

magazyn pokładowy

 DOLNY
ŚLĄSK

Koleje
Dolnośląskie 

#PodróżujzKD

KD PIERWSZE
W KRAJU
Z WAGONAMI
ROWEROWYMI

MEGA
INWESTYCJA
W POCIĄGI
HYBRYDOWE

*Wywiad
numeru*

IGOR HERBUT

Znany artysta o poszukiwaniu inspiracji, miłości do Dolnego Śląska, nowej płycie zespołu LemON i karierze solowej

**zabierz
mnie
do domu!**

SPRINTER KD

160km/h

WROCŁAW - ZGORZELEC 🕒 104'
WROCŁAW - LEGNICA 🕒 37'
WROCŁAW - LUBIN 🕒 51'
WROCŁAW - BOLESŁAWIEC 🕒 64'



DOLNY
ŚLĄSK

Koleje
Dolnośląskie



ZESKANUJ
MNIĘ



Sorry, taki mamy klimat



Pamiętacie (przywołane w tytule) słowa byłej wicepremier w rządzie Donalda Tuska Elżbiety Bieńkowskiej? A kontekst? Chodziło o gigantyczne opóźnienia – a jakże – na kolei właśnie, spowodowane atakiem zimy. Lawina krytyki runęła błyskawicznie, a wypowiedź przez wielu komentatorów została uznana za skandaliczną.

Trudno jednak nie zgodzić się z tymi słowami, bo klimat mamy, jaki mamy. Tegoroczne lato nie rozpieszczało. Z wielu względów, i nie chodzi tu tylko o aurę. Na nią zasadniczo nie mamy wpływu: czasem słońce, czasem deszcz. I taka właśnie kapryśna pogoda towarzyszyła rodakom wypoczywającym w kraju. Dlatego w nieliczne słoneczne dni nasze kurorty nadmorskie przeżywały prawdziwe oblężenie. Tysiące miłośników pstrokatych parawanów cisnęły się na piaszczystym polskim wybrzeżu, a zdecydowana większość dzięki wygrozdzeniu się kolorowym płótkiem oznaczała swoje „państwo w państwie”. To na północy. Na południu bez zmian. Doniesienia z popularnych miejscowości, w tym z Karkonoszy i Tatr z ulubionym przez krajan Zakopanem, podobne. Tegoroczny lipiec w Tatrzańskim Parku Narodowym określano mianem armagedonu. Frekwencja pobiła wszelkie dotychczasowe rekordy.

I tu dochodzimy do sedna. Bo zamiłowanie Polek i Polaków do ojczyzny dotychczas nie przekładało się na takie przywiązanie do rodzimych kurortów w okresie letnim. Większość z nich łączy niestety jeden wspólny mianownik – brak paszportu covidowego. Pragmatycy patrzą na sprawę prostolinijnie. Szczepionka równa się gwarancja pogody. Za granicą. Jej brak to ścisk na górskich szlakach, zimne morze w deszczu, ewentualnie – przy odrobinie szczęścia – słoneczna plaża zabita dechami. Przepraszam, parawanami.

Wakacje anno domini 2021 to już historia. Urlop miał też covid. Jesienią wraca do roboty, podobnie jak ceniący poczucie bezpieczeństwa (własnego, niekoniecznie innych) antyszczepionkowcy. Dlatego zdrowia życzę, bo najbliższe miesiące sprzyjają zakażeniom. Także w pociągach. Taki mamy klimat, sorry.

Bartłomiej Rodak

Rzecznik Prasowy Kolei Dolnośląskich

AKTUALNOŚCI

4 | KD pierwsze w kraju z wagonami rowerowymi

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

- 6 | Dynamiczny rozwój i oferta na miarę XXI wieku – rozmowa z Prezesem spółki „Koleje Dolnośląskie S.A.”, Damianem Stawikowskim
- 8 | Pierwsze hybrydy na Dolnym Śląsku

ODKRYWAJ DOLNY ŚLĄSK

10 | Szklarska Poręba – brama do wędrówek po szlakach Karkonoszy i gór Izerskich

FELIETON

15 | Słowokreska na pograniczu – Sąsiedzi na zachód

HISTORIA

16 | Pawlak to miał szczęście

WYWIAD MIESIĄCA

18 | Igor Herbut – Mam ogromne szczęście, że mogę tworzyć i wyrażać siebie

LONDŃCZYK NA DOLNYM ŚLĄSKU

22 | Czasami wystarczy wyjść na spacer

PODRÓŻUJ Z KD

24 | Jednodniowa wycieczka z dziećmi? Tak!

KOLEJ NA CIEBIE

26 | Sport, który uczy cierpliwości

SMAKI DOLNEGO ŚLĄSKA





28 | Znasz kogoś kto nie lubi ruskich?

SPORT

- 30 | Cel: obrona tytułu
- 31 | Mistrzowska forma z dolnośląskich szos

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

www.kolejedolnoslaskie.pl

znajdź nasz profil w social media:    
#MAGAZYNPOKŁADOWY



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, David Szeik

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



ilość rowerów
w wagonie



60 szt.



powierzchnia
wagonu



30 m²

FOT. PL.FREPIK.COM

KD PIERWSZE W KRAJU Z WAGONAMI ROWEROWYMI

#PodróżujzKD

Specjalnie dostosowane do przewozu rowerów wagony dołączą do taboru Kolei Dolnośląskich. Inwestycja ma zwiększyć komfort pasażerów i ułatwić podróże coraz większej liczbie korzystających z kolei rowerzystów.





Koleje Dolnośląskie zakupiły od PKP Cargo pięć wagonów przeznaczonych do wyłącznego przewozu rowerów. Wszystkie po gruntownym przeglądzie specjalistycznym (na poziomie P5) wyjadą na trasy w przyszłym sezonie letnim.

Każdy z nowych wagonów ma powierzchnię 33 mkw. i po przystosowaniu go do nowych potrzeb będzie mógł pomieścić około 60 rowerów. Na zakup wspomnianego taboru KD przeznaczyło 195 tysięcy złotych brutto, natomiast specjalistyczny przegląd będzie kosztować dodatkowe 30-40 tysięcy złotych.

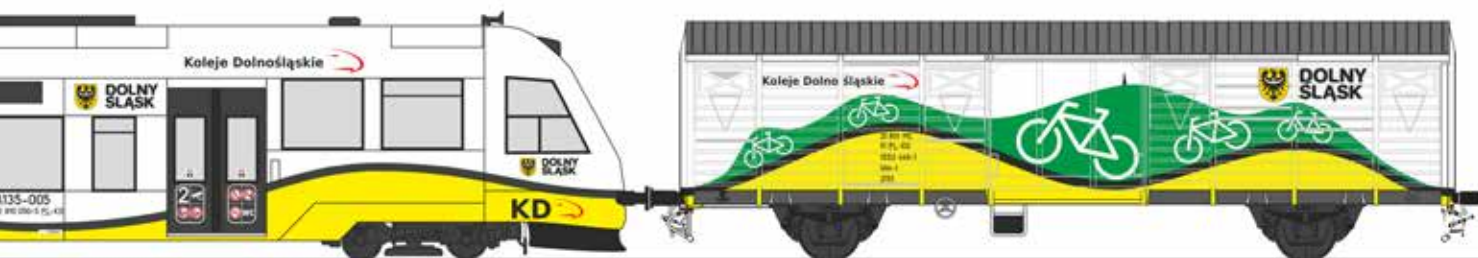
– To rozwiązanie wymaga stosunkowo niedużych nakładów finansowych, a wydatnie zwiększy komfort pasażerów. Pokazują to przykłady z Austrii czy Czech, gdzie podobna oferta funkcjonuje z powodzeniem od lat – Bartosz Jungiewicz, dyrektor ds. handlowych Kolei Dolnośląskich. – Biorąc pod uwagę specyfikę naszego regionu, gdzie infrastruktura rowerowa jest stale unowocześniana i rozbudowywana, zakup i modernizacja wagonów cargo jest naturalną konsekwencją działań, wynikającą z potrzeb naszych pasażerów.

Urząd Transportu Kolejowego pozytywnie zaopiniował pomysł wprowadzenia wagonów rowerowych w taborze KD. Nowe składy będą obsługiwane przez wzmocnione kadrowo drużyny konduktorskie, natomiast konkretne zasady załadunku i rozładunku zostaną przedstawione podróżnym po przeprowadzeniu analiz bezpieczeństwa. Trasy, po których będą jeździć specjalne wagony, zostaną wybrane na podstawie analiz m.in. dotychczasowej popularności przejazdów rowerzystów.

CYKLOSTRADA DOLNOŚLĄSKA

W marcu zarząd województwa przedstawił projekt Dolnośląskiej Cyklostrady – koncepcji budowy dróg rowerowych w regionie o łącznej długości ok. 1800 km. Sieć tras ma obejmować zasięgiem cały region, łącząc się również z drogami po stronie czeskiej i niemieckiej. W projekt zaangażowało się kilkadziesiąt samorządów z Dolnego Śląska. Jego celem jest poprawienie dostępności transportu w regionie, zintegrowanie lokalnych dróg rowerowych i powiązanie ich z dolnośląską siecią kolejową.

– Z perspektywy rozbudowy dróg rowerowych na Dolnym Śląsku inicjatywa Kolei Dolnośląskich jeszcze bardziej zyskuje na znaczeniu. Rowerzyści będą mieli komfort w wyborze ulubionych tras i będą mogli korzystać z udogodnień oferowanych przez regionalnego przewoźnika – mówi Tymoteusz Myrda, członek zarządu województwa dolnośląskiego. – Część z planów dotyczących Dolnośląskiej Cyklostrady realizowana jest już teraz – chociażby poprzez oddanie do użytku nowej trasy rowerowej łączącej powiat trzebnicki i milicki. Wagony rowerowe Kolei Dolnośląskich ułatwią podróże na zmodernizowanych drogach i znacznie wpłyną na zwiększenie zainteresowania Dolnoślązaków wycieczkami rowerowymi. (red)



DYNAMICZNY ROZWÓJ

I OFERTA NA MIARĘ XXI WIEKU

Rozmawia **Karolina Lis**



FOT. KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

Damian Stawikowski,
Prezes spółki „Koleje
Dolnośląskie” S.A.
**o edukacji, nowoczesności
i nowych kierunkach
na przyszłość.**

Rozpoczął się nowy rok szkolny, a wraz z nim ruszył pilotażowy projekt w Zespole Szkół Nr 1 w Lubinie. Dzięki współpracy KD z dyrekcją placówki, Spółka będzie brać udział w kształceniu pracowników „skrojonych” na swoją miarę. Skąd pomysł?

Mamy świadomość, że na rynku pracy jest zapotrzebowanie na zawody techniczne, dlatego też powstał ten projekt. Uczniowie nie tylko będą uczęszczać na lekcje do szkoły, ale przede wszystkim poznawać praktyczny aspekt zawodu w najnowocześniejszej hali serwisowej taboru kolejowego na Dolnym Śląsku. Jest to kolejny przykład kształcenia dualnego, jaki z powodzeniem



FOT. KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

już funkcjonuje w placówce. Zawód kolejarza jest atrakcyjny z wielu względów i jestem przekonany, że ten nowy kierunek będzie się cieszył dużą popularnością.

Czy w przyszłości możemy spodziewać się zwiększenia liczby miejsc dla młodych osób, które chcą poznać kolejowy fach?

Należy pamiętać, że to jest szkoła trzyletnia, a więc w tym roku uczy się pięć osób, w przyszłym roku będzie ich już dziesięć, a za trzy lata o kolejnych pięć więcej. Ten rocznik kształci się w specjalnościach: mechanik pojazdów kolejowych oraz elektromechanik, ponieważ obecnie jest na nie zapotrzebowanie. Jesteśmy otwarci i w przyszłości zamierzamy dopasowywać ofertę edukacyjną do wymogów rynku pracy. Chcemy objąć patronatem nie tylko tę klasę ale także dać możliwość praktyk w Kolejach Dolnośląskich uczniom wszystkich klas piątych technikum czy obecnych klas trzecich branżowych. Będą mogli do nas przyjechać i przekonać się, jak wygląda taka praca. Wiemy, że w Zagłębiu Miedziowym największym pracodawcą jest KGHM, ale myślę, że warunki zatrudnienia w KD skuszą wielu młodych ludzi do podjęcia pracy w Legnicy.

Jakie korzyści przyniesie ta nowa forma kształcenia, oprócz wiedzy oczywiście?

Korzyści jest wiele. Po pierwsze to możliwość praktycznej nauki zawodu pod okiem specjalistów w hali, która niebawem zostanie rozbudowana i zmieni się w centrum serwisowe. Wówczas będziemy potrzebowali 50-80 osób więcej do pracy i bardzo prawdopodobne, że naszymi pełnoprawnymi pracownikami za trzy lata zostaną m.in. nasi uczniowie, którzy w tej chwili są pracownikami młodocianymi i uczą się u nas, także zarabiają. Kolejną korzyścią jest dostęp do zróżnicowanego taboru. Koleje Dolnośląskie posiadają pociągi spalinowe i spalinowo-elektryczne, w tym ultranowoczesne hybrydy. Każdy z tych pojazdów będzie można poznać i nauczyć się jego budowy czy zasad działania. Każdy z nich jest skarbnicą wiedzy i to jest najcenniejszy wymiar tego typu edukacji.

Koleje Dolnośląskie stawiają na młodych, przełamując

tym samym stereotyp zawodu kolejarza, który nadal często uważany jest za mało atrakcyjny.

W Kolejach Dolnośląskich jest bardzo młoda kadra, nowoczesne pociągi, Spółka bardzo dynamicznie się rozwija. Myślę, że oferujemy warunki pracy na miarę XXI wieku. Otwieramy kolejne kierunki na terenie Dolnego Śląska, w planach są kierunki turystyczne, takie jak Karpacz czy Świeradów Zdrój i nie tylko. Niewykluczone, że końcem roku będziemy mogli pojechać z Wrocławia do Sobótki i dalej do Świdnicy. W Zagłębiu Miedziowym pracujemy nad przywróceniem połączeń kolejowych do Chocianowa i jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, prawdopodobnie już za rok to duże miasto na mapie Dolnego Śląska zyska nowe połączenia kolejowe. Praca na hali serwisowej to jedno ale w związku z ciągłym poszerzaniem naszej oferty, potrzebujemy maszynistów, kierowników pociągów czy konduktorów. Osoby chcące wykonywać te zawody, także młode, są bardzo mile widziane. Myślę, że w tym roku będziemy potrzebować ok. 30-40 pracowników do drużyn handlowych.

Wracając do hybryd, czyli Impulsów II o napędzie dwusystemowym. Wrzesień to czas ich premiery w Kolejach Dolnośląskich. Ten miesiąc jest więc przełomowy nie tylko dla uczniów czy podróżnych, ale z punktu widzenia rozwoju Spółki.

Fenomen tych ultranowoczesnych pociągów polega na tym, że tam, gdzie jest trakcja elektryczna, mogą poruszać się napędzane tą energią pociągi, nie emitując spalin. To niesie dużą korzyść np. dla mieszkańców Wrocławia, którzy mogą podróżować szybciej i ekologicznie. To także oddech dla samego miasta, ponieważ dzięki hybrydom zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza. Takich pojazdów będzie łącznie sześć, do naszego taboru z czasem dołączy także trzynaście elektrycznych pojazdów typu Elf2. Trwa Europejski Rok Kolei i staramy się uświadamiać wszystkim, że koleje są najbardziej ekologicznym rodzajem transportu lądowego, dlatego warto je wybierać. Wiemy, że warto dbać o zielony ład, dlatego zachęcamy do tego innych.

Dziękuję za rozmowę.

PIERWSZE HYBRYDY NA DOLNYM ŚLĄSKU

Dolny Śląsk jest jednym z pierwszych regionów, który zdecydował się na zakup pociągów hybrydowych.





ilość pasażerów

315

max. prędkość w trakcji elektrycznej

160 km/h

klimatyzacja



internet bezprzewodowy

max. prędkość na linii niezelektryfikowanej

120 km/h

Newag, producent nowego taboru, w sumie dostarczy Kolejom Dolnośląskim sześć trójczłonowych Impulsów II, z których każdy będzie mógł zabrać na pokład co najmniej 315 pasażerów. Pierwszy z zamówionych pojazdów przechodzi uzupełniające badania homologacyjne na Torze Doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie, nieopodal Wrocławia. Kolejne zamówione pojazdy są na etapie produkcji.

– Bezpieczeństwo pasażerów to nasz priorytet. Przywiązujemy dużą wagę do tego typu testów, które są niezbędne przed dopuszczeniem nowych jednostek do ruchu – komentuje Wojciech Zdanowski, wiceprezes Kolei Dolnośląskich. – Cieszymy się jednocześnie, że prace nad naszym nowym taborem idą zgodnie z planem. W październiku, pierwsze dwa z sześciu zamówionych w Newagu składów hybrydowych pojawią się już na stałe na Dolnym Śląsku i będą do naszej, ale co najważniejsze, pasażerów dyspozycji!

Początkowo Koleje Dolnośląskie planowały zakup dwóch pojazdów hybrydowych. Przewoźnik skorzystał jednak z prawa opcji, decydując się na jednorazowe zamówienie, aż sześciu składów. Wartość zamówienia sięga prawie 170 mln zł. Składy zostaną wyposażone w klimatyzację i bezprzewodowy, ogólnodostępny Internet, a ich prędkość będzie rozwijać się do 160 km/h w trakcji elektrycznej oraz do 120 km/h przy napędzie spalinowym.

– Prowadzimy badania uzupełniające, ponieważ każdy pociąg przed dopuszczeniem do ruchu musi spełnić szereg norm począwszy od kwestii bezpieczeństwa, wymogi techniczne po elementy wizualne. Mamy nadzieję, że spełnią oczekiwania oraz zachęcą Koleje Dolnośląskie do skorzystania z prawa opcji i rozszerzenia zamówie-

nia o dwa kolejne składy – powiedziała Aldona Mastalerz z Newagu, który do połowy 2022 roku dostarczy Kolejom Dolnośląskim sześć składów hybrydowych.

Produkowany przez nowosądecki Newag Impuls II to pierwszy polski pojazd szynowy o napędzie elektryczno-spalinowym. Umożliwia płynne poruszanie się po odcinkach zelektryfikowanych oraz pozbawionych trakcji elektrycznej przy jednoczesnym ograniczeniu emisji. Koleje Dolnośląskie, wykorzystując przewidziane w umowie prawo opcji mogą rozszerzyć zamówienie i kupić dwa dodatkowe składy Impuls II.

HYBRYDY DO TRZEBNICY I ŚWIDNICY

Podczas testów w Żmigrodzie po raz pierwszy zaprezentowano pociąg, który w październiku wyjedzie na dolnośląskie tory i będzie dostępny dla wszystkich podróżnych.

– Chcemy, żeby hybrydy obsługiwały planowaną przez nas linię z Trzebnicy do Świdnicy przez Wrocław i Sobótkę. Czekamy na zakończenie prac torowych, które planowane jest na grudzień 2021 roku. Do tego czasu pasażerowie na pewno będą mogli spotkać nasz nowy pociąg m.in. na linii z Trzebnicy do Wrocławia Głównego – zapowiedział Wojciech Zdanowski, wiceprezes Kolei Dolnośląskich.

Pierwszy z hybrydowych Impulsów II początkowo będzie obsługiwał relację Trzebnica – Wrocław Główny, jednak po zakończeniu prac torowych na rewalizowanej linii 285 do Świdnicy, przez Sobótkę, jego trasa zostanie wydłużona do Świdnicy. Wszystkie zamówione pojazdy zostaną dostarczone na Dolny Śląsk w pierwszym półroczu 2022 roku, wzmacniając tabor Kolei Dolnośląskich.

(red)



FOT. PRZEMYSŁAW EKSKAWA



BARTEK DZIWAŁ

podróżnik, fotograf, autor
bloga bartekwpodrozy.pl

SZKLARSKA PORĘBA

Turyści lubią myśleć o Szklarskiej Porębie jako o idealnym punkcie startu wycieczek w Karkonosze i Góry Izerskie. I w tej ocenie się nie mylą - z miasta startują popularne szlaki na lubiane przez miłośników Karkonoszy Szrenicę i Śnieżne Kotły, a Polana Jakuszycka to brama do poznania Gór Izerskich.

Popołudniami ci wędrowcy znowu pojawiają się w mieście, aby po wielu godzinach wędrówki zapełnić lokalne kawiarnie i restauracje. Szklarska Poręba dostarcza im wszystko, o co powinna zadbać dobra baza wypadowa, ale... miasto może być też głównym celem wycieczki. To świetna propozycja również dla osób, które w czasie kilkudniowego pobytu w górach chcą zrobić sobie dzień wytchnienia od trudniejszych tras.

Szklarską Porębę otacza pętla czarnego szlaku, który prowadzi przez najciekawsze atrakcje i punkty widokowe w okolicach miasta. Jeśli zdecydujesz się na przejście całej trasy, do pokonania będziesz miał ok. 17 kilometrów, co pochłonie ponad 5 godzin wędrówki, jednak wycieczkę można skracać. My wybierzemy dzisiaj jej 13-kilometrowy wariant, prowadzący przez centrum miasta.



FOT. BARTEK DZIWAŁ

#PodróżujzKD

BRAMA DO WĘDRÓWEK

PO SZLAKACH KARKONOSZY I GÓR IZERSKICH

Wśród górskich miejscowości Dolnego Śląska i najlepszych baz wypadowych do całonocnych wędrówek, Szklarska Poręba ma szczególny status i jest uprzywilejowana jak żadne inne miasto. Jej położenie przyciąga nie tylko turystów chętnych do wyjścia na szlaki popularnych Karkonoszy - jest też dobrym punktem startu trekkingów po nieco spokojniejszych Górach Izerskich. W Szklarskiej Porębie dobrze odnajdą się również osoby, które nie chcą forsować się na trudniejszych trasach, a jednocześnie nie myślą o rezygnowaniu z wyjścia na szlak.

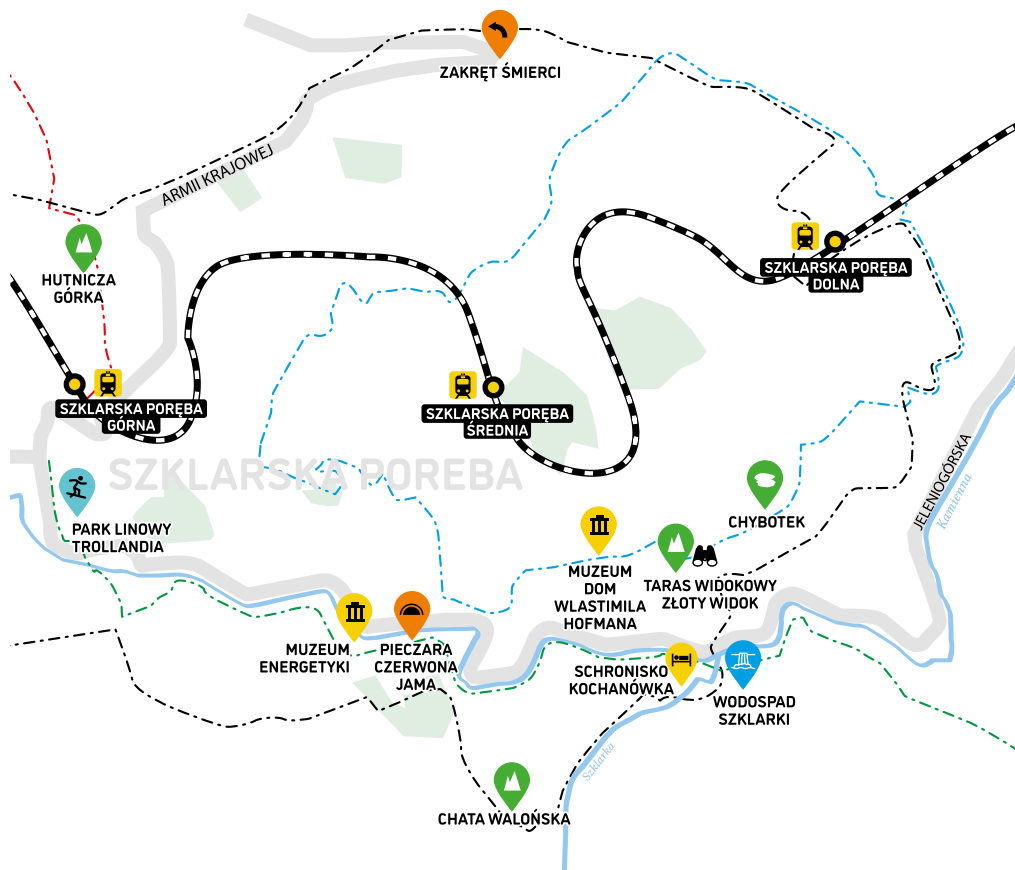
Legendarna Samotnia to jedno z najpopularniejszych schronisk w Karkonoszach

Do Szklarskiej Poręby dostaniesz się oczywiście pociągiem. Bezpośrednie połączenia kursujące kilka razy w ciągu dnia z Wrocławia, Wałbrzycha, Jeleniej Góry i szeregu innych miast Dolnego Śląska, dowiozą cię do stacji Szklarska Poręba Górna.

Wsiadający z pociągów pasażerowie dzielą się zazwyczaj na dwie grupy. Pierwsza z nich idzie od razu w stronę miasta, aby ruszyć na karkonoskie szlaki, druga zaś przesiada się do pociągu relacji Szklarska Poręba Górna - Liberec i jedzie nim na Polanę Jakuszycką lub dalej, do Czech. My, dla odmiany, na tej stacji zaczniemy naszą wędrówkę dookoła Szklarskiej Poręby.

🚩 CZERWONY SZLAK

Aby dotrzeć do czarnego szlaku, skorzystamy najpierw ze szlaku czerwonego, prowadzącego przez górującą nad stacją kolejową stromą Hutniczą Górka. Docierając do czarnego szlaku, zaczniemy wędrować wzdłuż ulic Sudeckiej i Armii Krajowej, aby dotrzeć do pierwszego ważnego punktu - Zakrętu Śmierci. Nad niebezpiecznym łukiem drogi znajdziesz punkt widokowy, do



którego dotrzesz odbijając w prawo od czarnego szlaku.

W czasie dalszej wędrówki w kierunku przystanku kolejowego Szklarska Poręba Dolna, ze szlaku co chwilę będzie się rozpościerał widok na pasmo Karkonoszy. Im ładniejsza pogoda, tym wyraźniej będzie ci towarzyszył w wycieczce. Po przecięciu linii kolejowej i kilkunastominutowym spacerze zbliżysz się do szlaku niebieskiego, na który warto na chwilę zbroczyć jeszcze przed dotarciem do wodospadu Szklarki.

🚩 NIEBIESKI SZLAK

Przy nim znajdziesz trzy ważne atrakcje Szklarskiej Poręby. Najdalej położony Dom Włastimila Hofmana to nierzucająca się w oczy, drewniana chatka. Po II wojnie światowej mieszkał w niej Włastimil Hofman - ceniony malarz dwudziestolecia międzywojennego, który w 1947 r. osiedlił się w Szklarskiej Porębie.

Tuż obok wybudowano niedawno Złoty Widok - udostępniony od 2020 r. taras widokowy, przy którym możesz zaplanować dłuższy odpoczynek od wędrówki. Nieopodal platformy często pojawia się mobilny punkt z dobrą

kawą, przy której jeszcze milej będzie ci podziwiać karkonoskie widoki.

🚩 CHYBOTEK

Niedaleko leży też słynny Chybotek. To ważąca kilkadziesiąt ton skała, która ma raptem dwa punkty podparcia. Jej sława polega na tym, że można ją stosunkowo łatwo rozbujać. Przy tak dużej masie skały, nawet niewielki jej ruch robi wrażenie. Turyści pojawiają się tutaj z nadzieją, że uda im się wprawić Chybotka w ruch i... wielu odchodzi z zawodem. Chybotek daje się rozchybotać, o ile wiemy, gdzie znajdują się podatne na ruch punkty.

Po zobaczeniu tych trzech atrakcji, wróć na czarny szlak i powędruj nim do wodospadu Szklarki. To jedna z najchętniej odwiedzanych atrakcji Szklarskiej Poręby, więc w weekendy możesz się tu spodziewać tłumu turystów. Przyciągają ich nie tylko urocze widoki, ale też prężnie działające schronisko Kochanówka z dobrze zaopatrzonym bufetem.

Dalsza wędrówka czarnym szlakiem to spacer wzdłuż potoku Szklarki. Niedaleko schroniska, wody Szklarki spadają z ok. 13 metrów, co czyni to miejsce drugim pod względem wysokości wodo-



Szlak wiedzie tuż przy wartkim potoku Szklarka



Bujający się Chybotek nie od razu budzi zaufanie turystów

spadem Karkonoszy. Większy jest tylko leżący nieopodal Kamieńczyk. Wstęp na teren wodospadu Szklarki jest płatny.

♣ CZARNY SZLAK

Zaprowadzi cię pod Starą Chatę Walońską. To miejsce kultywujące tradycje Walonów - ludu pochodzącego z terenów dzisiejszej Belgii i Holandii, średniowiecznych poszukiwaczy skarbów gór. Ta działalność zaprowadziła ich wieki temu na tereny Sudetów, m.in. w rejon dzisiejszej Szklarskiej Poręby. W obiekcie dużo mówi się nie tylko o walońskich poszukiwaniach skarbów, ale również o przetwarzaniu bogactw naturalnych. Można tu zobaczyć, jak dawniej obrabiało się kamień, szlachetne minerały i metale. Wstęp dla turystów indywidualnych jest bezpłatny. Czarnym szlakiem możesz od razu wrócić do centrum Szklarskiej Poręby lub przejść nieco dalej i dojść do zielonego szlaku, który biegnie wzdłuż rzeki Kamienna. Możesz tam rzucić okiem na niewielką jaskinię Czerwona Jama lub zejść do Muzeum Energetyki Jeleniogórskiej, które działa w dawnym budynku elektrowni wodnej.

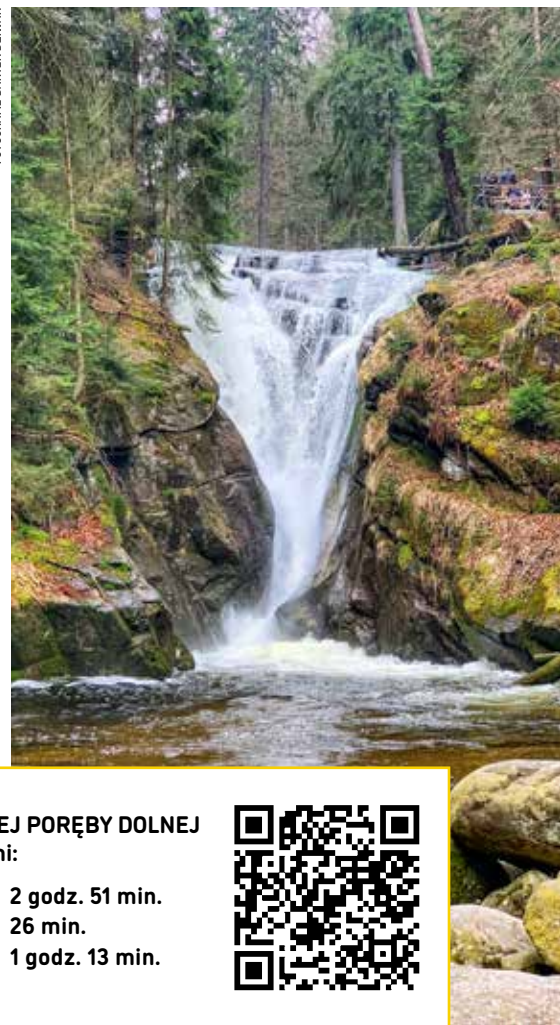
♣ ZIELONY SZLAK

Doprowadzi Cię do centrum Szklarskiej Poręby, skąd krótkim podejściem wrócisz na stację Szklarska Poręba Górna, z której rozpoczęliśmy wędrowkę. Zanim to zrobisz, odwiedź jeszcze restaurację Niebo w Gębie. Obiekt serwuje smaczne jedzenie w porcjach, których duży rozmiar może być wyzwaniem nawet dla zmęczonego turysty. Jeśli wystarczy Ci czasu, zajrzyj do leżącego obok parku linowego Trollandia. Miejsce może spodobać się zarówno dorosłym, jak i dzieciom.

Na stacji Szklarska Poręba Górna znajdziesz pociągi Kolei Dolnośląskich, którymi dojedziesz w głąb Dolnego Śląska albo przedłużysz wycieczkę, jadąc do Czech. Na dworcu działa kasa biletowa, ale kupując bilety przez internet unikniesz stania w kolejkach. ●

Szklarska Poręba to nie tylko baza wypadowa dla miłośników Karkonoszy i Gór Izerskich, ale interesujący cel podróży sam w sobie. W gonitwie za kolejnymi szlakami w wyższych partiach gór, warto wyegzekwować jeden dzień na naturalne i kulturalne atrakcje Szklarskiej Poręby przeplatane pięknymi widokami na malowniczą okolicę. Do zobaczenia zarówno u stóp Karkonoszy, jak i w kolejnych artykułach.

FOTOGRAFIE BARTEK DZIWAK



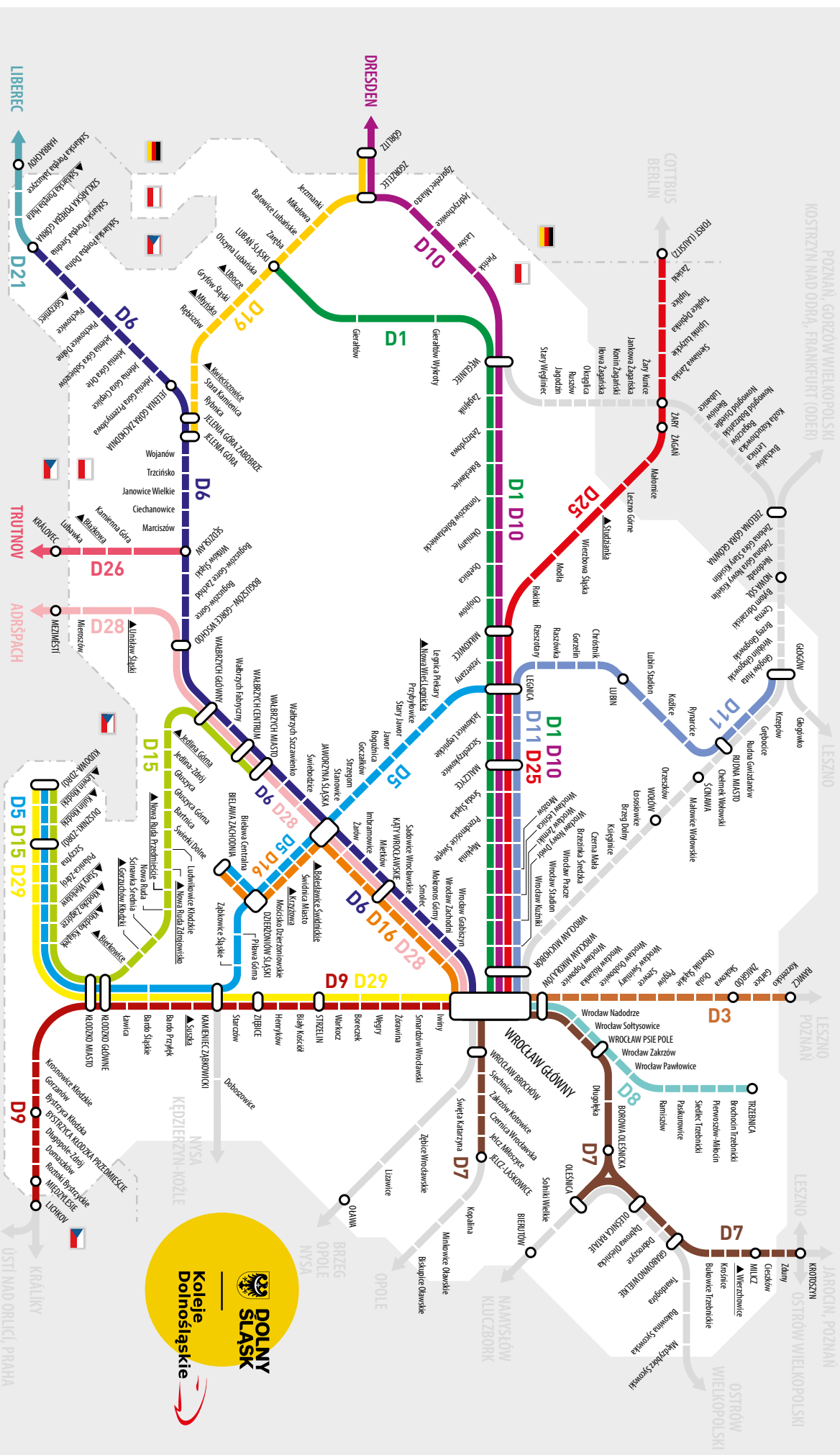
Dojeżdż do SZKLARSKIEJ PORĘBY DOLNEJ Kolejami Dolnośląskimi:

- z WROCŁAWIA GŁ. ⌚ 2 godz. 51 min.
- z JELENIEJ GÓRY ⌚ 26 min.
- z WAŁBRZYCHA ⌚ 1 godz. 13 min.





SCHEMAT LINII NA ROZKŁAD JAZDY 2020/2021



| | | | | | | | |
|----|---|-----|---|-----|--|-----|--|
| D1 | Wrocław - Legnica - Bolchewiec - Węgliniec - Lubiąż | D7 | Jelcz-Laskowice - Wrocław - Oleśnica - Miłicz - Krotoszyń | D11 | Wrocław - Legnica - Lubin - Głogów | D21 | Słaska Powiat Głogów - Słaska Powiat Jeleniowski - Libierc |
| D3 | Wrocław - Złotów - Rawa | D8 | Wrocław - Trzebnica | D15 | Wrocław - Nowa Ruda - Kłodzko - Kudowa-Zdrój | D25 | Wrocław - Legnica - Ząbki - Ząbki - Forst (Leszno) |
| D5 | Legnica - Dzierżonów - Kłodzko - Kudowa-Zdrój | D9 | Wrocław - Strzeliń - Kłodzko - Międzybóże - Lichkov | D16 | Wrocław - Świdnica - Dzierżonów - Bielawa | D26 | Spałdzów - Kamenna Góra - Lubawa - Trarun |
| D6 | Wrocław - Wąbrzyż - Jelenia Góra - Słaska Powiat Głogów | D10 | Wrocław - Legnica - Bolchewiec - Zgorzelec - Górzlitz - Dresden | D19 | Jelenia Góra - Lubiąż - Zgorzelec - Górzlitz | D28 | Wrocław - Wąbrzyż - Miroszów - Mierzani - Adrspach |





MARLENA KOVAŘÍK
dziennikarka, autorka
książek, czechofilka

SĄSIEDZI NA ZACHÓD

SŁOWOKRESKA NA POGRANICZU

Bardzo żałuję, że nie mogłam być na Festiwalu Polsko-Czeskim w Kudowie Zdroju im. Pawła Królikowskiego. Był tam Mariusz Szczygieł, dziennikarz, autor książek o Czechach i Czechosłowacji, znany czechofil oraz Zbigniew Czendlik, polski ksiądz katolicki, który mieszka w Czechach i ewangelizuje Czechów na swój własny sposób. Ksiądz Czendlik jest bardziej znany w Czechach, niż w Polsce, jest tu wręcz celebrytą. Jeździ po Repu-



RYS. BRĚTISLAV KOVAŘÍK

blice Czeskiej i prowadzi wykłady, spotkania pełne humoru i ewangelii właśnie, a na FB ma 36 tysięcy obserwujących.

Do naszego trutnovskiego domu zawitał ongiś wydawca z Lanškrouny, przywiózł podarunki. Jakież było moje zdziwienie, że wśród książek, swoich ostatnich wydawniczych produktów, był wywiad-rzeka ze Zbigniewem Czendlikiem. Bo ksiądz, przyjaciel czeskich celebrytów, mieszka i pracuje właśnie w Lanškrouně. Książkę Markéty Zahradníkové pt. „Lůzko, hospoda, kościół” („Postel, hospoda, kostel”, 2016 r., wydawnictwo argo) przeczytałam od deski do deski. Ciekawa pozycja, dowiemy się z niej między innymi, dlaczego polski ksiądz w Czechach, na co dzień nie nosi sutanny.

Nie pytałam wydawcy, jakże ta pozycja się sprzedaje, przez grzeczność, bo swoje wiem. Mariusz Szczygieł zdradził

w jednej z rozmów, że jest nieformalnym ambasadorem języka polskiego i kultury polskiej w Czechach. Kłopot polega jednak na tym, że Czesi nie są zainteresowani. Jak powiedział jeden z bohaterów filmu Jiřího Mencla „Škola Podstavova” („Obecná škola”, 1991 r.): „Czesi są Słowianami, ale zachodnimi!”. Bardziej lgną do Niemiec, zwłaszcza do Austrii, a latem do Chorwacji. Dwa ostatnie kraje to jednak była monarchia austro-węgierska, czyli dawny Czechów wspólny dom CK, cesarski i królewski zarazem, z dostępem do morza.

Jest wiele transgranicznych projektów unijnych, które mają zbliżyć Czechów i Polaków. Chwała za to! Ileż się trzeba nabiegać, nakombinować, by wymyśleć, co też nas może połączyć?

Zdradzę tajemnicę, czym Czesi z pogranicza w kontaktach czesko-polskich są zainteresowani naprawdę. Świeżutki przykład, kolega z mojej wsi pod Trutnovem

potrzebował pomocy. Jakie są warunki zakupu maszyny rozpraszającej pianę budowlaną na fasady domów? Inne przykłady: czy terakota pn. jantar nadal jest produkowana i czy można zamówić jedną paczkę? Ile kosztują używane kontenery morskie, z których można zbudować dom? Czy to auto prezentowane w internecie jest jeszcze dostępne? Czy w popularnej w Polsce sieci marketów można założyć kartę lojalnościową na czeski numer telefonu? Które niedziele w Polsce są handlowe?

Tak to wygląda. Jeden z niewielu sąsiadów, który niczego ode mnie potrzebował w relacjach polsko-czeskich to Ivan. Ivan jedzie do Lubawki, do sklepu mięsnego. - To ile panu zapakować tych żeberek? - pyta ekspedientka. - Fszysko! Bo Ivan zawsze sobie poradzi.

Marlena Kovařík

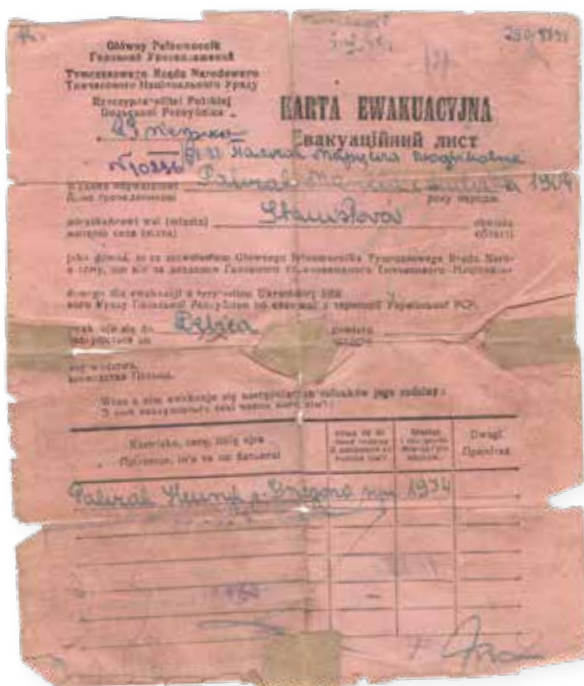


MAREK ŻAK

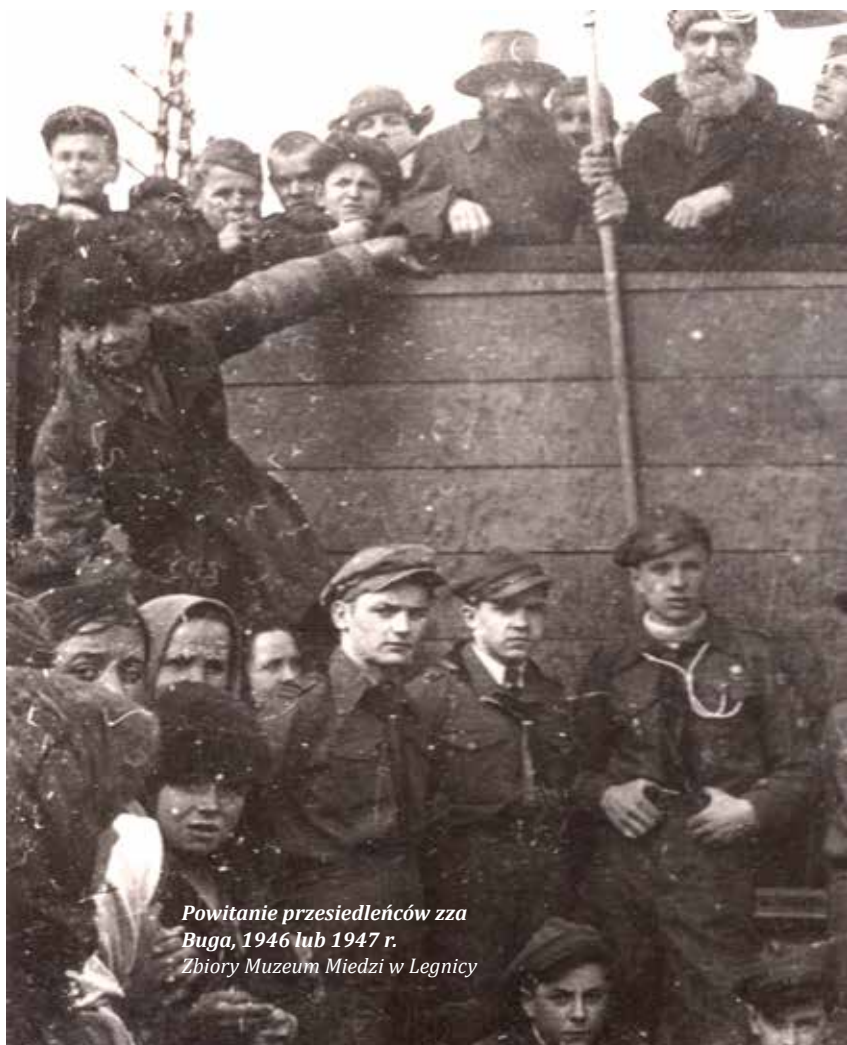
historyk, pracownik Muzeum
Miedzi w Legnicy

PAWLAK TO MIAŁ SZCZĘŚCIE

Bohaterowie „Samych swoich” na Dolny Śląsk trafili w wagonach bydłych. Tak przetransportowano tutaj setki tysięcy przesiedleńców po drugiej wojnie światowej. I na ówczesne warunki była to podróż „komfortowa”, bo wielu trafiło tu także w wagonach służących do przewozu... węgla.



*Karta ewakuacyjna polskiej rodziny
ze Stanisławowa, 1946 r.
Zbiory prywatne*



*Powitanie przesiedleńców zza
Buga, 1946 lub 1947 r.
Zbiory Muzeum Miedzi w Legnicy*



*Na punkcie etapowym
w Węglińcu, lata 40. XX w.
Zbiory Muzeum Miedzi w Legnicy*



Dolny Śląsk, tak jak inne tereny niemieckie przyłączone po wojnie do Polski, funkcjonował jako część „Ziem Odzyskanych”. Tak ówczesne władze podkreślały ich piastowski rodowód. Propagandyści domagali się „wzmocnienia polskości”, czyli jak najszybszego zasiedlenia tych terenów polską ludnością.



Karty pocztowe zachęcające do przyjazdu na Dolny Śląsk, lata 40. XX w.

Zbiory Muzeum Miedzi w Legnicy

Organizacją transportów zajmowały się placówki PUR-u, czyli Państwowego Urzędu Repatriacyjnego. Działały przy nich punkty etapowe, które dzielono ze względu na kierunek, z którego przybywali na nie przesiedleńcy: „zachodnie” lub „wschodnie”. To przy nich tworzone schroniska, hotele, stołówki i jadłodajnie oraz punkty medyczne dla przesiedlanych ludzi, których na miejscu otaczano krótkoterminową opieką. W najbardziej gorących okresach przez największe z nich przetaczało się przez nawet kilkadziesiąt tysięcy ludzi miesięcznie! Już latem 1946 r. na terenie województwa osiedlono ponad milion Polaków.

Przez wiele miesięcy liczne dolnośląskie stacje kolejowe przypominały prawdziwe mrowiska, na których panował nieustanny zgiełk, tłok i chaos... To chyba najtrafniejsze określenie tego, co działo się w pierwszych miesiącach trwania polskiej akcji osadniczej. Ludzi przewożono tym, czym dysponowano. Wiosną i latem 1945 r. były to głównie tzw. węglarki, czyli niezadaszone wagony służące pierwotnie do transportu węgla. Takimi pociągami przybywali ludzie z tak odległych terenów, jak: Wilno, Lwów, Tarnopol czy Stanisławów. W deszczu, w słońcu... Dlatego wagon, którym na „Ziemie Odzyskane” przybyła w kultowym filmie „Sami swoi” rodzina Pawlaków, jawi się jak coś wręcz luksusowego. A to był przecież wagon do przewozu bydła... Sama podróż przeciągała się zaś tygodniami. Powód? Stan techniczny taboru, zablokowane tory, awarie, a niekiedy... brak paliwa.

Na miejscu też nie było lepiej, bo zdarzało się, iż osadnicy byli wyrzucani z wagonów w szczerym polu i pozostawieni sami sobie. Bez jedzenia, wody i jakichkolwiek informacji co mają dalej robić, częstokroć pierwsze tygodnie spędzali w naprędcie zbudowanych lepiankach i szałasach. Nierzadkie były także ataki na przesiedleńców. Zarówno na przejeżdżające transporty, jak i na stacjach oraz punktach etapowych. Ich sprawcami byli ówcześni „władcy” tych terenów – czerwonoarmiści. Do kradzieży, rabunków, gwałtów i zabójstw dochodziło wtedy nawet w biały dzień.

Dzisiaj te wydarzenia mogą szokować, mrozić krew w żyłach, ale jednocześnie ukazują gehennę, jaką częstokroć musiano przeżyć, aby na Dolnym Śląsku odnaleźć swój nowy dom.

Marek Żak





IGOR HERBUT

lider grupy LemON. Kompozytor, wokalista, autor tekstów. Ma na koncie wiele nagród, złotych i platynowych płyt, a także trzy nominacje do Fryderyka. Pochodzi z Przemkowa w zachodniej Polsce, ale jego korzenie sięgają Beskidu Niskiego, skąd wywodzi się jego rodzina. Łemkowskie tradycje, w których został wychowany, do tej pory silnie odciskają się w muzyce, którą tworzy. Wschodnie harmonie, zaśpiewy, góralska charyzma i ciężka do ukrycia nostalgia – to elementy, wobec których nie sposób przejść obojętnie.

Jego warsztat wokalny (będący wypadkową łemkowskich tradycji, studiów jazzowych na Uniwersytecie Zielonogórskim oraz własnych poszukiwań) i niespotykaną barwę głosu docenili nie tylko słuchacze, ale i największe muzyczne autorytety w kraju. Igor został zaproszony do współpracy z takimi artystami jak m.in. Hey i Kasia Nosowska, Kayah, Zakopower, Adam Sztaba, Agnieszka Chylińska, Jan Borysewicz.

Obecnie w sprzedaży jest „Chrust” - pierwszy solowy album artysty.



MAM OGROMNE
SZCZĘŚCIE,
ŻE MOGĘ TWORZYĆ
I WYRAŻAĆ

Rozmawia Przemek Corso



SIEBIE

**Nie każdy o tym wie, ale urodziłeś się na Dolnym Śląsku, w Przemkowie. Dorastałeś tutaj, tutaj się uczyłeś i studio-
wałeś. To nie jest pytanie z tezą, choć może tak brzmieć:
czy sądzisz że miejsca, z których się pochodzi mają bezpo-
średni wpływ na artystyczne środki wyrazu w kontekście
tego, co się później tworzy? Albo na to, czy w ogóle się jest
artystą?**

Oczywiście, że tak. Absolutnie się z tym zgadzam. Poza tym nie bez powodu utarło się w Polsce, że mówi się Zdolny Śląsk, a nie Dolny Śląsk. Zrozumiałem to dopiero jak zacząłem jeździć po kraju. W perspektywie ostatnich dziesięciu lat poznałem mnóstwo artystów, którzy pochodzą właśnie z Dolnego Śląska. Nie będzie przesadą jeżeli powiem, że

”

Ta muzyka, ta kultura płynie mi w żyłach.

Jestem ziarnem stamtąd.



jest tutaj coś niesamowitego w powietrzu. Na Dolnym Śląsku jest dużo zieleni, dużo lasów. Mój ukochany Przemkowski Park Krajobrazowy, Bory Dolnośląskie. Wszystko się zgadza. A co do edukacji... uczęszczałem w Legnicy do ukraińskiego liceum. Później przez pół roku studiowałem, choć jest to dla mnie okres niesławny...

Dlaczego?

Bo tylko pół roku (śmiech). Ale zmierzam do tego, że każde z tych wydarzeń, wszystko co wydarzyło się w Legnicy, to jak mieszkałem tam w internacie, jak biegałem po rynku, to wszystko mnie ukształtowało. Nie tylko jako człowieka,

ale przede wszystkim jako artystę. Mam wrażenie, że w młodych ludziach było też trochę więcej wolności, a może ja po prostu byłem bardziej bez troski?

Może jedno i drugie.

Tak. Ważnym elementem na mojej drodze, był również mój korzeń (śmiech), czyli mój rodowód. W Przemkowie się urodziłem, tam jest mój dom rodzinny, moja mama, moi dziadkowie, ale to wszystko ma jednak swój korzeń w Beskidzie Niskim, czyli na Łemkowszczyźnie. Ta muzyka, ta kultura płynie mi w żyłach. Jestem ziarnem stamtąd, które trafiło na dobry grunt w najlepszym możliwym miejscu i czasie, właśnie tutaj.

Obecnie mieszkasz w Warszawie. Wracasz na Dolny Śląsk nie tylko myślami?

Ale ja tu jestem bardzo często. Ostatnio we Wrocławiu pojechałem na Festiwal Nowe Horyzonty z moją rodziną. Zresztą we Wrocławiu zaczęła się też moja cała kariera. To właśnie tam powstał zespół LemON, to tam poszliśmy na przesłuchania do programu telewizyjnego, który zmienił nasze życie. Aż ciężko uwierzyć, ale w przyszłym roku będziemy mieli dziesięciolecie...

Czas leci...

Tak, a ja aż nie mogę uwierzyć, jak duże mamy szczęście. Że mimo upływu lat



mamy dla kogo grać. Że są ludzie, którzy nadal czekają na każdy nasz koncert, nawet pomimo trudnej sytuacji na świecie, ale też nie tylko to... Zachwycające jest to, że LemON robi swoje rzeczy i ja robię swoje własne rzeczy artystycznie i to po prostu działa, bo zapracowaliśmy na tak ogromne zaufanie od naszych słuchaczy. To mnie uskrzydla i motywuje.

Dobrze, że wspomniałeś o własnych projektach, bo właśnie o nie chciałem cię zapytać. Zespół LemON ma się świetnie, pracujecie nad piątą płytą, ale zawalczyłeś też o swój własny głos i wydałeś solową płytę. Byłeś tym

faktem zestresowany, czułeś większą presję? A może wręcz przeciwnie, było łatwiej i poczułeś ulgę?

To jest skomplikowane. LemON to grupa ludzi, zespół ewoluuje, zmienia się i choć każda płyta jest bardzo przemyślana i spójna, to jest wypadkową doświadczeń wielu ludzi. To co słyszycie, to efekt pracy i wrażliwości wielu różnych muzyków. Zmierzam do tego, że ja zawsze miałem swoją własną szufladę, do której od czasu do czasu dorzucałem kolejne pomysły, zbiory myśli albo kompozycje. Kilka lat temu wyruszyłem też w trasę solową pod hasłem „Lwia część”. Grałem na niej utwory LemONa, ale sam i to było nieprawdo-

podobne i bardzo intymne doświadczenie. Od małych klubów, po większe koncerty. Co ciekawe, trasa wyprzedzała się w 9 minut i to naprawdę dało mi odwagę.

Odwagę, żeby pokazać światu swój solowy materiał?

Zrobiłem to po to, żeby się nie bać. Żeby uchylić drzwi i żeby wpuścić słuchaczy trochę bardziej do mojego prywatnego życia. Żeby pokazać co czuję. Punktem zapalnym dla płyty „Chrust” był mój syn. Bez niego nie byłoby tej płyty. To on tworzył niektóre melodie, harmonie i brzmienia. Od kiedy zostałem ojcem, zacząłem pisać jaśniej i brzmieć jaśniej. To niewiarygodne i niewytłumaczalne, ale sprowadza się do prostej konkluzji...

Tak?

Mam ogromne szczęście, że mogę robić, to co robię. Że mogę pisać i wyrażać siebie. Na albumie „Chrust” jest dużo treści bez treści, są bardzo długie sekcje instrumentalne. Ta płyta to ja. Jeżeli ktoś chce poznać mnie bliżej, powinien ją przesłuchać.

A jak z twoimi planami na jesień?

Tak jak wspomniałem. Kończymy piątą płytę zespołu LemON, ale pierwszy raz pracujemy z producentem i to jest całkowicie nowe doświadczenie. Po raz pierwszy piszę tak długo linie melodyczne i wydaje mi się, że każdy z nas traktuje pracę przy tym albumie, jak ogromne wyzwanie. Mamy dziesięć lat. Zmienił się świat i zmieniło się radio, ale my nadal chcemy robić rzeczy po swojemu.

A „Chrust”?

Planuję trasę koncertową promującą album, wierzę że się odbędzie, ale będąc muzykiem na dzień dzisiejszy... ciężko czegośkolwiek być pewnym.

Dziękuję za rozmowę.



DAVID SZEIK
restaurator, biznesmen,
właściciel sieci
wrocławskich restauracji
Mango Mama

CZASAMI, WYSTARCZY WYJŚĆ NA SPACER



#PodróżujzKD

Mieszkając w tym mieście od kilku lat nadal nie potrafię wyjść z podziwu, jak wiele ma do zaoferowania – zarówno dla przyjezdnych, jak i samych mieszkańców. Dolny Śląsk dosłownie przyciąga utalentowanych ludzi, a artyści bezapelacyjnie stają się wizytówką całego regionu. Nie wierzycie? Kiedy ktoś mnie pyta, co można robić we Wrocławiu odpowiadam, że wystarczy się przespacerować. Tylko tyle. Wystarczy wziąć głęboki oddech i zanurzyć się w miasto, a później pozwolić mu się zainspirować. Wszystko jest wręcz przepelnione twórczą energią.

Przepiękne murale w dzielnicy Nadodrze? Bardzo proszę. Serce ułożone z artystycznych kafelków na elewacji? Bardzo proszę. Happeningi, wydarzenia, artystyczne manifesty? Bardzo proszę. Teatry uliczne? Ależ proszę. Koncerty, koncerty plenerowe, koncerty klubowe? Nie ma problemu. Galerie, wystawy i różne ekspozycje? Teatry, Opera? Oczywiście! Każdy znajdzie tu coś dla siebie.

Wystarczy kilka chwil i człowiek nagle uświadamia sobie, że staje się częścią czegoś większego, zbudowanego czasami na wręcz dzikiej, trochę surowej potrzebie wyrażania siebie. Tutaj nawet posągi małych krasnali są częścią wielkiej, nieprzypadkowej narracji. Kultura, kreatywność i progresywna postawa wrocławian jest wspianała.

A co ważniejsze nie ma tu ograniczeń wiekowych, a nocne życie Wrocławia przeznaczone dla osób pełnoletnich, jest tak samo interesujące jak to za dnia, otwierając się tym samym na rodziny z dziećmi. Wiem coś o tym, bo sam jestem ojcem trójki, a dostęp do sztuki nigdy nie był tak bliski. Dlatego pokochałem Wrocław, taką samą miłością jaką darzę Londyn. Podobieństwo jednego z drugim jest wręcz namacalne. Wrocław tętni życiem bez względu na porę dnia. Rozbrzmiewa muzyką i kolorami. I podobnie jak ze sztuką bywa, czasami jest niezrozumiały, albo nieprzystępny... jedno jest jednak pewne. To miejsce, które jest kompletne. Tak jak wspomniałem wcześniej: czasami wystarczy wyjść na spacer, żeby się... zachwycić. ●



FOT. BARTEK OZIMAK

JEDNODNIOWA WYCIECZKA Z DZIEĆMI? TAK!



Niezależnie od panującej aury, warto mieć w zanadru prosty przepis na udany wyjazd z dziećmi. Dziś zapraszamy do Lubina. Okazuje się, że to miasto to nie tylko siedziba miedzianego giganta.

Na szlaku zwierząt wymarłych jest 21 pełnowymiarowych figur. Od tego roku także największa w kraju i w Europie figura pterozaura, a dokładniej kecalcoatla.

#PodróżujzKD

Na terenie Lubina znajduje się dziewięć parków. Jest to m.in. park Leśny z parkiem linowym położonym na obrzeżach miasta, gdzie historia połączona jest z rekreacją. Do dyspozycji odwiedzających park linowy jest duży plac zabaw z konstrukcją krokodyla do odkrywania i balance parkiem. Jednak główną atrakcją są dwie zamocowane między drzewami trasy o różnym stopniu trudności.

- Cieszymy się, kiedy rodzice mają ochotę wejść z dziećmi - często pod pretekstem sprawdzenia, czy dziecko sobie poradzi. To zawsze kończy się świetną, wspólną zabawą - mówi Olga Spiak z Muzeum Historycznego w Lubinie.

Park Leśny ma także militarne oblicze. Poszczególne obszary zielonego kompleksu stały się przestrzenią, gdzie prezentowane są trzy wystawy. Jedna z nich opowiada o Polakach walczących w Afryce i na Morzu Śródziemnym podczas II wojny światowej, m.in. w bitwie o Tobruk.

- Jedną z ciekawszych, nie tylko dla dzieci, częścią tej wystawy jest kontener, w którym udało nam się odtworzyć wnętrze okrętu podwodnego. Można tam zobaczyć, jak wyglądały poszczególne pomieszczenia i doświadczyć, jak ciemno i klaustrofobicznie było w środku - mówi Olga Spiak.

Kolejną jest wystawa poświęcona okupacji sowieckiej w Polsce, która znajduje się w czterech zabytkowych bunkrach. Największa wystawa ma formę ścieżki edukacyjnej, rozpoczyna się w wagonach kolejowych i jest poświęcona I wojnie światowej. Wszystkie atrakcje są bezpłatne i dostępne do późnej jesieni, zaś park pozostaje otwarty przez cały rok.

Na odwiedzających także przez cały rok czeka m.in. duży plac zabaw w Centrum Edukacji Przyrodniczej, które od siedmiu lat funkcjonuje w parku Wrocławskim - najstarszym parku w Lubinie.

Zobaczymy tam łącznie ponad sto gatunków ptaków, w tym spacerujące stadko łabędzi i pawie z dwoma zupełnie białymi pisklętami, a także przedstawiciele zwierząt gospodarskich.

- Tu najwięcej mamy przedstawiciele gatunków polskich. Niektóre znajdują się tylko w naszym ogrodzie. Są to np. kozy sandomierskie i krowa biało-grzbieta. W części ptasiej posiadamy największą pośród ogrodów zoologicznych w Polsce kolekcję bażantów - mówi Agata Bończak, dyrektor Centrum Edukacji Przyrodniczej w Lubinie, gdzie jest także spora atrakcja dla fanów prehistorii.

- Na szlaku zwierząt wymarłych jest 21 pełnowymiarowych figur. Od tego roku także największa w kraju i w Europie figura pterozaura, a dokładniej kecalcoatla - mówi Agata Bończak.

Park Wrocławski i park Leśny dzielą nieco ponad dwa kilometry odległości. Ten dystans można pokonać pieszo lub skorzystać z bezpłatnej komunikacji miejskiej w Lubinie. A do samego miasta komfortowo i bezpiecznie dotrzeć można z Kolejami Dolnośląskimi. Zapraszamy na pokłady i życzymy przyjemnej podróży.



Dojedź do LUBINA Kolejami Dolnośląskimi:

z WROCŁAWIA GŁ. 🕒 51 min.
z GŁOGOWA 🕒 26 min.
z LEGNICY 🕒 13 min.



SPORT, KTÓRY UCZY CIERPLIWOŚCI

Z grą w szachy czy golfa tę dziedzinę łączy wiele: umiejętność planowania, precyzja czy cierpliwość. Podobnie jak wspomniane dyscypliny, tworzenie makiet to pasja, która potrafi pochłonąć sporo czasu—jednorazowo nawet 12 godzin pracy. O swoim hobby i makiecie budowanej przez lata opowie Adrian Henszel.

Rozmawia **Karolina Lis**

Pasja narodziła się w dzieciństwie

- Kiedy byłem dzieckiem, bardzo lubiłem wycinać konstrukcje z kartonu czy innych dostępnych materiałów. Miałem sporo zabawek z tektury, które zrobiłem sam. Pasja typowo modelarska rozpoczęła się na dobre, kiedy podjąłem pierwszą pracę i mogłem sam finansować swoje pomysły. Najpierw zbierałem i kolekcjonowałem poszczególne elementy. Pierwszym zakupem był model autobusu w skali 1:87, z czasem pojawiały się kolejne pojazdy i budynki. Wtedy pomyślałem, że chyba mógłbym je umieścić w jakiejś scenerii - mówi Adrian Henszel.

W poszukiwaniu niezbędnych materiałów

- Wcześniej kupowałem je w składnicach harcerskich czy specjalistycznych sklepach modelarskich ale wybór był niewielki a ceny wysokie. Rozwój internetu ułatwił dostęp do pozyskiwania potrzebnych materiałów. Często kupuję potrzebne elementy na wyprzedażach czy giełdach modelarskich. Jednak zdarzają się też takie, które muszą zamawiać z zagranicy, a ich wartość można liczyć w setkach euro. Jako ciekawostkę dodam, że na zakup torowiska, które mam na makiecie, zaciągnąłem pierwszy w swoim życiu kredyt. Dzięki temu oprócz infrastruktury kolejowej w skali mikro, zyskałem także zdolność kredytową - śmieje się pan Adrian.

Dwanaście godzin z przerwą na posiłek to rekord pana Adriana, który jednorazowo spędził połowę doby przy tworzeniu swojej makiety. Praca przedstawiająca miasteczko w najdrobniejszych szczegółach zajmuje około ośmiu metrów długości i powierzchnię ponad cztery metry kwadratowe. To pasja, która pojawiła się w dzieciństwie i trwa do dziś.

- Na początek zdobyłem sześć stołów o wymiarach 100x60 cm każdy, które ustawiłem kształt litery „U” i wykorzystałem jako bazę. Miałem wizję całego, dużo większego projektu. Dzisiaj stołów jest już osiem, a makietę zajmuje jeden z pokoi w moim mieszkaniu.

Miasto na ośmiu stołach

- Potrzebowałem miejsca w którym mógłbym budować swoją makietę. Z czterech desek zrobiłem podstawę i zacząłem układać domki, ludziki, drogi, które udało mi się przez lata uzbierać. Było to sześc, siedem lat temu. Moja pierwsza makietę nie przetrwała do dziś. Na pewnym etapie została rozebrana, ponieważ zajmowała zbyt dużą powierzchnię pokoju - mówi Pan Adrian.

Kilka lat temu pasjonat zaadaptował strych rodzinnego domu na dużą pracownię. Wtedy zabawa w tworzenie makiety nabrała tempa.

Makietowy rekord

- Zdarzyło mi raz się usiąść do makiety o 9:00 i skończyć pracę niemal dwanaście godzin później. Jest to dla mnie odświeżające, pozwala mi na odcięcie się od codzienności i wyrażenie swojej kreatywności. Do pracy zasiadam wtedy, kiedy tego potrzebuję. Do tego trzeba mieć dzień. Mam satysfakcję z tego co robię i cieszę się, że efekty cieszą oko. Budowa makiety to lata pracy, moja jeszcze nie jest skończona. Dużo czytam, przeglądam pomysły na forach modelarskich. Ciągle szukam inspiracji - dodaje pan Adrian. ●



Lubisz spędzać czas w ciekawy sposób? Chcesz się podzielić swoją pasją na łamach miesięcznika „Magazyn pokładowy”?

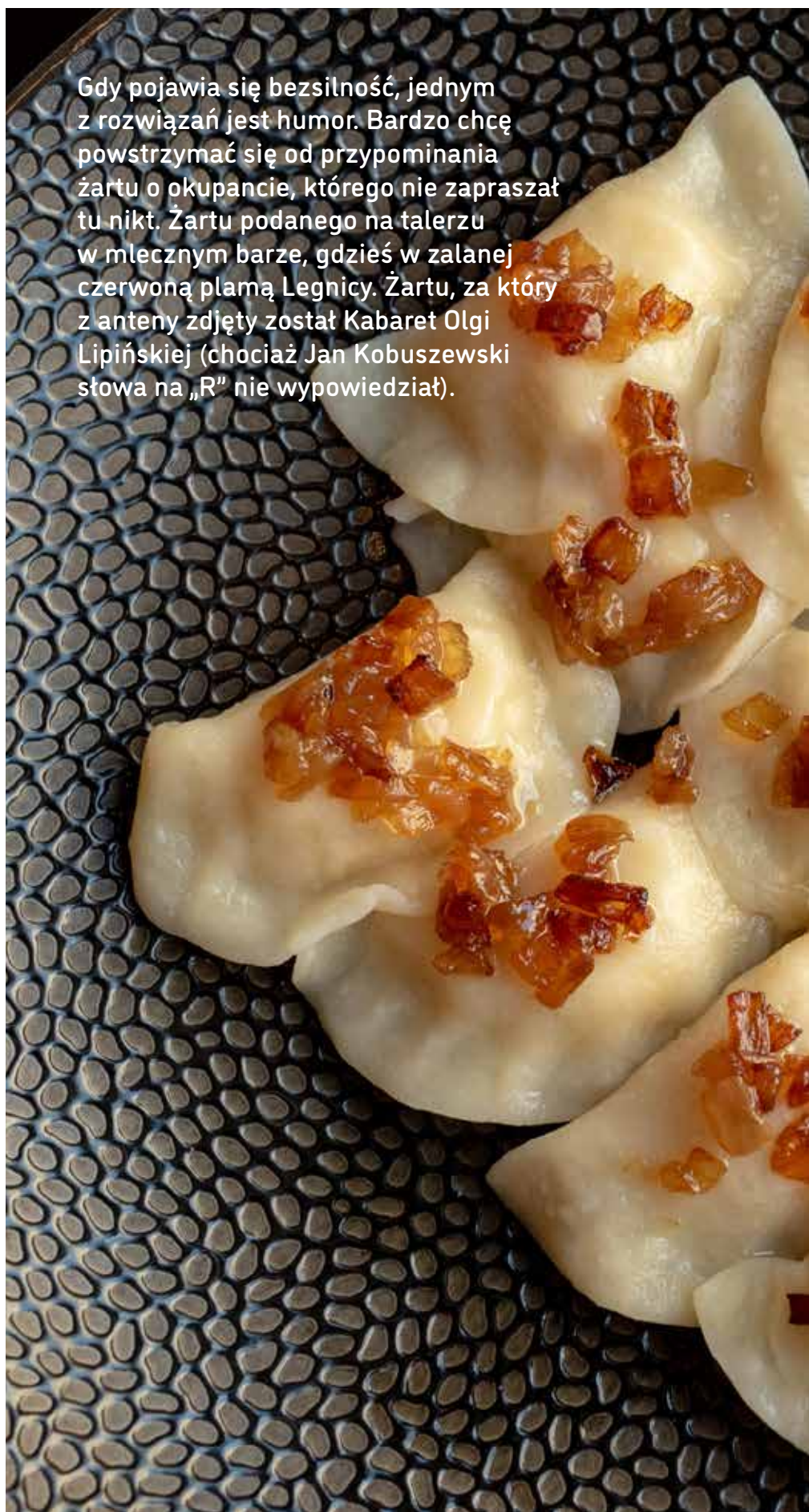
Napisz do nas na adres: karolina.lis@kolejedolnoslaskie.eu podając w tytule: MOJA PASJA, opisz w kilku zdaniach, czym lubisz się zajmować i załącz kilka zdjęć. Najciekawsze propozycje od Czytelników zostaną opublikowane w naszym magazynie! Czekamy na Wasze zgłoszenia.



MARCIN KUC
dziennikarz kulinarny,
gospodarz radiowej
audycji „Jaja w kuchni”

ZNASZ KOGOŚ KTO NIE LUBI RUSKICH?

Gdy pojawia się bezsilność, jednym z rozwiązań jest humor. Bardzo chcę powstrzymać się od przypominania żartu o okupancie, którego nie zapraszał tu nikt. Żartu podanego na talerzu w mlecznym barze, gdzieś w zalanej czerwoną plamą Legnicy. Żartu, za który z anteny zdjęty został Kabaret Olgi Lipińskiej (choć Jan Kobuszewski słowa na „R” nie wypowiedział).



#PodróżujzKD



„Kto prosił ruskie? Nikt, same przyszli!” Dziś rosyjska propaganda działa głównie w internecie, zaczynając na wsparciu kampanii wyborczych nacjonalistów, przechodząc przez gloryfikację homofobii, ksenofobii i rasizmu, na szeptanym marketingu antyszczepionkowym kończąc. Dziś „ruskie” działają w sposób zawoalowany i delikatny, ale czy obojętne są wam o uszy, że owe „ruskie” chciały zakazać określenia „ruskie” w kontekście pierogów?

„LEGNICA Z LOTU PTAKA WYGLĄDA JAK MISKA PIEROGÓW. POŁOWA RUSKICH, POŁOWA LENIWYCH”.

W połowie lat 70. w Małej Moskwie, jak nazywano Legnicę okupowaną przez radzieckich żołnierzy i oficjeli sztabu Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, zaczął kiełkować pomysł zmiany nazwy odnoszącej się jeszcze do Czerwonej Rusi, jednak uznawanej za pejoratywne określenie „bratniego narodu”. I tak powstała receptura Pierogów Legnickich. Czytelnikom w wieku słuźnym nie muszę przecież mówić o składnikach klasycznych ruskich, jednak młodszym pragnę przypomnieć, iż farsz tego najwspanialszego z dań, składa się, poza pieprzem, solą i smażoną cebulą, z ugotowanych ziemniaków oraz sera białego. Jaki był więc pomysł na nową, regionalną potrawę z piękną nazwą? Dodać sera, lecz żółtego. Jeśli macie jakąkolwiek wyobraźnię, wiecie że to kompletnie do siebie nie pasuje.

ALE PRZEKONAJCIE SIĘ SAMI...

Ciasto zróbcie z połączenia mąki i wrzątku w proporcjach: kilogram mąki na 400 ml wody. Dodajcie sól. Zagniećcie, owinąć folią i wsadźcie do lodówki, by odpoczęło. Farsz zaś zawiera ugotowane i ostudzone ziemniaki, usmażoną (nie spaloną!) na maśle pokrojoną drobno cebulę, twaróg (taki prawdziwy, nie to coś z dyskontu sprzedawane w plastiku), sól, dużo pieprzu oraz ser żółty. Oczywiście przepis z lat 70. nie mówił o cheddarze, grana padano, czy nawet goudzie. Oryginalny przepis mówi o serze „salami”, ale pamiętajmy, że receptura poznańskich rogali świętomarcińskich zawiera margarynę. Cóż...

Przydatne proporcje: kilogram ziemniaków na pół kilograma sera białego oraz tyle samo sera żółtego. Z wypoczętego i rozwałkowanego ciasta wykrój koła o średnicy ok. 8 cm, połóż na środku farsz i zalep, wypychając nadmiar powietrza. Ugotuj w osolonym wrzątku i najlepiej podsmaż na maśle ze skwarkami. Podawaj z kefirem.

Historia pokazała więc, że możliwe jest zepsucie czegoś poprzez stopienie żółtego sera. Choć wydaje się to niemożliwe, „towarzyszom” się udało. Na szczęście, od 16 września 1993 r. nie są już sąsiadami mieszkańców Legnicy a eksperymencie z pierogami „legnickimi” legniczanie dawno już zapomnieli.

Smacznego!

CEL: OBRONA TYTUŁU

Siódmego września ruszają rozgrywki PGNiG Superligi Kobiet. Piłkarki ręczne Zagłębia Lubin przystępują do nich jako mistrzynie Polski i zdobywczynie Pucharu Polski. Sezon 2020/2021 był zdecydowanie najlepszy w historii klubu. Jaki będzie kolejny?

Mistrzostwo Polski wywalczone w 2021 roku było drugim w historii klubu. To pierwsze podopieczne trener Bożeny Karkut wywalczyły dziesięć lat wcześniej. - Każdy z medali ma swoją historię. Mistrzostwo Polski zdobyte w 2011 roku było zarówno pierwszym w historii klubu, jak i moim w trakcie pracy trenerskiej. Dziesięć lat temu sezon rozgrywany był w systemie play-off, więc emocje związane z rozgrywaniem pię-

ciu spotkań finałowych dostarczały niesamowitą dawkę adrenaliny. Tym razem system rozgrywek był sprawiedliwszy – wygrała drużyna, która grała najrówniej w trakcie całego sezonu – mówiła Bożena Karkut po zakończonych w czerwcu rozgrywkach. Jedyłą zawodniczą, która należała do obu mistrzowskich ekip była bramkarka Monika Maliczkievicz. – Z obu krążków bardzo się cieszyłam, ale ten tegoroczny ma dla mnie nieco większe znaczenie w związku z tym, że miałam dużo większy wkład w jego zdobycie w porównaniu do tego sprzed dekady – mówiła Monika Maliczkievicz, która bę-



FOT. ARCHIWUM ZAGŁĘBIE LUBIN

dzie także jedną z podstawowych zawodniczek Zagłębia w sezonie 2021/2022. Prawdziwym hitem transferowym było przejście do zespołu z Lubina Kingi Jakubowskiej, która poprzednie lata spędziła w Klubie Piłki Ręcznej Kobierzyce. – Od wielu, wielu lat gramy na prawym

rozegranii bez zawodniczki leworęcznej. Od roku postanowiłem dokonywać tylko transferów koniecznych. Nie ukrywam, że bardzo liczymy na Kingę i jesteśmy pewni, że ten transfer będzie trafiony – komentował podpisanie umowy z Jakubowską prezes klubu Witold Kulesza. Na czele sztabu szkoleniowego stoi oczywiście Bożena Karkut, która w Zagłębie Lubin jako trenerka pracuje już ponad 20 lat. To ewenement nie tylko na polską skalę, ale i światową. Wspomagać ją będą: Renata Jakubowska, Rafał Gąsecki i Natasza Tsvirko. Ekipa z Lubina pierwszy sukces ma już za

sobą. Podczas przygotowań do sezonu panie wygrały Memoriał Henryka Kruglińskiego oraz I Memoriału Krzysztofa Kazimierskiego i Grzegorza Tomczyńskiego, który rozgrywany był w Piotrkowie Trybunalskim.

Aleksandra Szumska



FOT. ARCHIWUM ZAGŁĘBIE LUBIN

MACIEJ PATERSKI

jest jednym z najlepszych polskich kolarzy. Od lat odnosi sukcesy zarówno podczas krajowych, jak i międzynarodowych wyścigów, wielokrotnie reprezentował kraj na mistrzostwach świata czy Europy. W tym roku spełnił jedno ze swoich największych sportowych marzeń: mistrzostwo Polski w wyścigu ze startu wspólnego. Jak się okazało formę szlifował na Dolnym Śląsku.

Tytuł mistrza kraju w kolarstwie szosowym jest wyjątkowy przez to, że przez rok jeździ się w specjalnie przygotowanej biało-czerwonej koszulce z orłem na piersi. To ogromne wyróżnienie. – Jestem już doświadczonym i spełnionym zawodnikiem, a jednak ciągle brakowało mi tego tytułu. W tym roku marzenie udało się spełnić – mówi Paterski.

Złoty medal wywalczył 20 czerwca w Kartuzach, pokonując na finiszu Alana Banaszka, Łukasza Owsiana czy Michała Gołasia. Na mecie nie krył łez wzruszenia. Triumf poprzedzony był miesiącami ciężkiej pracy, treningów i wyrzeczeń. – Zimą w Polsce pogoda nie pozwala na regularny trening, więc trzy miesiące spędzam na klubowym zgrupowaniu w Hiszpanii. W marcu zawsze mam pierwsze starty, a formę szlifuję bardzo często na dolnośląskich trasach – opowiada. – Moje ulubione miejsce to rejony Szklarskiej Poręby i Karpacza. Jest tam najbardziej wymagający teren, najcięższe podjazdy, m.in. od Świeradowa na Stóg Izerski, Przełęcz Okraj czy pod Przesiekę – dodaje.

Kolarzy zawodowych można spotkać także w Górach Sowich. Na tamtejszych trasach co roku, od ponad pół wieku, rozgrywany jest Wyścig Szlakiem Grodów Piastowskich. – Góry Sowie dla miłośników kolarstwa i po prostu jazdy na rowerze są strzałem w dziesiątkę, przede wszystkim dlatego, że jest tam mały ruch, podjazdy są też bardziej przystęp-

MISTRZOWSKA FORMA Z DOLNOŚLĄSKICH SZOS



FOT. D. KRZYWIŃSKI

ne dla amatorów. Dodatkowo, widoki są zachwycające. Moje ulubione miejsca to przede wszystkim przełęcze: Walimska, Jugowska, Sokola, a także miejscowości Sokolec czy Rzecznica – opowiada Paterski.

Jednym z najbardziej kultowych miejsc na Dolnym Śląsku, oczywiście z kolarskiego punktu widzenia, jest Sobótka. To właśnie pod Ślężą co roku w kwietniu organizowane jest kultowe już otwarcie sezonu, a w październiku ostatni wyścig,

czyli Runda Spadających Liści. Trasa wokół słynnej góry przyciąga tłumy kolarzy i rowerzystów i to nie tylko w weekendy. – W Sobótce trenuję najczęściej, bo jest położona najbliżej Wrocławia, a teren jest już bardziej pofałdowany i można solidnie poćwiczyć. W weekendy są tam wręcz tłumy nie tylko mieszkańców Dolnego Śląska, ale również całej Polski – kończy mistrz Polski.

Aleksandra Szumska



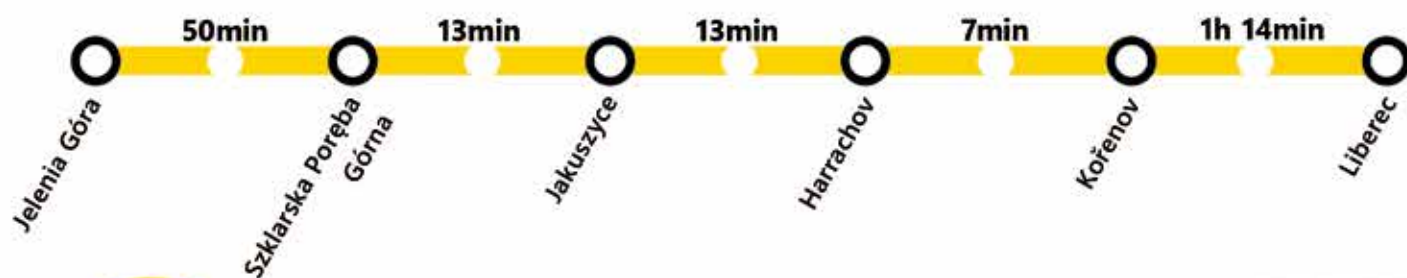
FOT. P. KAROLCZYK

SZKLARSKA POREBA

JAKUSZYCE

NAJWYŻEJ POŁOŻONA STACJA
KOLEJOWA W POLSCE

886 m n.p.m.



BILETY KUPISZ NA:

 KOLEO

