieszenie pozostał nam mecz o VII miejsce z grupowym rywalem z Kalisza, który wygraliśmy 3-1, chociaż i tutaj emocji było pod dostatkiem. Naszej drużynie z pewnością nie brakowało woli walki. Zabrakło nieco szczęścia. Po losowaniu trafiliśmy do „grupy śmierci”, z której ostatecznie wyszło dwóch finalistów Turnieju. Dodatkowo w tym roku zabrakło nam w składzie dwóch podstawowych zawodników. W finale spotkały się drużyny Torunia i Kozięglów. Gospodarze nie okazali się zbyt gościnni, wygrywając 2-0. W pojedynku o III miejsce Wrocław rozbił Warszawę 11-1.

Opracował Adam Wesołowski



Komunikacja publiczna coraz popularniejsza

Zarząd Transportu Metropolitalnego podsumował sprzedaż biletów w pierwszym półroczu 2025 r. Wynik tej analizy jest optymistyczny: na Śląsku i w Zagłębiu coraz więcej osób korzysta z komunikacji publicznej.

– Od stycznia do czerwca 2024 roku sprzedaliśmy około 19,4 mln biletów, a w pierwszym półroczu tego roku było to już około 20,7 mln biletów. Odnotowaliśmy wzrost o ponad 6 procent – wyjaśnia dyrektor ZTM Michał Wadowski.

Największy wzrost sprzedaży ZTM odnotował wśród biletów Dziennych i Metrobiletów 24 h. Ten pierwszy to bilet ważny w całej sieci komunikacji miejskiej Transport GZM do godziny 23:59 (przez jeden „dzień kalendarzowy”). Ten drugi to bilet również ważny w całej sieci komunikacji miejskiej Transport GZM, ale przez 24 godziny i dodatkowo upoważnia do

podróży na liniach kolejowych, obsługiwanych przez Koleje Śląskie i POLREGIO na obszarze GZM oraz na odcinku linii kolejowej Tarnowskie Góry – Siewierz. Sprzedaż biletów Dziennych wzrosła o prawie 70 procent (do prawie 160 tysięcy sztuk biletów), a Metrobiletów 24 h o ponad 90 procent (do prawie 9,5 tysiąca sztuk biletów).

Z danych ZTM można także wysunąć wnioski dotyczące miejsc zakupu biletów. Porównując ze sobą pierwsze 6 miesięcy roku 2024 i 2025, coraz popularniejszymi kanałami sprzedaży stają się: aplikacja Transport GZM (wzrost o około 40 procent), biletomaty (wzrost o około 37 procent) oraz kasowniki w autobusach, tramwajach i trolejbusach (wzrost o około 11 procent). Na znaczeniu stracił z kolei portal internetowy (spadek o około 17 procent) oraz kioski (spadek o około 8 procent). Wzrost sprzedaży biletów przy użyciu aplikacji to efekt konsekwentnych działań ze strony Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która wprowadza coraz nowocześniejsze i przyjazne dla pasażerów rozwiązania. – Dobrym przykładem mogą być ostatnie aktualizacje. Dzięki nim w aplikacji można m.in. sprawdzić rzeczywisty czas odjazdu, zapisać ulubione przystanki lub odebrać powiadomienie o upływie ważności biletu – dodaje Michał Wadowski.

Wzrost sprzedaży w kasownikach oraz w biletomatach ZTM tłumaczy tym samym – możliwością zapłacenia za bilety kartami płatniczymi. W autobusach, tramwajach i trolejbusach jest coraz więcej urządzeń, które dają taką opcję podróżnym. Z kolei w przypadku automatów największe znaczenie miało uruchomienie w nich możliwości wnieśienia opłaty kartą płatniczą – miało to miejsce we wrześniu ubiegłego roku. ZTM przeanalizował również pierwsze dane ze sprzedaży biletów przez nowe, solarne biletomaty. Wynika z nich, że w urządzeniach pasażerowie dokonali już ponad 35 tysięcy transakcji na łączną kwotę ponad 308 tysięcy złotych. Najchętniej wybieraną metodą płatności była karta płatnicza.

Źródło: metropoliaztm.pl

Dziewiętnastka z priorytetem w Bytomiu

Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Bytomiu podpisał umowę na przebudowę skrzyżowania ulic Strzelców Bytomskich i Gabriela Narutowicza w dzielnicy Stroszek. Dzięki tej inwestycji tramwaj linii nr 19 zyska priorytet na kolejnym newralgicznym przejeździe w mieście.

Zakres prac, jakie będą musiały zostać przeprowadzone, aby upłynnić przejazd tramwajów przez skrzyżowanie obejmuje m.in.: poszerzenie jezdni, przebudowę oświetlenia ulicznego, kanalizacji deszczowej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, sygnalizacji świetlnej, kanalizacji teletechnicznej oraz zabezpieczenie sieci wodociągowej, gazowej i sieci energetycznych.

W ramach inwestycji wykonane zostaną również dodatkowe pasy jezdni umożliwiające samochodom skręt w prawo z ulicy Gabriela Narutowicza w ulicę Strzelców Bytomskich, z ulicy Władysława Sikorskiego w ulicę Strzelców Bytomskich oraz z ulicy Strzelców Bytomskich w ulicę Gabriela Narutowicza.

Wartość inwestycji realizowanej dzięki pozyskanemu przez miasto dofinansowaniu z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii to prawie 1,8 mln zł. Zgodnie z umową inwestycja powinna zakończyć się w listopadzie 2025 roku.

Źródło: bytom.pl



Fot. Bytom.pl



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.

Szlakiem Husarii Polskiej (część III)

Poprzednią część naszej wędrówki historycznym Szlakiem Husarii Polskiej zakończyliśmy we wsi Żerniki, w pobliżu Gliwic. W tym numerze zapraszamy na najdłuższy spacer, liczący niemal 90 kilometrów, który oczywiście możemy podzielić na dwa lub trzy mniejsze odcinki.

Z Żernik kierujemy się przez gliwicki Park Kultury i Wypoczynku do centrum Gliwic - jednego z najstarszych miast górnośląskich. Prawa miejskie Gliwice otrzymały już w 1276 roku i przez następne stulecia prężnie się rozwijały. W 1796 roku została tu uruchomiona huta żelaza, w której oddano do użytku pierwszy na kontynencie europejskim piec opalany koksem. W latach 1792-1806 wybudowano Kanał Kłodnicki, którym transportowano wyroby hutnicze, natomiast w latach 1933-1939 wybudowano Kanał Gliwicki. Jeszcze w 1798 roku przy hucie uruchomiono odlewnię żeliwa, która wykonywała m.in. znane w całej Europie odlewy artystyczne. Przemysł węglowy rozwinął się w Gliwicach i jego okolicy pod koniec XIX wieku. W mieście o tak bogatej historii nie brakuje wyjątkowych miejsc i obiektów. Spośród wielu ważnych punktów na mapie Gliwic wymienić można: Palmiarnię, budynek Poczty Głównej, zabudowę ulicy Zwycięstwa, Rynek ze starym ratuszem i fontanną Neptuna, dawny zamek piastowski (obecnie Muzeum), neogotycką katedrę biskupa diecezji gliwickiej pw. Apostołów Piotra i Pawła, fragmenty murów miejskich czy kościół pw. Wszystkich Świętych. Warto również zobaczyć dawny „Dom Górnośląski” (obecną siedzibę Urzędu Miasta), willę gliwickiego przedsiębiorcy Oscara Caro, a także Oddział Odlewnictwa Artystycznego Muzeum w Gliwicach, mieszczący się w dawnej maszynowni Kopalni Węgla Kamiennego „Gliwice”. Po opuszczeniu Gliwic, wojska Jana III Sobieskiego przemaszerowały przez kolejne miejscowości - Żernicę (wzmiankowaną już w XII wieku, z drewnianym kościołem pw. Michała Archanioła z lat 1648-1661) i Nieborowice (wzmiankowane w XV wieku). Kolejnym punktem były Pilchowice. Pierwszy zapis o tej jednej z największych wówczas wsi na Śląsku - pochodzi z 1305 roku. Początkowo miejscowość była własnością biskupów



Rynek i stary ratusz w Gliwicach

wrocławskich, a następnie przeszła w ręce świeckich możnowładców i rycerstwa. Od XVI do początków XX wieku Pilchowice posiadały prawa miejskie. Miastem zarządzał podległy właścicielowi dóbr burmistrz, który do pomocy miał dwóch członków Rady. Razem tworzyli oni tzw. magistrat miasta. Odbływały się tu cotygodniowe targi oraz cztery razy w roku jarmarki. Przez blisko dwa stulecia - od XV do XVII wieku - właścicielami Pilchowic byli kolejni potomkowie rodziny von Holyh, która otrzymała czeskie szlacheństwo w 1593 roku. To za ich rządów zbudowana została siedziba rodowa w postaci zamku obronnego, otoczonego fosą i wałami. Na przełomie XVII i XVIII wieku Pilchowice krótko były w rękach rodu Reischwitzów, a następnie weszły w skład dóbr zakonu cystersów z Rud. W 1726 roku wieś zakupił właściciel państwa rybnickiego - hrabia Emanuel Węgiersky (Węgierski), który w drugiej

połowie XVIII wieku w miejscu zamku wznosił stojącą do dzisiaj barokowo-klasycystyczną rezydencję dworską. Po okresie powstań śląskich, plebiscycie i podziale Górnego Śląska, miejscowość znalazła się w granicach Niemiec, a w okresie od 1936 do 1945 roku nosiła niemiecką nazwę Bilchengrund. Od około 1290 roku Pilchowice są siedzibą parafii, w której pierwotnie stała drewniana świątynia, o czym świadczą dokumenty z 1335 roku. Obecnie w centrum wsi stoi kościół parafialny pw. Ścięcia Jana Chrzciciela, wzniesiony z fundacji rodu Węgierskich w latach 1778-1780. Do innych ciekawych obiektów wartych zobaczenia w Pilchowicach należą m.in. widoczny tuż przy parafialnym kościele, działający od ponad 200 lat szpital wraz z klasztorem bonifratrów - zakonników specjalizujących się w opiece nad chorymi. Pierwsi zakonnicy przybyli do Pilchowic w 1794 roku i początkowo mieszkali



Willi Oscar Caro w Gliwicach

w zamku. Klasztor wzniesiony został z fundacji Antoniego Wenzla z Rybnika, w latach 1802-1814. W 1879 roku obiekt został rozbudowany. Drugim interesującym zabytkowym obiektem Pilchowic jest dzisiejsza siedziba Urzędu Gminy, znajdująca się przy ulicy Stanickiej. Ratusz mieści się w barokowo-klasycystycznym pałacu, pochodzącym z drugiej połowy XVIII wieku (1770-1780), wybudowanym na fundamentach XVI-wiecznego zamku przez rodzinę von Wengersky. W tym dwukondygnacyjnym budynku w latach 1858-1866 funkcjonowało więzienie, natomiast od 1867 do 1922 roku m.in. Seminarium Nauczycielskie. Dalej szlak Husarii Polskiej prowadzi nas do Rud Wielkich, znanych bardziej jako Rudy Raciborskie. Możemy tu podziwiać pocysterski zespół klasztorno-pałacowy powstały z fundacji księcia opolskiego Władysława III w 1252 roku, który nadał Rudy wraz z okolicznymi terenami cystersom z Jędrzejowa. Cystersi, wkrótce po przybyciu do Rud, wybudowali drewniany kościółek z zabudowaniami klasztorными i rozpoczęli zagospodarowywanie okolicznego terenu. Kilka lat później powstał murewany, wczesnogotycki kościół. Dzisiejszy kościół, podniesiony do godności bazyliki mniejszej, to również sanktuarium. W Kaplicy Mariackiej umieszczony został XV-wieczny obraz Matki Bożej Rudzkiej, zwanej również Matką Boską Pokorną (wizerunek jest prawdopodobnie kopią wcześniejszego obrazu, pochodzącego z XIII wieku). Do kościoła w Rudach przylegają dawne zabudowania klasztorne, przekształcone w pierwszej połowie XIX wieku w rezydencję pałacową rodu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingfürst. W 1834 roku ród otrzymał te dobra po bezpotomnej śmierci księcia Wiktora Amadeusza von Hessen-Rothenburg. Król pruski Fryderyk Wilhelm IV w 1840 roku nadał rodowi tytuł książąt raciborskich. Całe założenie pałacowe wraz z kościołem otacza przepiękny park,



Dawny zamek piastowski w Gliwicach

wchodzący w skład Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Po opuszczeniu Rud, wojska króla Sobieskiego maszerowały dawnym traktem m.in. przez Adamowice i Budzin. Ze względów krajobrazowych i przyrodniczych dalszy szlak poprowadzony został przez Nędzę oraz rezerwat „Łęczczok” z jego rozległymi lasami, łąkami oraz zbiornikami wodnymi. Obecnie możemy w tym miejscu zobaczyć mający ponad 400 lat dąb „Sobieskiego”. Dalej podążamy do Raciborza, mijając po drodze m.in. Markowice i Pogrzebień. O Raciborzu po raz pierwszy wspomniano w 1108 roku w Kronice Galla Anonima, przy okazji zdobycia tego grodu przez rycerzy Bolesława Krzywoustego. Osada Racibórz, dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu, szybko się rozwijała. Przez pewien czas była siedzibą kasztelana, a od 1172 roku została stolicą księstwa Mieszka I Płatoniego. W 1217 roku nastąpiła lokacja osady miejskiej na prawie polskim, a w 1299 roku przeniesiono ją na prawo niemieckie. W rękach Piastów Racibórz był do 1336 roku, następnie znajdował się we władaniu opawskich Przemysławów, zaś w latach 1487-1532 miasto należało do ostatnich z Piastów opolskich. Później pozostawał we władaniu Hohenzollernów, Habsburgów, Oppersdorfów i królów pruskich. W pierwszej połowie XIX wieku, dzięki wybudowaniu linii kolejowej Berlin-Wiedeń, Racibórz zmienił charakter z handlowo-rolniczego na przemysłowy. W okresie powstań śląskich i plebiscytu mieszkańcy w większości opowiedzieli się za Polską, lecz po podziale Górnego Śląska miasto pozostało w granicach Niemiec. Stare miasto nad Odrą do dzisiaj zachowało swój średniowieczny układ urbanistyczny, z prostokątnym rynkiem i urokliwymi renesansowymi kamieniczkami. Do najciekawszych zabytków Raciborza należą: Rynek z kolumną Matki Boskiej oraz gotycki kościół św. Jakuba wzniesiony w 1300 roku. Blisko Rynku, przy ul. Mickiewicza, stoi pomnik jednego



Zamek w Raciborzu

z najwybitniejszych niemieckich pisarzy epoki romantyzmu, Josefa barona von Eichendorffa (1788-1857), urodzonego w Łubowicach nieopodal Raciborza. Po przeciwnej stronie Rynku mieści się ufundowany w 1286 roku przez księcia cieszyńskiego Mieszka III gotycki kościół parafialny pw. Najświętszej Maryi Panny. Jego najstarsza część pochodzi z 1300 roku, nawa z XIV wieku, a sklepienie gwiaździste i filary z połowy XVI wieku. Podczas wizyty w Raciborzu warto zwrócić uwagę na budynek dawnego XIV-wiecznego kościoła Świętego Ducha, w którym od 1927 roku znajduje się Muzeum w Raciborzu. Z kolei przy ulicy Zamkowej znajduje się zbudowany w XIII wieku, a odrestaurowany w latach 2007-2012, zamek piastowski, będący siedzibą książąt raciborskich. Z pierwotnego zamku zachowała się gotycka kaplica wzniesiona w latach 1281-1287 z fundacji księcia Przemysła, która otrzymała imię angielskiego męczennika - św. Tomasza Becketa z Canterbury. W latach 1603-1635 zamek przebudowany został na renesansową rezydencję, niestety w czasie II wojny światowej uległ znacznemu zniszczeniu. Z Raciborza kierujemy się do wsi Żerdziny, a następnie do Kornic i Pietrowic Wielkich. W XVI wieku w Pietrowicach Wielkich wzniesiono zamek, w którym 24 sierpnia 1683 roku miał się zatrzymać na nocleg Jan III Sobieski. Dziś na miejscu zamku stoi szkoła, a nieopodal drewniany kościółek z 1667 roku pw. Krzyża Świętego. Nasz historyczny spacer kończymy w Krzanowicach, gdzie wojska króla Sobieskiego przekroczyły granicę z Czechami i dalej podążyły z odsieczą przez Opawę na Wiedeń.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół Wszystkich Świętych w Gliwicach



Szpital wraz z klasztorem bonifratrów w Pilchowicach



Zabudowania klasztoru pocysterskiego w Rudach

Jak tramwaj w kręgle grał...

Dzień gorącego lata, wzmagany dodatkowymi emocjami, związanymi z wydarzeniami, których próżno szukać podczas podróży tramwajem. Ogólnopolskie Mistrzostwa Motorniczych, organizatorem których były Tramwaje Warszawskie, rozpałały zmysły nie tylko uczestników, ale również licznie przybyłych kibiców.

Halo, halo, gdzie jesteście? Transport czeka. Martwimy się. Tak troskliwie przywitano nas w Warszawie, kiedy dotarliśmy tam w piątkowe popołudnie. Ogromny ruch kołowy spowodował, że niewielką odległość pokonywaliśmy samochodem w wydłużonym czasie. Jednak to okazało się zyskiem, gdyż pozwoliło na lepsze poznanie „warszawskiego kolegi po fachu”.

Sobotni ranek to czas przygotowania. Startującym zostaje przydzielony opiekun - „Patron motorniczy”, który będzie wspierał uczestników wiedzą i doświadczeniem na każdym etapie konkursu. Zbiórka, spacer na przystanek tramwajowy i transport specjalnie przeznaczonym tramwajem do zajezdni w dzielnicy Annpol. To tutaj, w najnowocześniejszej zajezdni gospodarzy, odbywać się będą ćwiczenia oraz jutrzejsze zmagania drużyn. Teraz chwila wyczekiwania przez wszystkich, czy padną odpowiedzi na pytania: Jakie będą konkurencje? Jakiego typu wagonami będziemy się poruszać? Jakie będą zasady? Niestety, przed rozpoczęciem finału organizator nie zdradza wszystkich tajemnic. Następuje podział na grupy i rozpoczęcie ćwiczeń. Drużyny trenują wagonami typu 105Na, Pesa 120N oraz Hyundai 141N. Uczestnicy, prowadząc tramwaj, toczą kulę mającą na celu precyzyjne strącanie kregli, dojeżdżają do przeszkody na milimetry, zatrzymują się we wskazanym miejscu bez możliwości korzystania z luster. Trenują również przejazd w łuku obok ustawionej przeszkody. Trudny dzień ćwiczeń daje biorącym udział tyle nadziei, co wątpliwości. Wieczór przynosi ulgę, zostają omówione konkurencje oraz następuje losowanie kolejności startowej. Drużyna spółki Tramwaje Śląskie S.A. w składzie: Dorota Nowak, Andrzej Tatko oraz trenerka: Barbara Kriegel - losuje numer „7”.

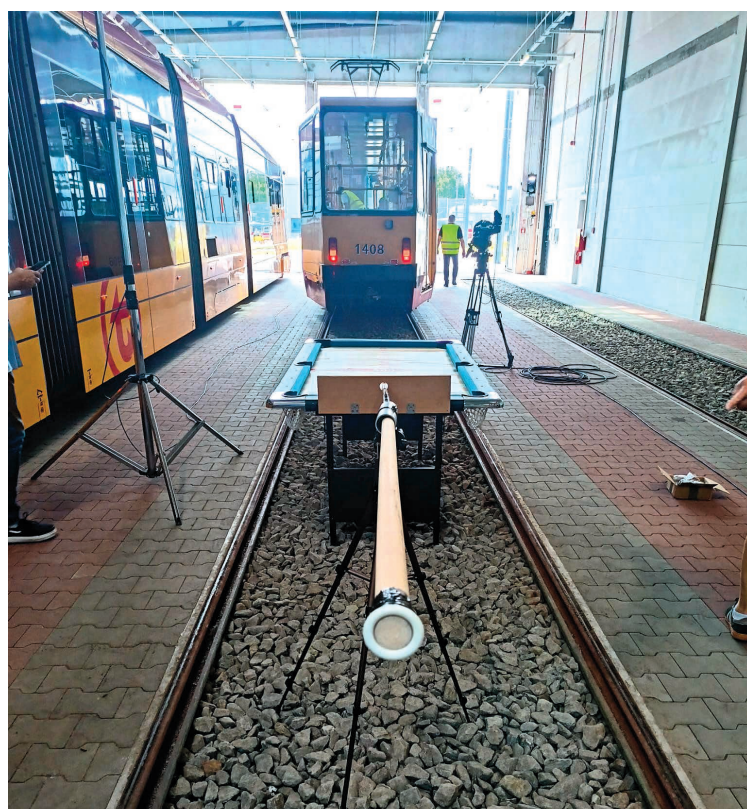
Finałowy dzień nastał!

Pobudka, śniadanie, wymeldowanie z hotelu, spacer na przystanek tramwajowy i przejazd znanym już wagonem specjalnym do miejsca Mistrzostw. Wybija godzina „0”, stres sięga zenitu. Kto będzie najlepszy? Kto przyniesie sławę swojej zajezdni? Kto pojedzie do Wiednia na kolejne rozgrywki? Za chwilę poznamy odpowiedzi na te pytania.



Gotowi do startu? Start!

Naciśnięcie „grzybka” rozpoczynające odliczanie czasu, zmagania rozpoczęte. Pierwsza konkurencja polega na dojeździe tyłem do przeszkody na jak najmniejszą odległość. Kolejne zadanie to rozpędzenie tramwaju do prędkości co najmniej 25 km/h, przy zasłoniętym prędkościomierzu i zatrzymanie przy jednorazowym uruchomieniu hamulców - nie zmieniając siły hamowania - nad matą wskazującą ilość zdobytych punktów. Nie ma czasu na spojrzenie na wynik, zegar tyka, czas ucieka. A tu trzeba rozegrać partyjkę w bilard. Zbliżyliśmy się masywnym czołem tramwaju do stołu bilardowego, by delikatnie trącić kij, a pchnięta bila wskaże liczbę zdobytych punktów. To już za nami. Teraz trzeba ocenić, czy atrapa „tajemniczej postaci” została poprawnie ustawiona na łuku obok toru, przez drugiego członka drużyny, tak by przejechać obok niej, jednak bez potrącenia. Im bliżej ustawiona figura względem tramwaju, tym większa wartość punktowa. Wyposażenie nowoczesnego taboru tramwajowego skutecznie ułatwia podróż osobom niepełnosprawnym. Przekonamy się za chwilę, jak motorniczowie potrafią precyzyjnie zatrzymać tramwaj przy peronie przystankowym, by miejsce rampy pokryło się z miejscem oczekiwania pasażera na wózku inwalidzkim. Zadanie





wykonywane bez korzystania z luster. Czy może być coś jeszcze bardziej fascynującego, wymagającego ścisłej współpracy osób w drużynie? Tak! Bowiem teraz motorniczy będzie kierował tramwajem z zasłoniętymi oczami. Wszystkie czynności związane z jazdą i hamowaniem będzie wykonywał na polecenie partnera z drużyny. Wszystko po to, by zatrzymać wagon w miejscu, gdzie znajduje się kosz, który trzeba będzie napełnić piłkami znajdującymi się w kabinie, wykorzystując okienko motorniczego. Był bilard, to teraz czas na kregle! Konkurencja pokazowa, bowiem niecodziennie tramwaje w kregle grają. Zawodnik rozpędza tramwaj, uderza w kulę i natychmiast zatrzymuje się, pozwalając kuli stracić kregle. Czym więcej przewróconych kregli, tym więcej punktów dla drużyny. Hala tramwajowa długa, konkurencji wiele, czas odliczany, a tu jeszcze zadanie oceniające sprawność fizyczną. Powrót na miejsce startu odbywa się ręczną drezyną napędzaną siłą mięśni zawodników.

Meta!

Bieg do grzybka, by zatrzymać odmierzany czas, bowiem wynik pomiaru również jest punktowany, a w stresie wykonywanych zadań trudno dogonić uciekające sekundy. Teraz informacja do sędziego, która stanowi test ze spostrzegawczości odnośnie zauważonych konfiguracji sygnałów świetlnych, nadawanych przez sygnalizator podczas zmagania w różnych konkurencjach. Trwa liczenie punktów, adrenalina rośnie. Kto pierwszy? Już wiemy.



III miejsce zajęli zawodnicy z Krakowa (6249 pkt), II miejsce przypadło gospodarzom (6700 pkt), natomiast I miejsce zajęła drużyna z Poznania (6850). Tak, to oni będą reprezentować nasz kraj w Mistrzostwach Świata Motorniczych 2025 roku, które odbędą się w Wiedniu. Kolejne miejsca zajęli:

- IV. Wrocław (6100 pkt),
- V. Łódź (5950 pkt),
- VI. Gdańsk (5820 pkt),
- VII. Śląsk i Zagłębie (5800 pkt),
- VIII. Toruń (5780 pkt),
- IX. Bydgoszcz (5600 pkt),
- X. Częstochowa (5550 pkt),
- XI. Szczecin (5500 pkt),
- XII. Gorzów Wielkopolski (5350 pkt).

Debiut drużyny spółki Tramwaje Śląskie S.A. pozwolił na zajęcie VII miejsca. „Szczęśliwa siódemka”, bezpieczny środek tabeli, pierwsza dziesiątka, niewielkie różnice punktowe, pośród wielu drużyn, które zajęły wyższe lokaty, mając jednak doświadczenie zdobyte w konkursach w poprzednich latach.

Sebastian Wiśniewski

team manager drużyny Tramwaje Śląskie S.A. (Śląsk i Zagłębie)

PS

Ze strony redakcji STN gratulujemy naszym debiutantom wyniku, licząc, że w kolejnych latach będzie... tylko lepiej, a autorowi tekstu - reporterskiego zacięcia. Materiał przeczytaliśmy z wypiekami na twarzach. Mamy nadzieję, że Państwo również.



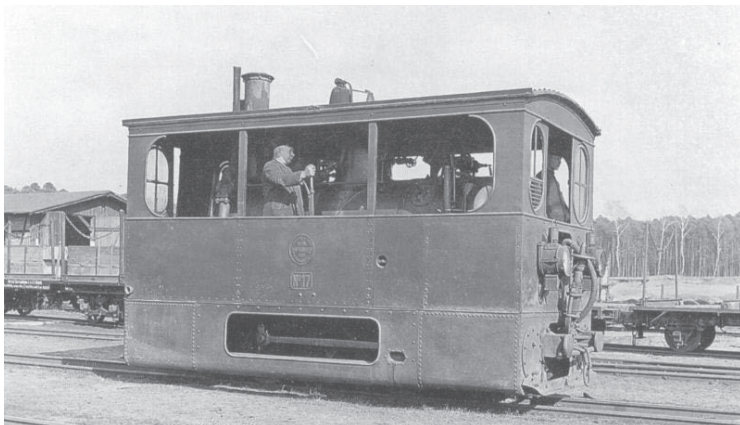
Ciuchcią podróż w czasie

Górnośląskie Koleje Wąskotorowe to najstarsza nieprzerwanie czynna kolej wąskotorowa na świecie, która rozpoczęła funkcjonowanie w 1853 roku. Przez 150 lat była krwiobiegiem górnośląskiego przemysłu, łącząc niemal wszystkie najważniejsze zakłady przemysłowe w regionie. Obecnie koleje wąskotorowe służą już tylko do przewozu turystów.

Linie kolei wąskotorowej liczące setki kilometrów rozciągały się od Raciborza na południu po Szopienice na wschodzie oraz Bibielę na północy. Apogeum świetności kolej wąskotorowa przeżywała w latach 50. XX wieku, gdy linie kolejowe osiągnęły rekordową długość 233 km, przewożąc do 7 mln ton rocznie.

Na przełomie XX i XXI wieku wraz z transformacją gospodarczą, której efektem była likwidacja wielu zakładów przemysłu ciężkiego, rola kolei wąskotorowej zaczęła maleć. W 2003 roku powołano Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, którego celem było zachowanie w jak najlepszym stanie istniejących linii, budynków i taboru kolei wąskotorowych oraz ochrona dziedzictwa przemysłowego. Wolontariusze i pracownicy wykonywali prace obejmujące wszelkie aspekty działania firmy kolejowej – od utrzymania porządku na terenie stacji i wzdłuż torów poprzez remonty nawierzchni kolejowej, remonty taboru aż po prowadzenie wszelkiej niezbędnej dokumentacji.

Obecnie Górnośląskie Koleje Wąskotorowe obsługują turystyczną trasę o łącznej długości 21 km, której przystanek początkowy znajduje się na peronie wąskotorowym dworca w Bytomiu. Pociągi na tej trasie zatrzymują się na dziesięciu stacjach, między innymi na zabytkowej stacji Bytom Karb Wąskotorowy, w Suchej Górze w pobliżu rezerwatu Segiet, przy Zabytkowej Kopalni Srebra oraz – w czasie wakacji – przy zalewie Nakło-Chechło, chętnie odwiedzanym przez mieszkańców regionu.

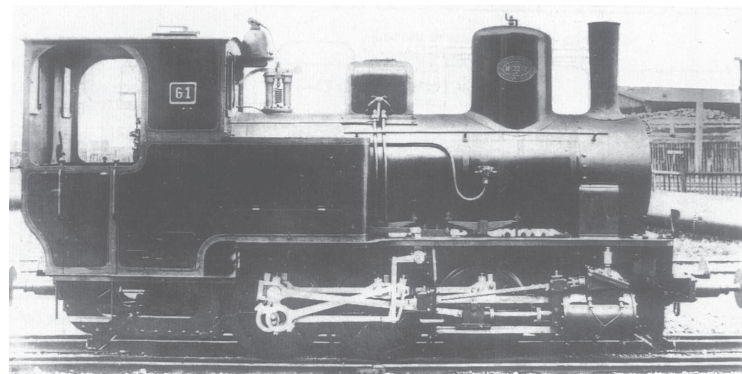


Linie Gliwice Trynek-Rudy oddało do użytku w roku 1899 przedsiębiorstwo Oberschlesische Dampfstrassenbahnen zarządzające górnośląskimi tramwajami



Fot. Bytom.pl

Wyszperane
w archiwum



Fot. Archiwum SGKW

W latach 1884-1896 na liniach górnośląskich jeździło m.in. 30 parowozów Kraussa. Maszyny te miały moc 130KM i stanowiły najliczniejszą serię lokomotyw na GKW

Latem możemy podróżować kolejką w każdy piątek, sobotę, niedzielę i święta na trasie Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie. Odjazdy z Bytomia: 9:00, 12:00, 16:30, powroty z Miasteczka Śląskiego: 10:30, 13:30, 17:50.

W piątki pojawił się dodatkowy kurs o 10:45 – to świetna okazja, by odwiedzić Zabytkową Kopalnię Srebra, pospacerować po Tarnowskich Górach albo odpocząć nad Zalewem Nakło-Chechło. Kurs szczególnie przydatny dla półkolonii i grup zorganizowanych lub każdego, kto chce spędzić wolny czas w nieoczywisty sposób. O 16:00 rusza „Piątkowy spacerowy” – idealny na wieczór w Tarnowskich Górach. Można zjeść coś pysznego, napić się kawy lub spróbować rzemieślniczych lodów. Powrót o 20:50. Z biletem – zniżki w wybranych restauracjach.

W każdy piątek o 16:00 można też wziąć udział w wycieczce z cyklu „Kultura Przemysłowa Ziemi Tarnogórskiej” – z prelekcją, historią kolei i górnictwa oraz przejazdem wąskotorówką.

A już wkrótce na tory wyjedzie zabytkowy parowóz „Ryś”! Warto śledzić stronę SGKW, by nie przegapić tej okazji. Szczegóły i rozkład jazdy można znaleźć na stronie sgkw.eu.

Źródło: sgkw.eu



Fot. Bytom.pl

Liczba miesiąca: 63

Co może kryć liczba 63? Patrząc na poprzednie artykuły w tym dziale, można stwierdzić, że były większe, zdecydowanie bardziej imponujące. Dotyczyły jednak inwestycji, czy też infrastruktury. Tym razem za liczbą kryją się ludzie, najważniejszy i zarazem nieodzowny element prawidłowego funkcjonowania spółki Tramwaje Śląskie S.A.

63 - tyle osób, w zakresie kursu podstawowego, przeszkolił w 2024 roku nasz Ośrodek Szkolenia Motorniczych. Patrząc z zewnątrz, dane może nie są imponujące, ale stanowią odczuwalne wzmocnienie załogi Działu Ruchu. Warto wiedzieć, że obecnie mamy zatrudnionych w Spółce 590 motorniczych, zatem 63 wyszkolone osoby to zasilenie ich szeregów o ponad 11 %. Pamiętajmy, że praca motorniczego charakteryzuje się sporymi wymaganiami m.in. psychoruchowymi, koniecznością przyswojenia wielu bodźców zewnętrznych oraz samodyscypliną ze względu na różne godziny pracy, co skutkuje rotacją wśród zatrudnionych. Proces szkolenia składa się z kilku etapów. Wyszukanie 63 osób to łącznie 8946 godzin, co daje 372 dni i 6 godzin, czyli ponad rok.

Informacje o planowanych kursach dla kandydatów na motorniczą/motorniczego można znaleźć w ogłoszeniach w Silesia Tram News (Pracuj z nami), na naszej stronie internetowej www.tram-silesia.pl (w zakładce Ogłoszenia i oferty pracy), w kilku wagonach tramwajowych oraz bezpośrednio w Ośrodku Szkolenia Motorniczych w Katowicach.

Liczba instruktorów	6
Liczba wagonów nauki jazdy	3
Liczba godzin zajęć praktycznych	3780
Liczba godzin teoretycznych	5166
Zdawalność egzaminów państwowych	98,5%
Kilometry przejechane wagonami szkoleniowymi	52312

Ciekawostka: zdawalność egzaminów w kat. „Pozwolenie” jest najwyższa wśród wszystkich kategorii prawa jazdy.

Materiał przygotowany przez Ośrodek Szkolenia Motorniczych w Katowicach – Zawodziu.



Pracuj z nami!

Spółka Tramwaje Śląskie S.A., ceniony i pewny pracodawca, poszukuje pracowników wielu specjalności.

SPRAWDŹ - może szukamy właśnie Ciebie!

Obecnie trwa rekrutacja na stanowiska pracy:

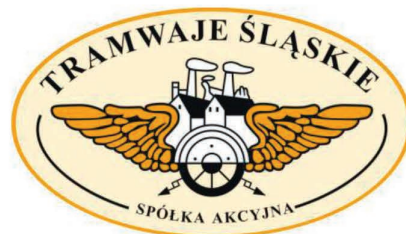
- mistrz do spraw remontów pojazdów, regeneracji (ZUR Chorzów)
- malarz-lakiernik (Chorzów)
- elektryk urządzeń i aparatury trakcji elektrycznej (Bytom, Będzin, Chorzów, Gliwice, Katowice)
- elektronik (Bytom, Chorzów, Gliwice)
- ślusarz taboru szynowego (Chorzów, Katowice, Będzin)
- monter sieci elektrotrakcyjnych (ZTS)
- ślusarz (ZTS Będzin)
- ślusarz torowy (ZTS)
- frezer (ZTS Będzin)
- spawacz (ZTS)
- kierowca (ZTS)
- nabór na kurs motorniczego tramwaju (stała rekrutacja)



Szczegóły znaleźć można na stronie www.tram-silesia.pl w zakładce OGŁOSZENIA I OFERTY PRACY.

Krzyżówka

Strug	▼	W niej okazy na wystawie	▼	Japońska ryżówka	Wychodź- ca	▼	Połowica	▼	Rurka z bibułki na skręta	▼	Bankier	▼
Samica owcy				Polak starej daty			Chmurki na niebie				Imię Laudy	
Wielki sklep	▶		▼				Hera lub Atena	▶			▼	
	▶				Kraj z Tehe- ranem	▶				Kuzyn karpia		
Tytoń do nosa					Bożyszcze fanek		Niewielki ptak; rudzik	▶		Sam		
Wiadro z klepek	▶				▼							
	▶			Wonna żywica	▶				Zabił Abla	▶		
Imię Clintona		Załoga wioślarska	▶				Zero, nic	▶			Jednostka natężenia oświet- lenia	Letni pantofel
	▶			Napój z chininą	▶				Futro z tchórza	▶		
Bywa kolczasty		Polecenie majora		Głos kobiecy	▶		Bodziec, podnieta	▶				
	▶			Obóz cygański	▶							
	▶								Oprawca, siepacz	▶		
Ustrój dawnej Rosji		Nerka zwierzęca (zdr.)		Złagodne- nie bólu					Śnieżna górką	Dawny komputer		
Na głowie punka	▶											
Jednooki olbrzym									Waluta RPA		Posiadł wiedzę tajemną	Sari, śpie- waczka
	▶											
					Ziemia uprawna	▶	Grillowy talerzyk	Oprawka fotki	▶			
							Poranny strój kobiecy					
Wręczana zwycięzcy	▶						Duet	▶			Omamy	
	▶			Drzwi stodoły		Rozporzą- dzenie władcy	Niemiecka maszyna szyfrująca	▶				
							Włókno z Torunia	▶				
Na bandaż		Fiat Palio ...	▶							Grupy dysku- syjne w necie	Staroż. kraina w Mezo- potamii	Utwór dla tenora
Chro- nometr		Karel, piosen- karz	▶	Brat Kaina								
	▶				Salvador, słynny hispz. malarz	▶			Z długim cybuchem	▶		
Prace drogowe	▶						Wieża turystów	▶				
	▶											
					Kuchynka łasicy	▶			Przy butach taternika	▶		
8 muzyków							Kraina szczęś- liwości	▶				
Podpora archit.	▶											



Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 15 sierpnia 2025 r. na adres wydawcy, rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 107, 41-500 Chorzów.

Rozwiązania można przysyłać pocztą elektroniczną na adres: biuro@agencjamedial.pl.

Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.