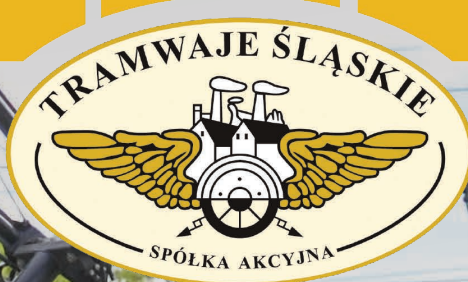


NR 4/181 KWIECIEŃ 2026

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS



INWESTYCJE

Tramwajowy ruch inwestycyjny

>>> str. 3

ROZMAITOŚCI

Powrót „wiedeńczyka”

>>> str. 4

ROZMOWA

Entuzjazm na pięć liter: PASJA

>>> str. 8

Ćwierć wieku z Karlikami

>>> str. 5





Jedźmy razem

Dla spółki Tramwaje Śląskie S.A. tematem numer jeden jest realizacja projektu „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w GZM” w ramach programu FEnIKS 2021–2027. Nic dziwnego, że na naszych łamach staramy się na bieżąco informować o podejmowanych działaniach inwestycyjnych. W kwietniowym wydaniu, na stronie 3, zamieszczamy relacje z podpisania kolejnych umów. Dwie z nich dotyczą przebudowy torowisk i sieci trakcyjnej w Bytomiu (wzdłuż ulicy Chorzowskiej) oraz w Chorzowie (wzdłuż ulicy Katowickiej), a trzecia - remontu torowiska tramwajowego w ulicy 1 Maja i ulicy Obrońców Westerplatte w Katowicach. Przed nami kolejne wyzwania, ale nie byłobyśmy sobą, gdybyśmy nie odnotowali ważnych wydarzeń z przeszłości. Na stronie 4 piszemy o wagonach typu E1, czyli popularnych „wiedeńczykach”. Tramwaje te przestały kursować już 5 lat temu, ale dzięki pasjonatom jeden z nich powrócił na tory i stanowi weekendową atrakcję dla podróżnych. Na stronie 5 przywołujemy z kolei 25-letnią historię Karlików. W tym numerze gazety zachęcamy do aktywności i relaksu. Wszak przed nami majówka! Jak co miesiąc, zapraszamy na „Spacer po regionie”, tym razem jednak tekst podróżniczy zamieszczamy na stronach 10 i 11. Natomiast rozkładówkę, czyli strony 6 i 7, wyjątkowo zarezerwowaliśmy na krzyżówkę. Jest ku temu specjalna okazja - nie wszyscy wiedzą, że krzyżówki ukazują się na łamach naszego czasopisma już od 15 lat, a ich autorem od samego początku jest Andrzej Cichoń, pracownik spółki Tramwaje Śląskie S.A. Ciekawą rozmowę z nim właśnie publikujemy na stronie 8. Mam nadzieję, że nasze majówkowe wydanie będzie inspiracją do zwiedzenia niezwykłych miejsc w ramach Nocy Muzeów 16 maja, która w tym roku organizowana będzie także z udziałem spółki Tramwaje Śląskie S.A. Szczegóły odnaleźć można na stronie 12.

Życzę Państwu milej, wiosennej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Rozkład jazdy na majówkę i Boże Ciało

Przed nami wolne dni na początku maja i na początku czerwca. Warto zapoznać się z obowiązującymi rozkładami jazdy w tym czasie.

30 kwietnia 2026 roku (czwartek) obowiązywać będą rozkłady jazdy ważne w dni robocze (szkolne), z uwzględnieniem następujących wyjątków:

- zawiesza się funkcjonowanie linii autobusowej 102;
- 1 maja 2026 r. (piątek – Święto Pracy) i 3 maja 2026 r. (niedziela – Święto Konstytucji 3 Maja) obowiązywać będą rozkłady na niedziele i święta (niehandlowe/niewakacyjne);
- 2 maja 2026 r. (sobota – Dzień Flagi Rzeczypospolitej Polskiej) obowiązywać będą rozkłady ważne w soboty;
- 4 czerwca 2026 r. (czwartek – Boże Ciało) obowiązywać będą rozkłady ważne w niedziele i święta (niehandlowe/niewakacyjne);
- 5 czerwca 2026 r. (piątek) obowiązywać będą rozkłady ważne w dni robocze (nieszkolne/niewakacyjne).

Zmiany i aktualizacje dotyczące rozkładów jazdy śledzić można na stronie rj.transportgzm.pl.



Sezon na żółte rowery

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia rozpoczęła tzw. sezon wysoki systemu Metrorower. Od początku marca 2026 roku do dyspozycji mieszkańców jest aż 7069 żółtych rowerów, dostępnych na 945 stacjach w 40 gminach.

Od tegorocznego sezonu Rower Metropolitalny jest zintegrowany z systemem Kolei Śląskich. Dzięki temu, pasażerowie Kolei Śląskich i POL-REGIO, posiadający jeden z biletów dostępnych w taryfie MAX BILET, mają możliwość bezpłatnego korzystania z rowerów przez 60 minut dziennie. Przed pierwszym wypożyczeniem



roweru w Systemie Metrorower posiadacze tych biletów muszą wprowadzić w aplikacji mobilnej Metrorower dane z biletu miesięcznego Taryfa MAX BILET, tj. serię i numer biletu. Pakiet 60. minut będzie aktywowany każdego dnia, do końca okresu ważności biletu z Taryfy MAX BILET. Do tej pory rowery były zintegrowane wyłącznie z systemem Transport GZM. 60 bezpłatnych minut dziennie zyskiwali posiadacze biletów średniookresowych lub długookresowych – od biletu dziennego po 180-dniowy.

Od 9 marca obowiązuje nowy regulamin systemu Metrorower. Znalazł się w nim m.in. zapis o obowiązku korzystania z kasku przez osoby małoletnie do 16. roku życia. Jest to związane z nowelizacją przepisów prawa. Warto o tym pamiętać, planując wiosenne, rodzinne wycieczki.

Źródło: metropoliagzm.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

Tramwajowy ruch inwestycyjny

Trwa realizacja projektu „Modernizacja i rozwój infrastruktury tramwajowej w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Etap I” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. W poniedziałek 27 kwietnia 2026 roku podpisano umowy w Urzędzie Miejskim w Bytomiu oraz w Zakładzie Usługowo-Remontowym Tramwajów Śląskich S.A. w Chorzowie.

18,4 mln złotych wynosi wartość dwóch umów na realizację przebudowy torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej w Bytomiu (wzdłuż ulicy Chorzowskiej) oraz remont torowiska w Chorzowie (wzdłuż ulicy Katowickiej, na odcinkach od przystanku Łagiewniki Cmentarz do ulicy Polnej i dalej na odcinku od ulicy Metalowców do ulicy Nowej). Projekt obydwu inwestycji zakłada przebudowę około 3,4 km toru pojedynczego. W Bytomiu przebudowane zostaną także przystanki: Łagiewniki Cmentarz, Łagiewniki Chorzowska oraz Łagiewniki Zajezdnia. Remontu doczeka się sieć trakcyjna, po modernizacji powstanie tam zielone torowisko. Z kolei przebudowa odcinka torowiska na odcinku od ul. Nowej do ul. Metalowców w Chorzowie w całości przebiega poza układem drogowym. Zakres przedsięwzięcia obejmuje remont torowiska tramwajowego bez sieci trakcyjnej oraz peronu przystankowego. Prace w tym miejscu będą realizowane z zachowaniem ruchu tramwajowego. Oba odcinki w formule „zaprojektuj i wybuduj” zmodernizuje firma ZUE SA z Krakowa. Koszt inwestycji w Bytomiu to 14,2 mln złotych brutto, a jej zakończenie zaplanowane zostało na sierpień 2027 roku. Koszt inwestycji w Chorzowie wynosi 4,2 mln złotych brutto, a roboty mają się zakończyć w czerwcu 2027 roku. – Modernizowana trasa jest jedną z najważniejszych linii tramwajowych



Bytom, ul. Chorzowska

w Metropolii, łączącą Bytom z Chorzowem i Katowicami – podkreśla prezydent Bytomia Mariusz Wołosz. – Dzięki temu remontowi przejazdy staną się krótsze, zastosowana technologia wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu, a przebudowane przystanki zwiększą komfort jazdy pasażerów – dodaje prezydent.

Kluczowe znaczenie dla prowadzonych inwestycji będzie miała decyzja dotycząca dopuszczenia ruchu tramwajowego na chorzowskiej estakadzie. – Jeśli problem zostanie rozwiązany pozytywnie, to nastąpi tak bardzo oczekiwane przez pasażerów ponowne uruchomienie linii tramwajowej z Katowic do Bytomia, a komfort podróżowania znacznie się poprawi – mówi prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik.

27 kwietnia spółka Tramwaje Śląskie S.A. podpisała także umowę na przebudowę torowiska tramwajowego w ulicy 1 Maja i ulicy Obrońców Westerplatte w Katowicach. W ramach inwestycji zaplanowano modernizację torowiska, sieci trakcyjnej, węzła rozjazdowego przed zajezdnią w Katowicach Zawodziu oraz przebudowę peronów. Wykonawcą zadania jest firma ZUE SA z Krakowa. Koszt inwestycji wynosi 33,6 mln złotych brutto, a zakończenie robót ma nastąpić w sierpniu 2027 roku.

red



Podpisanie umowy na przebudowę torowiska w Bytomiu i Chorzowie. Od lewej: Marcin Michalik – członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Wiesław Nowak – prezes zarządu spółki ZUE S.A., Mariusz Wołosz – prezydent Bytomia, Bolesław Knapik – prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz Michał Bieda – zastępca prezydenta Bytomia.



Podpisanie umowy na przebudowę torowiska tramwajowego w ulicy 1 Maja i ulicy Obrońców Westerplatte w Katowicach. Od lewej: Marcin Wiśniewski – wiceprezes zarządu spółki ZUE S.A., Wiesław Nowak – prezes zarządu spółki ZUE S.A., Bolesław Knapik – prezes zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Marcin Michalik – członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., Henryk Kolender – członek zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Powrót „wiedeńczyka”

E1 to wagon dwuczłonowy, którego pułdło oparte jest na dwóch wózkach napędowych i środkowym wózku tocznym, sterowany nastawnikiem z elektrycznym napędem uruchamianym ręcznym zadajnikiem jazdy. Wagon dysponuje 152 miejscami, w tym 34 miejscami siedzącymi. Tramwaje tego typu na torach w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przejechały ponad 10 milionów kilometrów.

Wagony typu E1 zadebiutowały w latach 70. ubiegłego wieku. Wyprodukowane zostały dla wiedeńskiego przewoźnika Wiener Linien GmbH & Co KG w zakładach Lohner i Simmering-Graz-Pauker AG. W Chorzowie pojawiły się w 2011 roku. Kosztowały - wraz z modernizacją - wówczas połowę tego, co trzeba byłoby wydać na kapitalne remonty mocno wyeksploatowanych wagonów serii 105N. Liftingu dokonano w Zakładzie Usługowo-Remontowym spółki Tramwaje Śląskie S.A. w Chorzowie Batorym. Tam też wagony zostały przystosowane do polskich przepisów. Zamontowano nowe fotele pasażerskie, ściankę działową kabiny motorniczego i jej klimatyzację. Na wagonach pojawiło się nowe oświetlenie i nowa powłoka lakiernicza o czerwonej, charakterystycznej dla naszej Spółki, barwie. Tak też prezentowały się przez dekadę 2011-2022. 15 marca 2021 roku „wiedeńczyki” oficjalnie przeszły na emeryturę, kończąc swoją liniową służbę. Jeden z nich, dzięki pracy naszych tramwajarzy, powrócił z niej 11 kwietnia 2026 roku. Kursuje w soboty i w niedziele na linii nr 23. Motorniczym pierwszego kursu po powrocie, podobnie jak ostatniego przed, był kierownik działu techniki i utrzymania obiektów w spółce Tramwaje Śląskie S.A., Witold Michnol, którego początki z „wiedeńczykami” nie były łatwe.



Witold Michnol, kierownik działu techniki i utrzymania obiektów w spółce Tramwaje Śląskie S.A.



- W roku 2011, kiedy wprowadzono do eksploatacji na śląskich i zagłębiowskich torach tramwaje z Wiednia, torowiska były przed modernizacją, a ich stan, mówiąc ogólnie, był kiepski. O ile elastyczniejsze tramwaje 105Na bardzo dobrze dawały sobie radę na wyhuśtanych torach, to E1 miały z tym problem i „lubiły” wyskakiwać z szyn, czyli wykolejać się. Nasi pracownicy torowi musieli włożyć sporo wysiłku, aby wyeliminować słabe punkty „wiedeńców” – wspomina Witold Michnol.

Tak zwane choroby „wieku dziecięcego” dały o sobie znać po wdrożeniu do ruchu liniowego. Problemem był między innymi system sterowania drzwiami za pomocą fotokomórek. Fotokomórka „widząc”, że w obszarze drzwi nie ma nikogo, powodowała ich zamykanie. Gdy w tym czasie ktoś dochodził do drzwi, a te zaczynały mu się zamykać, obrywało się motorniczemu. Z czasem ludzie się przyzwyczaili, aby nie stawać na stopniach, bo w przeciwnym razie fotokomórka stwierdzała przeszkodę i drzwi nie można było zamknąć.

Bardzo się ucieszyłem, kiedy dowiedziałem się o reaktywacji tramwaju E1 nr 938 do obsługi linii nr 23 i gdy zaproponowano mi, abym nim jeździł w pierwszym dniu kursowania tego wagonu po blisko czteroletniej przerwie. Tramwaj ten po raz ostatni na linii kursował 17 września 2022 roku, jako pociąg specjalny S9, uruchomiony z okazji Dnia Otwartego Zajeżdźni Tramwajowej w Gliwicach. Dodam, że wówczas również go obsługiwałem - można więc powiedzieć, że miałem okazję zamknąć pewien etap i rozpocząć nowy. Kiedy, w sobotę, 11 kwietnia podjechałem pierwszym kursem pod bramę zajeżdźni, na przystanku oczekiwała spora grupa osób, które przyszły po to, by przejechać się „wiedeńczykiem”. Na całej trasie pasjonaci robili zdjęcia, czy też nagrywali filmiki. Niektórzy na przemian jeździli ze mną i fotografowali. Nie zabrakło również pracowników naszej Spółki, a nawet osób zza granicy, na przykład motorniczego z Ostrawy – relacjonuje Witold Michnol.

Warto dodać, że spółka Tramwaje Śląskie S.A. dysponowała 24 wagonami typu E1, rozdzielonymi między zajeżdźnie w Będzinie i w Gliwicach. „Wiedeńczyk” jeździł między innymi na linii nr 1, kiedy ta była najdłuższą w Metropolii. Liczyła 27 kilometrów i przebiegała przez 6 miast, łącząc zajeżdźnię w Gliwicach z Placem Miarki w Katowicach.

(war)

Ćwierć wieku z Karlikami

Od momentu, gdy pierwsze wagony typu 116Nd, znane początkowo też pod handlową nazwą Citadis 100, przyjęły na pokład pierwszych pasażerów, minie wkrótce 25 lat. Tak długo są już z nami popularne Karliki, choć wydawać by się mogło, że to wszystko działo się nie tak dawno, niemal wczoraj...



Ćwierć wieku to szmat czasu, a dodać trzeba, że pierwsze kursy z pasażerami nie były początkiem tej historii. Umowy dotyczące modernizacji tramwajowego ciągu Bytom – Katowice, czyli ówczesnych linii 6 i 41, Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach podpisało z firmą GEC Alstom Konstal S.A. już w 1998 roku, a pierwszy pokaz - dla mediów - nowego wagonu odbył się w czerwcu 2000 roku.

Choć początkowe plany były bardzo ambitne, skończyło się na ograniczonym zakresie realizacji zarówno inwestycji, jak i zakupu wagonów. Dostarczono ich 17, choć w najbardziej rozbudowanej wersji mowa była nawet o 50 wagonach.

3 maja 2001 roku z katowickiej zajezdni Zawodzie wyjechały na linię 41 (kursującą wówczas z Placu Miarki w Katowicach do pętli przy ulicy Wrocławskiej w Bytomiu) trzy pierwsze Karliki: wagon 801 jako pociąg 4105, wagon 805 jako pociąg 4101 oraz wagon 804 jako pociąg 4103. Przez ćwierć wieku wiele się zmieniło – Karliki pojawiały się na kolejnych liniach w miarę modernizacji infrastruktury i dostawy kolejnych, niskopodłogowych wozów. Wreszcie na dobre rozgościły się na liniach obsługiwanych przez zajezdnię Gliwice, gdzie obecnie stacjonują wszystkie (obsługują linie 1, 3, 4, 5, 9 i 10).

Z początku srebrnoszare - od 2010 roku Karliki stawały się stopniowo czerwone, a od roku 2023 wszystkie po kolei przechodzą zaawansowaną modernizację do wagonu typu 116Ndm (otrzymując m.in. nowy napęd oraz klimatyzację i nową aranżację przestrzeni pasażerskiej). Można powiedzieć, że tramwaje odzyskują młodość, choć właściwie ze swoimi „uśmiechniętymi” przodami nigdy jej nie utraciły!



Z okazji jubileuszu, spółka Tramwaje Śląskie S.A. we współpracy z Klubem Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorem i Zarządem Transportu Metropolitalnego w Katowicach, zapraszają do wspólnego świętowania. Będzie to wyjątkowa okazja do sentymentalnej podróży Karlikami: 1 maja na linii numer 6, a 3 maja na linii numer 19. Ponadto, chorzowski KMTM przygotował przejazd specjalny po całej Górnos Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pod hasłem „Srebrna majówka”. 2 maja w trasę wyruszy srebrnoszary wagon numer 802. Pociąg specjalny wystartuje o 10:00 z Centrum Przesiadkowego na Zawodziu, zaś o 10:15 będzie na przystanku Katowice Dworzec PKP. Koniec imprezy zaplanowano około 16:50 na Rynku w Katowicach lub o 17:05 na Zawodziu. Koszt przejazdu to 50 złotych - płatne na miejscu gotówką. Zapraszamy serdecznie!

Jakub Drogoś



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.

Entuzjazm na pięć liter: PASJA

O sobie mówi tak: „Andrzej Cichoń lat 62. Z Tramwajami Śląskimi związany jestem praktycznie od zawsze, a dokładnie od... 48 lat. Poszedłem rok wcześniej do szkoły podstawowej. Jako niespełna 15-letni chłopak rozpocząłem edukację w szkole WPK. W chorzowskich tramwajach jestem od początku swojego zawodowego życia. Najpierw byłem tutaj uczniem, później telemonterem, a obecnie specjalistą koordynatorem ds. łączności”.

Andrzej Cichoń krzyżówkami i łamigłówkami zajmował się od małego. Jako 15-latek, w 1979 roku, zobaczył pierwszą, stworzoną przez siebie, krzyżówkę w wydawnictwie „Rozrywka”. Kolejne ukazywały się w „Krzyżówce”, „Szaradziście” w „Rebusie” i innych. Od blisko 30 lat współpracuje z częstochowskim Technopolem, będąc redaktorem naczelnym „200 Panoramicznych” i „300 Krzyżówek z głową”. Startował w programie „Jeden z dziesięciu”. Nie dostał się do finałowej trójki. Po tym nagraniu do końca życia będzie pamiętał, jaki status ma Puerto Rico*.

- Myślę, że nie zanegujesz mojego stwierdzenia, ale jestem przekonany, że kwietniowe wydanie naszego magazynu będzie dla Ciebie wydaniem wyjątkowym.

- Każde jest wyjątkowe, ale to rzeczywiście jest szczególne. To już 15 lat, jak publikuję krzyżówkę w Silesia Tram News wydawnictwie Tramwajów Śląskich, z którymi jestem mocno powiązany zarówno rodzinie, jak i zawodowo. Kiedyś robiłem na zmianę krzyżówki panoramiczne i tradycyjne, teraz robię tylko panoramiczne. Staram się komponować je tak, by hasła były powiązane z tramwajami.

- Skąd się wzięło u Ciebie zamiłowanie do tworzenia krzyżówek? Czy zawsze były to tylko krzyżówki, czy też zajmowałeś się również innymi formami zagadek umysłowych?

- Jako dzieciak chodziłem często do naszej sąsiadki, która miała starszą ode mnie córkę. Ona pomogła mi rozwiązać pierwszy rebus w magazynie „Świerszczyk”. Krzyżówki w wydawnictwie „Rozrywka” nagminnie rozwiązywał mój ojciec. On praktycznie mnie w to wciągnął. W szkole wszyscy wiedzieli, że krzyżówki, to mój świat. Najpierw było ich rozwiązywanie, a później tworzenie. Zajmuje się praktycznie wszystkimi formami zagadek umysłowych, za wyjątkiem szarad. Co dwa tygodnie spotykamy się w Klubie Szaradziarskim Ariada w Sosnowcu, gdzie tworzymy i rozwiązujemy stworzone przez nas zadania. W naszym gronie jest jeden z najbardziej utytułowanych polskich szaradzystów, Rafał Tałaj.

- Przyznaję, że mnie najbardziej denerwują wymyślne hasła w krzyżówkach. Słowa, które znają tylko eksperci w danej dziedzinie. Dla przykładu – łalok. Tylko wytrawny krzyżówkowiec, czy też myśliwy, będzie wiedział, że to obwisłe podgardle żubra.

- Ja spotkałem się z tym przy adiustacji krzyżówek panoramicznych. Nigdy nie było tego w krzyżówkach tradycyjnych. Skąd się to bierze? Bierze się to stąd, że na tyle krzyżówek, ile jest wydawanych w danym roku, po prostu brakuje wyrazów. Teraz wprowadzana jest liczba mnoga, co kiedyś było niepraktykowane. Ma to stanowić urozmaicenie, ale też automatycznie znacznie powiększa bank słów.

- Jak się tworzy krzyżówkę. Od czego rozpoczynasz? Od posegregowania wyrazów na określoną liczbę liter, czy też od określenia diagramu?

- Jak robię dla naszego STN, to mam ustalony diagram, ewentualnie pozmieniam kratki. Są dwa programy służące pomocą w układaniu krzyżówek. Mają bardzo dużą bazę słów, ale znajdują się w nich wulgaryzmy,



czy też wspomniany wcześniej... łalok. Takie słowa wyrzucam od razu. Oczywiście sam też ją uzupełniam, czy to nowymi wyrazami, czy też nazwiskami. Podczas naszego ostatniego spotkania w Sosnowcu kolega Rogowski ułożył krzyżówkę osobową. Poziomym, pasującym, bardzo długim wyrazem było nazwisko* węgierskiego noblisty z roku 2025.

- Kiedyś zarówno ułożenie krzyżówki, jak i jej rozwiązanie było zdecydowanie trudniejsze. Kiedy nie znałeś hasła, musiałeś podejść do biblioteczki, wyciągnąć z niej encyklopedię – jeśli byłeś szczęśliwcem i udało ci się ją kupić - czy też jakiś słownik. Później następowało wertowanie opasłych tomów, a następnie już finalny etap wpisania hasła. Teraz wystarczy tylko telefon komórkowy...

- Mam w domu całą serię słowników: „Słownik pisarzy polskich”, „Mały słownik pisarzy niemieckich, austriackich i szwajcarskich”, „Słownik symboli” Kopalińskiego, encyklopedię i całą masę książek z wielu dziedzin, do jakich dzisiaj zaglądam bardzo rzadko. Tak jak mówisz, teraz wystarczy tylko komórka, czy też laptop i masz wszystko na jedno kliknięcie, chociaż zauważyłem ostatnio, że zablokowana jest encyklopedia PWN. Oczywiście wszelkie informacje z Internetu należy sprawdzać.

- Nie obawiasz się, że Twoją pasję do tworzenia krzyżówek przejmie AI?

- Nie. Łatwą krzyżówkę sztuczna inteligencja już robi. Problemem są te bardziej ambitne. Przykładem niech będą krzyżówki określane mianem tych z „przymrużeniem oka”. Tutaj potrzebna jest znajomość kontekstu. Ostatnio robiłem krzyżówkę homonimową, gdzie każdy wyraz można było zdefiniować dwoma określeniami. Przykładem niech będzie słowo: korek. Korek w butelce, ale również zator na drodze. W odpowiedzi było napisane: „zator w butelce”.

- Czego byś życzył sobie oraz naszym Czytelnikom przy okazji tego wyjątkowego dla Ciebie wydania krzyżówki w Silesia Tram News.

- Pasji do rozwiązywania krzyżówek, która rozwija umysł i wzmacnia pamięć.

Rozmawiał: Robert Walczak

* Puerto Rico - to nieinkorporowane, zorganizowane terytorium zorganizowane USA o statusie wspólnoty (ang. Commonwealth). Jest to terytorium zależne, ale nie stan USA. Mieszkańcy posiadają obywatelstwo USA, ale nie głosują w wyborach prezydenckich, a wyspa ma ograniczoną autonomię wewnętrzną, podlegając Kongresowi USA.

* László Krasznahorkai - węgierski pisarz i scenarzysta, laureat Nagrody Nobla w dziedzinie literatury z 2025 roku: „za jego fascynującą i wizjonerską twórczość, która w obliczu apokaliptycznego terroru potwierdza siłę sztuki”

Przepisy ruchu drogowego

Kolizja czy wypadek?

Chwila nieuwagi, trzask, huk. Drobna kolizja czy poważny wypadek? Jak rozpoznać zdarzenia drogowe, jak zachować się w danej sytuacji? Czy zawsze na miejsce zdarzenia należy wzywać policję? Wypadki oraz kolizje drogowe należą do wyjątkowo nieprzyjemnych i przykrych w konsekwencjach zdarzeń. Niestety są one powszechnym zjawiskiem na naszych drogach.

Według danych opracowanych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji, w 2025 roku na terenie Polski zaistniało 20 987 wypadków drogowych (o 517 mniej niż w 2024 roku), w wyniku których 1654 osoby poniosły śmierć (o 242 mniej niż w 2024 roku), a 24 694 osoby doznały obrażeń ciała (mniej o 92 niż w 2024 roku). Odnotowano też 390 249 kolizji drogowych (o 1142 mniej niż w 2024 roku).

Najczęstsze przyczyny wypadków

- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu.
- Nieustąpienie pierwszeństwa pieszu.
- Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.

Jak rozróżnić wypadek od kolizji?

Zdarzenie drogowe to każde niepożądane wydarzenie związane z ruchem pojazdów na drodze publicznej, w strefie ruchu lub zamieszkania, dzielące się głównie na wypadki (są zabici lub ranni) oraz kolizje (tylko szkody materialne). Podział ten jest kluczowy dla kwalifikacji prawnej, wzywania służb oraz dochodzenia odszkodowań.

Główne definicje

- Zdarzenie drogowe: Ogólne określenie na incydent (zderzenie, potrącenie, najechanie) z udziałem co najmniej jednego pojazdu, który zaistniał w ruchu lądowym.
- Wypadek drogowy: Zdarzenie, w wyniku którego uczestnik ruchu (kierowca, pasażer, pieszy) odniósł obrażenia ciała lub poniósł śmierć.
- Ofiara śmiertelna: Osoba zmarła na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadku.
- Kolizja drogowa: Zdarzenie, w którym uczestnicy nie doznali obrażeń ciała, a jedynym skutkiem są uszkodzenia pojazdów, ładunku lub infrastruktury (np. stłuczka).
- Katastrofa drogowa: Szczególny, bardzo poważny rodzaj wypadku zagrażający wielu osobom lub grożący dużym rozmiarem szkód materialnych.

Kluczowe różnice (wypadek vs kolizja)

- Wypadek: Ranni/zabici, na miejsce wzywana jest Policja, sprawa karna.
- Kolizja: Brak rannych, często można spisać oświadczenie sprawcy, brak konieczności wzywania Policji.

Jak postąpić gdy już dojdzie do zdarzenia? Przede wszystkim musimy zadbać o bezpieczeństwo swoje i osób nam towarzyszących. Zanim wyjdziemy z pojazdu, rozejrzyjmy się, czy możemy go bezpiecznie opuścić. Pośpiech często bywa złym doradcą. Jeżeli jesteś osobą kierującą pojazdem przewożącym większą liczbę pasażerów, np. tramwaj, autobus, zadbaj o bezpieczeństwo własne jak i bezpieczne opuszczenie pojazdu przez pasażerów.

Polskie przepisy, tj. ustawa - Prawo o ruchu drogowym, a dokładniej art. 44 reguluje sposób postępowania w razie nastąpienia zdarzenia drogowego.

Art. 44.

Kierujący pojazdem w razie uczestniczenia w wypadku drogowym jest obowiązany:

- zatrzymać pojazd, nie powodując przy tym zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu wypadku;
- niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca wypadku, aby nie powodował zagrożenia lub tamowania ruchu, jeżeli nie ma zabitego lub rannego;
- podać swoje dane personalne, dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu oraz dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku.

Jeżeli w wypadku jest zabity lub ranny, kierujący pojazdem jest obowiązany ponadto

- udzielić niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwać zespół ratownictwa medycznego i Policję;
- nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku;
- do czasu przybycia na miejsce wypadku Policji i poddania go badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu powstrzymać się od spożywania alkoholu i środków działających podobnie do alkoholu;
- pozostać na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub Policji wymaga oddalenia się – niezwłocznie powrócić na to miejsce.

Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do innych osób uczestniczących w wypadku.

Aby uniknąć zdarzeń drogowych, należy przede wszystkim przestrzegać przepisów, dostosować prędkość do warunków, zachować bezpieczny odstęp oraz unikać rozpraszaczy (telefon). Kluczowa jest zasada ograniczonego zaufania, przewidywanie zachowań innych, sprawny technicznie pojazd. Za kierownicę siadamy tylko, kiedy jesteśmy trzeźwi i wypoczęci.

Szczegółowe zasady bezpiecznej jazdy

- Dostosuj prędkość: Ograniczenie prędkości ratuje życie; jeźdź wolniej podczas deszczu, śniegu czy mgły.
- Zachowaj dystans: Stosuj zasadę dwusekundowego odstępu od poprzedzającego pojazdu, aby mieć czas na reakcję.
- Obserwuj otoczenie: Patrz w lusterka, sprawdzaj martwe punkty i przewiduj błędy innych kierowców czy pieszych.
- Skupienie na jeździe: Nie używaj telefonu i unikaj czynności rozpraszających podczas prowadzenia.
- Sprawny samochód: Regularnie wykonuj przeglądy techniczne (hamulce, oświetlenie, opony).
- Stan psychofizyczny: Nigdy nie siadaj za kierownicą po alkoholu lub pod wpływem środków odurzających. Nie prowadź, gdy jesteś zmęczony.
- Używaj pasów: Zawsze zapinaj pasy bezpieczeństwa i korzystaj z fotelików dla dzieci.

Stosowanie się do tych zasad znacząco zwiększa szanse na bezpieczne dotarcie do celu.

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.

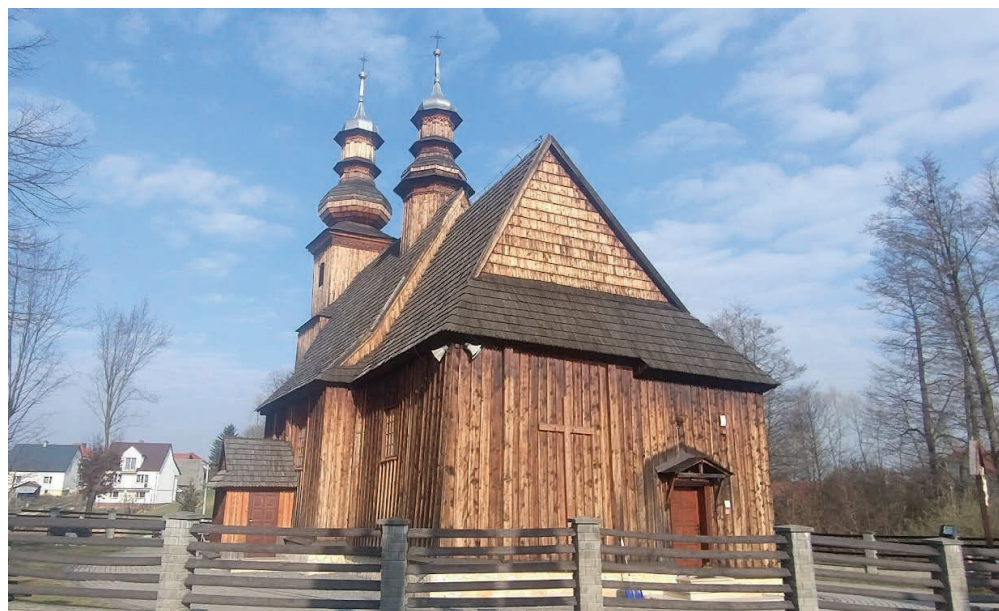
Graboszyce – wieś stawów i zabytków

Wiosenna aura zachęca do wycieczek i spacerów. Przed miesiącem zwiedzaliśmy Zator, a tym razem zapraszamy do pobliskich Graboszy, usytuowanych w urokliwej „Dolinie Karpia”.

Graboszyce to wieś w powiecie oświęcimskim, położona w widłach Skawy i Wieprzówki. Niezaprzeczalnym walorem krajobrazowym miejscowości są liczne stawy hodowlane.

Graboszyce (Gradissice) w średniowieczu wchodziły w skład księstwa oświęcimskiego, a następnie zatorskiego. Wzmiankowane były już w 1253 roku w bulli papieża Innocentego IV, jako majątek należący do klasztoru Benedyktynów ze Staniąt. W 1326 roku wieś miała już swój własny kościół, a później także karczmę i folwark.

Przez kolejne wieki wieś miała różnych właścicieli m.in. w XV wieku była własnością Jana Strzeszkowskiego (Strzesza herbu Kiczka), sędziego oświęcimskiego, później rodziny Rudzich, a także Dionizego Dziwisza Brandysa, dworzanina i sekretarza królewskiego. Od 1626 roku właścicielami wsi byli Cichoccy, Porębscy, Krasińscy, Gronowscy, Rusoccy, Sołtykowie, Butfeldowie, zaś do 1945 roku - Chrzaszczowie. Ludność zajmowała się rolnictwem, hodowlą ryb oraz zbieraniem wikliny porastającej brze-



Kościół parafialny pw. św. Andrzeja

gi Skawy, którą odsprzedawano handlarzom współpracującym z fabrykami.

Do Graboszyce docieramy drogą Wadownicą z Zatora i kierujemy się ulicą św. Andrzeja bezpośrednio do centrum wsi. Choć miejscowość jest niewielka, to znajdują się w niej dwa interesujące obiekty zabytkowe.

Pierwszym z nich jest drewniany kościół parafialny pw. św. Andrzeja. Świątynia zbudowana została w 1585 roku w stylu śląsko-morawskim, na niewielkim wzniesieniu, w miejscu wcześniejszej budowli z XIV wieku. Kościół wykonany jest z drewna na kamiennym fundamencie, w konstrukcji zrębowej, nakryty dwuspadowym

dachem. W kalenicy nad nawą umieszczona została barokowa wieżyczka na sygnaturkę, zwieńczona cebulastym hełmem z latarnią. Od strony zachodniej, w 1617 roku, do korpusu dostawiono izbicową, czteroboczną wieżę, którą w XVIII wieku nakryto barokowym hełmem. Pod wieżą znajduje się kruchta z wejściem głównym, zaś od południa usytuowane jest mniejsze wejście. Ciekawostką konstrukcyjną kościoła jest piętrowa zakrystia, znajdująca się przy północnej ścianie prezbiterium.

Wnętrze świątyni składa się z jednej nawy i prezbiterium, które oddzielone jest belką tęczową, z umieszczonym na niej krucyfiksem z XVII wieku. Wyposażenie w dużej części pochodzi z XVII i XVIII wieku. Na szczególną uwagę zasługuje ołtarz główny szafkowy, składający się z kilku elementów. W centrum znajduje się gotycko-renesansowy obraz Matki Bożej z Dzieciątkiem. Po jego lewej stronie umieszczono obraz Ecce Homo, zaś po prawej wizerunek Matki Bożej Bolesnej. Obrazy pochodzą z XVI stulecia i są podarunkiem królowej Anny Jagiellonki dla Małgorzaty, żony Dionizego Brandysa.

Powyżej ołtarza widoczne są trzy malowidła, które ukazują św. Andrzeja, św. Wojciecha i św. Stanisława. Ołtarz zwieńczony został barokowym przedstawieniem Oka Opatrzności Bożej w promienistej glorii. Natomiast pod obrazem Matki Bożej Bolesnej znajduje się barokowe tabernakulum z przedstawieniem Baranka Wielkanocnego.

Zabytkową wartość mają także inne elementy wyposażenia kościoła: kamienna chrzcielnica z XVI wieku, barokowa ambona przy prezbiterium w oraz dwa ołtarze boczne: Matki Bożej Różańcowej i Trójcy Przenajświętszej. Obiekt



Ołtarz główny w kościele św. Andrzeja



Dwór przy ulicy Szlacheckiej w Graboszycach

znajduje się na szlaku Architektury Drewnianej Województwa Małopolskiego. Warto dodać, że przy kościele usytuowany jest cmentarz, na którym znajduje się m.in. nagrobek ostatniego właściciela Graboszyce, Aleksandra Chrzászcza. Inną, współczesną już, atrakcją turystyczną Graboszyce jest Park św. Andrzeja, zlokalizowany w pobliżu kościołka. Składa się on z dwóch części. Pierwsza nawiązuje do wydarzeń biblijnych i związana jest z postacią św. Andrzeja. Druga część parku rozpoczyna się od przejścia przez kamienny łuk, a przedstawione tu postacie nawiązują do średniowiecza. Spotkamy tu m.in. rycerzy, górników, rzeźnika, małżonków, podróżników czy hodowców ryb. W parku ustawiono również niewielką wieżę widokową. Drugim zabytkowym obiektem w Graboszycach jest renesansowy dwór przy ul. Szlacheckiej. Jeden z właścicieli wsi, Dionizy Brandys, przebudował w latach 1570-1580 drewniany zamek

z końca XV wieku, zamieniając go w murowaną, gotycką budowlę. Po kolejnej przebudowie powstał renesansowy kasztel, na wzór włoskich dworów obronnych. Murowany kasztel założony został na rzucie czworokąta, spełniając jednocześnie funkcje obronne i rezydencjalne. Otoczony był z trzech stron fosą, z mostem zwodzonym, a z czwartej strony - niewielkim stawem. Kasztel miał grube mury, a także obszerne podziemia, które - jak głosi legenda - połączone były specjalnym przejściem z oddalonym o niespełna pół kilometra kościołem parafialnym. Dawniej dwór strzegły cztery narożne bastiony i ziemne fortyfikacje. Cała budowla jest tynkowana i nakryta dachem mansardowym. Zachowały się elementy renesansowych obramowań okiennych oraz portal wschodnich drzwi wejściowych. Przetrwały także sklepienia kolebkowe w parterowych salach oraz piwnicach. Po II wojnie światowej obiekt zamieniono na



Wieża widokowa i średniowieczne postacie w Parku św. Andrzeja

magazyny, a później miały w nim siedzibę różne instytucje. Ostatecznie został opuszczony i przez lata niszczał. W 2014 roku odkupiono go od Agencji Własności Rolnej, a w 2017 roku wyremontowano. Obecnie dwór otoczony jest pozostałościami dawnego parku ze starodrzewem. Po przeciwnej stronie ulicy Szlacheckiej zobaczyć możemy dawne zabudowania gospodarcze dworu, z kamiennie-ceglanym spichlerzem oraz urokliwą ziemną piwniczką. Stąd możemy się wybrać w dalszy spacer ulicą Szlachecką, która doprowadzi nas do kilkunastu stawów rybnych. W „Dolinie karpia” nie zabraknie okazji do posmakowania specjalów przygotowanych z królewskiej ryby.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Jeden z licznych stawów w Graboszycach



Kamienny łuk w Parku św. Andrzeja



Dawne zabudowania gospodarcze dworu

**SOBOTA,
16 MAJA 2026 R.**

Zwiedzanie w grupach
godz. 19:00–22:30 *

*ostatnie wejście

NOC

W ZABYTKOWEJ ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ

w Chorzowie przy ul. Inwalidzkiej 5

ZAPISY na www.tram-silesia.pl

W PROGRAMIE m. in.:

- ▶ zwiedzanie hal warsztatowych
- ▶ wystawa remontowanych wagonów
- ▶ pokaz prac naprawczych
- ▶ prezentacja wagonów historycznych
- ▶ linie specjalne

Więcej informacji o wydarzeniu, regulamin,
rozkłady jazdy pociągów specjalnych na
www.tram-silesia.pl

