

magazyn pokładowy

#PodróżujzKD

DOLNY
ŚLĄSK

Koleje
Dolnośląskie

PIERWSZA
HYBRYDA JUŻ
NA DOLNYM
ŚLĄSKU

SŁABA PŁEĆ?
NIE MASZYNISTKI
KD!

Wywiad
numeru

PIOTR MILEWSKI

Zdobywca Travelera za książkę podróżniczą roku 2020.
O podróżach, Dolnym Śląsku i kolei transsyberyjskiej.

zabierz
mnie
do domu!



**DOLNY
ŚLĄSK**

**Koleje
Dolnośląskie**



WROCLAW GŁÓWNY **14 MINUT** WROCLAW LEŚNICA

	KD 		MPK	
WROCLAW MUCHOBÓR	5'	18'	19'	WROCLAW GŁÓWNY
WROCLAW GRABISZYN	6'	18'	15'	
WROCLAW NADODRZE	11'	16'	18'	
WROCLAW PSIE POLE	18'	34'	35'	



Kawa z mlekiem



Kto zaczyna poranek od aromatycznego cappuccino, ten pewnie nie wie, że oto spożywa pyszną hybrydę. Hybrydę małej czarnej i spienionego mleka. Czyli skrzyżowaną wersję dwóch napojów, wynalezioną rzekomo na początku XX wieku przez kapucynów, przyodziających w charakterystyczny jasnobrązowy habit. I choć przez wieki owe dwa elementy, różnicowane strukturalnie, pozostawały w sferach pozornie nie mających ze sobą nic wspólnego, to nagle okazało się, że pozory bywają złudne. Co potwierdzi chyba każdy miłośnik napoju, bez którego poranna krzątania może się zamienić w prawdziwy armagedon.

Sto lat po odkryciu kapucynów hybrydowe jest prawie wszystko. Od lakieru do paznokci po nowoczesny rodzaj wojny, jak określany jest trwający kryzys uchodźczy na naszej wschodniej granicy. Hybrydowe są samochody, hybrydowe są także pociągi. Dwie takie maszyny są już na Dolnym Śląsku, stanowiąc silne wzmocnienie taboru Kolei Dolnośląskich. W numerze znajdziecie obszerną relację z ich prezentacji na dworcu Głównym we Wrocławiu.

Co się kryje pod ową tajemniczą nazwą tych nowoczesnych pociągów? Chodzi o dwusystemowy rodzaj napędu, który daje możliwość jazdy zarówno w trakcji elektrycznej, jak i poza nią. W taki oto sposób hybryda staje się pojazdem bardzo funkcjonalnym, bo nie ma dla niej barier. Planowanie tras wyposażonych w drut - jak mawiają kolejarze - zmiksowanych z takimi bez drutu, stało się możliwe, ułatwiając życie zarówno osobom odpowiedzialnym za planowanie ruchu pociągów, jak i samym pasażerom.

Na Dolnym Śląsku mamy 1742 km czynnych linii kolejowych, a zelektryfikowanych jest tylko 1096. Elektryfikacja wszystkich zajmie pewnie państwowemu zarządcy całe dekady, więc radzić sobie jakoś trzeba. Stąd decyzja o zakupie sześciu takich maszyn. A niewykluczone, że to nie koniec. Inna rzecz, że owe pociągi spełniają mocno wyśrubowane normy emisji spalin, co czyni z nich pojazdy zdecydowanie ekologiczne i przyjazne środowisku.

Mamy nadzieję, że Wam również przypadną do gustu. I choć kawy z mlekiem na pokładzie nie serwujemy, to taka hybryda w hybrydzie brzmi bardzo interesująco. Wpisujemy zatem na listę spraw: do załatwienia.

Bartłomiej Rodak

Rzecznik Prasowy Kolei Dolnośląskich

AKTUALNOŚCI

4 | Pierwsza hybryda już na Dolnym Śląsku

SAMORZĄD

8 | Turystyka powoli się odbudowuje
– rozmowa z Wicemarszałkiem Województwa Dolnośląskiego, Grzegorzem Macko

ODKRYWAJ DOLNY ŚLĄSK

10 | Trzebnica – zielone miasteczko, które do Wrocławia zbliżyła kolej

WYWIAD MIESIĄCA

14 | Piotr Milewski – o podróżach, Dolnym Śląsku i kolei transsyberyjskiej

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

18 | Słaba płeć? Nie maszynistki KD!

PODRÓŻUJ Z KD

22 | Koźlarz i borowik

FELIETON

25 | Słowokreska na pograniczu - Z różą i kapustą

SMAKI DOLNEGO ŚLĄSKA

26 | Legnickie bomby – co to takiego?

HISTORIA

28 | Pałace nowoczesnego przemysłu





SPORT

30 | Nowy dom dla polskich sportowców

31 | Maja Włoszczowska kończy karierę

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

www.kolejedolnoslaskie.pl

znajdź nasz profil w social media:    
#MAGAZYNPOKLADOWY



WYDAWCA: Koleje Dolnośląskie SA, REALIZACJA: Biuro Prasowe Kolei Dolnośląskich, REDAKTOR NACZELNY: Przemek Corso, ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Karolina Lis, Bartłomiej Rodak, WSPÓŁPRACOWNICY: Bartek Dziwak, Marcin Kuc, Marlena Kovařík, Aleksandra Szumska, Marek Żak, Mateusz Krzyk.

KONTAKT: ul. Kolejowa 2, 59-220 Legnica, biuro.prasowe@kolejedolnoslaskie.eu

PIERWSZA HYBRYDA JUŻ NA DOLNYM ŚLĄSKU

Pasażerowie Kolei Dolnośląskich mogą już podróżować nowymi pociągami hybrydowymi Impuls II. Pierwszy rozruch obsługi linii Wrocław-Trzebnica, która jeszcze w tym roku zostanie wydłużona do Świdnicy przez Sobótkę.



ilość
pasażerów

315



max. prędkość
w trakcji
elektrycznej

160 km/h



klimatyzacja



internet
bezprowodowy

max. prędkość
na linii
niez elektryfiko-
wanej

120 km/h

Koleje Dolnośląskie w zeszłym roku zakupiły w sumie sześć trójczłonowych Impulsów II. Każdy z nich może zabrać na pokład co najmniej 315 pasażerów. Pierwszy z nich od 5 października będzie regularnie kursował na trasie Trzebnica – Wrocław Główny. Druga hybryda właśnie przechodzi uzupełniające testy techniczne i wyruszy na tory w najbliższym czasie.

– Konsekwentny rozwój kolei na Dolnym Śląsku stanowi jeden z naszych priorytetów. Stale wzmacniamy tabor o kolejne pociągi, które wpisują się w najnowsze standardy technologiczne. Nasze województwo jest jednym z pierwszych regionów, który zdecydował się na zakup pociągów hybrydowych. To ważny krok, który pomoże w walce o czystsze powietrze. Dzięki ograniczeniu emisji stawiamy na ekolo-



NOWOCZESNE POCIĄGI
KAPITAŁ NA PRZYSZŁOŚĆ
Koleje Dolnośląskie 



FOT. BIURO PRASOWE UMWD

Od lewej: Grzegorz Macko, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego; Cezary Przybylski, Marszałek Województwa Dolnośląskiego; Tymoteusz Myrda, Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego

giczny transport! – komentuje Cezary Przybylski, Marszałek Województwa Dolnośląskiego.

KONIEC Z WYKLUCZENIEM

Jeszcze w tym roku, gdy tylko zakończy się modernizacja linii 285, pociągi hybrydowe Kolei Dolnośląskich wyjadą na wydłużoną trasę z Trzebnicy, przez Wrocław i Sobótkę do Świdnicy. Na tej linii hybrydy będą mogły w pełni wykorzystać swój potencjał, ponieważ tylko część trasy jest zelektryfikowana. Nowe pociągi posiadają dwusystemowy napęd, który pozwala na jazdę pod trakcją elektryczną oraz, dzięki silnikowi spalinowemu, na odcinkach niezelektryfikowanych. Impulsy II rozwiną prędkość nawet 160 km/h pod trakcją elektryczną oraz do 120 km/h z napędem spalinowym.

– Rewitalizacja linii kolejowej pomiędzy Wrocławiem a Sobótką i Świdnicą po ponad 20 latach przywróci regularne połączenia pasażerskie na tym odcinku. Umożliwi to wielu Dolnoślązakom szybki i komfortowy transport do stolicy województwa. Walczymy z wykluczeniem transportowym, aby Dolnoślązacy mogli w równym stopniu korzystać z oferty edukacyjnej, kulturalnej i rekreacyjnej – zwraca uwagę Tymoteusz Myrda, członek zarządu województwa dolnośląskiego.

– Pamiętam jak uruchomiliśmy z zarządem województwa dolnośląskiego pierwszą linię kolejową Trzebnica – Wrocław. Dzisiaj, na tej właśnie linii, premierowo przejechał pierwszy w taborze KD pociąg hybrydowy. To historyczna chwila. Bardzo dziękuję całemu zarządowi województwa dolnośląskiego za dostrzeżenie problemu i to, że kolej aglomeracyjna rzeczywiście nabiera realnych kształtów – dodaje Marek Długozima, burmistrz Trzebnicy.

KOMFORT I WYGODA PODRÓŻY

Także osoby z ograniczoną możliwością poruszania się będą mogły w pełni korzystać z łatwego transportu, bowiem składy Impuls II są całkowicie przystosowane do ich potrzeb. Dodatkowo wszyscy pasażerowie będą mieli do dyspozycji bezprzewodowy internet, gniazdko elektryczne, porty USB i podokienne stoliki. Hybrydy są także wyposażone w klimatyzację, wydzielone miejsca do przewozu rowerów oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej.

– W Kolejach Dolnośląskich stawiamy sobie za cel wprowadzenie na tory najbardziej rozwiniętych technologicznie składów. Możemy go realizować dzięki wsparciu władz samorządowych. Wykorzystanie pociągów hybrydowych z dwusystemowym napędem umożliwi nam obsługę nowych linii



Od lewej: **Małgorzata Czerwińska**, Dyrektor Bankowości Detalicznej we Wrocławiu PKO Banku Polskiego; **Grzegorz Macko**, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego; **Marcin Krzyżanowski**, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego; **Damian Stawikowski**, Prezes Zarządu Spółki Koleje Dolnośląskie S.A.; **Mirostawa Stachowiak-Różecka**, Posel na Sejm RP, **Tymoteusz Myrda**, Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego; **Cezary Przybylski**, Marszałek Województwa Dolnośląskiego



Newag S.A. zadbał o nowoczesne, komfortowe wnętrze

– mówi **Damian Stawikowski**, prezes Kolei Dolnośląskich. Początkowo Koleje Dolnośląskie planowały zakup dwóch pojazdów hybrydowych. Przewoźnik skorzystał jednak z prawa opcji, decydując się na jednorazowe zamówienie, aż sześciu składów.

– Cieszy mnie fakt, że kolejne województwo będzie posiadało w swej flocie pojazdy hybrydowe. Gratuluję władzom Województwa Dolnośląskiego konsekwencji w dbaniu o swoje pojazdy, a tym samym bezpieczeństwo i jakość przewozów. Jestem przekonany, że podróżni docenią komfort podróży pojazdami hybrydowymi i wpłynie to na konkurencyjność spółki Koleje Dolnośląskie na rynku operatorów przewozów kolejowych. Nasze hybrydy to konstrukcja, która jest efektem innowacyjnego podejścia Newag-u do poszukiwanej przez przewoźników optymalizacji oferty, wyjściem naprzeciw oczekiwaniom w zakresie ekonomiki eksploatacji



FOTOGRAFIE: KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ NOWY TABOR



i ekologii taboru kolejowego – komentuje Zbigniew Konieczek, prezes Newag.

– Tu na Dolnym Śląsku, na wrocławskim peronie możemy dziś powiedzieć, że naprawdę skutecznie walczyliśmy ze smogiem, zanieczyszczeniem powietrza i stawiamy na transport publiczny. Jestem dumna patrząc na efekt wspólnego wysiłku i współpracy na kilku poziomach – mówi Mirosława Stachowiak-Różecka, poseł na Sejm RP.

DUŻE INWESTYCJE TABOROWE

Dolnośląski przewoźnik konsekwentnie rozszerza swój tabor o najnowocześniejsze pociągi od krajowych producentów. W zeszłym roku KD zakupiły także trzynaście elektrycznych Elfów 2 od bydgoskiej PESY.

– Dzięki cennemu wsparciu rządu, który docenia znaczenie rozwiniętego transportu kolejowego, Dolny Śląsk wzbogacił się o kolejne nowoczesne pociągi. Wierzymy, że dzięki temu wsparciu w kolejnych miesiącach będziemy mogli zrealizować plany rewitalizacji linii kolejowych w regionie oraz myśleć o zakupie kolejnych pociągów od krajowych producentów – mówi Grzegorz Macko, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego.

Wszystkie zakupione pojazdy Newag dostarczy na Dolny Śląsk w pierwszym półroczu 2022 roku, rozszerzając tabor Kolei Dolnośląskich. Wartość zamówienia sięga niemal 170 mln zł.

(red)



Od lewej: Cezary Przybylski, Marszałek Województwa Dolnośląskiego; Marek Dtużozima, burmistrz Trzebnicy; Damian Stawikowski, Prezes Zarządu Spółki Kolei Dolnośląskie S.A.



O nowych trasach, pociągach i stolicy sportów zimowych opowie **Grzegorz Macko, Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego** odpowiedzialny za gospodarkę, obszary wiejskie, środowisko i turystykę w regionie.

TURYSTYKA POWOLI SIĘ ODBUDOWUJE

Rozmawia **Karolina Lis**

#BezpieczneDoOdkrycia to projekt Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, którego celem jest pobudzenie turystyki w regionie. Jak Pan ocenia jego przebieg?

Akcja „Bezpieczne do odkrycia” rozpoczęła się w lutym i trwa cały czas. Jest skierowana zarówno do mieszkańców Dolnego Śląska, jak i turystów. Wskazuje szczególnie te miejsca, które są położone nieco na uboczu najbardziej obleganych szlaków turystycznych, a które warto odwiedzić. Mamy mnóstwo do zaoferowania jako region, choćby takie atrakcje jak: Zamek we Wleniu czy małe Organy Myśluborskie, a także każdy z naszych dwunastu parków krajobrazowych. Jest wiele miejsc, które można odwiedzić bez obaw o swoje zdrowie - szlaki są mniej uczęszczane, więc łatwiej zachować dystans. Pandemia jest trudnym czasem dla branży turystycznej, jednak dzięki realizowanym działaniom, zaczynając od skutecznej akcji szczepień, a przechodząc po takie projekty jak #BezpieczneDoOdkrycia, zachęcające do odkrywania naszego regionu, turystyka powoli się odbudowuje.

Ofercie turystycznej i nie tylko naprzeciw wychodzą Koleje Dolnośląskie, które od niedawna mają w taborze nowoczesne pociągi o napędzie dualnym czyli tzw. hybrydy.

Koleje Dolnośląskie są bardzo dynamicznie rozwijającym się przewoźnikiem, z którego jako mieszkańcy regionu i jako samorządowcy jesteśmy bardzo dumni. Cieszymy się, że jedno z najnowocześniejszych pociągów w Polsce trafiły na Dolny Śląsk i będą wozić zarówno mieszkańców, jak i turystów. Pierwsze hybrydy zostaną skierowane na linię z Trzebnicy przez Wrocław do Sobótki i Świdnicy – to jest jedna linia, która częściowo już funkcjonuje. Pozostała część niebawem zostanie oddana do użytku. Pojazdy typu Impuls II to składy na miarę XXI wieku - po pierwsze są nowoczesne, a po drugie ekologiczne, podobnie jak kursujące Impulsy pierwszej generacji. Dzięki temu doskonale wpisujemy się w politykę zielonego ładu. To niezwykle istotne w kontekście wyzwań, jakie stawia przed nami administracja europejska i rządowa.

W tym roku w taborze KD pojawią się dwie hybrydy, w przyszłym kolejne cztery oraz elektryczne Elfy 2. Czy Pana zdaniem, tych 19 nowoczesnych, ekologicznych pociągów wpłynie na wzrost popularności Kolei Dolnośląskich jako regionalnego przewoźnika?

Jestem przekonany, że tak. Wpływ na to, będzie mieć także odbudowa linii kolejowych do kurortów turystycznych m.in. do Karpacza czy Świeradowa Zdroju, gdzie



FOT. KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE



Grzegorz Macko,
Wicemarszałek
Województwa
Dolnośląskiego
 odpowiedzialny za
 gospodarkę, obszary
 wiejskie, środowisko
 i turystykę w regionie.

już trwają prace. W planach jest także odbudowa infrastruktury do Łądka i Stronia. Mamy nadzieję, że ten projekt będzie skuteczny i dzięki pozyskaniu środków zewnętrznych również tam niebawem rozpoczną się prace. Na tych i pozostałych liniach oczywiście będą potrzebne pociągi. Chcemy, aby powiększony tabor KD zapewniał odpowiednią liczbę składów o wysokim standardzie i przełożył się na liczbę podróży.

Zakup nowoczesnego taboru to ważna inwestycja w regionie, podobnie jak budowa Dolnośląskiego Centrum Sportu w Jakuszycach. Na jakim jest etapie?

Obecnie trwają prace wykończeniowe, a otwarcie Dolnośląskiego Centrum Sportu w Jakuszycach planowane jest na ostatni kwartał. DCS działać będzie przez cały rok i posłuży zarówno zawodowym sportowcom, jak i amatorom. Inwestycja zakłada budowę m.in. tras biegowych, biathlonowych ze strzelnicą, ścieżek rowerowych, boiska do piłki nożnej z bieżnią lekkoatletyczną a także krytego basenu, torów saneczkowych czy rolkostrad. W budynkach ma działać m.in. hotel, muzeum, sale konferencyjne, szkoleniowe, wypożyczalnie sprzętów sportowych i przebieralnie dla sportowców oraz inkubator ICT, umożliwiający przeprowadzenie treningu sportowego w symulowanych warunkach wysokogórskich. Każdy miłośnik sportu znajdzie tam coś dla siebie. Mamy nadzieję, że to miejsce stanie się stolicą sportów zimowych przynajmniej w tym obszarze biegowym.

Dziękuję za rozmowę.

Inwestycja zakłada budowę m.in. tras biegowych, biathlonowych ze strzelnicą, ścieżek rowerowych, boiska do piłki nożnej z bieżnią lekkoatletyczną a także krytego basenu, torów saneczkowych czy rolkostrad. W budynkach ma działać m.in. hotel, muzeum, sale konferencyjne, szkoleniowe, wypożyczalnie sprzętów sportowych i przebieralnie dla sportowców oraz Inkubator ICT, umożliwiający przeprowadzenie treningu sportowego w symulowanych warunkach wysokogórskich.

TRZEBNICA

ZIEŁONE MIASTECZKO,
KTÓRE DO WROCŁAWIA

ZBLIŻYŁA KOLEJ

FOT. BARTEK OZIMAK

Sanktuarium św. Jadwigi
to najpopularniejsza
atrakcja Trzebnicy

**BARTEK DZIWAK**

podróżnik, fotograf, autor
bloga bartekwpodrozy.pl

#PodróżujzKD

Stając przed tablicą odjazdów na stacji Wrocław Główny, pewnie rzuca Ci się w oczy często odjeżdżające pociągi w kierunku niewielkiego miasta na północ od stolicy Dolnego Śląska. Wrocławianie zmęczeni codziennym życiem w dużym mieście coraz częściej wybierają okolice Trzebnicy na swój nowy dom, a połączenia kolejowe ułatwiają im codzienne dojazdy do pracy.

My dzisiaj jednak pojedziemy do Trzebnicy jako zainteresowani nowymi kierunkami turyści. To zielone, miłe dla oka miasto może być interesującym celem krótkiego, choćby popołudniowego wypadu. Wspólnie zaplanujemy go tak, żebyś miał okazję poznać wszystkie najciekawsze atrakcje Trzebnicy, a nawet znalazł czas na... kieliszek dobrego, trzebnickiego wina. Pojedziemy pociągiem do Trzebnicy i przekonamy się, jak duży potencjał turystyczny drzemie w tej części Dolnego Śląska.

Nieco ponad 13-tysięczna Trzebnica leży w sercu ciągnących się od Wińska aż po Twardogórę Wzgórz Trzebnickich - malowniczego, choć niskiego pasma wzgórz, które przed II wojną światową nazywano Kocimi Górami. Ciekawe położenie Trzebnicy to nie tylko walor estetyczny, ale również praktyczny - w okolicy uprawia się winorośli i produkuje dobre wino.

W rejonie Trzebnicy działają aż cztery winiarnie i winnice wchodzące w skład Dolnośląskiego Szlaku Piwa i Wina. Lokalnego trunku możesz spróbować w Winnicy 55-100 w Rzepotowicach, Winnicy Jadwiga w Ozorowicach, Winnicy Moderna w Krakowianach i Winnicy L'Opera w samej Trzebnicy. Lokalnych warunków do uprawy winorośli zazdrozczą trzebniczanie inni dolnośląscy winiarze - wegetacja zaczyna się tutaj aż dwa tygodnie wcześniej niż np. w winnicach w Parku Krajobrazowym Chełmy.

Jeśli od zwiedzania miasta cenisz sobie wyżej dłuższe wędrówki, możesz od razu ruszyć w prawie 15-kilometrową trasę niebieskim szlakiem z Trzebnicy do Obornik Śląskich. Po drodze przejdiesz kilkoma wierzchołkami sięgającymi nieco ponad 200 m n.p.m., a na końcu trasy po prostu wsiądziesz do pociągu Kolei Dolnośląskich i wrócisz do domu.

Ale w końcu nie samym winem i wędrówkami żyją turyści. Trzebnica to miasto, które warto traktować nie tylko jako bazę wypadową, ale cel podróży sam w sobie. Dojedziesz tutaj jednym z często kursujących pociągów Kolei Dolnośląskich, który w 44 minut dowiezie się z Wrocławia Głównego do centrum Trzebnicy.

Spacer po mieście wypada zacząć od głównego placu Trzebnicy, czyli Rynku. Stoi przy nim centralnie położony Ratusz pochodzący z XIX wieku i od-



Zwiedzanie sanktuarium to też podziwianie detali z bogatego wyposażenia kościoła

budowany po zniszczeniach II wojny światowej. W Ratuszu znajdziesz Muzeum Regionalne, w którym zobaczysz archiwalne dokumenty i zdjęcia związane z historią Trzebnicy. Dowiesz się tam więcej o odkryciach archeologicznych prof. Burdukiewicza, który na Winnej Górze znalazł ślady obecności człowieka homo erectus sprzed 500 000 lat. To najstarsze ślady pobytu człowieka, jakie odnaleziono do tej pory na terenie Polski.

Pod Ratuszem powinieneś wypatrzeć podobizny kotów Kociogórka i Lubuszki, które należą do Kociej Ścieżki wytyczonej w mieście. Koty właśnie były symbolem przedwojennej turystyki w Trzebnicy. One spowodowały, że górujące nad miastem Wzrost Góra zostało przez lokalnych mieszkańców przemianowane na Kocią Górę. Miasto zaczęło kojarzyć się z kotami tak, jak współczesny Wrocław z krasnalami. I właśnie śladami rzeźb kotów możesz przejść przez centrum Trzebnicy, zahaczając o najważniejsze atrakcje miasta. My powędrujemy jednak swoimi ścieżkami do najważniejszej, a przynajmniej najchętniej odwiedzanej atrakcji Trzebnicy. Na północny-wschód od Rynku leży klasztor i najstarsze sanktuarium na Śląsku - Międzynarodowe Sanktuarium Świętej Jadwigi Śląskiej. Pierwsze kaplice powstały w tym miejscu już w II połowie XIII wieku.

Najważniejszym miejscem kultu w obrębie sanktuarium jest oczywiście, wykonany z marmuru i alabastru, symboliczny grobowiec św. Jadwigi. W tym miejscu złożono relikwie świętej, do których corocznie pielgrzymują wyznawcy z całej Polski. W sanktuarium znajdziesz też grobowiec księcia Henryka Brodatego. We wnętrzu kościoła uderza bogactwo zdobień, mnogość rzeźb i tajemnicza, dość mistyczna atmosfera biorąca się pewnie z ilości światła wpadającego do świątyni. Będąc przy sanktuarium, wydłuż sobie spacer ulicą Jana Paw-



Niepozorne wejście do sanktuarium kryje bogato zdobione wnętrza i relikwie św. Jadwigi



Dawny hotel „Zdrój Jadwigi” to dzisiaj siedziba starostwa powiatowego



ła II i wdrap się na Winną Górę. Kiluminutowa droga Ci się opłaci, bo spojrzysz na Trzebnicę z naturalnego punktu widokowego. W krajobrazie dominuje oczywiście masywna bryła Międzynarodowego Sanktuarium, ale miła dla oka będzie również pozostała zabudowa Trzebnicy i okolic. Polecam Ci znaleźć trochę czasu na spacer w rejon ulicy Leśnej. W stojącym nad Stawem Gondolowym budynku starostwa powiatowego działał dawniej hotel „Zdrój Jadwigi”. Między Stawem Gondolowym a Stawem Łabędzim działają nawet niewielkie łązki solankowe. Możesz poczuć się jak w uzdrowisku pokroju Ciechocinka już po 45 minutach podróży pociągiem z Wrocławia. Poszukaj wzrokiem jednego z reprezentantów Kociej Ścieżki - kota imieniem Stawcio.

I tu już zależnie od Twoich preferencji, możesz ruszyć na długi spacer po Lesie Buko-

Trzebnicę możesz zwiedzać śladami kotów





Trzebnicę możesz traktować zarówno jako świetną bazę wypadową do Wzgórz Trzebnickich i okolicznych winnic, jak też ciekawy cel zwiedzania. Kilka godzin w żyjącym powoli, zielonym miasteczku tuż obok aglomeracji wrocławskiej może być wartym uwagi urozmaiceniem weekendu. Życzę Ci udanej eksploracji Trzebnicy, miłych chwil na pokładzie pociągu Kolei Dolnośląskich... no i do zobaczenia w kolejnych artykułach z serii „Odkryj Dolny Śląsk z KD”.

wym przylegającym do trzech Stawów Trzebnickich, wstąpić do „Gminnego Parku Wodnego Trzebnica-Zdrój” na trochę wodnego szaleństwa lub powoli zacząć maszerować w stronę trzebnickiej stacji kolejowej. Idąc do niej, na skwerze Szczepana Siekierki zobaczysz wąskotorową lokomotywę, która jest symbolem i pozostałością dawnej Wrocławskiej Kolei Dojazdowej, która łączyła Trzebnicę z Wrocławiem do 1991 r.

A potem, jak to zwykle bywa przy naszych kolejowych eskapadach po Dolnym Śląsku w ramach akcji „Odkrywamy Dolny Śląsk z KD”, na stacji kolejowej w Trzebnicy poczekaś na powrotny pociąg do Wrocławia. Wyremontowana w 2009 r. i otwarta na nowo linia kolejowa cieszy się z roku na rok coraz większym zainteresowaniem pasażerów, o czym świadczą wypełnione po brzegi pociągi, które regularnie ruszają w swoją 45-minutową trasę. ●



Dojedź do TRZEBNICY
Kolejami Dolnośląskimi:
z WROCŁAWIA GŁ. 🕒 44 min.



Winna Góra dostarcza ciekawej panoramy na miasto i okolicę



PIOTR MILEWSKI

Fotograf, podróżnik. Bestsellerowy i wielokrotnie nagradzany autor książek „Planeta K. Pięć lat w japońskiej korporacji”, „Transsyberyjska. Droga żelazną przez Rosję i dalej”, „Dzienniki japońskiej”, oraz „Islandia, albo najzimniejsze lato od 50 lat”. Urodził się w Chelmie, a wychował w Opolu. Jest absolwentem II Liceum Ogólnokształcącego w Opolu oraz Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, gdzie się doktoryzował. Studiował także na Uniwersytecie Ekonomicznym w Wiedniu, Uniwersytecie w Pasawie, Wharton School Uniwersytetu Pensylwanii w Filadelfii, Uniwersytecie Hokkaido w Sapporo oraz Uniwersytecie Handlowym w Otaru. Dziewięć lat spędził w Japonii. Był stypendystą Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD), Polsko-Amerykańskiej Komisji Fulbrighta, Ministerstwa Edukacji, Kultury, Sportu, Nauki i Technologii Japonii(ang.), a także Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Podróżował po Europie, Ameryce Północnej, Azji i Afryce

PIOTR MILEWSKI

ZDOBYWCA TRAVELERA ZA KSIĄŻKĘ
PODRÓŻNICZĄ ROKU 2020

O PODRÓŻACH, DOLNYM ŚLĄSKU I KOLEI TRANSYBERYJSKIEJ

Rozmawia **Przemek Corso**

Bywasz na Dolnym Śląsku?

Oczywiście, że tak. Dolny Śląsk to miejsce, które jest szczególnie bliskie mojemu sercu, choć nie odwiedzam go tak często, jakbym chciał. Jako ciekawostkę dodam, że wychowywałem się w Opolu, a biorąc pod uwagę, że głównie podróżowaliśmy pociągami Dolny Śląsk i w szczególności Wrocław, okazał się bardzo ważnym przystankiem, albo po prostu celem każdej podróży.

Pytam dlatego, że zobaczyłeś kawał świata...

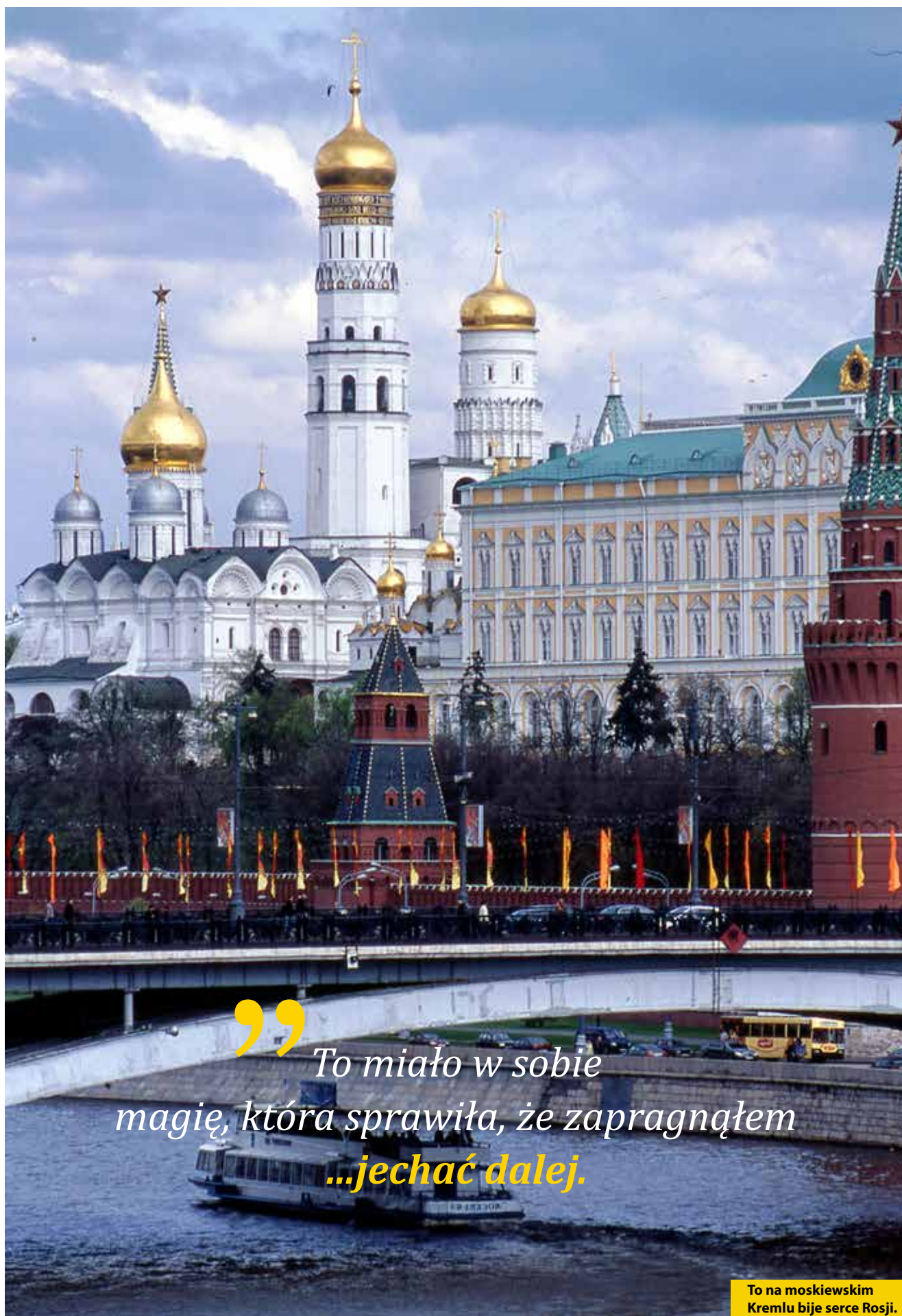
To prawda, wiele miejsc udało mi się już zobaczyć, choć na szczęście wiele jeszcze pozostało dla mnie do odkrycia.

To prawda. Zmierzam jednak do tego, że podczas tych licznych podróży z jakis powodów upodobałeś sobie kolej. Twoja bestsellerowa książka „Transsyberyjska. Droga żelazną przez Rosję i dalej” opowiada przecież o podróży koleją i to w dodatku legendarną.

To było moje marzenie od zawsze. Jak już wspomniałem jak byłem dzieckiem podróżowaliśmy głównie koleją. Kiedy wyjeżdżaliśmy w odwiedziny do rodziny, korzystaliśmy najczęściej z nocnych połączeń i chyba nie będzie żadnym zaskoczeniem, jeżeli powiem, że dla kilkuletniego chłopca, to była po prostu niesamowita przygoda. Te obrazy, które wtedy widziałem, mam przed oczami do dziś. Wyłaniające się z mroku kolejne stacje kolejowe, zmieniający się za oknami pejzaż, oraz nieuchronne dotarcie do celu. To miało w sobie magię, która sprawiła, że zapragnąłem...

Tak?

...jechać dalej. Wiele lat później podjęcie decyzji o podróży Koleją Transsyberyjską i wybranie się w długą podróż, było już tylko formalnością. Właśnie dzięki temu powstała jedna z moich książek, która opisuje podróż przez całą Rosję i jeszcze dalej. Co więcej to moja pierwsza, samodzielna książka.



” *To miało w sobie magię, która sprawiła, że zapragnąłem ...jechać dalej.*

To na moskiewskim Kremlu bije serce Rosji.



Składy kolei transsyberyjskiej są długie. Gdy lokomotywa wyjeżdża na prostą, ostatni, dwudziesty skład dopiero wchodzi w zakręt.



Na dworcu w Ziłowie.



Wydrino. W tle pasma Chamar Daban.

Która, o czym warto wspomnieć, doczekała się w tym roku uzupełnionego i poprawionego wydania.

To rzeczywiście duże szczęście, że czytelnicy tak bardzo ją polubili. Zarówno ta podróż, jak i książka miały znaczący wpływ na całe moje życie.

Za „Transsyberyjską” otrzymałeś nagrodę Magellana, dla najlepszego reportażu. Łącznie zdobyłeś tę nagrodę już trzykrotnie. W tym roku otrzymałeś Travelera, za najlepszą książkę roku 2020, ale za zgoła inny tytuł. „Planeta K. Pięć lat w japońskiej korporacji” opisuje twoje życie w Japonii i pracę w korporacji, gdzie byłeś jedynym Polakiem. Czy siebie w kontekście wyróżnień jest jeszcze w stanie coś zaskoczyć?

Mam marzenia. Nagroda Arkadego Fiedlera, czy nagroda Beaty Pawlak, żeby wymienić tylko dwa wyróżnienia, które chciałbym kiedyś zdobyć, ale szczerze mówiąc nie skupiam się na tym.

Trochę cię podpuszczam. Byłem po prostu ciekaw, czy na etapie, na którym się znajdujesz, myśli się o tego typu rzeczach.

Pewnie, że nie. Piszę książki dlatego, że mam potrzebę dzielenia się tym co zobaczyłem i przeżyłem, co mnie zainspirowało i dotknęło. A robię to z nadzieją, że czytelnicy się w tym odnajdą i być może poczują to, co ja poczułem. Że to ich zainspiruje, da przyjemność, albo po prostu zaskoczy. Nagrody w tym kontekście są tylko miłym dodatkiem, dowodem na to, że ktoś te moje reportaże podróżnicze docenia i choć to motywuje do dalszej pracy, jest mniej istotne niż reakcje czytelników.

Podróżowałaś koleją transsyberyjską. Czy w trakcie tak długiej podróży pociągiem wydarzyło się coś, co cię całkowicie zaskoczyło? Czy ta podróż sprawiła, że spojrzęłaś na pewne rzeczy inaczej?

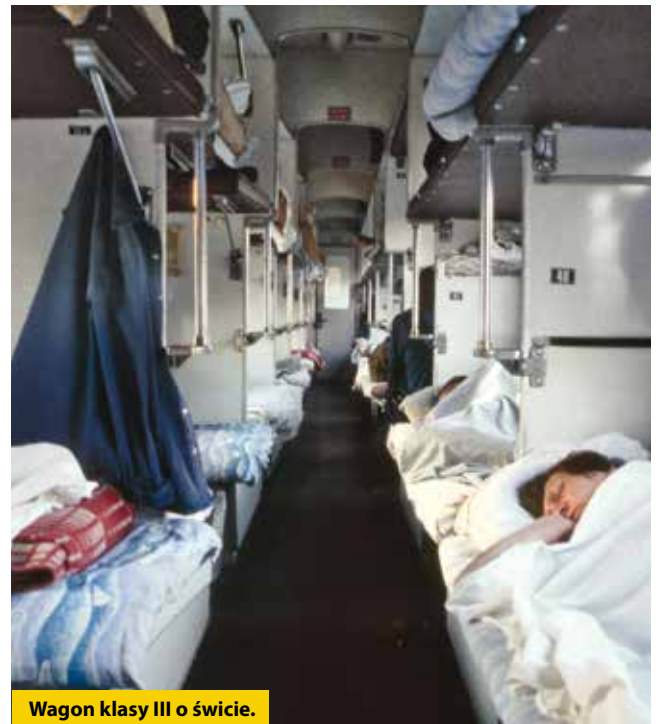
Byłem pod wrażeniem przestrzeni. Nie tylko tej, którą widzimy z okien pociągu, ale tej, której doświadczamy. Bardzo łatwo dojść do wniosku, że odległości można mierzyć nie tylko w kilometrach czy milach, ale również w jednostkach czasu. Bo podczas długiej podróży, nagle mniej ważna jest sama trasa, a raczej to ile zajmie czasu jej pokonanie. W Europie ciężko tego doświadczyć. Pamiętam podczas podróży koleją po Rosji, że rano wyglądałem przez okno i widziałem pewien krajobraz, a później patrzyłem przez okno wieczorem i to nadal był ten sam krajobraz. Otworzyło mi to oczy i pozwoliło spojrzeć na świat inaczej.

Czyli dotarło do ciebie, że świat jest wielki?

Dokładnie tak. Że choć pozornie się skurczył, tak naprawdę jest ogromny.

Czy w perspektywie lat spędzonych w Japonii, czy twoich licznych podróży zacząłeś również inaczej postrzegać swoją małą ojczyznę? Swoje rodzinne miasto?

Myślę, że podróże przede wszystkim sprawiają, że świat staje się bliższy. Zaczynamy go lepiej rozumieć i dostrzegać jego różnorodność. A rezultatem tego jest to, że zauważamy drobne rzeczy u nas w Polsce, czy lokalnych społecznościach, na które wcześniej nie zwrócilibyśmy uwagi. Podróże zaczynają sprawiać, że doceniamy nasze krajobrazy. Zapytałeś mnie o Dolny Śląsk, ja go teraz postrzegam zupełnie inaczej. Wi-



Wagon klasy III o świcie.

dzę, jak dużo ma do zaoferowania. Dolny Śląsk i każde inne miejsce w Polsce. Czasami wystarczy wyjść z domu... i na przykład wsiąść w pociąg, żeby doświadczyć czegoś pięknego, czegoś się nauczyć i przeżyć przygodę. I naprawdę wcale nie musi być to od razu kolej Transsyberyjska.

Dziękuję za rozmowę.

SŁABA PŁEĆ? NIE MASZYNISTKI KD!

Poprowadzą pociąg w każdych warunkach, naprawią usterkę stojąc w szczerym polu i jeszcze nie raz zadziwią podróżnych wysiadając z kabiny na czele pociągu. Zawód maszynisty wybrały świadomie - to pasja oraz sygnał dla innych kobiet: „**Dziewczyny, próbujcie i spełniajcie marzenia!**”



FOT. ARCHIWUM SYLWII ŚWIDER

Sylwia Świder

– siostra pięciu braci, którzy nauczyli ją zaradności. Od dziecka chciała być kierowcą dużych pojazdów. Od roku prowadzi pociągi KD.

TO BYŁA MIŁOŚĆ OD PIERWSZEGO PROWADZENIA

W 2014 roku po raz pierwszy w historii Kolei Dolnośląskich na szlak wyruszył pociąg prowadzony przez kobietę. Był to w regionie przełomowy moment, ponieważ zawód maszynisty od lat kojarzony był głównie z mężczyznami. W Polsce jest obecnie zaledwie kilkanaście kobiet – maszynistek. Cztery z nich pracują właśnie w KD, zaś piąta szkoli się na to stanowisko.

Dzięki lekcjom, jakich udzielali jej bracia, już w dzieciństwie potrafiła samodzielnie naprawić rower. Zaradność do

dziś jest jej mocną cechą – szczególnie przydatną w wykonywanym obecnie zawodzie maszynisty.

- Moja kariera zawodowa w kolei rozpoczęła się w 2012 roku od pracy w wagonie restauracyjnym. Cztery lata później pracowałam już jako konduktor Kolei Dolnośląskich. Podczas szkolenia nadarzyła się okazja, aby poprowadzić symulator jazdy pociągiem. Wtedy okazało się, że mam zadatki na maszynistę – zdradza Sylwia Świder. - Rok się zastanawiałam, czy chcę spróbować swoich sił w tym zawodzie. W końcu podjęłam

decyzję i nie żałuję. Kocham swoją pracę i za sterami pociągu zawsze zasiadam z przyjemnością.

Widok kobiety maszynistki wysiadającej z kabiny pociągu wciąż budzi mieszane uczucia, zwłaszcza wśród mężczyzn. Na twarzach podróżnych, którzy widzą maszynistki w pracy, malują się różne emocje: od radości, aż po panikę. Uspokajamy: zarówno kobiety i mężczyźni muszą przejść przez ten sam proces kształcenia. Tu nie ma taryfy ulgowej.


Edyta Małecka

– siła spokoju. Zdobyła świadectwo maszynistki i m.in. grecki Olimp. Czas wolny od szlaków kolejowych spędza na szlakach górskich.

INFORMACJE O ZAWODZIE MASZYNISTY ZNALAZŁA W INTERNECIE

- Pracuję od trzech lat w KD i nieco ponad rok jako samodzielna maszynistka. Do czasu szkolenia nie miałam doświadczenia w prowadzeniu dużych pojazdów. Moim marzeniem jest jeszcze prawo jazdy na TIR-a z podwójną naczepą i niewykluczone, że w przyszłości zrealizuję również ten plan – mówi Edyta Małecka.

- W razie nagłych sytuacji czy awarii wiem, że tylko spokój może mnie uratować. To jest mój sposób. Muszę zatrzymać, pomyśleć co się wydarzyło, że jest awaria i jak mogę sobie z tym

poradzić. Żaden stres ani nerwy nie pomogą. Są maszyniści do których zawsze mogę zwrócić się o pomoc i zadzwonić, jeśli czegoś nie wiem – mówi Małecka.

– Przychodzę do domu i się po prostu odcinam, staram się zrelaksować. Lubię wyjść z psami na spacer, a jak mam okazję, wyjeżdżam w góry. Uwielbiam po nich chodzić zwłaszcza w tygodniu, gdy nie mam służby, a na szlakach jest mało turystów. Aktualnie najbardziej lubię polskie góry: Tatry, Karpaty, Sudety, w przyszłym roku planuję odwiedzić Pieniny. Najwyższe szczyty ja-

kie udało mi się zdobyć do tej pory to Mitikas w Grecji (szczyt górski o wysokości 2918 m n.p.m. przyp.red.), Musala w Bułgarii (najwyższy szczyt Bałkanów) i Moldoveanu (Moldoweniu) w Rumunii. Wszystkie mają po blisko trzy tysiące metrów, wyżej się jeszcze nie wybierałam.



FOT. KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

Dominika Lipa

– najmłodsza stażem maszynistka w KD. O tym zawodzie zamarzyła będąc studentką... filologii germańskiej. Na szlakach samodzielnie kursuje od sierpnia 2021 r.

PIERWSZE KOTY ZA PŁOTY

Ma 25 lat. Egzamin na świadectwo maszynisty Dominika zdała początkiem lipca, a miesiąc później pojechała w pierwszą, samodzielną służbę.

- Miałam mieszane uczucia: od ekscytacji i radości, że udało mi się spełnić marzenie, po stres. Wcześniej zawsze ktoś obok mnie siedział, służył radą i pomocą, a teraz zostałam sama. Na szczęście stres stopniowo odpuszczał, a pierwsza służba była taka, jaka powinna być, czyli bezproblemowa. To doświadczenie zapisało się w mojej pamięci, pewnie na długo – mówi Dominika Lipa.

- Nie mam pojęcia, skąd przyszedł

mi do głowy ten pomysł. Nikt z rodziny czy znajomych nie pracował na kolei, więc nie miałam żadnej wiedzy na temat specyfiki tej branży. Dziś jestem maszynistką i to spełnienie mojego marzenia. Jestem bardzo zadowolona. To jest to, co chcę robić.

- Zarówno podczas szkolenia jak i teraz, mogę liczyć na wsparcie moich bliskich oraz kolegów i koleżanek po fachu. Chciałabym podziękować za wszystkie wspólne służby, ogrom przekazanej wiedzy i życzliwość wszystkim tym, dzięki którym osiągnęłam swój sukces. Bez nich to by się nie udało. ●



REKRUTACJA KD
dołącz do nas!



WROCŁAW TRZEBNICA

Podróżuj komfortowo
Kolejami Dolnośląskimi

WI-FI
KLIMATYZACJA

WIĘCEJ MIEJSCA
DLA PASAŻERÓW
I ROWERÓW



**DOLNY
ŚLĄSK**

**Koleje
Dolnośląskie** 



MATEUSZ KRZYK

aktor legnickiego teatru,
prywatnie mąż i ojciec dwóch
córek. Miłośnik przyrody
i wędkarz, publicysta magazynu
„Wędkarski Świat”.

KOŹLARZ I BOROWIK

Jesień, a właściwie jej początek, to jeden z najpiękniejszych momentów w naszym kalendarzu! Drzewa powoli szykują się do długiej zimy, ich liście stają się różnobarwne. Słońce już nie grzeje tak mocno, dni stają się krótsze, a czas zdaje się płynąć wolniej...

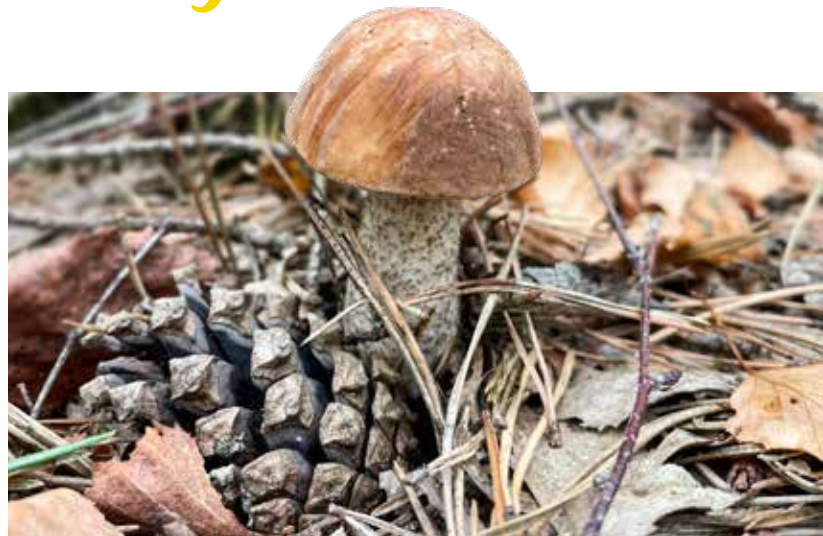
**Październik to
najlepszy czas na
grzybobranie!**

#PodróżujzKD

Borowiki, koźlarze, podgrzybki, rydze, opieńki, kanie, gąski, gołąbki to tylko niektóre gatunki, które teraz masowo „wysypują” się w naszych lasach. Oczywiście, najbardziej pożądanym przez wszystkich grzybiarzy jest król naszych grzybów - borowik szlachetny, zwany potocznie prawdziwkiem. To właśnie jego aromat jest najbardziej intensywny! A smak? Na samą myśl „leci mi ślinka”...

Gdzie zatem go szukać?

Jest wiele poradników, atlasów, po które warto sięgnąć, by doszkolić się z mykologii.



Aby nie błądzić bezsensownie po lesie, najpierw trzeba zwrócić uwagę na otaczające nas drzewa! I tak grzybnia borowików szlachetnych występuje w okolicach sosen, świerków, buków, dębów. Prawdziwki można spotkać pojedynczo lub w skupiskach na terenach dosyć dobrze oświetlonych, np. na skraju lasu lub na ścieżkach. Moimi ulubionymi terenami na Dolnym Śląsku są lasy Chocianowskie, okolice Jawora, Lubina, Grzymalina, gór Sowich, Węglińca, czy tereny wokół magicznej stacji Studzianka w środku Borów Dolnośląskich, gdzie Koleje Dolnośląskie dowożą właściwie wyłącznie grzybiarzy.

Na to gdzie znajdziemy dany gatunek grzybów składa się wiele czynników i warto je poznać zanim pójdziemy do lasu. Bo wbrew pozorom nie w każdym lesie rosną grzyby...

W Polsce występuje kilkanaście różnych gatunków borowików, w jaki sposób odróżnić tego szlachetnego od tych trujących? Na szczęście jest to dosyć proste ponieważ różnią się kolorem kapelusza i trzona. Popularny prawdziwek jest brązowym, dużym, mięsistym grzybem, jego trzon ma kolor biały lub piaskowy, spód kapelusza u młodych owocników jest biały, a u starszych żółtawy lub zielonkawy. Jedynym zagrożeniem jest goryczak żółciowy, który niestety często bywa mylony z borowikiem szlachetnym. Goryczak w odróżnieniu od prawdziwka ma lekko różowy spód kapelusza, a najbardziej charakterystyczny jest jego okropny gorzki smak! Borowiki szlachetne poza wybornym smakiem, wypełnione są cennymi składnikami odżywczymi! Sole mineralne, białka, cukry ale i witaminy: A, B1, B2, B3, C, D, E to, poza wodą, lwią część naszego prawdziwka.

Borowiki szlachetne są jadalne w każdej postaci: surowe, suszone, gotowane, smażone, marynowane. W polskiej kuchni jest mnóstwo wspaniałych przepisów z wykorzystaniem tego grzyba.

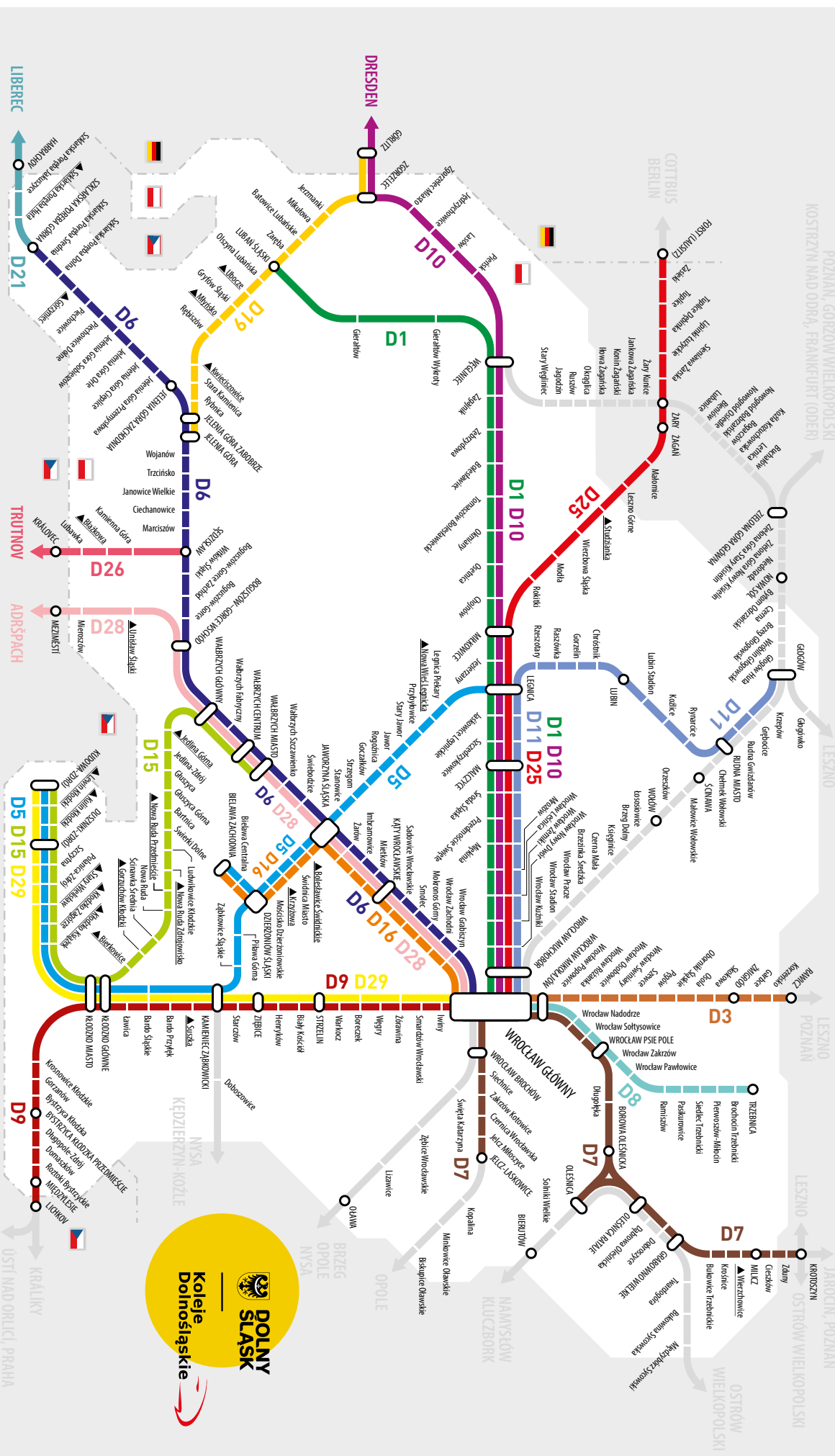
Warto na przełomie września i października wybrać się do pobliskich lasów. Chłonąc wszystkimi zmysłami naszą „polską złotą jesień”. Zaufajcie mi, warto też wziąć ze sobą koszyk i poszukać króla polskich grzybów. ●

Zobacz więcej:

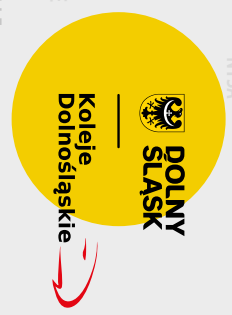




SCHEMAT LINII NA ROZKŁAD JAZDY 2020/2021



D1	Wrocław - Legnica - Bolesławiec - Węgliniec - Lubiąż	D7	Jelcz-Laskowice - Wrocław - Oleśnica - Miłicz - Krotoszyń
D3	Wrocław - Zgorzelec - Rawa	D8	Wrocław - Trzebnica
D5	Legnica - Dzierżonów - Kłodzko - Kudowa-Zdrój	D9	Wrocław - Strzeliń - Kłodzko - Międzybóże - Lichkov
D6	Wrocław - Wąbrzyż - Jelśnia Góra - Sławkowska Kolej Główna	D10	Wrocław - Legnica - Bolesławiec - Zgorzelec - Górzlitz - Dresden
D11	Wrocław - Legnica - Lubin - Gajow	D15	Wąbrzyż - Nowa Ruda - Kłodzko - Kudowa-Zdrój
D16	Wrocław - Świdnica - Dzierżonów - Bielawa	D19	Jelśnia Góra - Lubiąż - Zgorzelec - Górzlitz
D21	Sławkowska Kolej Główna - Sławkowska Kolej Miejska - Liberec	D25	Wrocław - Legnica - Ząbki - Ząbki - Forst (Lesauz)
D26	Wrocław - Wąbrzyż - Kamenna Góra - Lubawa - Trutnov	D28	Wrocław - Wąbrzyż - Miroszów - Mierzani - Adrspach
D29	Wrocław - Strzeliń - Ziębice - Kłodzko - Kudowa-Zdrój		





MARLENA KOVAŘÍK
dziennikarka, autorka
książek, czechofilka

Z RÓŻĄ I KAPUSTĄ

SŁOWOKRESKA NA POGRANICZU

Legenda czeskiej gospody. Najstynniejsza i najstarsza, bo jej początki sięgają 1499 roku, jest gospoda, browar restauracyjny, U Fleků. Wielka atrakcja turystyczna, która może pomieścić aż 600 klientów. Podają tam niefiltrowane mocne piwo, dlatego jest to ostatni punkt praskiej wycieczki danego dnia. Gospoda U Kalicha, do której chodził dobry wojak Szwejk, gdzie właściciel Palivec ściągnął ze ściany portret cesarza, bo „ob-

ła wówczas po lewym boku amerykańskiego prezydenta, który czeskie piwo zakąsał plackiem ziemniaczanym.

Czesi dobrze znają również gospodę Hájjenka. Ta już nie jest praska, bo znajduje się gdzieś w lesie pod Kerskiem i została wymyślona. W filmie Święto przebiśniegu (Slavnosti sněženek, 1983 rok) Jiřího Menzla (zdobywcy Oscara za „Pociągi pod specjalnych nadzorem” z 1967 roku), na podstawie



RYŚ: BŘETISLAV KOVAŘÍK

strywały go muchy, więc zaniósłem go na strych”, istnieje pod nazwą Hostinec U Kalicha. Właściciele dbają o szwejkową legendę, z drobnym zastrzeżeniem. Otóż, w czasach opisywanych przez Jaroslava Haška gospoda nie należała do Palivca, ale do niepoznanego bliżej pana Šmíd’a, nazywanego przez klientów per grobián (szorstki, niegrzeczny, grubianin). Natomiast niejaki Palivec był tam jedynie kelnerem.

Gospoda U Zlateho Tygra, ulubione miejsce pisarza Bohumila Hrabala. To właśnie Hrabal siedział na honorowym miejscu w czele stołu, kiedy do gospody przyszedł prezydent Václav Havel ze swoim gościem prezydentem Billem Clintonem. Była tam też Madeleine Albright, Czeszka z pochodzenia, pierwsza kobieta na stanowisku sekretarza stanu powołana przez prezydenta Clintona w 1997 roku, trzy lata po wizycie w Pradze. Siedzia-

opowiadał Bohumila Hrabala, to właśnie w Hájence odbywa się kultowa scena. Jest to słowna bitwa o menu z dziczyzny. Jedni chcą, by podać dzika z kapustą, drudzy, by z różanym sosem. Na kwaśno, czy na słodko? Z kapustą! Z różą! Kucharz decyduje, będzie pół na pół.

Na prowincji też bywa ciekawie. Najbliższy przykład z mojej wiejskiej gospody pod Trutnovem. Sztamgaści dyskutują tu godzinami. Cytaty z ulubionych filmów płyną rzeką, po czym niektórzy chcą nawet, by podać im danie i z kapustą, i z różanym sosem. Aby było sprawiedliwie. Bywają niezapomniane wieczory, kiedy mówi się o Kosmosie, o gwiazdach. Otóż, jak bardzo jesteśmy maleńcy, mniejsi nawet od mrówek. Ba! Jeszcze mniejsi! Czeska gospoda zmienia perspektywę.

Marlena Kovařík

**MARCIN KUC**

dziennikarz kulinarny,
gospodarz radiowej
audycji „Jaja w kuchni”

LEGNICKIE BOMBY - CO TO TAKIEGO?

Bezglutenowe, beztłuszczowe, wegańskie i leciutkie - bomby z Legnicy nie były niczym z tych, jakże przykrych wymysłów dzisiejszych hipsterów. Tych, którym bomby z miasta nad Kaczawą kojarzą się jednoznacznie z radzieckim okupantem uspokojam - te kaloryczne słodkości pojawiły się na Dolnym Śląsku w samym środku wieku dziewiętnastego, zatem ich słodycz cieszyła Niemców, zanim stały się Cesarstwem. Powstały w 1853 roku za sprawą Braci Müller. Gdy ci opuścili miasto, bomby pojawiały się jeszcze w trzech miejscach, w tym w stolicy Niemiec, by „wypłynąć” po wojnie w Jaworze. Toruń ma swoje pierniki i swojego Kopernika i tworzy wokół nich turystyczną bańkę. Dlaczego więc receptura legnickich pierników nie zawojowała serc marketerów pracujących dla miasta? Tu raczej nie uciekniemy od „towarzyszy”, których bardziej interesowało „naprawianie” ruskich pierogów niż fenomen cukierniczy niewielkiego miasta pośrodku „ziem odzyskanych”.

Pisanie o historii tego miasta często wiąże się z użyciem cudzysłowu, ale receptura bomb jest prosta i zupełnie nie zawoalowana. Wypiekane na bazie cukru, ale pomieszane z miodem, co czyni je piernikiem. Błyszczące czekoladą i bogate w bakalie. Nadziane marcepanem i kandyzowanymi owocami. Brzmi jak drzemka, prawda?

A oto jeden z przepisów:

CIASTO:

500 g mąki
400 g miodu
250 g cukru
200 g konfitury morelowej
150 g masła
125 g siekanych migdałów
50 g posiekanej galaretki cytrynowej w lukrze
50 g posiekanej galaretki pomarańczowej w lukrze
125 g rodzynek
2 łyżki kakao
1 łyżeczka przyprawy do piernika
4 ml rumu
4 jajka
1 paczuska proszku do pieczenia
margaryna do natłuszczenia
bułka tarta do posypania

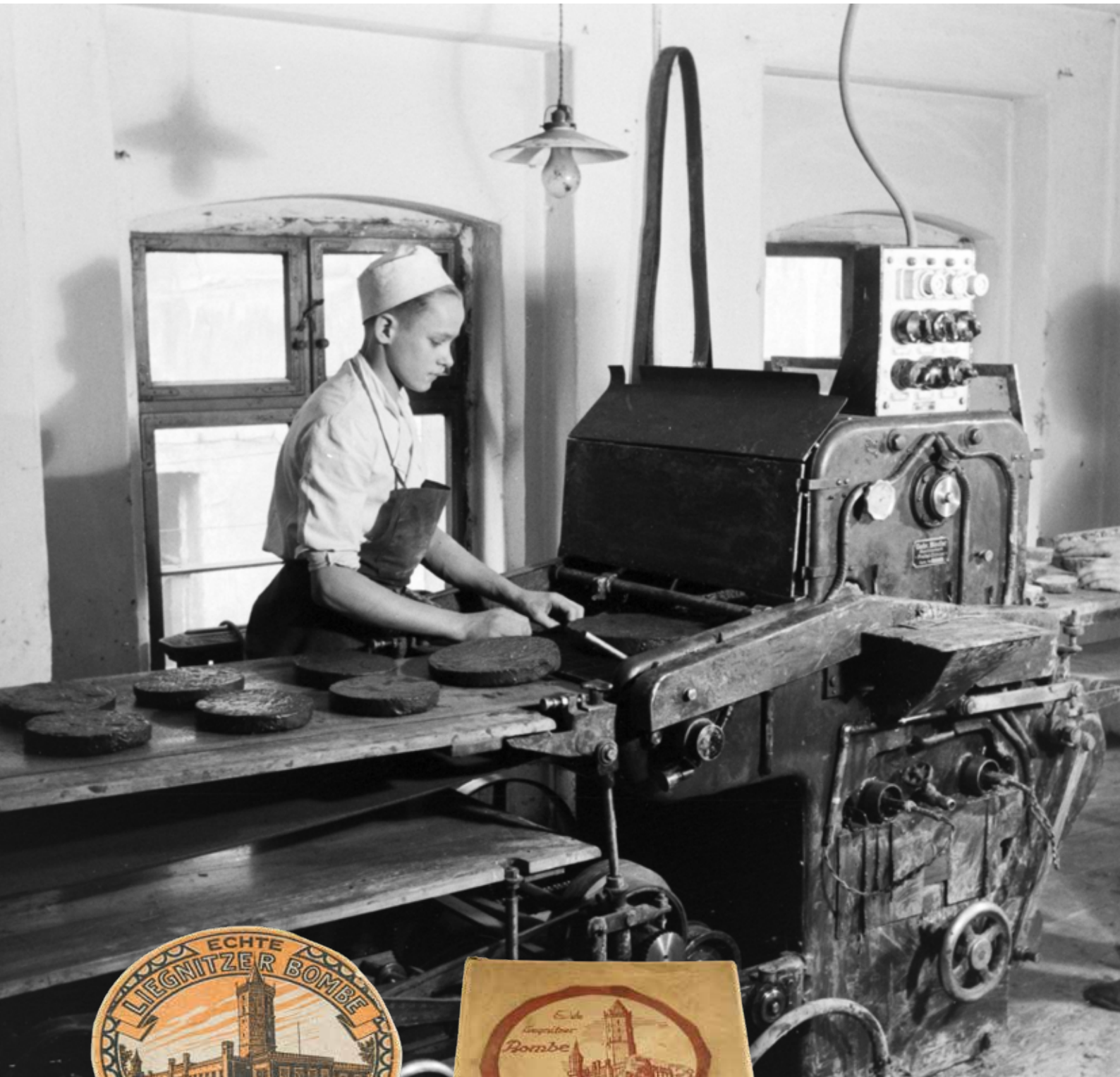
NA POLEWĘ:

200 g czekolady roztopionej w kąpieli wodnej

PRZYGOTOWANIE:

Miód, drobny cukier i masło mieszając roztopić, potem pozostawić do ostygnięcia. Jajka z kakao, migdałami, przyprawą do piernika i rumem wymieszać. Zmieszać to z proszkiem do pieczenia, mąką i dodać do tego wystudzoną mieszanę miodową, wymieszać. Umyte, wysuszone rodzyнки wymieszać z drobno pokrojonymi marcepanami, galaretką pomarańczową, galaretką cytrynową i konfiturą. Zamiast konfitury morelowej do nadzienia można też zastosować 100 g drobnych, upieczonych, kandyzowanych ananasów. 12 foremek na bomby natłuścić i posypać bułką tartą. Napełnić do połowy ciastem, na to położyć masę marcepanową i przykryć resztą ciasta. Piec w rozgrzanym do 180 stopni piekarniku około 30 min. Czekoladową polewę roztopić i posmarować legnickie bomby. ●

#PodróżujzKD



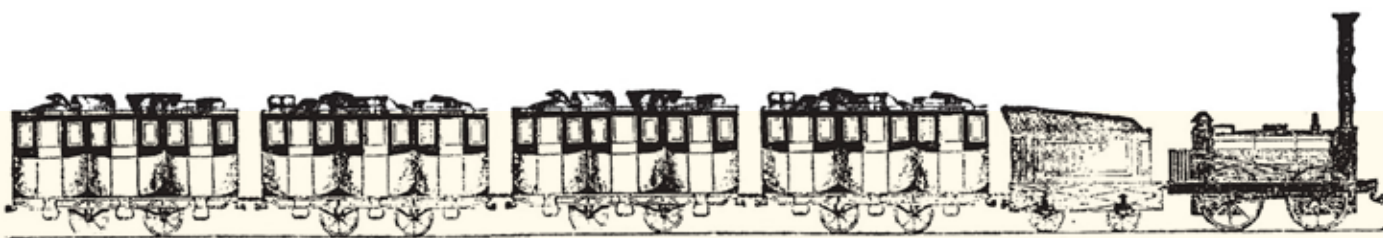
Liegnitzer Bombe
Przedwojenna, cukiernicza
produkcja legnickich bomb.
zdjęcie z 1930 r.

**MAREK ŻAK**

historyk, pracownik Muzeum
Miedzi w Legnicy

PAŁACE NOWOCZESNEGO PRZEMYSŁU

W pierwszej połowie XIX w. na Starym Kontynencie sukcesywnie zaczęto tworzyć infrastrukturę kolejową. **W 1845 roku na Starym Kontynencie było już ok. 9 tys. km czynnych linii.** Kwestią strategiczną dla każdego liczącego się miasta stało się posiadanie dostępu do kolei.

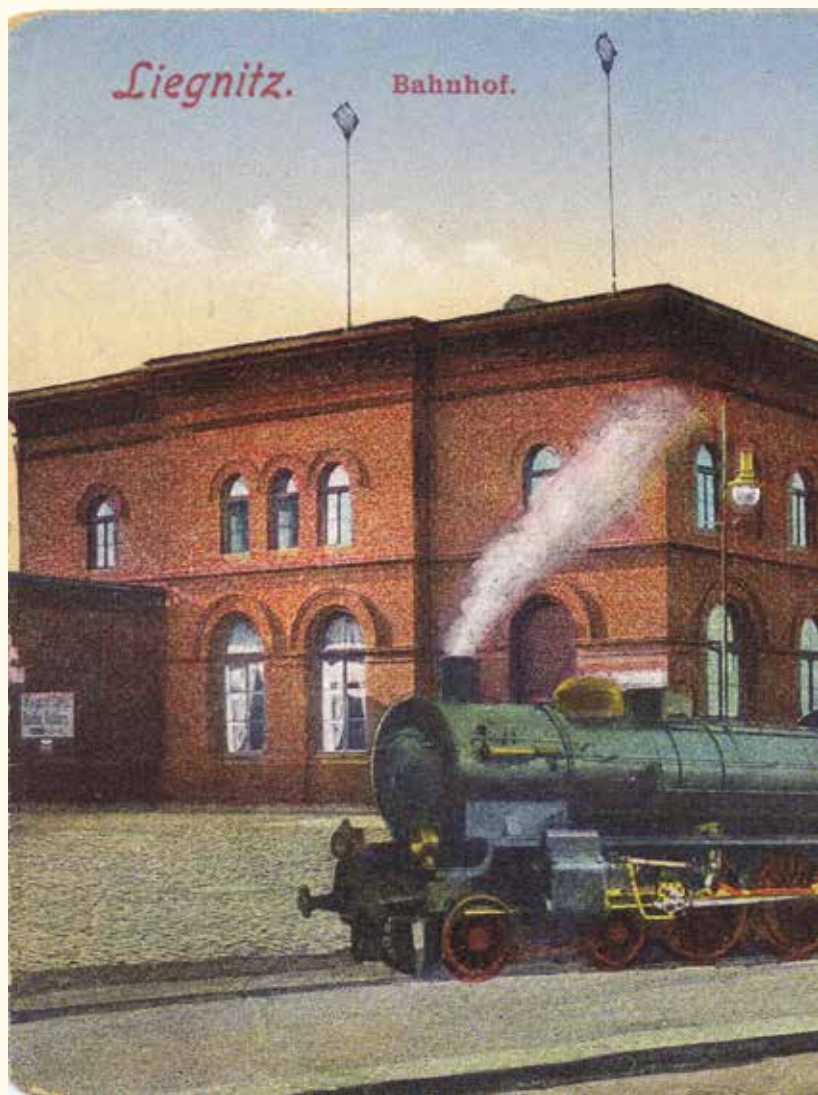


Nie chodziło jednak w tym przypadku o prestiż miasta i ambicję jego władarzy, lecz o względy gospodarcze. Transport kolejowy, najszybszy i najwygodniejszy wówczas środek szybkiego przemieszczania ludzi i towarów, szybko wyparł dotychczasowego lidera w tej branży, jakim były dyliżansy pocztowe. Nigdy wcześniej transport produktów przemysłowych i surowców nie był tak łatwy, wygodny, a przede wszystkim... szybki i relatywnie tani. Nie bez przyczyny Théophile Gautier, XIX-wieczny francuski pisarz i poeta, określił dworce kolejowe mianem pałaców nowoczesnego przemysłu oraz katedr nowej ludzkości, bo równocześnie nie sposób przecenić ich doniosłej roli cywilizacyjnej.

W październiku 1844 roku doszło do uruchomienia linii kolejowej łączącej Wrocław z Legnicą. Choć było to ważne wydarzenie dla tych dwóch dużych ośrodków miejskich ówczesnego Niederschlesien, to jednak miało ono swój o wiele szerszy kontekst. Był to bowiem zaledwie pierwszy etap dłuższego planu, jakim było połączenie największego śląskiego miasta z Marchią Brandenburką i ze stolicą państwa pruskiego. Z Berlinem.

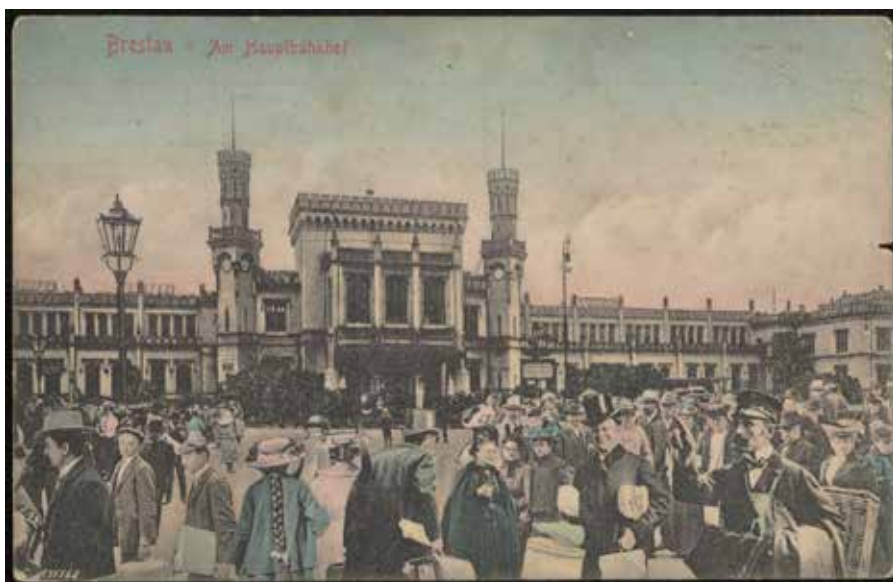
W 1844 r. Wrocław już posiadał dwa połączenia kolejowe, które nie bez powodu łączyły (lub wkrótce miały łączyć) stolicę Śląska z silnie uprzemysłowionym Górnym Śląskiem i równie strategicznym gospodarczo wałbrzyskim zagłębiem węglowym. Nie może również dziwić fakt, że uzyskanie połączenia kolejowego ze stolicą, centrum politycznym, społecznym, kulturalnym i gospodarczym Prus, było tak ważne dla władz Wrocławia. Warto równocześnie zaznaczyć, że taką łącznością były też bardzo mocno zainteresowane same pruskie władze centralne.

Budowę Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej, bo tak nazwano trasę łączącą Wrocław z Marchią Brandenburską i Berlinem, zajęła się specjalnie powołana do tego zadania spółka, która także była w pewien sposób wyjątkowa. Niederschlesi-



FOT. ZBIORY LESZKA MIOSZYŃSKIEGO

FOT.: BIBLIOTEKA NARODOWA W WARSZAWIE (POLONA.PL)



WROCLAW

Wrocławski Dworzec Główny wzniesiono w latach 1855-1857 według projektu Wilhelma Grapowa, Królewskiego Budowniczego Kolei Górnośląskich. Na przełomie XIX i XX w. został przebudowany, a pracami nad tym przedsięwzięciem kierował Bernad Klüsche

Ciufciak to przerobiona winieta okolicznościowego wydania Liegnitzer Stadtblatt poświęconego otwarciu linii kolejowej Wrocław Legnica (1844 r.)



sch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft z siedzibą w Berlinie, to pierwsza w Prusach państwowo-prywatna spółka kolejowa. Samo tempo podjętych prac było imponujące. Najlepszym tego przykładem niech będzie fakt, iż prace ziemne na trasie między Wrocławiem a Legnicą rozpoczęto w sierpniu 1843 r., jeszcze przed oficjalnym uzyskaniem wszystkich potrzebnych do tego koncesji. Czternaście miesięcy później odświętnie udekorowany pociąg wjechał na dworzec w Legnicy. Rok później witano go już w Bolesławcu, a we wrześniu następnego roku uruchomiono połączenie kolejowe z Węglińcem. Niebawem Kolej Dolnośląsko-Marchijska połączyła region z Frankfurtem nad Odrą, gdzie dzięki powstałej w 1842 roku linii łączącej to miasto z Berlinem, Dolny Śląsk uzyskał upragnioną łączność kolejową ze stolicą. Nastąpiło to 1 września 1847 roku.

Marek Żak



LEGNICA

Już w latach 70. XIX w. zdecydowano o budowie nowego dworca w Legnicy. Został oddany do użytku w 1880 r. i był to tzw. dworzec wyspowy. Jego gmach otaczały tory, a prowadził do niego podziemny tunel

Centralny Ośrodek Sportu powstanie w Dusznikach-Zdroju

NOWY DOM DLA POLSKICH SPORTOWCÓW

Biathloniści, pływacy, tyżwiarze szybcy, bobsleiści – to tylko niektórzy sportowcy, którzy będą mogli trenować w Centralnym Ośrodku Sportu, który powstanie w Dusznikach-Zdroju. Będzie to pierwszy ośrodek tego typu w naszym regionie i ósmy w Polsce. Na przebudowę wydanych zostanie przeszło pół miliarda złotych.

Pierwszy w Polsce tor bobslejowy, kryta pływalnia o wymiarach olimpijskich, tunel śnieżny, hala lodowa i zmodernizowany tor wrotkarski, a także unowo-

czesiony obiekt biathlonowy Duszniki Arena. Te obiekty będą tworzyć infrastrukturę nowego Ośrodka Przygotowań Olimpijskich - Centralnego Ośrodka Sportu. Na terenie nowego COS znajdzie się m.in. TAURON Duszniki Arena, czyli najlepszy aktualnie obiekt biathlonowy w Polsce, na którym organizowano już dwukrotnie mistrzostwa Europy w biathlonie zimowym oraz mistrzostwa świata w biathlonie letnim. Obiekt zostanie doposażony i przebudowany. Z istniejącej infrastruktury w skład COS wejdzie także jeden z trzech profesjonalnych torów wrotkarskich w Polsce, hala sportowa, stadion piłkarski i korty tenisowe.

– Pozostałe obiekty będą nowe. To m.in. hala lodowa z lodowiskiem do gry w hokeja oraz short tracku, kryty pięćdziesięciometrowy basen oraz tu-

nel śnieżny z trasami o łącznej długości około dwóch kilometrów pozwalający na trenowanie na śniegu przez cały rok – powiedział dyrektor COS-ów Andrzej Kalinowski.

– To świetna wiadomość dla wielu związków sportowych, także dla mojego – przyznała Otylia Jędrzejczak. - Od lat bardzo brakowało nam pięćdziesięciometrowej pływalni w Centralnym Ośrodku Sportu. Dzięki temu zawodnicy będą mogli ograniczyć wyjazdy zagraniczne i trenować w Dusznikach-Zdroju. Bardzo się z tego cieszę – dodała Jędrzejczak –mistrzyni olimpijska w pływaniu.

– To historyczny moment dla Dusznik-Zdroju, dla powiatu kłodzkiego i całego województwa dolnośląskiego. Duszniki to miejscowość o bardzo bogatych sportowych tradycjach, a sporty



● W Dusznikach-Zdroju powstanie ósmy w Polsce i pierwszy w naszym regionie Centralny Ośrodek Sportu

zimowe są integralną częścią tożsamości tego regionu – mówił Piotr Lewandowski, burmistrz Dusznik-Zdroju. Warto podkreślić, że tereny Dusznik-Zdroju już w czasach przedwojennych były kolebką sportów, szczególnie zimowych.

– Po przejęciu obiektu musimy dokładnie go przebadac i ocenić, jakie są bieżące potrzeby. Później będziemy chcieli ruszyć z rozbudową. Jaka kolejność? Ciężko powiedzieć. Myślę, że najpierw skupimy się na sportach zimowych, czyli tor bobslejowy, tor lodowy. Choć basen to też bardzo ważna sprawa – tłumaczy Andrzej Kalinowski.

Aleksandra Szumska



FOT. ARCHIWUM COS - P. SKRABA



MAJA WŁOSZCZOWSKA KOŃCZY KARIERĘ

MAJA WŁOSZCZOWSKA

Najlepsza w historii Polski kolarzka górską kończy karierę. Ostatnim wyścigiem, podczas którego polscy kibice mogli ją zobaczyć w akcji, był MTB Race w Jeleniej Górze.

Pochodząca z Jeleniej Góry Włoszczowska jest dwukrotną wicemistrzynią olimpijską z Pekinu i Rio. W swojej karierze sięgnęła także po mistrzostwo świata w cross country w 2010 roku. Na rowerze zaczęła jeździć za sprawą swojej mamy. Karierę zawodniczą rozpoczęła w klubie kolarskim KS Śnieżka Karpacz. W 2003 roku rozpoczęła ściganie w zawodowej grupie Lotto. W 2004 wystartowała w swoich pierwszych igrzyskach olimpijskich w Atenach, na których zajęła 6. miejsce. W kolejnych latach reprezentowała barwy ekipy zawodowej Halls Team i CCC Polkowice. To właśnie w pomarańczowych barwach sięgnęła po mistrzostwo świata

i Europy. Rok 2012 miał być tym w karierze Mai Włoszczowskiej, w którym zdobędzie swój kolejny medal igrzysk olimpijskich. Niestety na tydzień przed igrzyskami wypadek i skomplikowane złamanie nogi wykluczyły jeleniogórzankę z olimpijskiej rywalizacji. Operacje, trudna i bardzo bolesna rehabilitacja i świadomość tego, że być może nigdy nie uda wrócić się do pełnej sprawności... Z tym musiała mierzyć się Maja Włoszczowska. Z opresji wyszła zwycięsko i już rok później w barwach ekipy GIANT Pro XC Team po raz kolejny stanęła na podium mistrzostw świata i Europy. Wspaniałym sukcesem był drugi w karierze srebrny medal zdobyty podczas igrzysk w Rio de Janeiro. Ostatnie lata kariery Maja Włoszczowska spędziła w polskiej grupie Kross Racing Team, w której miała przygotować się do swoich ostatnich w karierze igrzysk olimpijskich. Plany nieco pokrzyżowała pandemia. Start na igrzyskach w Tokio był dla Włoszczowskiej dość pechowy. Kraksa już na początku wyeliminowała

ją z rywalizacji o najwyższe cele. Igrzyska jednak zakończyły się dla Mai innym sukcesem. Dolnoślązaczka została wybrana na siedmioletnią kadencję do Komisji Sportowej Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego. Ostatni wyścig Mai Włoszczowskiej w Polsce przypadł na ostatni weekend września. W jeleniogórskim Parku Paulinum na starcie stanęły m.in.: Maja Włoszczowska i tegoroczna mistrzyni olimpijska – Szwajcarka Jolanda Neff. Obie zawodniczki bez sentymentów walczyły o zwycięstwo. Lepsza okazała się Neff. Na mecie pożegnanie godne mistrzyni. Kwiaty, tort, szampan, szpaler z rowerowych ram, autografy. Kropkę nad i Maja Włoszczowska postawiła 2 października, sięgając po srebrny medal mistrzostw świata w maratonie MTB. Wyścig na Elbie był jej ostatnim startem w zawodowej karierze.

NAJWIĘKSZE SUKCESY MAI WŁOSZCZOWSKIEJ:

IGRZYSKA OLIMPIJSKIE:

- srebrny medal w Pekinie 2008 r.
- srebrny medal w Rio de Janeiro 2016 r.

MISTRZOSTWA ŚWIATA:

- złoty medal w maratonie MTB 2003 r.
- złoty medal w cross country 2010 r.

MISTRZOSTWA EUROPY:

- złoty medal w kategorii juniorek w cross country 2001 r.
- złoty medal w maratonie MTB 2003 r.
- złoty medal senierek w cross country 2009 r.



Wrześniowy wyścig w Jeleniej Górze był ostatnim w Polsce, w zawodowej karierze Mai Włoszczowskiej.

Aleksandra Szumska



UBEZPIECZENIE PKO DOM

- Kilka pakietów do wyboru + **opcje dodatkowej ochrony** (np. sprzęt elektroniczny, garaż)
- Atrakcyjny **assistance dla domu 24/7**
- Wygodny **zakup online** w serwisie iPKO i aplikacji IKO



Bank Polski
dzień dobry

www.pkobp.pl, infolinia: 800 302 302 brak opłat dla numerów krajowych na terenie kraju; w pozostałych przypadkach opłata zgodna z taryfą operatora, +48 81 535 60 60 opłata zgodna z taryfą operatora

Materiał marketingowy. Ochronę ubezpieczeniową świadczy PKO TU SA. Informacje o ubezpieczeniu, w tym o włączeniach oraz ograniczeniach odpowiedzialności Ubezpieczyciela, znajdziesz w Warunkach Ubezpieczenia, dostępnych na pkobp.pl.