PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK

kwartalnik 2/2015 lato ISSN 2353-3056

SMAKI DOLNEGO ŚLĄSKA

KOLEJ NA ŚLĄSKU KAMIENNOGÓRSKIM

PAŁAC MARIANNY ORAŃSKIEJ 2 LATA PÓŹNIEJ

PO PODSUDECKICH TORACH

OWADY NA DOLNOŚLĄSKICH SZLAKACH

nasz patronat
Przemysław Piotrowski, "Kod Himmlera" 6
Dolny Śląsk dla dzieci 8

będzie się działo: kulinarnie
Święto Pieroga w Białawach Małych 12
Festiwal Sera w Dziećmorowicach 14
Święto Chleba i Piernika w Jaworze 16
Produkty regionalne w Jeleniej Górze 20
FolkArt w Lubaniu 22
Święto Grzyba Leśnego w Niwkach Książęcych 24
Festiwal Przetwórstwa Domowego w Walimiu 26

17 mgnień wiosny **24**

zapiski i wspomnienia
Grzegorz Oleś: Historia Kolei na Dolnym Śląsku: Po podsudeckich torach 58

ludzie i miejsa
Jolanta Kluba: Pałac Marianny Orańskiej. Spotkanie po dwóch latach 82
Renata Burdosz: Historia cmentarz II Armii Wojska Polskiego w Zgorzelcu 102

infrastruktura i środowisko
Krzysztof Kociołek: Kolej na Śląsku Kamiennogórskim w latach 2010-2014 (1) 112

człowiek i przyroda
Radosław Gil: Niezwykłe owady na szlaku 140

korespondencja z regionu
Agnieszka Wesołowska: Mietków - gmina na fali 152
Jan Rokosz: Myśliwska muzyka w Operze Wrocławskiej 156
Sabina Jelewska: Głuszyca 166
Dorota Marchewka: Tigran w Muzeum Filumenistycznym 172
Komfortowo w Karkonosze (PKP PLK) 174
Wyścigowa duma Wrocławia (WTWK Partynice) 178

dolnośląska biblioteczka
Tramwaje dolnośląskie. Historia tramwajów i trolejbusów w Legnicy 194
Architektura na obszarze Sudetów 196
Donikąd 198
Rowerowy Wrocław 200

bez słów
Marek Darnikowski: Chopin Golf Szczytna 202

Od tego numeru zdecydowaliśmy się na publikowanie całego magazynu na licencji **Creative Commons Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych**. Czy to oznacza jakieś zmiany? Właściwie nie, warunki pozostają takie same, jak poprzednio - magazyn można w oryginalnej postaci rozpowszechniać i publikować na innych stronach lub nośnikach jeżeli dostęp do niego jest nieodpłatny. **Jeśli chcesz wykorzystać nasz magazyn inaczej - skontaktuj się z nami!**

Na okładce: widok na Śnieżkę i drogę do Karpacza z tarasu Pałacu Paulinum, gdzie odbyła się pierwsza konferencja "Dolnośląskie Tematy" / fot. Wojciech Głodek, 24 kwietnia 2015 roku

PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK

kwartalnik nr 2/2015 (lato)

Magazyn poświęcony jest krajoznawstwu i historii regionalnej oraz promocji turystyki indywidualnej i transportu publicznego regionu dolnośląskiego.

wydawnictwo bezpłatne

adres redakcji
skrytka pocztowa 2388
50-131 Wrocław 3
tytuł zarejestrowany w Sądzie Okręgowym we Wrocławiu Rej. Pr. 3208
ISSN 2353-3056
www.przystanekd.pl
redakcja@przystanekd.pl
tel. +48 739 047 839

redaktor naczelny
Wojciech Głodek

współpraca
Jolanta Kluba

niektóre prawa zastrzeżone

Dozwolone kopiowanie i rozpowszechnianie niezmodyfikowanego wydania na innych stronach www i nośnikach pod warunkiem zapewnienia bezpłatnego dostępu do niego.

wydawca
Instytut Dolnośląski
KRS 0000502837 • zarejestrowany 20 marca 2014 r. w VI Wydziale Gosp. KRS dla Wrocławia Fabrycznej • Regon 022395582 • NIP 8982207071 • skrytka pocztowa 2388, 50-131 Wrocław 3 • wydawca@przystanekd.pl • www.instytutdolnoslaski.org • Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam.

Wieża widokowa na Wzgórzu Krzywoustego w Jeleniej Górze
fot. Wojciech Głodek, 13 maja 2015 roku

DOŁĄCZ DO ZESPOŁU

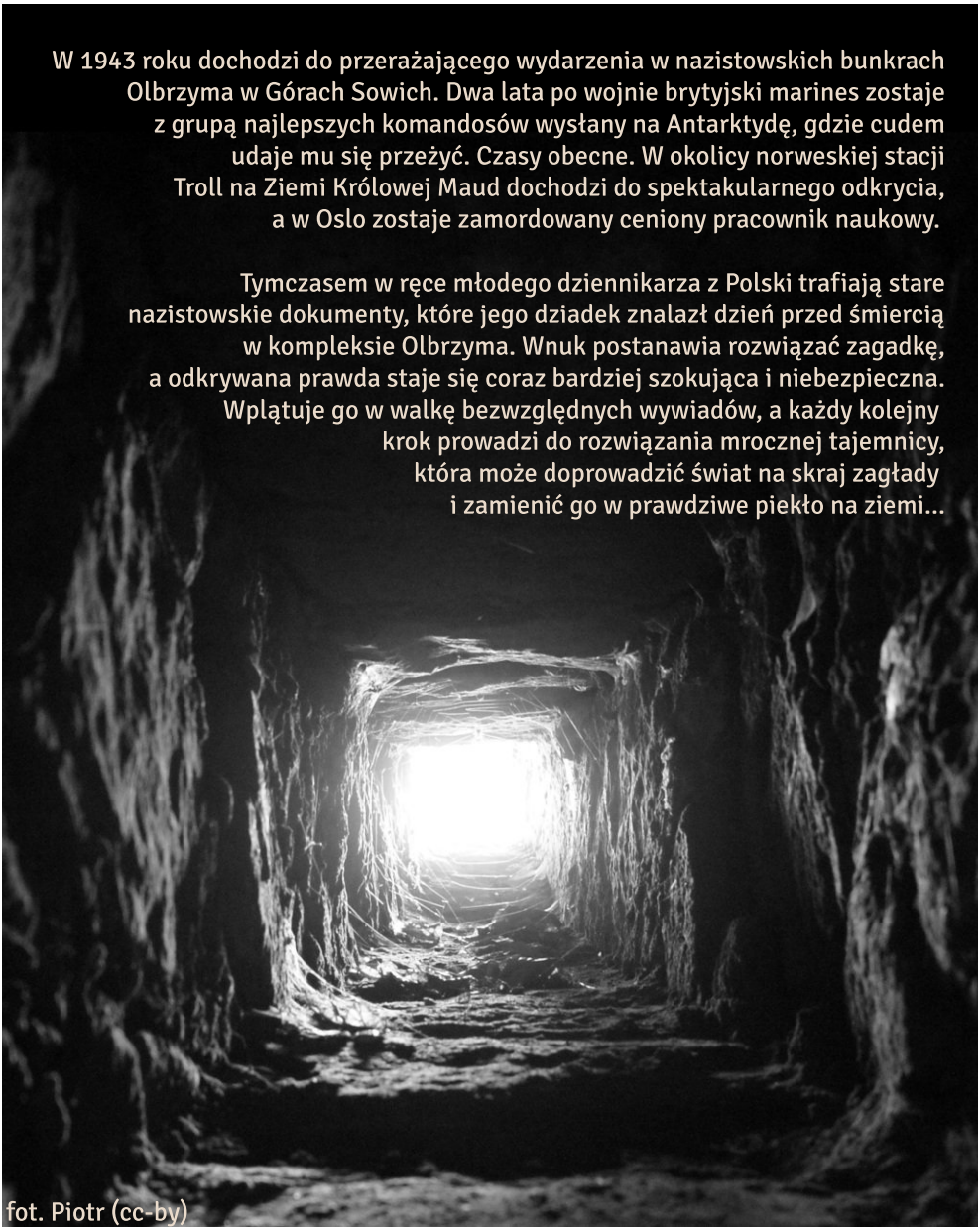
Możesz podjąć współpracę stałą lub jednorazową, napisać co Cię interesuje, albo czym zajmuje się Twoja organizacja. Pisać możesz o wszystkim, co wiąże się z Dolnym Śląskiem – jego historią, społeczeństwem, kulturą, przyrodą i zabytkami. Wystarczy się z nami skontaktować:
redakcja@przystanekd.pl • facebook/przystanekd

PRZEKAŻ MATERIAŁY

Jeśli posiadasz materiały związane z historią regionu, stare zapiski, dokumenty, pocztówki, pamiętniki, dzięki nam możesz je udostępnić szerszemu gronu zainteresowanych już dzisiaj. Materiały można wysyłać na adres:
PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK
skrytka pocztowa 2388, 50-131 Wrocław

WESPRZYJ FINANSOWO

Nasz magazyn jest tworzony społecznie przez pasjonatów, jednak potrzebujemy środków na utrzymanie serwera, pozyskiwanie materiałów źródłowych czy działania promocyjne. Bez tego kolejne wydania nie będą mogły się ukazać. Jeśli możesz, przekaż darowiznę na INSTYTUT DOLNOŚLĄSKI:
28 2130 0004 2001 0663 3879 0001
tytułem: "darowizna na cele statutowe: Kw1 - wydawnicze Przystanek Dolny Śląsk"

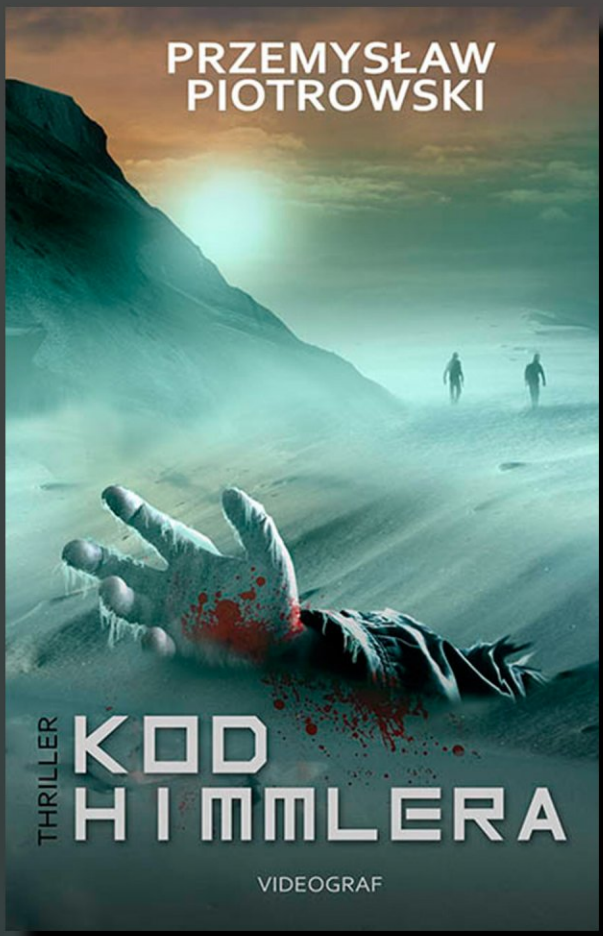


W 1943 roku dochodzi do przerażającego wydarzenia w nazistowskich bunkrach Olbrzyma w Górach Sowich. Dwa lata po wojnie brytyjski marines zostaje z grupą najlepszych komandosów wysłany na Antarktydę, gdzie cudem udaje mu się przeżyć. Czasy obecne. W okolicy norweskiej stacji Troll na Ziemi Królowej Maud dochodzi do spektakularnego odkrycia, a w Oslo zostaje zamordowany ceniony pracownik naukowy.

Tymczasem w ręce młodego dziennikarza z Polski trafiają stare nazistowskie dokumenty, które jego dziadek znalazł dzień przed śmiercią w kompleksie Olbrzyma. Wnuk postanawia rozwiązać zagadkę, a odkrywana prawda staje się coraz bardziej szokująca i niebezpieczna. Wplątuje go w walkę bezwzględnych wywiadów, a każdy kolejny krok prowadzi do rozwiązania mrocznej tajemnicy, która może doprowadzić świat na skraj zagłady i zamienić go w prawdziwe piekło na ziemi...

fot. Piotr (cc-by)

Co kryją bunkry Olbrzyma w Górach Sowich?



Mroczne eksperymenty, walka wywiadów i tajemnica, która może zamienić świat w prawdziwe piekło...

„Kod Himmlera" - znakomite połączenie horroru i powieści sensacyjnej!

Polska odpowiedź na *Kod Leonarda Da Vinci* - mroczniejsza, groźniejsza i jeszcze bardziej skandaliczna!

www.videograf.pl

Wakacje to czas podróży, wakacje to czas rodzinnych podróży.

Dolny Śląsk to region, po którym warto podróżować także z dziećmi. A może nawet przede wszystkim z dziećmi? Jest pełen niezwykłych miejsc, tajemniczych zakątków, gór, lasów, pałaców, zamków, zwierząt i zabytków. W tym gąszczu fascynujących miejsc warto odnaleźć te, do których w pierwszej kolejności można udać się z niemowlakiem, przedszkolakiem lub jeszcze starszym dzieckiem.

Dolnośląscy blogerzy postanowili wspólnie ze swoimi czytelnikami poszukać najciekawszych turystycznie miejsc dla najmłodszych.

Cała akcja Dolny Śląsk dla dzieci rusza w pierwszym tygodniu wakacji, kiedy to na czterech blogach - Dolny Śląsk dla Uli, Leo Lea, Olka Fasolka oraz Verenne - pojawią się subiektywne blogerskie propozycje. Posty z propozycjami będą zarazem zachętą dla wszystkich czytelników i nie tylko, żeby w komentarzach poszerzyli je o własne ofertykolejnych miejsc, które naprawdę warto odwiedzić z dziećmi. Kiedy tylko wakacje dobiegną końca zbierzemy wszystkie propozycje razem i urządzimy głosowanie. W międzyczasie przygotujemy też trochę dolnośląskich konkursów.

Mamy nadzieję, że będzie to: świetna zabawa, inspiracja do rodzinnych wycieczek i możliwość poznania jeszcze lepiej takiego regionu, jakim jest Dolny Śląsk.

Będziemy też na instagramie #dolny_slask_dla_dzieci

www.dolnyslaskdlauli.blogspot.com
www.leoleablog.com
www.olkafasolka.pl
www.verenne.pl

NIEMCY
DOLNY ŚLĄSK
DLA DZIECI
Atrakcje turystyczne
na Dolnym Śląsku
DOLNY
ŚLĄSK
www.umwd.dolnyslask.pl

La Prunelle

SMAKI DOLNEGO ŚLĄSKA

www.smaki.przystanekd.pl

ŚWIĘTO PIEROGA W BIAŁAWACH MAŁYCH

25 lipca 2015 roku (sobota)

Cykliczna impreza plenerowa Święto Pieroga to kultywowanie kresowych tradycji kulinarnych, co czynimy ze względu na kresowe korzenie mieszkańców sołectwa Białawy Małe. Na gości czekają potrawy kresowe, degustacja pierogów z kaszą gryczaną, soczewicą, ruskich, z mięsem , kapustą, szpinakiem, z owocami, bobem, fasolą, cybulniki, babka ziemniaczana, kulebiak, pierogi pieczone lwowskie. Dodatkowo dla dzieci konkursy plastyczne i zręcznościowe, przejazd bryczką, na koniu, wozem strażackim oraz instruktaż udzielenia pierwszej pomocy. Odbędą się też występy młodzieży z regionu oraz zaprzyjaźnionego kabaretu / Stowarzyszenie na rzecz rozwoju wsi Białawy i Białawy Małe

589
I
21
DWL 98HG

FESTIWAL SERA W DZIEĆMOROWICACH

15 sierpnia 2015 roku (sobota)

15 sierpnia czeka gratka dla smakoszy serów - impreza organizowana przez Lokalną Grupę Działania "Partnerstwo Sowiogórskie", Centrum Kultury i Turystyki w Walimiu i DODR we Wrocławiu. Odbędzie się tradycyjnie w Karczmie Góralskiej w Dziećmorowicach. Na gości czekają degustacje i konkurs na najlepszą potrawę z sera oraz najlepszego producenta sera. W szranki staną wielbiciele sera i jego wytwórcy. Do konkursu można zgłosić: potrawę z sera i oczywiście własny autorski ser (dla producentów). Prace konkursowe zostaną ocenione przez komisję powołaną przez Wójta Gminy Walim. Pod uwagę będą brane nie tylko wrażenia smakowe, ale również walory estetyczne, sposób prezentacji własnej pracy oraz jej nawiązania do tradycji i elementów ludowych. Rywalizacji wystawców towarzyszyć będą występy lokalnych zespołów folklorystycznych, konkursy z nagrodami i zabawy dla dzieci.

Atrakcją smakową będzie także specjalnie przygotowana przez Wójta Gminy Walim Zupa serowa. Główna nagroda dla zwycięzcy w konkursie kulinarnym na najlepszą potrawę z sera to czek o wartości 2000 zł na wyjazd turystyczny / Centrum Kultury i Turystyki w Walimiu
(fot. Wioletta Sowa)

ŚWIĘTO CHLEBA I PIERNIKA W JAWORZE

28-30 sierpnia 2015 roku

Muzeum Regionalne w Jaworze
WYSTAWA STAŁA
KURCZAK
NALEŚNIK

Święto Chleba i Piernika wyrosło z tradycji jaworskiej ziemi, z bogato zapisanych kart historii, których materialne ślady w piastowskim Jaworze każdy może zobaczyć, a nawet ich dotknąć. To kontynuacja dorobku naszych przodków i część naszej tożsamości, religii i kultury, nieodłącznie związana z Jaworem od niemal 700 lat wstecz... Święto Chleba i Piernika, będące kontynuacją Międzynarodowych Targów Chleba łączy sztukę i najwyższy kunszt piekarniczy z różnorodnością smaków, gatunków i metod wypiekania. W roli głównej - jaworski chleb. Jego siła tkwi w smaku; ważna jest odpowiednia miękkość, właściwa kruchość, przyjemny zapach, ale przede wszystkim skład i receptura, tak dalekie od wielkoprzemysłowych produkcji.

Święto Chleba i Piernika ma również charakter wystawienniczy i rzemieślniczy. Integruje środowisko branżowe, tworzy i buduje pozytywne relacje pomiędzy producentami i konsumentami, ukazuje nowoczesne rozwiązania technologiczne w dziedzinie piekarstwa i cukiernictwa, wreszcie - promuje wiodące na polskim rynku

firmy związane z branżą. Zapraszamy Państwa do przeżycia niezwykłej przygody. Mistrzowie piekarnictwa z całej Polski i z zagranicy prezentować będą swe wypieki, a na stoisku animacji piekarniczych z bliska będzie można się przyjrzeć prawdziwym dziełom sztuki. To właśnie tu powstają wspaniałe bochny, dziesiątki form i setki smaków, wypiekanych od początku do końca na oczach gości.

Nie brakuje atrakcji dla miłośników słodkości i dzieci. Podczas animacji powstają niezwykłe torty i ciasta, własnoręcznie można nauczyć się je przyozdabiać korzystając z profesjonalnych rozwiązań. W dłoniach cukierników powstają postaci z bajek i baśni, kolorowe kwiaty, perły, zwierzątka. Ile dzieci, tyle pomysłów! Zapach cynamonu i przypraw zaprowadzi Państwa wprost na stoiska z piernikami, własnoręcznie tworzonymi i ozdabianymi przez uczestników święta. Receptury z XVI w. i współczesne, a do tego kolorowy lukier, finezyjne kształty, ozdoby, wyborny smak. Palce lizać!

Wszystkich piekarzy i cukierników zapraszamy już dziś do wzięcia udziału w konkursie na Rzeźbę Piekarsko-Cukierniczą, a Państwa na niezwykłą wystawę rzeźb stworzonych dzięki niezwykłym talentom i pasji polskich piekarzy i cukierników. Podczas głosowania widzowie dokonają wyboru tej najpiękniejszej, tym samym dając sobie szansę wygrania upominków. Przed nami również kolejna edycja konkursu na „Piekarza Roku". Poznamy tego najlepszego w naszym kraju, który - może setki kilometrów stąd - każdego dnia serwuje swoim klientom zdrowy, smaczny, polski chleb.

Anna Starmach - mistrzyni sztuki kulinarnej, absolwentka szkoły kucharskiej Le Cordon Blue w Paryżu, jurorka programu Masterchef i prowadząca program Pyszne 25, zaprosi nas w krainę wykwintnych smaków, które można i należy łączyć z chlebem. Na deser - jak przystało na święto piernika - będzie piernik w nowej odsłonie. Wybory Miss Jawora powracają na jaworski Rynek. Najpiękniejsze jaworskie dziewczęta staną w szranki o tytuł Miss piastowskiego grodu oraz Miss Piekarzy i Cukierników. A na scenie dwa mocne głosy, gwiazdy polskiej muzyki - Ewelina Lisowska i Mrozu / Urząd Miejski w Jaworze

PRODUKTY REGIONALNE W JELENIEJ GÓRZE

4 września 2015 roku (piątek)

Wystawa Produktów Regionalnych "Wyprodukowano pod Śnieżką" odbywa się pod patronatem Prezydenta Miasta Jeleniej Góry na Placu Ratuszowym. Zaprezentują tu swoje wyroby wystawcy z Polski i z Republiki Czeskiej. Będzie to znakomita okazja, aby poznać bogactwo i tradycje regionu. Na Wystawie nie tylko można zobaczyć, ale też zakupić tradycyjne i unikatowe wyroby rękodzieła artystycznego, pamiątki regionalne, wyroby ceramiczne, produkty pszczelarskie i wyroby z miodu, ręcznie robioną biżuterię, odzież lnianą oraz rośliny ozdobne. Wystawa łączy smak i tradycję, dlatego każdy kto ją odwiedzi, będzie mógł skosztować kuchni regionalnej oraz tradycyjnie i ekologicznie wytwarzanych produktów Podczas wystawy wyłonieni zostaną laureaci konkursu w 2 kategoriach: "Najciekawszy Produkt Karkonoski" oraz "Karkonoski Produkt Spożywczy". Nagrodą tradycyjnie będzie szklana statuetka "Jelonka Karkonoskiego". Atmosferę nadadzą koncerty polskich i czeskich zespołów / Karkonoska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A w Jeleniej Górze

Karkonoskie Smaki
Syrop
Poj. 200ml

FOLKART W LUBANIU

25 lipca 2015 roku (sobota)

Smaki, zapachy i muzyka pogranicza to myśl przewodnia odbywającego się od kilku lat na lubańskim rynku festiwalu Folk-Art. Dla duszy muzyka ludowa, dla ciała nieprzebrane bogactwo pierogów i domowych nalewek. Ideą imprezy jest pokazywanie wszystkim największego bogactwa Dolnego Śląska – ludowych tradycji i zwyczajów jego mieszkańców. Ludzie mieszkający tu pochodzą z różnych miejsc, w tym także z Kresów Wschodnich. Do nowych siedzib przywieźli ze sobą otwartość, umiejętność cieszenia się życiem i całe bogactwo kulturalne, od pieśni i obrzędów świątecznych po unikalne przepisy kulinarne. Powszechnie wiadomo, że co gospodarstwo, to inne pierogi na stole i inny specyfik „ dla zdrowotności" w kredensie. Podczas Folk-Art, słuchając zaciętych zmagań zespołów folklorystycznych z Dolnego Śląska oraz z województw ościennych o Złote, Srebrne i Brązowe Skrzypce, na lubańskim rynku można posmakować folkloru i tradycji. Pod sceną toczy się nie mniej zacięta rywalizacja w konkursach kulinarnych na wyroby pierogowe i pierogopodobne oraz domowe nalewki. Wystawcy prześcigają się w recepturach, tych tradycyjnych i oryginalnych, a uczestnicy nie mogą się nachwalić smaku ich wyrobów. W końcu jury ogłasza werdykt, najczęściej zbieżny ze zdaniem smakoszy-amatorów… / Miejski Dom Kultury w Lubaniu

Pierogi
z bobem,
szpinakiem
i serem
Ziemniaki
faszerowane

ŚWIĘTO GRZYBA LEŚNEGO W NIWKACH KSIĄŻĘCYCH

12 września 2015 roku (sobota)

"Święto Grzyba Leśnego" to jednodniowa impreza, która będzie organizowana po raz trzeci. Impreza nawiązuje do bogactwa przyrodniczego naszej gminy oraz promowania zdrowego trybu życia i wartościowych form spędzania wolnego czasu poprzez połączenie turystyk z edukacją, działaniami proekologicznymi i obcowaniem ze zdrowym leśnym środowiskiem Zamierzeniem organizatorów jest popularyzowanie aktywnego zdrowego trybu życia całych rodzin na łonie natury. W zeszłorocznym konkursie kulinarnym można było podziwiać smaczne i przepięknie przygotowane potrawy z grzybami, jak np.: Grzyby w sosie do słoika, Pierogi z kapustą z grzybami, Grzyby jak ryby, Grzybki w zalewie octowej, Pasztet z grzybami, Pierogi z mięsem i grzybami, Kulebiaczki grzybowe, Kotlet grzybowy bez mięsa. W czasie trwania imprezy można było zajadać się zupą grzybową, bigosem, pieczonymi ziemniakami z gziką, chlebem ze smalcem i kiszonym ogórkiem oraz kawą i herbatą ze smacznymi wypiekami gospodyń z Niwek Książęcych. Imprezie towarzyszyła wystawa rękodzieła i produktu lokalnego / Partnerstwo na rzecz rozwoju Gminy Międzybórz "Między borami jesteśmy partnerami"

FESTIWAL PRZETWÓRSTWA DOMOWEGO

W WALIMIU

12 września 2015 roku (sobota)

Świniobicie czyli festiwal przetwórstwa domowego - to wydarzenie organizowane przez Zajazd Hubert w odpowiedzi na spustoszenie, jakie czyni w naszej kuchni postęp techniczny i jakie powstaje w wyniku zabiegania w codziennym życiu. W zapomnienie odchodzą przepisy naszych dziadków, a przygotowanie czy też przechowanie żywności bez elektryczności wydaje się niemożliwe. Świniobicie czyli festiwal przetwórstwa domowego ma na celu popularyzację i promocję domowego przetwórstwa oraz tradycji wytwarzania regionalnych przysmaków według zachowanych receptur sprzed pokoleń / Centrum Kultury i Turystyki w Walimiu

17 MGNIEŃ WIOSNY

zebrał Wojciech Głodek

Pierwsze wiosenne zdjęcia w tym roku udało nam się zrobić 8 marca na drodze z Trzcińska do Wojanowa. Temperatury były tak przyjemnie wysokie, że można było w końcu zamienić zimową kurtkę na krótki rękaw / fot. Wojciech Głodek

1. RAJD ARADO, SZKLARSKA PORĘBA

30 kwietnia - 3 maja 2015 roku

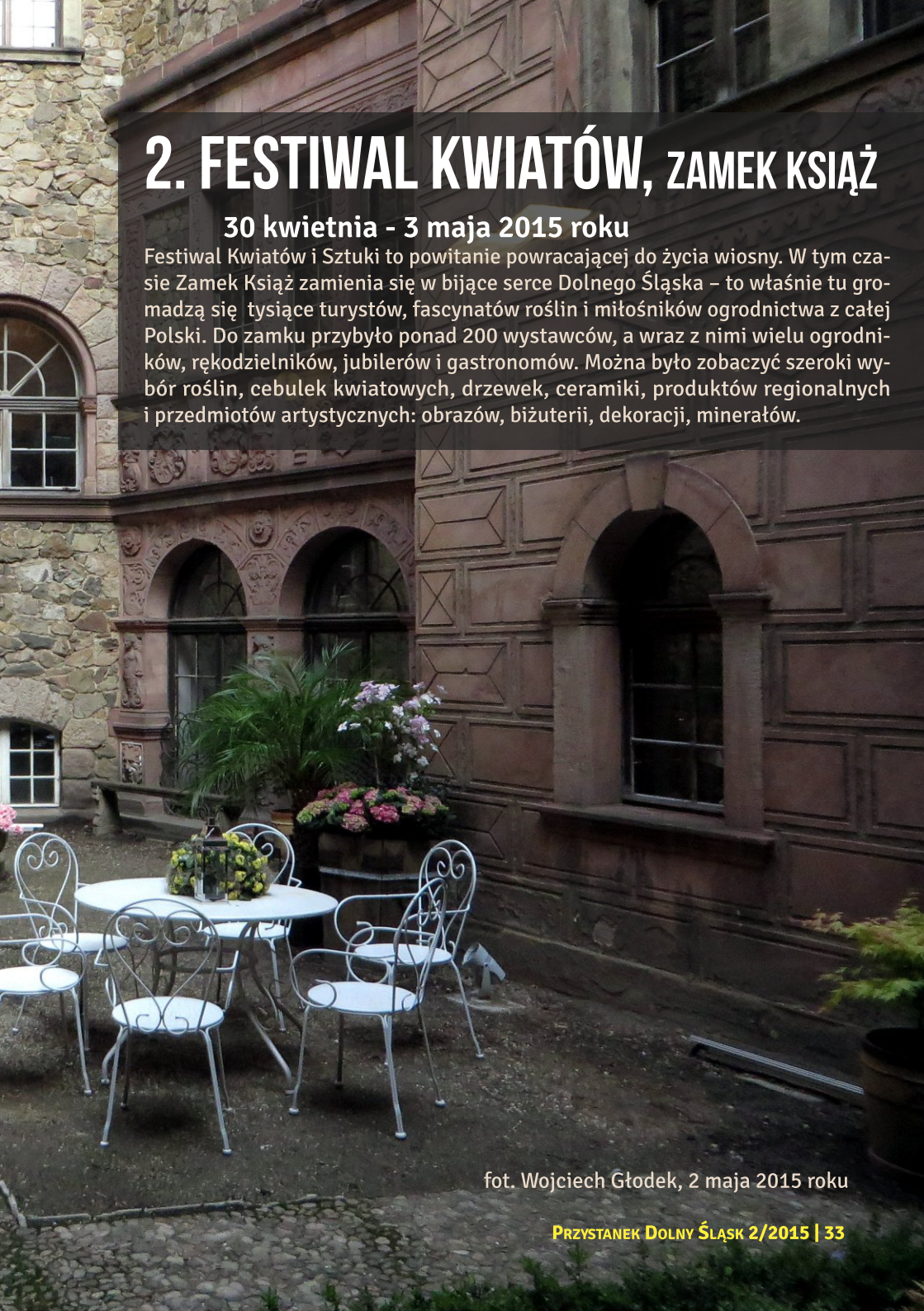
To największe w regionie wydarzenie związane z historią II wojny światowej równolegle odbyło się kilku miastach i miejscowościach powiatu jeleniogórskiego i kamiennogórskiego. Kilkanaście pojazdów z czasów II wojny światowej, spadochroniarze, ponad 150 uczestników w historycznych mundurach i spora dawka wiedzy dotyczącej nie tylko militarnych dziejów Dolnego Śląska. W tym roku organizatorzy Rajdu Arado zastanawiali się, czy w Karkonoszach mogli pojawić się żołnierze US Army? Jaką rolę w poszukiwaniu tajnych technologii oraz zrabowanych przez III Rzeszę skarbów odgrywali polscy spadochroniarze? Na ulicach Szklarskiej Poręby można było spotkać żołnierzy amerykańskiej 3. Armii generała Pattona oraz zobaczyć (na zdjęciu obok), jak stoczyli zaciekły bój z wywożącymi cenny ładunek w głąb Sudetów SS-manami.

fot. (x2) Wojciech Głodek, 1 maja 2015 roku

2. FESTIWAL KWIATÓW, ZAMEK KSIĄŻ

30 kwietnia - 3 maja 2015 roku

Festiwal Kwiatów i Sztuki to powitanie powracającej do życia wiosny. W tym czasie Zamek Książ zamienia się w bijące serce Dolnego Śląska – to właśnie tu gromadzą się tysiące turystów, fascynatów roślin i miłośników ogrodnictwa z całej Polski. Do zamku przybyło ponad 200 wystawców, a wraz z nimi wielu ogrodników, rękodzielników, jubilerów i gastronomów. Można było zobaczyć szeroki wybór roślin, cebulek kwiatowych, drzewek, ceramiki, produktów regionalnych i przedmiotów artystycznych: obrazów, biżuterii, dekoracji, minerałów.



fot. Wojciech Głodek, 2 maja 2015 roku

3. TARG ŚNIADANIOWY, WROCŁAW

co sobotę od 16 maja 2015 roku

Targ Śniadaniowy to miejsce dla poszukujących kulinarnych ciekawostek. Co sobotę na Nowym Targu we Wrocławiu staje kilkanaście stoisk z jedzeniem. Wystawcy się zmieniają, zapraszani są przedstawiciele wybranych kuchni narodowych i regionalnych, tak by każdy mógł znaleźć coś dla siebie. Takie targi odbywają się już w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Trójmieście.

fot. Wojciech Głodek, 16 maja 2015 roku (chwila po 9 rano)

4. TARGI TOURTEC, JELENIA GÓRA

8-9 maja 2015 roku

Przez dwa dni na Placu Ratuszowym w Jeleniej Górze można było zapoznać się z całoroczną, bogatą i kolorową ofertą turystyczną miast, gmin i powiatów z Niemiec, Czech oraz Polski. Różnorodne, z ciekawym wystrojem stoiska, blisko 80 wystawców reprezentujących ponad dwieście podmiotów, w tym m.in. z Aachen, Bambergu, Jablonca nad Nisou, Liberca, Goerlitz, Świnoujścia, Kołobrzegu, Międzyzdrojów oraz z powiatów partnerskich: Trzebiatowa i Wolsztyna cieszących się niesłabnącym zainteresowaniem. Największą atrakcją były degustacje potraw i przysmaków z domowej lokalnej kuchni. Panie z Koła Gospodyń Wiejskich z Mysłakowic serwowały pyszne sery, pierogi i ciasta, natomiast wystawcy z Wilna podawali prawdziwy litewski chleb oraz regionalne wypieki. Przed dwa dni, jak szacują organizatorzy, targi mogło odwiedzić nawet 15 tysięcy osób.

fot. Wojciech Głodek, 8 maja 2015 roku (x2 - powyżej) i 22 marca 2015 roku (na następnej stronie)

5. GIEŁDA MINERAŁÓW, HALA STULECIA

22-23 marca 2015 roku

Wrocławska Giełda Minerałów Skamieniałości i Wyrobów Jubilerskich po raz pierwszy odbyła się w 1991 roku. Początkowo organizowana była w gmachu Uniwersytetu Wrocławskiego. 4 czerwca 1994 po raz pierwszy została zorganizowana w Hali Stulecia (wtedy jeszcze Hali Ludowej). Na stoiskach targowych można spotkać wystawców nie tylko z Polski, ale także z Czech, Węgier i Niemiec. Poza minerałami i skamieniałościami z Dolnego Śląska i innych rejonów Polski, a także z Czech, Słowacji, Maroka, Rosji, Ukrainy, Kazachstanu, Brazylii, Madagaskaru, Pakistanu, Wietnamu, można zobaczyć różne akcesoria kolekcjonerskie, biżuterię czy wyroby użytkowe z kamienia i szkła artystycznego.

fot. (x3) Wojciech Głodek, 16 maja 2015 roku

6. DNI PIONIERÓW, LEGNICA

14 - 17 maja 2015 roku

Od 14 do 17 maja na Zamku Piastowskim w Legnicy miały miejsce obchody Dolnośląskich Dni Pionierów Osadnictwa, których inicjatorem i pomysłodawcą jest członek zarządu województwa dolnośląskiego dr Tadeusz Samborski. Niewątpliwie jednym z ciekawszych (w bogatym programie imprezy) wydarzeń było sobotnie spotkanie i prezentacje przygotowane przez osoby zajmujące się upamiętnianiem pionierskich dziejów i dokonań pierwszych powojennych „nowych" mieszkańców tej ziemi. Podziw budzi fakt, że tak wiele osób, często wspieranych przez lokalne samorządy, angażuje się w działalność mającą na celu zachowanie pamięci o początkach powojennego osadnictwa m.in. na Dolnym Śląsku. Uroczystość uświetnił swoją obecnością - kojarzony wprawdzie głównie z Opolem, ale urodzony w Strzegomiu - prof. Stanisław Nicieja, który przywiózł swoją najnowszą książkę - kolejną część "Kresowej Atlantydy"). Oczywiście nie zabrakło wielu innych znamienitych gości, było również sporo różnorodnych publikacji o tamtych pionierskich czasach.

23 maja Międzyzakładowy Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy PKP Wrocław Główny zorganizował zbiórkę krwi przed stacją Wrocław Główny. W tym samym czasie na peronie 1 można było obejrzeć zespół trakcyjny 31WE-005 spółki Koleje Dolnośląskie S.A., nowe wagony typu A9nouz, A9mnopuz i B7nopuvz PKP Intercity. Pociąg do podróży oraz zabytkowy tabor, który pokazał Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu.
fot. Wojciech Głodek, 23 maja 2015 roku

7. KOLEJOWA MAJÓWKA, WROCŁAW GŁÓWNY

23 maja 2015 roku

8. ŚWIĘTO GARNIZONU, OLEŚNICA

28 maja 2015 roku

28 maja w oleśnickim garnizonie obchodzono święto stacjonującej tam 2. Kompanii Regulacji Ruchu, które połączono z Międzynarodowym Dniem Archiwów. Podczas tegorocznych Dni Otwartych Archiwum Wojskowego w Oleśnicy zwiedzający mogli zobaczyć między innymi: pomieszczenia ewidencji, pracownię udostępniania, pracownię realizacji kwerend, pomieszczenie do digitalizacji i konserwacji akt oraz powierzchnie magazynowe wraz z komorą fumigacyjną. W każdym z tych miejsc pracujące tam na co dzień osoby, starały się z jak największą dokładnością przedstawić specyfikę i charakter swoich zadań.

fot. (x2) Wojciech Głodek, 28 maja i 24 maja 2015 roku

9. NIEDZIELNY SPACER, OGRÓD BOTANICZNY

co niedzielę, od 17 maja do 14 czerwca 2015 roku

Ogród Botaniczny Uniwersytetu Wrocławskiego jest drugim – po Ogrodzie Botanicznym Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie – najstarszym na obecnych ziemiach polskich. Powstał jeszcze w 1811 roku w związku z połączeniem wrocławskiej jezuickiej Leopoldiny z Uniwersytetem z Frankfurtu nad Odrą i utworzeniem pruskiego państwowego Uniwersytetu Wrocławskiego. Obecnie Ogród organizuje wiele imprez popularnych, jak kiermasze, pokazy florystyczne czy plenery plastyczne dla dzieci i młodzieży. Co roku wiosną i jesienią organizowane są również niedzielne spacery z przewodnikiem.

10. MAJÓWKA W OGRODACH KLASZTORNYCH, TRZEBNICA

24 maja 2015 roku

Coroczna "majówka" to jedyna okazja, aby postronne osoby mogły odwiedzić Ogrody Klasztorne w Trzebnicy. W tym roku trzebnickie siostry Boromeuszki już po raz czwarty zaprosiły na na Majówkę w Ogrodach Klasztornych, w ramach której przewidziano szereg atrakcji, m.in. zwiedzanie klasztoru, wystawy artystyczne, konkursy, możliwość zakupu wyrobów przygotowanych własnoręcznie przez siostry Boromeuszki.

fot. Wojciech Głodek, 24 maja 2015 roku

fot. (x2) Wojciech Głodek
16 maja i 30 maja 2015 roku

11. NOC MUZEÓW, WROCŁAW

16 maja 2015 roku

Noc Muzeów już na stałe zapisała się w kalendarzu. Tego dnia prawie wszystkie placówki muzealne czynne są do późnych godzin wieczornych, często organizowano są też dodatkowe specjalne seminaria i ekspozycje. Coraz częściej w działania włączają się także instytucje nie-muzealne, które mają ambicję, by w tę noc otworzyć swoje podwoje, zaproponować coś ciekawego i... zaprosić jak największą liczbę gości. W wielu miejscach już późnym popołudniem ustawiają się długie kolejki.

12. ŚWIĘTO TULIPANÓW,

KAMIENIEC ZĄBKOWICKI

30 - 31 maja 2015 roku

I Święto Tulipanów odbyło się w Pałacu Marianny Orańskiej w Kamieńcu Ząbkowickim dniach 30 i 31 maja 2015 roku. O kamienieckim pałacu pisaliśmy w nr 1/2013 naszego kwartalnika. Był rok 2013 i remont, oczyszczenie całego terenu i przywrócenie pałacowi dawnego blasku wydawały się wyzwaniem nie do zrealizowania. Wszystko jednak się zmienia (o czym możecie przeczytać na dalszych stronach). Jedną z takich zmian jest właśnie Święto Tulipanów, które chociaż w tym roku skromne, ma zapoczątkować nową tradycję.

13. DOLNOŚLĄSKIE TEMATY, PAŁAC PAULINUM

24 kwietnia 2015 roku

24 kwietnia 2015 roku w Jeleniej Górze, w przepięknej oprawie, jaką zapewniło z jednej strony miejsce, tj. Pałac Paulinum, z drugiej zaś słoneczna pogoda, odbyła się I Interdyscyplinarna Konferencja "Dolnośląskie Tematy". Uczestnicy przyjechali z całej Polski, reprezentowali szkoły wyższe, muzea, instytucje kultury i zakłady pracy. Udało się zgromadzić zatem w jednym miejscu przedstawicieli świata nauki, kultury i biznesu. Choć różni, w jednym byli podobni – to, czym zajmują się na co dzień, dotyczy Dolnego Śląska, wiąże się z tym regionem. Była okazja wysłuchać blisko trzydziestu referatów z dziedziny m.in. historii sztuki, historii, turystyki, architektury, politologii oraz socjologii.

fot. po lewej: Wojciech Głodek, 24 kwietnia 2015 roku
fot. po prawej: archiwum Pałacu Paulinum

APTEKA
TAXI

14. TARGI STAROCI, KŁODZKO

30 - 31 maja 2015 roku

Co roku, w ramach Dni Kłodzka, odbywają Kłodzkie Targi Staroci. Na kilkudziesięciu stoiskach rozlokowanych wokół Muzeum Ziemi Kłodzkiej, na kłodzkim rynku i okolicznych ulicach można było obejrzeć setki eksponatów, które mogą zachwycić niejednego kolekcjonera - stare lampy, radioodbiorniki, obrazy, rzeźby, mundury, odznaczenia, monety, książki, mapy, kufle, kieliszki oraz rozmaite inne bibeloty. Targom towarzyszyła również Giełda Skał i Minerałów. Przybyli kolekcjonerzy nie tylko z całego niemal kraju, ale też wielu gości zza południowej i zachodniej granicy.

fot. (x2) Wojciech Głodek, 30 maja 2015 roku

15. OTWARCIE SEZONU, TOR PARTYNICE

26 kwietnia 2015 roku

Jest takie miejsce, gdzie w otoczeniu zabytkowej architektury przechadzają się damy w kapeluszach, a panowie wyglądem przywodzą na myśl brytyjską arystokrację. Chciałoby się powiedzieć, że czas się tu zatrzymał, ale nie – czas biegnie tu w prawdziwie wyścigowym tempie! Na Wrocławskim Torze Wyścigów Konnych w ciągu roku rozgrywanych jest 17 dni wyścigowych. Do ważniejszych należy kwietniowe Otwarcie Sezonu.

fot. archiwum Toru Wyścigów Konnych Partynice

16. RETROSPEKCJE, POLANICA-ZDRÓJ

3 - 7 czerwca 2015 roku

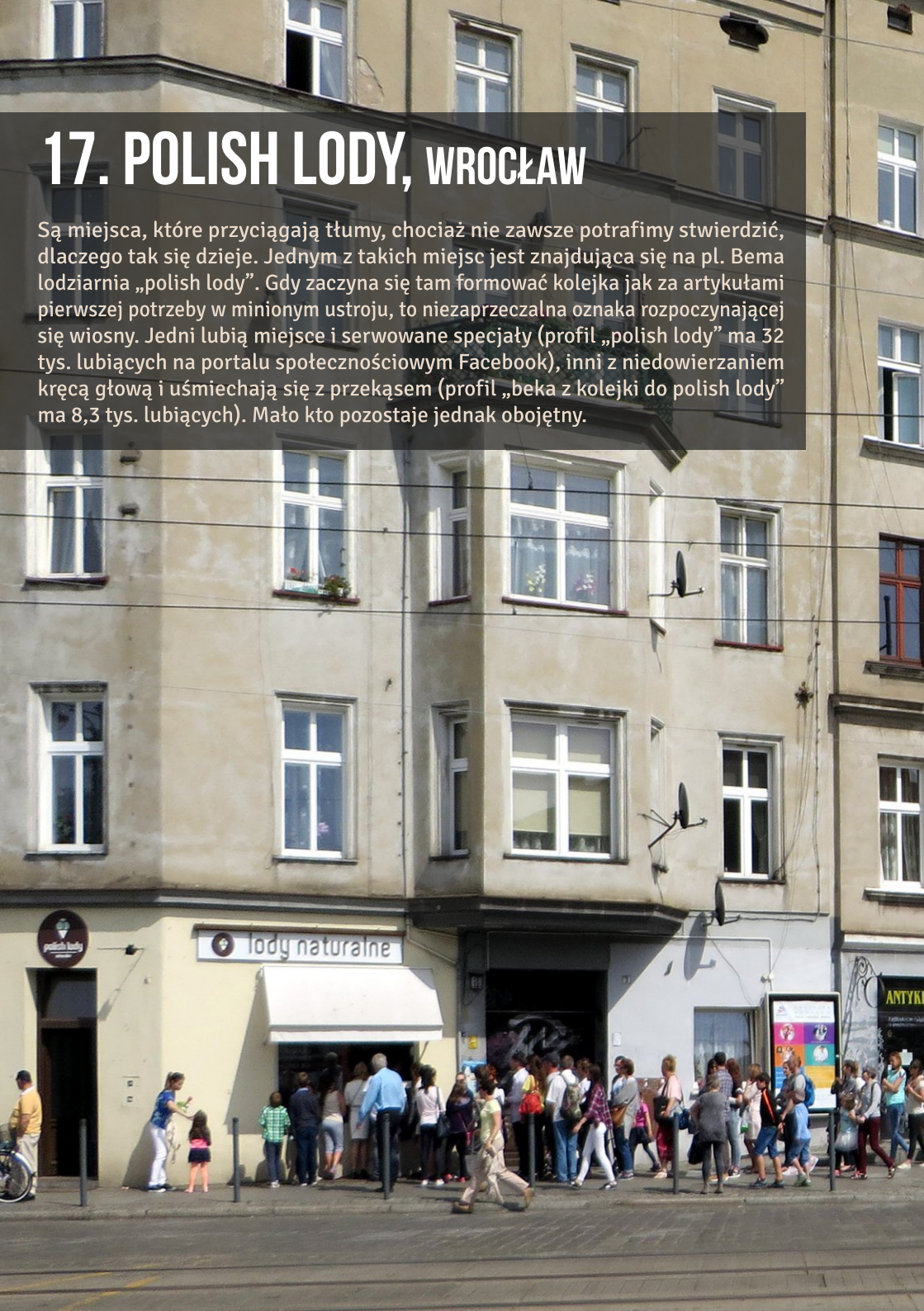
W 2015 roku Polanica-Zdrój obchodzi szereg jubileuszy, m.in. 90 lat Teatru Zdrojowego i 70 lat praw miejskich. Z tej okazji zorganizowano szereg koncertów, spektakli, spotkań i wystaw pod wspólną nazwą "Polanickie Retrospekcje". Był też koncert Ireny Santor, która w 1948 wraz z matką tu zamieszkała. Uczęszczała do szkoły w nieodległej Szczytnej. Jej nauczycielka poprosiła Zdzisława Górzyńskiego, ówczesnego dyrygenta opery w Poznaniu, przebywającego w polanickim Domu Zdrojowym, o przesłuchanie swojej uczennicy. Wynikiem tego był list rekomendujący artystkę Tadeuszowi Sygietyńskiemu, założycielowi Zespołu Pieśni i Tańca "Mazowsze".

fot. (x2) Wojciech Głodek, 6 czerwca 2015 roku

Jedną z najciekawszych propozycji, jaką zaoferował główny organizator - Teatr Zdrojowy im. Mieczysławy Ćwiklińskiej - było "Śniadanie na trawie". Delektując się smakiem aromatycznej kawy i ciastek można było wysłuchać prawie godzinnego koncertu Amadeus Trio, które wystąpiło wraz znaną śpiewaczką Małgorzatą Strąg. Przez cały czas można było podziwiać także wspaniałe bicykle przywiezione przez ich miłośników z Łodzi, którzy w strojach z epoki dali wspaniały pokaz umiejętności jazdy na nich - między innymi pokazali, jak nie schodząc z bicykla można przebrać się we frak, zaparzyć i napić się angielskiej herbatki. Przez całe 5 dni można było odpoczywać w tym uroczym uzdrowisku oddając się różnego rodzaju atrakcjom.

17. POLISH LODY, WROCŁAW

Są miejsca, które przyciągają tłumy, chociaż nie zawsze potrafimy stwierdzić, dlaczego tak się dzieje. Jednym z takich miejsc jest znajdująca się na pl. Bema lodziarnia „polish lody". Gdy zaczyna się tam formować kolejka jak za artykułami pierwszej potrzeby w minionym ustroju, to niezaprzeczalna oznaka rozpoczynającej się wiosny. Jedni lubią miejsce i serwowane specjały (profil „polish lody" ma 32 tys. lubiących na portalu społecznościowym Facebook), inni z niedowierzaniem kręcą głową i uśmiechają się z przekąsem (profil „beka z kolejki do polish lody" ma 8,3 tys. lubiących). Mało kto pozostaje jednak obojętny.



fot. Wojciech Głodek, 31 maja 2015 roku

RŚ2

HISTORIA KOLEI NA DOLNYM ŚLĄSKU

PO PODSUDECKICH TORACH

Grzegorz Oleś

Stacja Racławice Śląskie
fot. Grzegorz Stadnicki

Dzisiaj krótka opowieść o budowie i rozwoju magistrali podsudeckiej, jednej z najpiękniejszych linii kolejowych w Polsce. Podsudecka magistrala kolejowa, linia Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Ząbkowicki – Jaworzyna Śląska – Legnica jest ważną częścią arterii kolejowej łączącej miasta Pogórza Sudeckiego z miastami Górnego Śląska. Budowa tego fragmentu kolejowej magistrali podsudeckiej została ukończona 132 lata temu.

Pierwszy pociąg do Kędzierzyna (niem. Kandrzin) od strony Nysy (niem. Neisse) dotarł 1 grudnia 1876 roku. W XIX wieku grupy wpływowych i majętnych ludzi zawiązywały towarzystwa budujące linie kolejowe. Kolej łączyła ważne miasta i ośrodki przemysłu gwarantując szybki przewóz ludzi i towarów na dużych odległościach. Pierwsze linie kolejowe ominęły miasta Nysę i Koźle (niem. Cosel), ponieważ znajdowały się w nich pruskie twierdze. Ówczesne prawo zabraniało

Racławice Śląskie / fot. Magda Bieniaszewska

budowy kolei, których trasa miała przechodzić w pobliżu obiektów militarnych. Między innymi dlatego niewielka wioska Kędzierzyn stała się ważnym węzłem kolejowym. To właśnie przez Kędzierzyn, a nie przez Koźle, biegła trasa magistrali górnośląskiej łączącej Wrocław z terenami Górnego Śląska. Do Kędzierzyna pierwsze pociągi dotarły już 2 listopada 1845 roku z Opola. Mała, nieznana miejscowość Kędzierzyn stała się ważną stacją kolejową.

Za sprawą komitetu spółki Kolei Wilhelma na początku 1846 roku oddano do użytku linię z Raciborza (niem. Ratibor) do Kędzierzyna. To samo towarzystwo w 1855 roku wybudowało kolejną linię z Raciborza do Głubczyc (niem. Leobschütz), którą w późniejszych latach planowano przedłużyć do Nysy przez Racławice Śląskie (niem. Deutsch Rasselwitz) i Prudnik (niem. Neustadt in Oberschlesien). Z powodu problemów finansowych spółki projekt ten czekał na realizację aż 20 lat.

W 1843 roku komitet Kolei Brzesko-Nyskiej opracował projekt linii łączącej Nysę z magistralą górnośląską w Brzegu. Pierwszy, trzydziestoośmiokilometrowy odcinek do Pakosławic oddano do użytku 25 lipca 1847 roku. Ostatni, dziesięciokilometrowy odcinek, wybudowano w ponad rok. Linię kolejową łączącą Nysę z Brzegiem (niem. Brieg) uroczyście otwarto 26 listopada 1848 roku. Budowniczowie cały czas spotykali się z oporem nieprzychylnych władz wojskowych. Między innymi dlatego pierwszy nyski dworzec wybudowano daleko za miastem, a pasażerów do centrum dowożono dorożkami.

Zarówno do Nysy, jak i do Kędzierzyna pierwsze pociągi przyjeżdżały już na około 30 lat przed rozpoczęciem budowy linii łączącej oba miasta. II połowa XIX wieku okazała się przełomowa. Na początku lat 70. XIX wieku twierdze w Nysie i Koźlu utraciły na swoim militarnym znaczeniu i władze wojskowe przestały blokować inwestycje kolejowe. W planach była budowa linii kolejowej łączącej Wrocław z Kłodzkiem przez Ząbkowice Śląskie, gdzie miała powstać duża stacja węzłowa. Ząbkowice Śląskie (niem. Frankenstein) planowano połączyć z Nysą. Okazało się, że koszt budowy linii z Wrocławia do Ząbkowic Śląskich jest

bardzo wysoki. Zmieniono więc plan, który tym razem zakładał przeprowadzenie linii przez Ziębice, a nie Ząbkowice Śląskie. Pojawił się problem wybudowania stacji węzłowej, z której prawdopodobnie kolej miała dotrzeć do Nysy. Ostatecznie wybór padł na niewielki Kamieniec Ząbkowicki (niem. Kamenz).

Linię z Wrocławia do Kłodzka otwarto uroczyście 8 czerwca 1873 roku. Po połączeniu 1 kwietnia 1874 roku Kamieńca Ząbkowickiego z Ząbkowicami Śląskimi rozpoczęła się budowa ostatniej części magistrali podsudeckiej z Kamieńca Ząbkowickiego przez Nysę, Racławice Śląskie do Głubczyc. Prace przy budowie trwały równolegle w kilku miejscach, a poszczególne odcinki były oddawane do użytku etapami. I tak 28 grudnia 1874 roku uruchomiono trzydziestokilometrowy odcinek z Kamieńca Ząbkowickiego przez Paczków (niem. Patschkau) i Otmuchów (niem. Ottmachau) do Goświnowic (niem. Friedenthal-Giesmannsdorf). 12 czerwca 1876 roku otwarto dwa kolejne odcinki: z Nysy do Goświnowic oraz z Nysy do Prudnika. Ten drugi wykorzystywał wybudowaną rok wcześniej linię z Nysy przez Nowy Świętów (niem. Deutsch Wette) do Głuchołaz (niem. Ziegenhals). Warto na marginesie dodać, że z Głuchołaz można było dojechać od 1 grudnia 1877 roku przez Pokrzywną do Jindřichova i dalej przez Třemešną po Krnov.

Pierwszy pociąg trasę Prudnik – Racławice Śląskie – Głubczyce przejechał 15 sierpnia 1876 roku. Już rok wcześniej w okolicy, w której miał zostać wzniesiony dworzec w Racławicach Śląskich, usypano wysokie na prawie 18 metrów nasypy kolejowe przecinające miejscowość. Nieopodal, w celu pokonania przeszkody jaką była nieobliczalna rzeka Osłoboga, wybudowano ogromny most kolejowy.

1 grudnia 1876 roku otwarto linię z Racławic Śląskich do Kędzierzyna przez Głogówek (niem. Oberglogau) i Koźle. Mimo iż początkowo nie był to planowany odcinek, z czasem okazało się, że budowa linii w kierunku Kędzierzyna, gdzie szybko rozrastał się węzeł kolejowy, stała się bardzo ważna. Racławice Śląskie po Kamieńcu Ząbkowickim, Nysie, Nowym Świętowie

Racławice Śląskie
fot. Grzegorz Stadnicki

i Kędzierzynie stały się węzłem kolejowym. Tak więc gotowa magistrala podsudecka rozciągała się od Legnicy przez Jaworzynę Śląską, Kamieniec Ząbkowicki, Nysę, aż po Kędzierzyn. Na trasie między Kamieńcem Ząbkowickim a Kędzierzynem powstały następujące stacje: Doboszowice, Paczków, Otmuchów, Wójcice, Radzikowice, Nysa, Przełęk, Nowy Świętów, Nowy Las, Szybowice, Twardawa, Pokrzywnica i Kędzierzyn-Koźle Zachód oraz Kędzierzyn-Koźle Przystanek. Co ciekawe ważniejsze stacje między

Kamieńcem Ząbkowickim a Kędzierzynem były oddalone od siebie średnio o około 15 kilometrów.

W Kędzierzynie już od czasu budowy linii z Wrocławia istniał dworzec kolejowy. Zbudowano go pomiędzy dwoma peronami. Wewnątrz czynna była restauracja. Dorożkarze dowozili pasażerów do odległego o kilka kilometrów Koźla. W 1915 roku, kiedy modernizowano kędzierzyński węzeł kolejowy, powstał całkiem nowy dworzec.

Do roku 1880 w Kamieńcu Ząbkowickim istniał tymczasowy dworzec. Później pomiędzy peronami wybudowano ceglany budynek z charakterystycznymi neogotyckimi elementami oraz zaplecze administracyjne. Szybko także rozbudowywano kolejową infrastrukturę. Większe budynki powstały też w Koźlu, Twardawie, Głogówku, Racławicach Śląskich, Prudniku, Nowym Świętowie, Goświnowicach i Otmuchowie. W latach późniejszych zostały rozbudowane również mniejsze stacyjki.

W rozkładzie jazdy z maja 1896 roku znajdziemy 5 pociągów kursujący do Nysy i 6 do Kędzierzyna. Pierwszy pociąg do Nysy dojeżdżał o godzinie 6:55. W Nysie można było przesiąść się na pociąg jadący do Kamieńca Ząbkowickiego i Brzegu. Ostatni pociąg do Nysy od strony Kędzierzyna wjeżdżał o 22. Do Kędzierzyna pierwszy pociąg dojeżdżał o godzinie 6:58. Z Kędzierzyna można było dojechać do Wrocławia, Gliwic oraz Raciborza. Ostatni pociąg do Kędzierzyna od strony Nysy przyjeżdżał o godzinie 20:42.

Warto podkreślić, że już wtedy rozkład pociągów osobowych na trasie z Nysy do Kędzierzyna był bardzo dobrze przemyślany i dostosowany do potrzeb pasażerów. Po dotarciu do stacji węzłowych – Nysy, Kędzierzyna bądź Racławic Śląskich – można było bez dłuższego oczekiwania przesiąść się do innych pociągów. Najlepsze połączenia były nad ranem oraz w południe. Od roku 1906 kursowało już 9 par pociągów dziennie. Wprowadzono także pociąg pośpieszny z Kędzierzyna do Legnicy.

Przed rokiem 1900 wzrosło zapotrzebowanie na przewóz osób i towarów. Na całym odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn dobudowano drugi tor. Znacznie rozbudo-

Racławice Śląskie
fot. Grzegorz Stadnicki

wano infrastrukturę kolejową. Rosło zatrudnienie na kolei. 1 października 1877 roku oddano do użytku linię łączącą Nysę z Opolem przez Szydłów. Początkowo była to linia, na której większy nacisk kładło się na przewóz towarów aniżeli pasażerów. Świadczyć może o tym fakt, że budynki stacji kolejowych na trasie tej linii kolejowej wybudowane zostały dopiero po roku 1910.

Po wejściu w życie pruskiej ustawy o kolejach i bocznicach prywatnych w ramach pertraktacji ustalono połączenie Prudnika z Gogolinem przez Krapkowice o długości 40 kilometrów. Spółki akcyjne, które w roku 1895 dysponowały kapitałem 3 milionów marek, rozpoczęły budowę na początku roku 1896. Koncesję na budowę uzyskała firma Lenz & Co. W latach późniejszych

planowano linię tę przedłużyć do Głuchołaz. 15 listopada 1894 roku oddano do użytku trzynastokilometrowy odcinek z Nowego Świętowa do Sławniowic Nyskich, gdzie istniały kamieniołomy marmuru. 15 grudnia 1911 roku gotowy był odcinek z Nysy do Ścinawy Małej. Później planowo odcinkiem wąskotorowym połączyć Prudnik ze Ścinawą, ale nigdy nie doszło do realizacji tego przedsięwzięcia.

8 maja 1912 roku gotowa była transgraniczna linia Nysa – Kałków Łąka. Za obsługę tej linii odpowiadała wspomniana wcześniej firma Lenz & Co. Także Otmuchów stał się szybko ważną stacją węzłową z której pociągi kursowały w czterech kierunkach. 1 listopada 1893 roku na bazie istniejącej bocznicy do cukrowni w Otmuchowie ukończono budowę linii do Bernartic przez Dziewiętlice. Za otmuchowską

Racławice Śląskie / fot. Magda Bieniaszewska

cukrownią wybudowano czteroprzęsłowy most kolejowy na Nysie Kłodzkiej o długości 150 metrów. 1 października 1910 roku uruchomiono linię z Otmuchowa do Przeworna, skąd ukończono trwającą prawie 10 lat budowę linii Koźle – Baborów, której początkiem była oddana do użytku 1898 roku bocznica z Koźla do cukrowni w Reńskiej Wsi. Była to linia łącząca Koźle w rolniczymi terenami ziemi głubczyckiej.

Stacjami węzłowymi linii Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn były licząc od strony zachodniej: Kamieniec Ząbkowicki, Otmuchów, Nysa, Nowy Świętów, Prudnik, Racławice Śląskie, Koźle i Kędzierzyn. Małe linie były obsługiwane głównie przez małych przewoźników. Przykładem może być linia Nysa – Widnawa, która nie była połączona z magistralą podsudecką. Tory od Nysy do miejscowości Podkamień biegną obok magistrali skręcając później na południowy zachód w stronę Czech. Pociąg nie wyruszał z nyskiego dworca głównego, lecz z położonego w pobliżu małego dworca Nysa Miasto. W samej Nysie wybudowano łącznie 5 stacji kolejowych. Prócz dworca głównego i wspomnianego przed chwilą dworca Nysa Miasto powstały: Nysa Dworzec Mały, Nysa Górna Wieś i Nysa Średnia Wieś (na linii do Ścinawy).

W roku 1931 wybudowano nowy odcinek szyn o długości około 8 kilometrów, który połączono z trasą podsudecką. Nowy odcinek biegł północnym brzegiem Jeziora Otmuchowskiego. Latem 1931 roku w czasie budowy jeziora w wypadku lokomotywy zginęły 2 osoby – maszynista i palacz. Budowę ukończono w 1933 roku.

W 1938 roku po oberwaniu chmury w rejonie Kotliny Kłodzkiej i w okolicach czeskiego Jesenika nastąpił gwałtowny przybór rzek. Otmuchowski zbiornik nie był w stanie przyjąć ogromu wód spływających Nysą Kłodzką. Jako że nie istniał jeszcze zbiornik głębinowski, nocą z 2 na 3 września do Nysy wtargnęła również fala powodziowa z dorzecza Białej Głuchołaskiej. Woda zniszczyła wiadukt kolejowy nad fosą tzw. "umocnień kolejowych", który umożliwiał wyjazd pociągów z Nysy w kierunku Kędzierzyna i Opola. W czasie powodzi pracowało na moście

5 strażaków. Jeden z nich zginął nie zdążywszy opuścić obiektu w momencie jego zniszczenia. Zniesienie wiaduktu przerwało połączenia z Górnym Śląskiem, Opolem, Głuchołazami, Widnawą i Ścinawą na okres około pół roku, do czasu ukończenia budowy nowego betonowego mostu. Nie była to jedyna przerwa w ruchu spowodowana powodzią. W lipcu 1903 roku w Racławicach Śląskich woda podmyła filary mostu nad Osobłogą powodując jego zawalenie. Nowy, tzw. wiszący most, zbudowano 2 lata później.

Dopiero w 1905 roku przywrócono ruch na odcinku Racławice Śląskie – Głubczyce. Jeszcze na przełomie lat 1944 i 1945 trasę z Kędzierzyna-Koźla do Kamieńca Ząbkowickiego obsługiwało 6 par pociągów, w tym 2 pośpieszne pary pociągów relacji Legnica – Gliwice. Do tego dochodziło kilka kursów z Kędzierzyna do Nysy oraz z Nysy do Kamieńca Ząbkowickiego. Trasę Nysa – Opole obsługiwało 8 par pociągów. Z Nowego Świętowa do Sławniowic Nyskich kursowało 6 par pociągów. Na trasie z Otmuchowa do Dziewiętlice: 7 par.

Magistrala podsudecka
fot. Grzegorz Stadnicki

Na trasie Racławice Śląskie – Głubczyce – Racibórz kursowały 4 pary pociągów, do tego 3 pary na odcinku Racławice Śląskie – Głubczyce oraz 6 par na odcinku Głubczyce – Racibórz. Na trasie Prudnik – Gogolin: 3 pary pociągów. Do tego dodatkowe kursy na trasie Prudnik – Krapkowice oraz Biała Prudnicka – Gogolin. Z Nysy do Widnawy kursowały 4 pary pociągów. Tyle samo na trasie Nysa – Ścinawa. Z Nysy do Brzegu jeździło 8 par pociągów, w pośpieszny z Wrocławia przez Nysę, Głuchołazy, Krnov do Opawy.

Okoliczne tereny do początku roku 1945, kiedy to oddziałom radzieckim, a dokładnie wojskom I Frontu Ukraińskiego pod dowództwem marszałka Iwana Koniewa udało się przełamać linię Odry, nie odczuły bezpośrednio skutków II wojny światowej. Dopiero począwszy od stycznia 1945 roku cofające się oddziały niemieckie umyślnie niszczyły linie kolejowe, aby utrudnić późniejszy przewóz amunicji i sprzętu wojskom radzieckim. Wysadzano w powietrze wieże ciśnień, uszkadzano parowozy, demontowano lub minowano linie kolejowe.

Okolice Kędzierzyna zostały zajęte już pod koniec stycznia 1945 roku, a samo miasto Kędzierzyn 31 stycznia. Ostatnie niemieckie pociągi, jakie udało się z Kędzierzyna odprawić, wyjechały dnia 21 stycznia w kierunku Nysy oraz przez Nędzę do Raciborza. W tych dniach przez Kędzierzyn przejechała wielka liczba transportów ludności niemieckiej ewakuowanej przed zbliżającym się od Górnego Śląska natarciem radzieckim. Obsada kolejarzy odpowiedzialna za szybką obsługę transportów, głównie do Nysy, nie była w stanie odprawić wszystkich pociągów na czas.

We wtorek, 23 stycznia 1945 roku niemiecki personel kędzierzyńskiego węzła kolejowego specjalnym pociągiem opuścił miasto. W Kędzierzynie pozostało wtedy już niewielu mieszkańców oraz małe grupy wojska. Dworzec w Kędzierzynie ocalał od zniszczenia. Ponieważ był to ważny strategicznie obiekt pozostawiony w dobrym stanie, Sowieci ulokowali tam swoje stanowisko dowodzenia. O szybkim uruchomieniu pociągów nie było jednak mowy, gdyż zostały znisz-

czone nastawnie i wiele urządzeń przeznaczonych do obsługi ruchu pociągów. Dodatkowo w pobliżu trwały cały czas działania wojenne.

Pobliskie Koźle zostało zajęte dopiero 18 marca 1945 roku. Już wtedy w Kędzierzynie znajdowali się pierwsi polscy kolejarze, którzy ze względów bezpieczeństwa spali na kędzierzyńskim dworcu. Głównym zadaniem przybyłych ze wschodu kolejarzy polskich była współpraca z radziecką obsadą stacji i sprawna obsługa pociągów dla potrzeb armii. Kolej służyła wojskom radzieckim przede wszystkim do przewożenia ze wschodu zaopatrzenia potrzebnego do prowadzenia działań wojennych.

18 marca 1945 roku zajęto Głogówek, Prudnik i Racławice Śląskie, gdzie w okolicach dworców miały miejsce zacięte walki. Wcześniej radzieckie samoloty ostrzelały jeden z ostatnich pociągów jadących z Raciborza do Racławic Śląskich. Następnym celem była Nysa, która jako miasto-twierdza miała być broniona do ostatniego żołnierza. Atakując od północy 23 marca 1945 roku wojska radzieckie zdobyły most kolejowy na Nysie Kłodzkiej, co bardzo ułatwiło zajęcie Nysy następnej już nocy.

Konstrukcja mostu była mocno uszkodzona, a szyny toru, którym dziś kursują pociągi do Brzegu, leżały w wodzie. Podczas nalotów poprzedzających atak wojsk radzieckich został zbombardowany nyski dworzec kolejowy. Spłonął dach, zawaliła się część ścian. Rozszabrowanego po wojnie budynku nie odbudowano w dawnej postaci. W przeciwieństwie do dworca ocalały parowozownie znajdujące się przy wjeździe od strony Brzegu i Kamieńca Ząbkowickiego.

W maju 1945 roku z katowickie Dyrekcji PKP przybyły do Nysy grupy kolejarzy, którzy od tej pory pracowali w tutejszym węźle kolejowym. Część osób, które już wtedy w Nysie się znajdowały, a deklarowały chęć pracy na kolei, wysłano na dodatkowe szkolenia do Katowic. Niemcy pracowali do momentu wysiedlenia głównie na warsztatach kolejowych. Nie prowadzili lokomotyw, nie mogli być także pomocnikami maszynistów. Na Małym Dworcu w Nysie gromadziły się rzesze repatriantów z dobytkiem, który udało im się przewieźć. Rozsyłano ich z tego miejsca do niezasiedlonych wiosek.

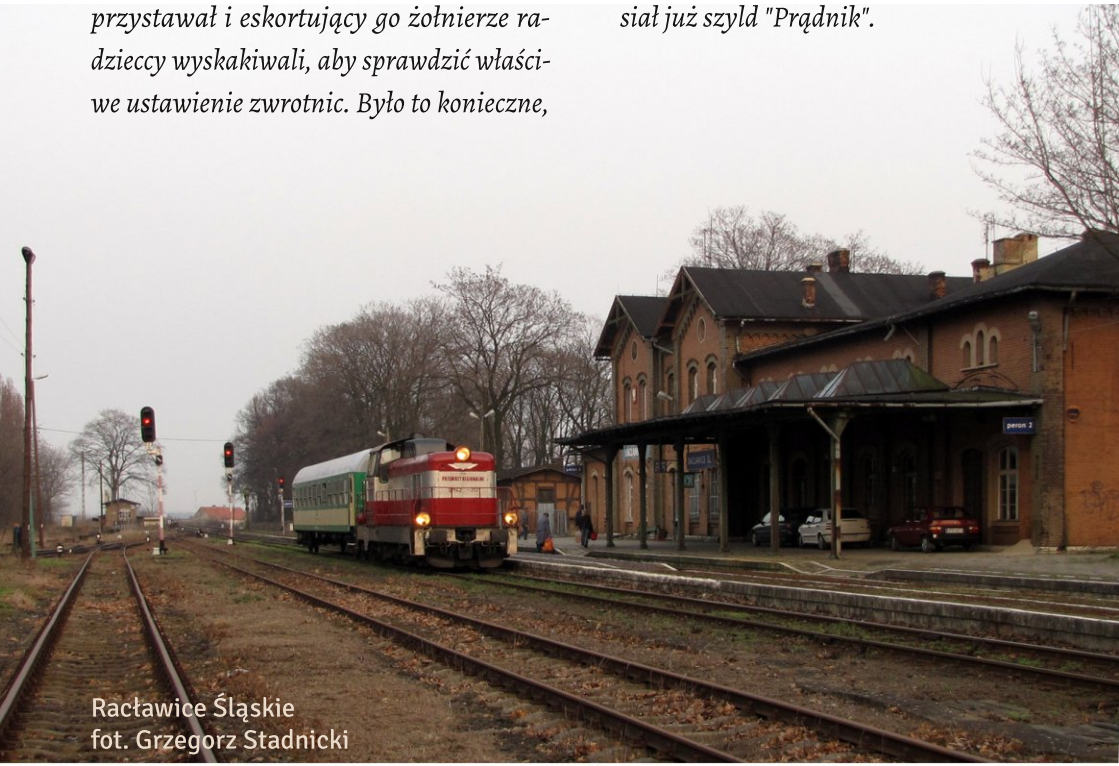
Niesamowita jest historia przybycia ludności z Kresów Wschodnich do Racławic Śląskich, którym udało się przewieźć pociągiem obraz Matki Boskiej Buszczeckiej, znajdujący się do dziś w racławickim kościele. Przypadkowo znaleźli się aż w Brochowie (wtedy osobnej miejscowości, a teraz wschodniej dzielnicy Wrocławia). Potem przez Kluczbork, Tarnowskie Góry, Gliwice dotarli do w końcu do Racławic Śląskich od strony Głubczyc. Linia ta była w czerwcu 1945 roku przejezdna.

Z relacji świadków wynika, że trasę z Kędzierzyna do Nysy, oczywiście

Magistrala podsudecka
fot. Grzegorz Stadnicki

nie bez kłopotów, można było przejechać latem 1945 roku. Franciszek Szymiczek tak relacjonował swoją podróż do Prudnika w czerwcu 1945 roku:

W samo południe zajechał na stację w Koźlu pociąg składający się z samych cystern – pustych. Po krótkiej rozmowie komendant radziecki tego pociągu pozwolił nam zająć miejsce na platformach, ale pod rygorem niepalenia papierosów. No i ruszyliśmy. Przed każdą stacją kolejową pociąg przystawał i eskortujący go żołnierze radzieccy wyskakiwali, aby sprawdzić właściwe ustawienie zwrotnic. Było to konieczne, gdyż na stacjach przelotowych nie było jeszcze personelu kolejowego. Dłuższy postój mieliśmy w Głogówku, gdzie musieliśmy czekać na jakiś pociąg towarowy nadjeżdżający z przeciwnej strony. Trzeba bowiem dodać, że wtedy ruch pociągów odbywał się tylko jednym torem. Raz lewym, raz prawym, zależnie od wysadzenia torów przez cofających się Niemców. Ostatecznie zajechaliśmy na stację kolejową w Prudniku. Na zachowanym budynku stacyjnym wisiał już szyld "Prądnik".



Racławice Śląskie
fot. Grzegorz Stadnicki

Prudnik
fot. Grzegorz Stadnicki

Od czerwca 1945 roku wojsko radzieckie rozpoczęło rozbiórkę toru nr 2 na odcinku Kędzierzyn – Nysa. Demontaż ukończono pod koniec 1945 roku. Od lipca 1945 roku można było po jednym torze przejechać ten odcinek. Dopiero kiedy w roku 1947 w pełni przywrócono funkcjonalność mostu w Nysie, można było wtedy bez większych kłopotów pokonać trasę z Kędzierzyna przez Nysę do Kamieńca Ząbkowickiego.

Pierwsze pociągi przewożące pasażerów po II wojnie światowej na magistrali podsudeckiej kursowały od lipca 1947 roku. Warto dodać, że do przywrócenia ruchu przyczynili się nie tylko kolejarze i wojsko, ale i ludność cywilna. Pracownicy kolei, którzy zaraz po wojnie zostali przydzieleni do obsługi i prowadzenia poszczególnych stacyjek, zostali wyposażeni w karabiny. Nocą spali w budynkach dworców, przeważnie na ich strychach.

Nigdy tor na odcinku od Kędzierzyna-Koźla do Kamieńca Ząbkowickiego nie został przebudowany na szeroki. W kilku opracowaniach pojawiają się informacje jakoby wojska radzieckie przekuły jedną nitkę szyn na szeroki tor, ale nie jest to prawdą. Jednak po II wojnie światowej zbudowana wcześniej z ogromnym rozmachem linia kolejowa z czasem straciła na znaczeniu i była sukcesywnie likwidowana. Pierwsze było zawieszenie prac na linii z Nowego Świętowa do Sławniowic Nyskich w roku 1961. W tym samym czasie pociągi przestały kursować na odcinku między cukrownią w Otmuchowie

Racławice Śląskie
fot. Grzegorz Stadnicki

a Dziewiętlicami. Odcinek ten rozebrano ostatecznie w 1997 roku.

Zaraz po wojnie rozebrano transgraniczny odcinek na tej linii z Dziewiętlic do Bernartic [Dziewiętlice wraz z czeską wsią Bernarcice (Bernartice) stanowiły, przed I wojną śląską (1740-1742), jedną miejscowość. Od zakończenia I wojny śląskiej obie części miejscowości należały już do różnych państw i tak zostało do dziś – przyp. red.]. Ostatni pociąg pasażerski na trasie Nysa – Ścinawa Mała przejechał w 1966 roku. Demontaż linii rozpoczęto w 1971 roku. Wiadomo, że w niektórych miejscach tory istniały jeszcze do roku 1981.

Magistrala podsudecka
fot. Grzegorz Stadnicki

W 1974 roku zawieszono kursy na trasie Nysa – Kałków. Po 1945 roku pociągi dojeżdżały tylko do przystanku Kałków Łąka. Odcinek do Widnawy został rozebrany. Do początku lat 90. XX wieku czynny dla ruchu towarowego został jedynie odcinek tej linii od Nysy do Białej Nyskiej. Czasem widywano na trasach lokalnych mieszane składy zawierające jeden wagon pasażerski oraz kilka wagonów towarowych. W 1976 roku miasto Otmuchów z racji zamknięcia linii na Przeworno utraciło status stacji węzłowej. Ostatnie pociągi pasażerskie na tej trasie jeździły jeszcze pod koniec lat 80. XX wieku. Na początku lat 90. XX wieku linię rozebrano. 1 października 1991 roku zawieszono kursy pociągów pasażerskich z Prudnika do Gogolina.

Magistrala podsudecka
fot. Grzegorz Stadnicki

Prudnik
fot. Grzegorz Stadnicki

W lipcu 1997 roku "wielka woda" sparaliżowała ruch pociągów także na tej linii. Uszkodzony został most w okolicy przystanku Kędzierzyn-Koźle Zachód, przez co odcinek między stacjami węzłowymi Kędzierzyn-Koźle i Racławice Śląskie był nieprzejezdny. Pociągi kierowano wtedy przez Racibórz i Głubczyce. Ponadto na odcinku Koźle – Twardawa woda rozmyła torowisko. Pasażerowie z Koźla do Twardawy przewożeni byli autobusami. Zmieniono rozkład jazdy niektórych pociągów. Pociąg do Dzierżoniowa ruszał z Racławic Śląskich, a pociąg pośpieszny relacji Kraków Główny – Jelenia Góra jeździł drogą okrężną przez Racibórz, Piotrowice Wielkie, Baborów, Głubczyce do Racławic Śląskich.

4 grudnia 1997 roku oddano do użytku pierwszy z torów na uszkodzonym odcinku między Twardawą i Koź-

lem. Drugiego nie naprawiono do tej pory. Woda niszcząc fragment linii z Koźla do Baborowa, który nigdy nie został odbudowany, przyczyniła się do ostatecznego zamknięcia tego połączenia. 3 kwietnia 2000 roku ostatni raz odprawiono pociągi ze stacji w Racławicach Śląskich w kierunku Raciborza. Tego samego dnia zawieszono kursowanie pociągów z Nysy do Brzegu. 1 sierpnia 2004 roku zamknięta została linia łącząca Nysę i Głuchołazy. Między Kędzierzynem a Kamieńcem tylko Nysa pozostała stacją węzłową, kursowały z niej pociągi do Opola.

Dzięki ogromnemu zaangażowaniu lokalnych komitetów i wsparciu ze strony władz udało się 7 lutego 2005 roku przywrócić najbardziej prestiżowy pociąg, jaki kursował na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Nysa. Był to pociąg relacji Katowice – Berlin. Po raz pierwszy pojawił się on w rozkładzie w latach 60. XX wieku i kursował do lat 80. XX wieku. Początkowo zatrzymywał się na najważniejszych stacjach węzłowych – w Kędzierzynie-Koźlu, Racławicach Śląskich i Nysie. Później także w Głogówku i Prudniku. Spory udział w tym, że pociąg ten zatrzymywał się w Prudniku, mieli mieszkańcy samego Prudnika, jak i miejscowości leżących na linii Prudnik – Gogolin, którzy domagali się, by także im stworzono możliwość bezpośredniego dojazdu do Berlina. Skład pociągu liczył 7 lub 8 wygodnych wagonów zwanym popularnie "Pullmanami".

Innym renomowanym pociągiem były składy relacji Kraków Główny – Jelenia Góra, kiedyś w żargonie kolejowym zwane "Krakusem", a w rozkładzie jazdy figurującym do roku 2006 jako "Śnieżka". Jeszcze w latach 90. XX wieku każdego dnia trasie z Krakowa do Jeleniej Góry kursowały po dwie pary pociągów dziennie.

Inne ciekawe relacje na tej trasie to między innymi: Mysłowice – Kudowa-Zdrój (pociąg łączony ze składem z odcinka Kłodzko – Stronie Śląskie), Lublin – Kłodzko, Lublin – Kudowa-Zdrój, Bytom – Dzierżoniów, Kędzierzyn-Koźle – Jaworzyna Śląska, Bytom – Brzeg, Bytom – Kamieniec Ząbkowicki, Dzierżoniów – Gliwice, Jelenia Góra – Dęblin, Oświęcim – Brzeg czy Jelenia Góra – Zagórz. [•]

Magistrala podsudecka
fot. Magda Bieniaszewska

Piknik Kolejowy w Racławicach Śląskich to już kilkuletnia tradycja – impreza odbywająca się w formie pikniku przybliża bogatą historię kolei. Organizacją imprezy zajmuje się Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Racławicach Śląskich, które nawiązało współpracę z Muzeum Kolejnictwa z Warszawy, dzięki czemu trwają prace nad stworzeniem skansenu w Racławicach. Tradycją już jest, że na racławickim pikniku pojawia się czynny parowóz Ty42-24 z Pyskowic oraz miniaturowa kolejka z Czech. Na pikniku występuje znana w całym regionie orkiestra dęta. Można rekreacyjnie przejechać się drezynami lub wziąć udział w konkursie drezyn ręcznych. Wewnątrz budynku dworca kolejowego znajdują się wystawy na temat historii kolei oraz makieta kolejowa.

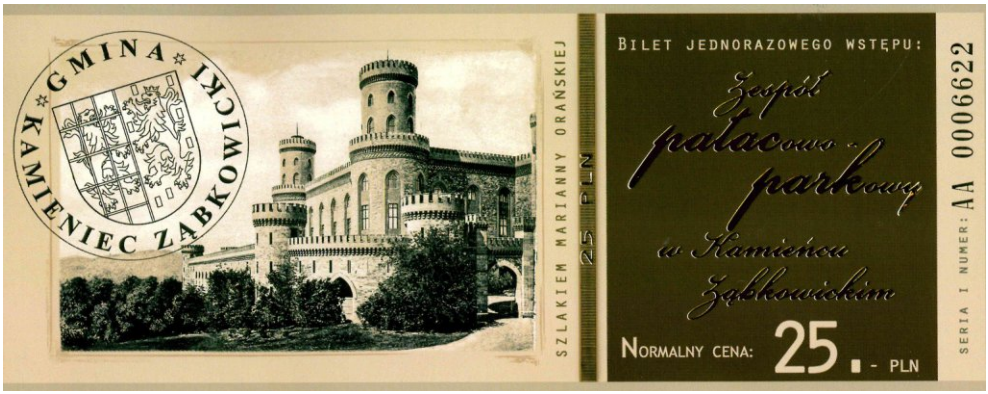
fot. Magda Bieniaszewska, 7 czerwca 2014 roku

PAŁAC MARIANNY ORAŃSKIEJ

SPOTKANIE PO DWÓCH LATACH

tekst: **Jolanta Kluba** • fotografie: **Wojciech Głodek**

W pierwszym numerze naszego kwartalnika zabraliśmy Was do Pałacu w Kamieńcu Ząbkowickim. Był rok 2013, dopiero od kilku miesięcy trwały prace porządkowe, a remont, oczyszczenie całego terenu i przywrócenie pałacowi dawnego blasku wydawały się wyzwaniem jeśli nie – nie do zrealizowania, to przynajmniej bardzo trudnym. Śledząc jednak tempo prac i rozmach planów, wierzymy, że wszystko się uda. Otóż bowiem czekają na nas w pałacu dzisiaj różne zmiany, wśród nich zaś...



Pamiątkowy bilet wstępu do Pałacu Marianny Orańskiej z 2013 roku.

NOWOŚCI NA WEJŚCIU.

I to dosłownie: nowy jest podjazd, po którym można wygodnie wejść na teren pałacu. W drodze do wejścia stoją potykacze z informacjami o budowli, jej historii, związanych z nią ludziach. Warto dodać, że obszar zyskał też nowe oświetlenie, a teren całego pałacu monitorowany jest przez 24 kamery. Ponadto można tutaj przyjść na biletowane zwiedzanie, które kosztować nas będzie 20 (dobrze wydanych) zł (dla grup zorganizowanych dostępna jest odrębna oferta), ale można również tylko zajrzeć i na przykład napić się kawy. Tuż przy wejściu bowiem znajduje się...

KAWIARNIA.

Na razie jest skromna, ale to dopiero początki. Grunt, że można usiąść i pokrzepić się czarnym napojem w pałacowych przytulnych wnętrzach. Przed zwiedzaniem, po lub – w ogóle bez niego. Będąc z wizytą w pałacu, natknęliśmy się na turystów z Nowej Rudy, którzy – podpierając się doświadczeniem nabytym podczas zwiedzania pałaców i zamków zarówno w Polsce, jak i w Czechach – bardzo chwalili i postęp prac, i powstałą kawiarnię. Trochę nie podobały im się „ceratki" na stolikach, jednak towarzyszący przewodnik zapewnił, że po pierwsze zażalenie przyjmuje, po drugie – w najbliższym czasie można spodziewać się na tym polu wielu zmian. Oczywiście w dobrym kierunku. Już wkrótce bowiem pojawią się i śliczne obrusy, i ładne stoliki, i przytulne kąciki tworzące we wnętrzu romantyczną atmosferę... My jednak zapewniamy, że do kawiarenki warto zajrzeć już teraz, ale przy tym nie rezygnować ze zwiedzania, tym bardziej, że jest już obecnie wiele...

NOWOŚCI WE WNĘTRZACH.

Zwiedzić można już znacznie rozleglejszy teren niż jeszcze niespełna dwa lata temu: i kilka pałacowych komnat, i łazienkę Marianny z pozostałościami murowanej wanny, a od niedawna można także zajrzeć do sali balowej i jadalni, w których to pomieszczeniach trwają właśnie prace remontowe i restauracyjne. Na poziomie tych sal wyjść także można na taras; dostępny jest wprawdzie zaledwie jego fragment, ale i on wystarczy, by móc podziwiać przepiękną panoramę leżącej u stóp pałacu miejscowości i okalających ją Gór Złotych i Bardzkich. Można też odwiedzić kilka pokoi odnowionych i odmalowanych, w których obecnie prezentowane są...

WYSTAWY I FILM.

Film jest unikatowym krótkim dokumentem pokazującym życie wokół pałacu. Pochodzi z czerwca roku 1939, jest kolorowy i stanowi pierwszą część dłuższego dokumentu. Drugiej niestety do tej pory nie udało się jeszcze odnaleźć, ale kto wie – może kiedyś i ona trafi do kamienieckiego pałacu? Film do obejrzenia tylko i wyłącznie na miejscu – naprawdę warto!

Wystawy są dwie. Pierwsza – fotograficzna, obejmuje zdjęcia z lat 20. i 50. XX wieku, dokumentujące życie w pałacu i wokół niego. Odrębną część wystawy stanowią fotografie, które ukazują, jak zmieniał się pałac i jego najbliższe otoczenie od chwili przejęcia go przez gminę (31.07.2012) do dzisiaj. Tak, to naprawdę zaledwie trzy lata, a jeśli skonfrontujemy stan ze zdjęć ze stanem obecnym, naprawdę trudno w to uwierzyć.

Druga wystawa dotyczy trzech osób, które w największym stopniu wywarły wpływ na kształt pałacu czy po prostu – przyczyniły się do jego powstania. Jest to oczywiście Marianna Orańska, a poza nią: Karl Friedrich Schinkel, czyli twórca projektu pałacu, słynny berliński architekt oraz Peter Joseph Lenné – generalny dyrektor Ogrodów Pruskich, który dla Marianny Orańskiej zaprojektował założenia tarasowo-ogrodowe kamienieckiej siedziby.

Wystawy wzbogacono elementami multimedialnymi.

W gablotkach wystawowych znajdziemy jeszcze więcej – możemy obejrzeć m.in. znalezione podczas prac pałacowe naczynia i inne drobne elementy wyposażenia. Jednym z ciekawszych eksponatów jest na pewno ceramika produkowana w Złotym Stoku (1835-1850). Co jakiś czas pojawiają się nowe okazy, bo też prace we wnętrzach nie ustają i co i rusz znajdują się pozostałości naczyń, dekoracji, rzeźb. Nie mniej ważne jest, że poza drobiazgami do pałacu wracają też meble.

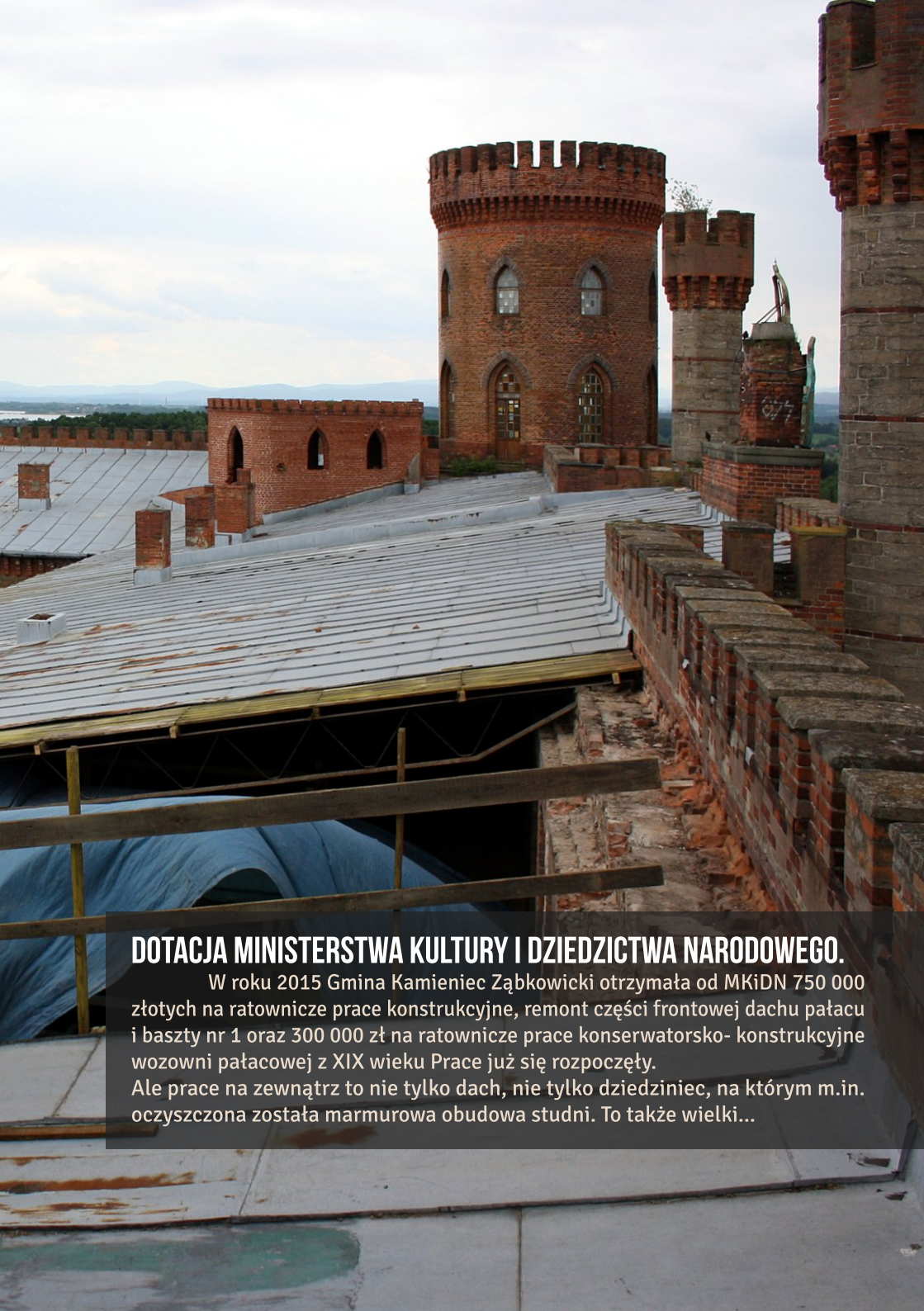
NIE
DOTYKAĆ

POWRÓT ORYGINALNYCH MEBLI.

pałacowych jest możliwy dzięki temu, że wyposażenie pałacowych wnętrz znalazło się w wielu różnych miejscach; instytucjach i prywatnych domach. Tam przetrwały dziesięciolecia i obecnie ich właściciele odpowiadają na apel zarządzających pałacem i przekazują je z powrotem. Od naszego poprzedniego pobytu w Kamieńcu Ząbkowickim (październik 2013) wróciły tam dwie kanapy, toaletka Marianny i szafka z saloniku myśliwskiego.

Wrócił także fortepian.

Wszystkie zmiany we wnętrzach nie byłyby jednak możliwe bez uprzedniego odpowiedniego zabezpieczenia pałacu od zewnątrz. Tutaj też prace ciągle trwają, ostatnio w sposób istotny przyczyniła się do ich postępu...



DOTACJA MINISTERSTWA KULTURY I DZIEDZICTWA NARODOWEGO.

W roku 2015 Gmina Kamieniec Ząbkowicki otrzymała od MKiDN 750 000 złotych na ratownicze prace konstrukcyjne, remont części frontowej dachu pałacu i baszty nr 1 oraz 300 000 zł na ratownicze prace konserwatorsko- konstrukcyjne wozowni pałacowej z XIX wieku Prace już się rozpoczęły.

Ale prace na zewnątrz to nie tylko dach, nie tylko dziedziniec, na którym m.in. oczyszczona została marmurowa obudowa studni. To także wielki...

PARK PRZYPAŁACOWY

który liczy ponad 100 ha (obszar Góry Zamkowej razem z ogrodami regularnymi, ozdobnymi terenami parkowymi, wschodnim zboczem, oraz podnóżem, które kształtowane było w XIX wieku jako niewielki kompleks leśny) . Rewitalizacja parku to także ogromne wyzwanie, którego realizacja rozpoczęła się właściwie z chwilą przejęcia zabytku. Skatalogowano już drzewa, za jakiś czas zapewne zobaczymy pierwsze efekty podjętych działań. Poza tym jednak są jeszcze inne...

PLANY.

A wśród nich wiele ciekawych, między innymi nocne zwiedzanie. Tym bardziej atrakcyjne, że i oświetlenie gotowe, i fontanna w oświetleniu widoczna... Fontanna ta znajduje się na stawie przed budynkiem dawnej przepompowni i mieszkania zarządcy pałacu.

Jest imponująca: ma 30 metrów wysokości i jest najwyższą fontanną na Dolnym Śląsku i trzecią pod względem wysokości w Polsce. Działa od 1 maja 2014 roku (na marginesie dodajmy, że dzień 1 maja stał się tradycyjną datą udostępniania zwiedzającym nowości) od 6 do 22 w tygodniu, a od 12 do 24 - w weekendy.

To zaledwie jedna z pałacowych fontann, których było tutaj niegdyś 27. Dzisiaj działa kilka, ale w planach odnawianie kolejnych. Skoro już mowa o fontannach – być może i muzeum fontann..? Ale to na razie ledwie projekt projektu, o którym być może więcej uda nam się napisać następnym razem. [•]

Autorzy reportażu dziękują za oprowadzenie po zespole pałacowym panu Sławomirowi Radzikowi z Urzędu Gminy w Kamieńcu Ząbkowickim.

Spis fotografii:

1. Wieża dawnego kościoła ewangelickiego i widok na Kamieniec Ząbkowicki.
2. Widok z wieży na baszty pałacowe.
3. Wnętrze jednej z remontowanych sal z widoczną górną częścią sklepienia.
4. Kawiarnia pałacowa.
5. Wnętrze jednej z remontowanych sal wieżowych.
6. Dziedziniec wewnętrzny.
7. Sale wystawowe.
8. Fortepian Marianny Orańskiej.
9. Widok na remontowane poszycie dachowe.
10. Taras z Grotą Perseusza.
11. Widok z góry na tarasy zamkowe (z boku wieża dawnego kościoła).
12. Fontanna na stawie parkowym (z tyłu budynek dawnej przepompowni).
13. Plan zespołu pałacowego i otaczającego go parku krajobrazowego.

KAMIENIEC ZĄBKOWICKI
ZESPÓŁ PAŁACOWO-PARKOWY

I ZESPÓŁ PAŁACOWY

1. PAŁAC Z OFICYNAMI - DAWNA STAJNIA I WOZOWNIA
2. TARASY OGRODOWE
3. TARAS WODNY Z GROTĄ PERSEUSZA
4. KOLUMNA ZWYCIĘSTWA NIKE
5. BUDYNEK RZĄDCY Z PRZEPOMPOWNIĄ
6. DAWNY ZBIORNIK GAZU
7. KOŚCIÓŁ EWANGELICKI - OBECNIE SALA KONCERTOWA
8. ZBIORNIKI RETENCYJNE NA WODĘ DO FONTANN

II PARK KRAJOBRAZOWY

9. BRAMA GŁÓWNA
10. BRAMY BOCZNE
11. ZWARTE MASYWY DRZEW
12. ŚWIETLISTE POLANY TRAWIASTE
13. KOLEKCJA AZALII I RODODENDRONÓW
14. WIELKA KASKADA
15. JEZIORO „ZŁOTYCH RYBEK"
16. „MORZE CZARNE"
17. STAW PARKOWY Z UJĘCIEM WODY
18. RZEKA BUDZÓWKA
19. KAMIEŃ KSIĄŻĄT NASSAU
20. ALTANA W OGRODZIE PRYWATNYM
21. FONTANNY PARKOWE
22. KOLUMNADA NA WZGÓRZU ALBRECHTA
23. DOLINA PARKOWA
24. „DZIKI OGRÓD"
25. WARTOWNIA PARKOWA - DOMEK MYŚLIWSKI
26. DAWNY SAD OWOCOWY
27. KAMIEŃ SZARLOTTY
28. SOWI DĄB
29. DĄB AGATY
30. PLAC MANTEUFFLA
31. DĄB FRYDERYKA-HENRYKA
32. DĄB JANA
33. STRAŻNICZA GÓRA Z PAWILONEM WIDOKOWYM
34. DROGA ŚRODKOWA
35. DROGA ŻWIROWA
36. „PRZY CZERWONYM KAMIENIU"
37. „KONIEC ŚWIATA" - PUNKT WIDOKOWY
38. MAUZOLEUM
39. EKSEDRA Z POIDŁEM DLA KONI

HISTORIA CMENTARZA II ARMII WOJSKA POLSKIEGO W ZGORZELCU

Renata Burdosz

Właśnie minęło 70 lat od sforsowania Nysy Łużyckiej przez jednostki II Armii Wojska Polskiego. Operacja Łużycka jest jedną z najbardziej tragicznych kart w historii polskiego oręża. Nieudolność, niekompetencja i alkoholizm dowódcy II Armii WP, gen. Karola Świerczewskiego, kosztowały życie i zdrowie prawie 20 tysięcy polskich żołnierzy.

fot. archiwum Urzędu Miasta w Zgorzelcu

Operacja Łużycka była fragmentem operacji berlińskiej, w której udział miała wziąć 2 Armia Wojska Polskiego. 8 kwietnia dowódca 1 Frontu Ukraińskiego marsz. Iwan Koniew w swojej dyrektywie nakazał 2 Armii Wojska Polskiego wzmocnionej 1 Korpusem Pancernym, 2 Dywizją Artylerii i 14 BA, 98 pułkiem moździerzy Gwardii, trzema batalionami saperów, batalionem chemicznym i kompanią wykrywania min – sforsować Nysę na odcinku Rothenburg, folwark Wysokie oraz nacierać w kierunku Nieski, Welka, Drezno. Zgodnie z planem dowódcy 1 Frontu Ukraińskiego armia miała działać w ramach ugrupowania wiążącego (2 Armii WP i część 52 Armii), którego zadaniem było przełamanie obrony niemieckiej na Nysie Łużyckiej i natarcie na Drezno i Budziszyn oraz ochrona głównych sił Frontu od strony Czechosłowacji. Planowano, że trzeciego dnia operacji zgrupowanie to dokona wyłomu o głębokości 45-60 km i dotrze do rejonu Buchwalde, Königswartha, Budziszyn, a w dalszych działaniach osiągnie Drezno, na które od północy miał nacierać prawoskrzydłowy sąsiad 2 Armii Wojska Polskiego – radziecka 5 Armia Gwardii.

Dowódca 2 Armii Wojska Polskiego podjął decyzję, żeby główne uderzenie wykonać na lewym skrzydle siłami wzmocnionych 8 i 9 Dywizji. Prawe skrzydło – 10 i 7 Dywizja miały prowadzić działania wiążące, a dopiero w miarę sukcesu zgrupowania uderzeniowego poszerzać front włamania. 1 Korpus Pancerny wprowadzić w wyłom w drugim dniu operacji. 5 DP stanowiła drugi rzut, a 5 pułk czołgów ciężkich i 2 /16 BPanc odwód. Artyleria miała wykonać trwające 145 minut przygotowanie artyleryjskie, a następnie wał ogniowy przed piechotą, zaś wojska chemiczne zasłonę dymną na Nysie. W przeddzień natarcia planowano przeprowadzić rozpoznanie walką w pasie 9 i 8 Dywizji.

Podczas przygotowań do operacji nie rozpoznano właściwie sił przeciwnika sądząc, że obrona niemiecka ma jedynie charakter kordonowy wzdłuż Nysy. W rzeczywistości w rejonie Budziszyna i Drezna oraz Zgorzelca ześrodkowane były niemieckie dywizje pancerne i inne jednostki, które mogły

być wprowadzone do walki. Ponadto dalej na wschód w rejonie Jeleniej Góry znajdowały się kolejne oddziały, które mogły zostać przerzucone na kierunek budziszyński wobec biernej postawy głównych sił 52 Armii.

Operację łużycką 2 Armii WP można podzielić na cztery etapy. W dniach 16-19 kwietnia przełamywano obronę wroga; w drugim etapie, 20-22 kwietnia prowadzono pościg; w trzecim, 23-27 kwietnia, nazywanym bitwą budziszyńską odpierano niemieckie przeciwuderzenia; w czwartym 28 kwietnia – 4 maja armia przeszła do obrony.

16 kwietnia armia przeszła do natarcia. Nieprzyjaciel stawił opór wzdłuż kolejnych linii obrony na Nysie, a następnie na rzekach Weißer Schöps i Schwarzer Schöps. Do głównych starć doszło w okolicach miejscowości Horka, Niesky, Diehsa i Neusorge. Nie udało się uzyskać zakładanego tempa natarcia i dopiero trzeciego dnia operacji przełamano ostatnią linię obrony wzdłuż rzeki Schwarzer Schöps i udało się wyjść jednostkami szybkimi nad Sprewę, a nawet uchwycić przyczółki na jej zachodnim brzegu. Armia przyjęła jednak niekorzystne ugrupowanie. Prawoskrzydłowa 10 DP nadal znajdowała się na prawym brzegu Nysy, pomiędzy 7 DP walczącą o przełamanie ryglowej pozycji Rietschen-Steinbach i 5 DP nacierającą na zachód w kierunku Heideanger/Neudorf pojawiła się luka, a ponadto w wyniku braku koordynacji działań z lewym sąsiadem armii – radziecką 52 Armią – na zachód od Kodersdorfu pojawiła się około 20 km przerwa, w której nie było oddziałów radzieckich ani polskich. Sytuację tę wykorzystali Niemcy wprowadzając do akcji na tym odcinku 20 Dywizję Pancerną. Co gorsza, generał Świerczewski zaangażował do natarcia praktycznie wszystkie siły armii i nie mógł na zagrożony odcinek przerzucić silnego odwodu.

W tej sytuacji konieczne okazało się zawrócenie spod Budziszyna 1 Korpusu Pancernego oraz zatrzymanie natarcia 8 DP w kierunku zachodnim. 19 kwietnia 8 DP i 1 KPanc odpierały skutecznie ataki niemieckie, ponosząc jednak przy tym poważne straty. Decyzją dowódcy Frontu marsz. Koniewa na-

stępnego dnia 2 Armia WP miała kontynuować natarcie na Budziszyn – Drezno, tak aby osiągnąć 21 kwietnia północne przedpola Drezna. Osłonę od południa miał zapewnić 48 Korpus Piechoty z 52 Armii Radzieckiej. Oddziały radzieckie przybyły jednak na zagrożony odcinek dopiero wieczorem 20 kwietnia, co w efekcie związało 1 KPanc. w dwudniowych walkach obronnych. W centrum i na prawym skrzydle dopiero 20 kwietnia udało się osiągnąć zakładane tempo natarcia, po wycofaniu się oddziałów niemieckich z linii Nysy i pozycji ryglowej Rietschen-Steinbach. W tym samym dniu 10 DP ostatecznie przekroczyła Nysę i wraz z pozostałymi dywizjami przeszła do pościgu za wrogiem.

Brak koordynacji działań pomiędzy pododdziałami doprowadził do dalszego rozczłonkowania ugrupowania armii. Podczas gdy wieczorem 20 kwietnia czołowe 5 DP i 9 DP wraz z 3 BPanc. znajdowały się na linii Königswartha-Budziszyn, to 10 DP była zaledwie 10 km na zachód od Nysy. Na prawym skrzydle powstała 40 km luka, na północ od której spłynęły niemieckie dywizje znad Nysy (615 Dywizja do zadań specjalnych i 545 Dywizja Grenadierów Ludowych oraz elementy Dywizji Grenadierów Pancernych "Brandenburg"). Skoncentrowały się one w rejonie Spreefurtu, położonego mniej więcej pośrodku luki w prawym skrzydle. Na lewym skrzydle Niemcy nocą z 20 na 21 kwietnia dokonali przegrupowania w kierunku zachodnim z zamiarem obejścia pozycji obronnych radzieckiej 52 Armii.

W efekcie doszło do tzw. bitwy pod Budziszynem, zakończonej ciężkimi stratami armii. 9 Dywizja Piechoty została doszczętnie zniszczona, cała armia utraciła ponad 20% swojego stanu osobowego, ponad 20% artylerii i 60% pojazdów pancernych.

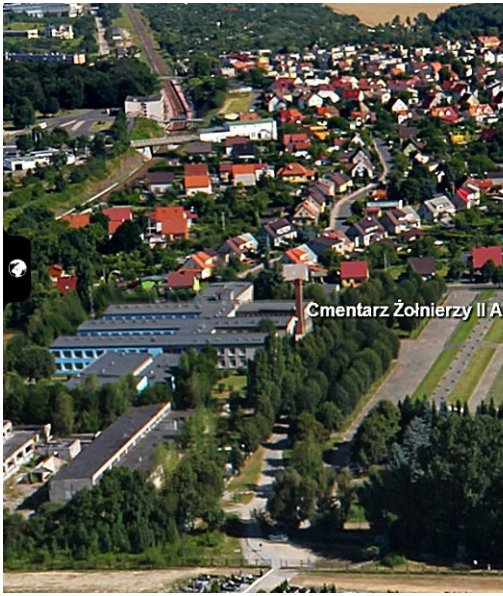
Forsowanie Nysy Łużyckiej było I etapem Operacji Łużyckiej, której zadaniem było rozbicie sił niemieckich na południe od Berlina na Łużycach, osiągnięcie kontaktu z wojskami amerykańskimi wzdłuż rzeki Łaby oraz odcięcie sił w Berlinie od południowej części Niemiec i Czechosłowacji. Planowano przełamać obronę niemiecką nad Nysą Łużycką pomiędzy m. Forst

i Mużaków i nacierając w kierunku na Chociebuż osiągnąć Łabę pomiędzy m. Wittenberg i Dreznem. Do wykonania zadania wyznaczono radzieckie 5 Armię Gwardii oraz 13 i 52 Armię oraz 2 Armię WP.

Zgodnie z rozkazem dowódcy 2 Armii WP jednostki polskie przegrupowały się w nocy z 14 na 15 kwietnia. 2 AWP stanowiła trzon osłonowy 1 Frontu Ukraińskiego. Dywizje Piechoty biorące udział w natarciu zajęły następujące pozycje: 10 DP zajęła odcinek od Młotów do rejonu 1 km na południe od Bucze, dalej 29pp do Sanic, 7 DP zajęła odcinek od Sanic do rejonu 1 km na północ od Prędocic, 9 DP zajęła odcinek od Nieder Neundorfu do Prędocic, 8 DP zajęła odcinek od styku z 9 DP do folwarku Wysokie. Obrona niemiecka o głębokości 35 km opierała się na rzekach: Nysa Łużycka, Weisser Schöps i Schwarzer Schöps.

Forsowanie Nysy rozpoczęto 16 kwietnia o godz. 6.15. 2 AWP po przygotowaniu artyleryjskim rozpoczęła o godz. 7.00 natarcie z forsowaniem Nysy Łużyckiej przy postawionej zasłonie dymnej. Oddziały na łodziach, wpław, w bród forsowały rzekę i do wieczora opanowały przyczółek głębokości do 7 km i szerokości do 6 km. Forsowanie rzeki przebiegło pomyślnie i pierwszorzutowe dywizje prowadziły natarcie na pierwszej linii obrony. Na głównym kierunku natarcia 8 i 9 Dywizje Piechoty osiągnęły do końca dnia rz. Weisser Schöps.

W rok po zakończeniu wojny, 4 września 1946 roku, dowódca okręgu śląskiego, gen. dyw. Stanisław Popławski wydał rozkaz, na mocy którego kpt. Józef Czapaluk i ppor. Osowski zo-



stali powołani do wyszukania odpowiedniego miejsca pod cmentarz poległych podczas operacji Łużyckiej żołnierzy II Armii Wojska Polskiego. Rozkaz był równocześnie sygnałem do rozpoczęcia ekshumacji zwłok poległych żołnierzy. Odpowiedzialni za jej przebieg byli ci sami oficerowie. Początkowo planowano, że cmentarz zostanie założony na terenie między Rothenburgiem a Toporowem, a więc w miejscu, które było obszarem dowodzenia gen. Karola Świerczewskiego, jednak po oględzinach zrezygnowano z tej lokalizacji m.in. ze względu na położenie w lesie, w oddaleniu od jakichkolwiek miejscowości oraz brak dróg dojazdowych. Ostatecznie cmentarz postanowiono założyć w Zgorzelcu, wybierając na ten cel miejsce we wschodniej części miasta, w pobliżu istniejącego cmentarza komunalnego. Umowę z władzami miasta podpisano 10 października 1946 roku.

Do prac ekshumacyjnych na terenach walk skierowani zostali żołnierze 5, 7, 8, 9 i 10 dywizji piechoty oraz 6 i 7 pułku czołgów, a więc oddziałów, któ-

fot. archiwum Urzędu Miasta w Zgorzelcu

re walczyły na objętych Operacją Łużycką terenach. Grupa ekshumacyjna składała się z 35 oficerów, 104 podoficerów oraz 272 szeregowych. Żołnierze zostali podzieleni na 6 grup, a każda grup dzieliła się na grupę ekshumacyjną (dowódca posiadał trzymiesięczną przepustkę uprawniającą go do poruszania się na terenie Niemiec), pisarza, kierowców i żołnierzy – grabarzy oraz na grupę pracującą na terenie Zgorzelca. Członkowie grup zmieniali się rotacyjnie. Grupy pracujące na terenie Niemiec posiadały szczegółową mapę terenu oraz wykaz osób, które prawdopodobnie na nim zginęły. Według zgorzeleckiego historyka Romana Zgłobickiego, autora opracowania pt.: "Obozy i cmentarze wojenne w Zgorzelcu", podczas prac ekshumacyjnych natrafiano na mogiły Wojska Polskiego będące pod opieką miejscowych Serbołużyczan.

Do 29 października 1946 roku do Zgorzelca przywieziono 56 odnalezionych poległych żołnierzy Wojska

fot. archiwum Urzędu Miasta w Zgorzelcu

Polskiego. Cmentarz został poświęcony 1 listopada 1946 roku podczas mszy polowej odprawianej przez proboszcza miejscowej parafii, ks. Józefa Rogoża. Uroczyste otwarcie cmentarza miało miejsce wiosną 1947 roku.

Uroczyste nabożeństwo żałobne z udziałem mieszkańców i władz Zgorzelca oraz kompanii honorowej Wojska Polskiego celebrował kapelan wojskowy I Łużyckiej Brygady Ochrony Pogranicza. Na cmentarzu, w mogiłach ziemnych opatrzonych drewnianymi krzyżami oraz palikami z tabliczkami, na których zapisano numer mogiły, spoczywało już wówczas 3384 żołnierzy. W centralnej części cmentarza znajdował się pomnik - znicz, a za nim kaplica i mównica. Na końcu nekropolii stał dębowy krzyż. Główna brama i całe ogrodzenie nekropolii wykonane były z drewna. Na bramie umieszczono napis: "Cmentarz Bohaterów 2 Armii".

Niedługo potem, bo już jesienią 1948 roku, przystąpiono do przebudowy nekropolii. Do prac budowlanych skierowano 8 Polaków oraz 90 Greków. W ramach przebudowy teren cmentarza wyrównano nawiezioną z sąsiednich pól ziemią, mogiły otoczono obrzeżami, a na każdej z nich umieszczono Krzyż Grunwaldzki i tabliczkę z nazwiskiem lub napisem „nieznany". Cmentarz został też ogrodzony betonowym, nieco ponad metrowej wysokości murem. Prowadziła do niego nowa, metalowa brama.

Kolejna przebudowa nekropolii miała miejsce w latach 1961 – 64. Autorami nowego projektu byli inżynierowie Gnasz i Żarnowski. Całkowicie zmieniono wówczas część frontową. Od strony ulicy cmentarz odgrodzono blisko półtorametrowym murem oporowym, za którym biegła druga linia muru zamykająca zieloną skarpę. Na cmentarz prowadziły dwie partie schodów i podesty z płyt betonowych. Wejścia „strzegły" ustawione na podestach dwie armaty. Wymieniono też krzyże, płyty, ziemię na grobach. Usunięto dębowy krzyż, a centrum ustawiono nowy pomnik – obelisk.

Trzecia, najbardziej okazała przebudowa nekropolii, miała miejsce w latach 1967 – 1968. Jej inicjatorem był ówczesny minister obrony narodowej

gen. Marian Spychalski. Autorem projektu przebudowy był mgr inż. arch. Tadeusz Ptaszycki z Krakowa, a niezbędną dokumentację opracowano w krakowskim Miastoprojekcie. Prace prowadziło Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Elewacyjno-Porządkowych w Legnicy.

Przy przebudowie pracowali żołnierze ze Zgorzelca i Brzegu (głównie studenci seminariów duchownych). Podczas prac przeniesiono 578 grobów, zlikwidowano ogrodzenie i alejki boczne. Na mogiłach ustawiono jednakowej wielkości Krzyże Grunwaldzkie z betonu zbrojonego oraz tabliczki z nazwiskami, stopniami wojskowymi, datami urodzenia i śmierci pochowanych w nich żołnierzy. W centrum nekropolii postawiono znicz gazowy, a na koronie otaczającego cmentarz wału ziemnego ustawiono 100 piaskowych bloków, na których wyryto nazwy jednostek walczących podczas operacji berlińskiej i praskiej. Prace kamieniarskie w głównych alejach cmentarza wykonanych ze zbitego piaskowca sprowadzonego z kamieniołomów w Brennie koło Cieszyna prowadzili członkowie Krakowskiego Związku Artystów Plastyków. Od tamtej pory cmentarz ma regularny kształt kwadratu i mieści 40 rzędów (pierwotnie było ich 42) mogił. Przecinające się w centrum placu 2 aleje główne dzielą cmentarz na 4 równe części.

6 maja 1978 roku w pasie terenu oddzielającego cmentarz wojskowy od komunalnego, biegnącym wzdłuż wschodniej krawędzi nekropolii wojskowej, odsłonięto pomnik orła piastowskiego. Orzeł posadowiony na cokole przypominającym słup graniczny patrzy na zachód, w stronę granicy na Nysie Łużyckiej. Autorem projektu był rzeźbiarz Józef Potępa. Odlew orła wykonały Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych. Wymiary pomnika: fundament – głębokość 1,5 m, wysokość pomnika 9,80 m, wysokość orła 5,5 m i waga 8000 kg. Po ubiegłorocznych obchodach rocznicowych miasto wyczyściło pomnik i dzięki wsparciu PGE przeprowadziło remont cokołu i placu przy pomniku.

W okresie późniejszym miały miejsce kolejne pochówki żołnierzy Wojska Polskiego: 17 października 1972r, eks-

humowano 3 groby z Parowej, 30 listopada 1972 roku - 13 żołnierzy z mogiły w Pisarzowicach, 21 maja 1982 roku - 12 żołnierzy odnalezionych na terenie ówczesnej NRD. Ostatni pogrzeb miał miejsce w dniu 26 kwietnia 2008 roku – do Zgorzelca przywieziono wówczas szczątki 10 żołnierzy (ośmiu mężczyzn i dwóch kobiet) 17 pułku piechoty. Na cmentarzu pochowano (wg stopni wojskowych): 1 podpułkownika Nikifora Jaśkiewicza, 7 majorów, 24 kapitanów, 43 poruczników, 195 podporuczników, 98 chorążych, 7 podchorążych (w czasie wojny zaliczano ich do oficerów). Pozostali to podoficerowie i szeregowcy. Spoczywa tu także 6 kobiet żołnierzy (sanitariuszek i telefonistek).

W ostatnich latach nekropolia przeszła renowację alej głównych, a na jej wschodniej krawędzi ustawiono kamienne tablice z nazwiskami żołnierzy spoczywających na cmentarzu. Środki przekazywane na utrzymanie cmentarza nie są jednak wystarczające do przeprowadzenia kapitalnego remontu, którego wymaga całe założenie. [•]

Pomnik radzieckich i polskich ofiar bitwy budziszyńskiej w Bautzen
fot. Julo, 16 marca 2006 roku

KOLEJ NA ŚLĄSKU KAMIENNOGÓRSKIM

W LATACH 2010-2014 (1)

Krzysztof Kociołek

fot. Krzysztof Kociołek, 2 maja 2015 roku

WSTĘP

W ostatnich latach można było zauważyć pewne procesy wskazujące na powolny renesans kolei na Dolnym Śląsku. Po prawie 20 latach degradacji transportu szynowego w regionie pojawiły się oznaki świadczące o nowym, miejmy nadzieję trwałym trendzie, który przywróci komunikacji kolejowej na Dolnym Śląsku jej właściwe miejsce. Jego oznakami są między innymi. remonty zaniedbanych wcześniej linii kolejowych i związane z nimi skrócenie czasu przejazdu pociągów, poprawa oferty przewozowej i jej lepsze dopasowanie do aktualnych potrzeb mieszkańców, co w efekcie przynosi wzrost liczby osób, które decydują się na korzystanie z transportu kolejowego. Przykładem udanej rewitalizacji trasy kolejowej, jak i odbudowy potoków pasażerskich, jest linia kolejowa Wrocław – Wałbrzych - Jelenia Góra. W ciągu ostatnich 6 lat udało się na tym ciągu skrócić czas przejazdu pociągów pasażerskich o ponad godzinę, zwiększyć liczbę kursów, jak również wprowadzić nowoczesny lub zmodernizowany tabor.

Jednakże nie tylko na głównych trasach można było zauważyć zachodzące zmiany. Zamiarem autora niniejszej publikacji jest pokazanie procesów, jakie zachodziły (i zachodzą nadal) na przestrzeni ostatnich 5 lat na lokalnej linii kolejowej Sędzisław – Kamienna Góra – Lubawka – granica państwa.

Wprowadzone pojęcie Śląsk Kamiennogórski (używane zamiennie z takimi terminami, jak powiat kamiennogórski i region kamiennogórski) ma na celu m.in. uświadomienie czytelnikom, że region ten jest także Śląskiem, co nie jest dla wszystkich oczywiste ze względu na powszechne stereotypy związane z tą krainą. Kolejnym argumentem przemawiającym za przyjęciem tego określenia są przedwojenne nazwy miast: Kamienna Góra (Landeshut in Schlesien) i Lubawka (Liebau in Schlesien), które wyraźnie i jednoznacznie podkreślają przynależność obu miejscowości do Śląska. W niniejszym tekście jako Śląsk Kamiennogórski rozumie się obszar obejmujący teren obecnego powiatu kamiennogórskiego, przy czym najbar-

dziej interesującymi terenami z punktu widzenia przebiegu linii kolejowych są: Kotlina Kamiennogórska, Kotlina Marciszowska, Brama Lubawska oraz Obniżenie Lesku. Należy przy tym zwrócić uwagę, że wśród specjalistów występują różnice poglądów oraz kontrowersje co do przynależności w/w jednostek do większych obszarowo terenów wynikające m.in. z tego, że omawiany obszar znajduje się na granicy Sudetów Środkowych oraz Zachodnich [L-10].

Opracowanie jest poświęcone w głównej mierze liniom kolejowym nr 298 Kamienna Góra – Sędzisław oraz nr 299 Kamienna Góra – Lubawka, a ewentualne nawiązania do przylegających szlaków kolejowych są wprowadzone w ścisłym kontekście do głównego tematu. Takie założenie wynika z tego, że biorąc pod uwagę wszystkie linie kolejowe rozpoczynające bieg w Kamiennej Góry, tylko na dwóch wyżej wymienionych odcinkach prowadzone są przewozy towarowe, jak i sezonowe pasażerskie. Naturalnie w tekście znajdują się liczne odniesienia do najważniejszej w tej części Śląska linii kolejowej nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Sędzisław – Jelenia Góra, która stanowi ważną oś komunikacyjną regionu. Szlak kolejowy Sędzisław – Kamienna Góra – Lubawka będący jej odgałęzieniem jest siłą rzeczy naturalnie powiązany z główną trasą, której nie sposób pominąć przy niniejszej analizie.

PRZEWOZY PASAŻERSKIE W OKRESIE WAKACJI 2010 ROKU

Drugi sezon kursowania pociągów sezonowych Jelenia Góra-Trutnov można było uznać za okres niepewności oraz swego rodzaju walki o uruchomienie tych połączeń w okresie letnim 2009 r. [L-2], jednakże mimo to sam koniec wspomnianego 2009 roku był optymistyczny. Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego (UMWD) pozytywnie przychylił się do propozycji rozszerzenia kursowania tych składów o miesiąc maj [1]. Godne odnotowania jest również to, że ogólna atmosfera wokół tego połączenia była zdecydowanie lepsza aniżeli rok wcześniej.

Z tego powodu bez większych problemów 1 maja 2010 roku już trzeci raz ruszyły weekendowe pociągi Jelenia Góra – Trutnov hl.n.. W porównaniu do poprzedniego roku na plus można było zaliczyć następujące kwestie:

• lepszy rozkład jazdy, obejmujący 3 pary połączeń w pełnej relacji Jelenia Góra – Trutnov hl..n. bez rozróżnienia rozkładu na sobotę i niedzielę oraz bez uruchamiania „ogryzkowych" pociągów z Trutnova do Sędzisławia;

• zamontowanie przez Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu (DZPR) wandaloodpornych rozkładów jazdy na stacji w Kamiennej Górze oraz na przystanku osobowym w Lubawce.

Przewozy Regionalne

ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW

Ważny od 1.V. - 29.VIII. 2010 r.

JELENIA GÓRA - TRUTNOV - JELENIA GÓRA
JELENIA GÓRA - SVOBODA NAD ÚPOU - JELENIA GÓRA

Godziny przyjazdów/odjazdów				Nazwa stacji/przystanku		Godziny przyjazdów/odjazdów		
Pociąg nr 25401 60240/1 (1)	Pociąg nr 25403 60242/3 (1)	Pociąg nr 25405 60244/5 (1)				Pociąg nr 25400 69241/1 (1)	Pociąg nr 25402 69243/2 (1)	Pociąg nr 25404 69245/4 (1)
7,29	11,48	16,45	O	Jelenia Góra	O	11,14	16,17	20,40
7,35	11,54	16,51	O	Wojanów	O	11,08	16,11	20,34
7,42	12,01	16,58	O	Trzcińsko	O	11,03	16,06	20,29
7,48	12,07	17,04	O	Janowice Wielkie	O	10,58	16,01	20,24
7,55	12,14	17,11	O	Ciechanowice	O	10,50	15,50	20,13
7,58	12,17	17,14	O	Marciszów	O	10,47	15,44	20,07
8,12	12,30	17,27	P	Sędzisław	O	10,33	15,30	19,53
8,17	12,35	17,32	O		P	10,28	15,25	19,48
8,26	12,43	17,40	O	Kamienna Góra	O	10,20	15,17	19,39
8,33	12,50	17,47	O	Blażkowa	O	10,13	15,10	19,32
8,39	12,56	17,53	P	Lubawka	O	10,07	15,04	19,26
8,39	12,57	17,54	O		P	10,06	15,03	19,25
8,46	13,04	18,00	P	Královec	O	10,00	14,57	19,20
8,48	13,06	18,02	O		P	9,58	14,55	19,18
8,52	13,10	18,06	O	Bernatice u Trutnova	O	9,53	14,50	19,13
8,56	13,13	18,10	O	Křenov	O	9,49	14,46	19,09
9,02	13,20	18,16	O	Libeč	O	9,43	14,40	19,03
9,06	13,24	18,20	P	Trutnov - Poříčí	O	9,40	14,37	19,00
9,09	13,27	18,23	O		P	9,37	14,34	18,57
9,11	13,29	18,25	P	Trutnov střed	O	9,35	14,32	18,55
9,11	13,30	18,26	O		P	9,34	14,31	18,54
9,26	13,34	18,30	P	Trutnov hl.n	O	9,30	14,27	18,50
<	13,40	<	O		P	<	14,18	<
<	13,46	<	O	Trutnov - Staré město	O	<	14,13	<
<	13,48	<	O	Kalná Voda	O	<	14,11	<
<	13,51	<	O	Mladé Buky	O	<	14,08	<
<	13,55	<	P	Svoboda nad Úpou	O	<	14,05	<

Terminy kursowania:
(1) - kursuje w soboty i niedziele w okresie: 1.V. - 29.VIII. oraz 3.V., 3,4 VI., 5,6.VII.

Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu www.przewozyregionalne.pl

Rozkład jazdy pociągów wywieszony w Kamiennej Górze w 2010 roku / fot. Krzysztof Kociołek

Obsługę pierwszych w 2010 roku pociągów pasażerskich z Jeleniej Góry do Trutnova zapewniał spalinowy zespół trakcyjny (szt) SA134-007. Środkowa para pociągów Jelenia Góra – Trutnov – Jelenia Góra została wydłużona po stronie czeskiej do Svobody nad Úpou. Prawdopodobnie było to pierwsze w historii bezpośrednie połączenie kolejowe ze stolicy Karkonoszy do tej niewiel-

kiej czeskiej miejscowości, znajdującej się pomiędzy Wschodnimi Karkonoszami a Górami Kruczymi. Przewozy pasażerskie na linii kolejowej Trutnov hln. – Svoboda n. Úpou już od 1997 roku są prowadzone przez firmę Viamont a.s (obecnie GWTR), w związku z czym wydłużenie relacji pociągu z Jeleniej Góry było związane z przejęciem obsługi tej jednej pary połączeń na odcinku Trutnov – Svoboda n. Úpou – Trutnov przez szt SA134 (w okresie kursowania pociągów sezonowych Jelenia Gora – Trutnov hl.n.). Polski pojazd podczas pierwszego przejazdu (a zapewne także podczas późniejszych) do Svobody wzbudzał duże zainteresowanie pasażerów oraz mijanych na jego trasie mieszkańców Republiki Czeskiej.

Niewątpliwie była to dobra reklama polskiego składu, tym bardziej, że kolejarzom z Przewozów Regionalnych udało się w końcu wprowadzić do wyświetlacza nazwy stacji końcowych: Trutnov hl.n. oraz Svoboda nad Úpou, dzięki czemu nie było już konieczności stosowania tradycyjnej tablicy relacyjnej, umieszczanej za wyświetlaczem, jak w poprzednich latach.

Podsumowując kursowanie pociągów sezonowych w 2010 roku, można stwierdzić, że realizowane było ono bez większych utrudnień widocznych z punktu widzenia pasażera, choć nie wszystko było idealne.

Pewną niedogodnością (aczkolwiek nie trwającą długo) było uruchomienie Kolejowej Komunikacji Zastępczej na odcinku Královec – Trutnov hl.n. – Královec w dniach 29-30 maja oraz w dniach 3-6 czerwca 2010 roku. Kursowanie autobusów zastępczych na tym odcinku było wymuszone prowadzonymi ówcześnie pracami na stacji Trutnov Poříčí, w wyniku których jest ona obecnie sterowana z sąsiedniej stacji Trutnov Stred. Polski pociąg dojeżdżał wówczas do Královca, gdzie pasażerowie podróżujący do Trutnova przesiadali się na czeski autobus zastępczy.

Znacznie większym i poważniejszym problemem były kłopoty ze skomunikowaniami pociągów po polskiej stronie na stacji Sędzisław. Do czasu korekty rozkładu jazdy nie zapewniono skomunikowania pierwszego pociągu do Trutnova ze składem

z Wrocławia, a dwuminutowa przesiadka z porannego pociągu relacji Trutnov hl.n. – Jelenia Góra na stacji Sędzisław nie była wskazywana przez internetowy rozkład jazdy pociągów. Niestety, podobne perturbacje ze skomunikowaniami w Sędzisławiu oraz ich brakiem w internetowym rozkładzie jazdy pociągów pojawiały się także w kolejnych latach, co pozwala je określić mianem niechlubnej tradycji towarzyszącej kursowaniu pociągów sezonowych Jelenia Góra - Trutnov hl.n.

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA W REGIONIE KAMIENNOGÓRSKIM U PROGU KOLEJNEJ DEKADY

Kursowanie pociągów - czy to pasażerskich, czy też towarowych - jest ściśle powiązane z infrastrukturą kolejową, której stan determinuje ofertę, jaką można zaproponować pasażerom bądź klientom przewoźników towarowych, a także mocno wpływa na postrzeganie transportu kolejowego przez mieszkańców. Z tego powodu niezwykle istotny jest jej stan, prowadzone inwestycje, ich jakość, a przede wszystkim prace związane z codziennym bieżącym utrzymaniem infrastruktury kolejowej.

W [L-2] zwrócono uwagę na postępującą degradację linii kolejowej nr 274 Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra, która jest szkieletem komunikacji ko-

lejowej regionu i bez wątpienia jedną z ważniejszych linii kolejowych na Śląsku. Na szczęście rok 2010 okazał się znacznie lepszy od poprzedniego, gdyż zarządca infrastruktury - spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - rozpoczął prace modernizacyjne na kilku odcinkach tej linii, które były kontynuowane w następnych latach przyczyniając się do znacznego skrócenia czasu jazdy pociągu z Jeleniej Góry do Wrocławia. Na terenie powiatu kamiennogórskiego najbardziej znacząca była modernizacja toru nr 2 na odcinku Marciszów

SA134-007 podczas postoju w Svobodzie nad Úpou
fot. Krzysztof Kociołek, 1 maja 2010 roku

Pociąg osobowy relacji Trutnov hl.n. - Jelenia Góra wyjeżdża z zarośniętej stacji Kamienna Góra
fot. Krzysztof Kociołek, 4 czerwca 2010 roku

– Janowice Wielkie. Inwestycja ta realizowana przez firmę „Dolkom" pozwoliła na podniesienie prędkości z 40 km/h do 80 km/h, a przy okazji wymusiła na czas trwania robót ponowne wykorzystanie peronu nr 2 na stacji Marciszów. Z tego peronu w 2010 roku odjeżdżały również składy do Trutnova, co jest o tyle ciekawe, że w latach 90. ubiegłego wieku drugi peron w Marciszowie kojarzył się przede wszystkim z zaczynającymi oraz kończącymi tutaj bieg pociągami osobowymi z Lubawki.

Sam remont, bardzo potrzebny i wyczekiwany od wielu lat, nie został niestety wykonany w 100% zgodnie ze sztuką inżynierską. Już niecały rok później ujawniły się na torze nr 2 w okolicach Marciszowa usterki, skutkujące drastycznym ograniczeniem prędkości oraz opóźnieniami pociągów [10]. Kolejne problemy ujawniły się cztery lata później, kiedy znów wprowadzono ograniczenie prędkości na całym odcinku z Marciszowa do Janowic Wielkich, tym razem do 50 km/h. Jedynym pocieszeniem jest fakt, że obydwa ograniczenia zostały w miarę

szybko usunięte, ale zachodzi uzasadniona obawa, że problemy z tym odcinkiem mogą pojawiać się w przyszłości.

Przechodząc do linii kolejowej nr 298 Kamienna Góra – Sędzisław, wskutek pogarszającego się stanu podkładów zabudowanych w torze nr 2 wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h na odcinku od km 0,7 do km 1,2. Zostało ono wprowadzone 04.06.2010 roku i obejmowało odcinek zbudowany z szyn z 1974 roku oraz podkładów drewnianych (rocznik 1989), jak i betonowych z 1983 roku [2].

Podobnie jak w ubiegłych latach na stacji w Kamiennej Górze wyjazdy w kierunku Sedzisławia odbywały się na rozkaz pisemny, ponieważ semafory wyjazdowe północnej głowicy stacji nie mogły podawać sygnałów Sr 2 „Wolna droga". Było to wynikiem niedziałania blokady liniowej na szlaku Kamienna Góra – Sędzisław z powodu kradzieży i dewastacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Sędzisław [2]. Jak się później okazało, przywrócenie funkcjonowania blokady liniowej oraz semafora wyjazdowego nastąpiło dopiero po 4 latach.

Podsumowując stan infrastruktury kolejowej na terenie Śląska Kamiennogórskiego w 2010 roku, trzeba obiektywnie przyznać, że utrzymanie w pełnej sprawności urządzeń srk przy licznych kradzieżach i dewastacjach z pewnością nie jest zadaniem łatwym, aczkolwiek nie zawsze urządzenia były (i są) dobrze zabezpieczone przed złodziejami. Jednakże bierności Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu w zakresie wycinki krzaków, drzewek czy też trawy na peronach bądź międzytorzu usprawiedliwić już się nie da.

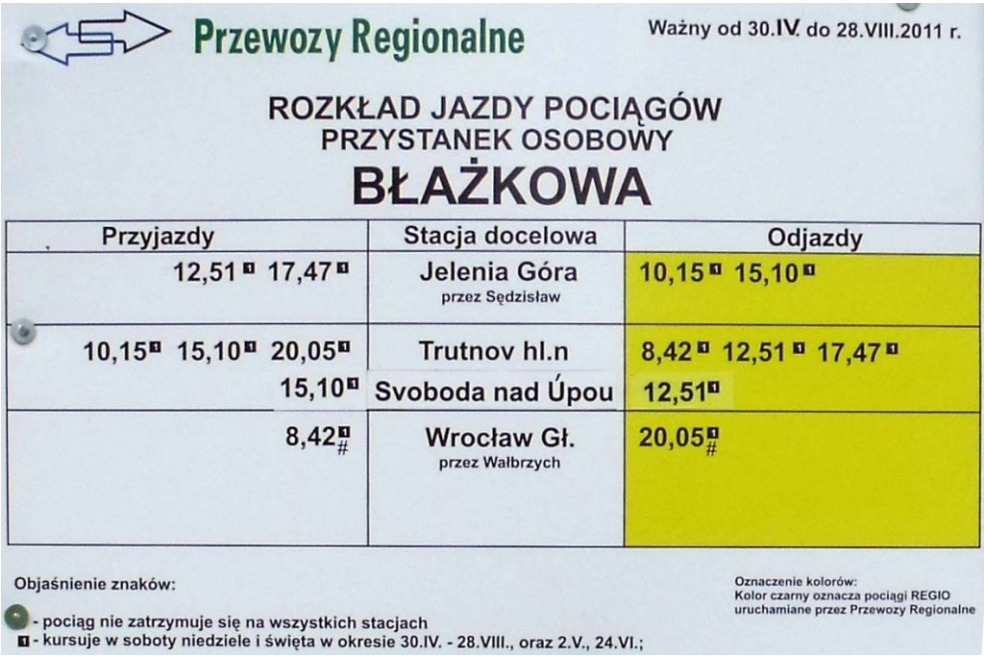
Stacja kolejowa Kamienna Góra w okresie wakacyjnym 2010 bardziej przypominała łąkę (czy nawet młody las) aniżeli teren kolejowy. Spalinowy zespół trakcyjny SA134, przemierzając odcinek z Sędzisławia do granicy państwa, wił się pomiędzy krzakami i drzewkami zarówno rosnącymi wzdłuż linii kolejowych nr 298 i 299, jak i między szynami. Niejednokrotnie liczna roślinność ocierała się o korpus pojazdu powodując rysowanie jego powłok lakierniczych, a także - podczas powrotu z Czech - oznajmiała, że znaj-

dujemy się już w Polsce. Na szczęście problem został dostrzeżony [2,3,4] i zarządca infrastruktury (PKP PLK) podjął działania zmierzające do usunięcia nadmiernej roślinności na stacji kolejowej Kamienna Góra, która negatywnie wpływała zarówno na stan kursujących tam pojazdów, jak i samego torowiska, nie wspominając już o względach estetycznych.

ROK 2011 CZYLI PIERWSZE BEZPOŚREDNIE POŁĄCZENIE ZE STOLICĄ ŚLĄSKA

Pierwsze informacje dotyczące planowanej oferty przewozowej na kolejny rok pojawiły się już w I połowie 2010 roku [5]. Wynikało z nich, że na 2011 rok zaplanowano trzy pary pociągów do Trutnova, w tym jedną bezpośrednią z Wrocławia. Wprowadzenie bezpośredniej relacji Wrocław Główny - Trutnov hl.n jest o o tyle ciekawe, że

Rozkład jazdy pociągów weekendowych w 2011 roku na przystanku w Błażkowej fot. Krzysztof Kociołek



Przewozy Regionalne

Ważny od 30.IV. do 28.VIII.2011 r.

ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW
PRZYSTANEK OSOBOWY
BŁAŻKOWA

Przyjazdy	Stacja docelowa	Odjazdy
12,51 ▪ 17,47 ▪	Jelenia Góra przez Sędzisław	10,15 ▪ 15,10 ▪
10,15 ▪ 15,10 ▪ 20,05 ▪	Trutnov hl.n	8,42 ▪ 12,51 ▪ 17,47 ▪
15,10 ▪	Svoboda nad Úpou	12,51 ▪
8,42 ▪ #	Wrocław Gł. przez Wałbrzych	20,05 ▪ #

Objaśnienie znaków:
- pociąg nie zatrzymuje się na wszystkich stacjach
▪ - kursuje w soboty niedziele i święta w okresie 30.IV. - 28.VIII., oraz 2.V., 24.VI.;

Oznaczenie kolorów:
Kolor czarny oznacza pociągi REGIO uruchamiane przez Przewozy Regionalne

było to najprawdopodobniej pierwsze po 1945 roku bezpośrednie połączenie kolejowe łączące przygraniczną Lubawkę ze stolicą Śląska. Pobieżna analiza wybranych rozkładów jazdy [R-1, R-2, R-3, R-4, R-5] potwierdza te przypuszczenia. Powyższe stwierdzenie nie może już jednak dotyczyć Kamiennej Góry, która wg rozkładu jazdy z 1948 roku posiadała bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą, Dęblinem oraz Gdynią. Było to spowodowane wytrasowaniem tych składów (zaczynających i kończących bieg w Jeleniej Górze) na odcinku Sędzisław-Jelenia Góra nieco okrężną drogą przez Kamienną Górę, Kowary, Mysłakowice.

Kolejną zmianą, która miała wpływ na funkcjonowanie połączeń do Trutnova, były modyfikacje prawne związane z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [P-1]. Pojawiły się w niej zapisy przenoszące odpowiedzialność (finansową) za organizację publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej na Marszałka Województwa. W październiku 2010 roku Ministerstwo Infrastruktury informowało, że wstępnie zaakceptowana została propozycja (przewoźnika spółki Przewozy Regionalne), która dotyczyła kursowania składów na trasie Sedzisław – Královec – Trutnov w okresie letnim 2011 roku [6]. Objęcie ministerialnym funduszem jedynie tego przygranicznego odcinka mogło już sugerować, że za pozostałą cześć trasy po polskiej stronie odpowiedzialny będzie UMWD. Taki montaż finansowy przedsięwzięcia spowodował, że po wprowadzeniu rozkładu jazdy 2010/11 w grudniu 2010 roku internetowy rozkład jazdy pociągów wskazywał oddzielne relacje Jelenia Góra/Wrocław Główny - Sędzisław oraz Sedzisław – Trutnov hl.n. [7, 8].

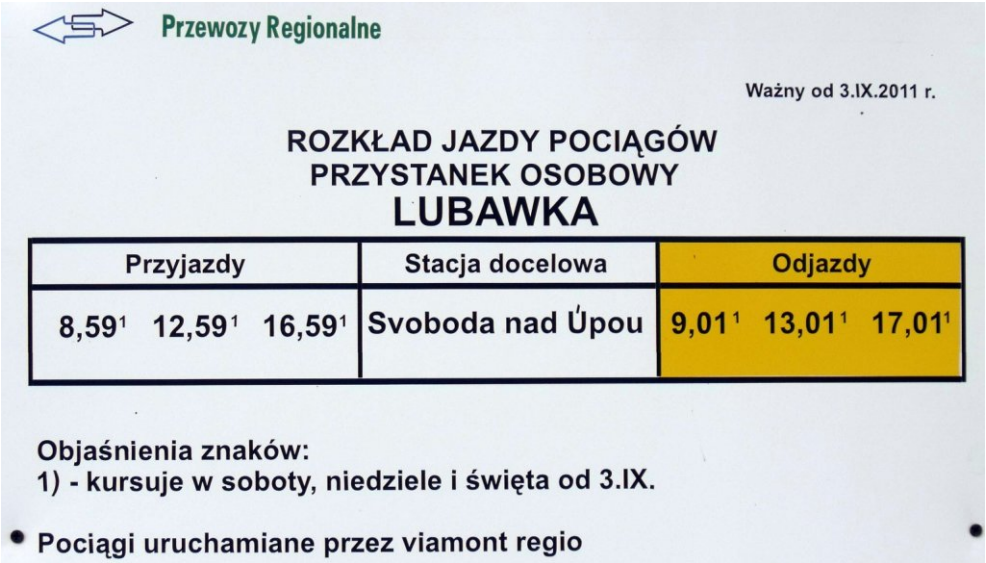
Pierwszy bezpośredni pociąg relacji Wrocław Główny - Trutnov hl.n. wyjechał na szlak 30 kwietnia 2011 roku i obsługiwany był przez szt SA134-004. Kursowanie pociągów już od pierwszych dni było utrudnione, ponieważ zarządca infrastruktury na remontowanym rok wcześniej odcinku Marciszów - Janowice Wielkie (tor nr 2) wprowadził doraźne ograniczenie prędkości do 20 km/h [9, 10].

Ograniczenie to zostało wprowadzone wskutek usterek, jakie na wiosnę 2011 roku ujawniły się w wyniku zmian atmosferycznych [10]. Niezbędne stało się przeprowadzenie mechanicznego przesiewania podsypki oraz zabezpieczenie podstawy betonowej słupów betonowych [9]. W dodatku na liniach kolejowych nr 298 oraz 299 Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu wprowadził dodatkowe ograniczenia doraźne na niestrzeżonych przejazdach kolejowych z powodu braku osygnalizowania tych przejazdów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku.

Wyżej opisane ograniczenia prędkości zostały odwołane już w czerwcu 2011 roku, jednakże opóźnienia, jakie z ich powodów notowały pociągi pasażerskie kursujące do Wrocławia, mogły przyczynić się do uniemożliwienia kontynuacji podróży w głąb kraju. Było to spowodowane tym, że na dworcu Wrocław Główny (który wówczas był remontowany) nie realizowano skomunikowań w przypadku z opóźnień którekolwiek z pociągów.

Opisując kursowanie pociągów do Trutnova w 2011 roku, nie sposób pominąć niespotykanego wcześniej wydarzenia, jakim było załamanie się pogody 3 maja 2011 roku. Tego dnia wystąpiły obfite opady śniegu skutkujące paraliżem komunikacyjnym w niemal całym kraju. Odbiło się to również na połączeniach do Trutnova, gdzie miały miejsce odwołania kursów.

Pomimo tych trudności sezon 2011 należy uznać za udany, ponieważ składy cieszyły się podobnym zainteresowaniem jak rok wcześniej, a oprócz tego podjęte zostały pewne działania inwestycyjne opisane w sekcji "Prace remontowo-naprawcze w 2011 roku", które pozytywnie wpłynęły na linie kolejową nr 298. Ponadto zakończenie kursowania składów pasażerskich Wrocław/Jelenia Góra - Trutnov hl.n. w sezonie wakacyjnym 2011 nie oznaczało całkowitej przerwy w kursowaniu pociągów. Od 3.09 uruchomiono bowiem weekendowe kursy Svoboda n. Úpou – Lubawka – Svoboda n. Úpou w liczbie 3 par pociągów. Były one obsługiwane taborem czeskiego przewoźnika Viamont Regio, jak również



Przewozy Regionalne

Ważny od 3.IX.2011 r.

ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW
PRZYSTANEK OSOBOWY
LUBAWKA

Przyjazdy	Stacja docelowa	Odjazdy
8,59[1] 12,59[1] 16,59[1]	Svoboda nad Úpou	9,01[1] 13,01[1] 17,01[1]

Objaśnienia znaków:
1) - kursuje w soboty, niedziele i święta od 3.IX.

• Pociągi uruchamiane przez viamont regio

Rozkład jazdy pociągów z Lubawki do Svobody nad Úpou we wrześniu 2011 roku
fot. Krzysztof Kociołek

finansowane przez stronę czeską. Niestety, funduszy starczyło jedynie na miesiąc, jednakże we wrześniu 2011 roku mieliśmy do czynienia z ciekawą sytuacją, mianowicie polskie miasto (Lubawka) miało połączenie kolejowe jedynie z Republiką Czeską.

PRACE REMONTOWO-NAPRAWCZE W 2011 ROKU

Trudności związane z ograniczeniami prędkości i inne utrudnienia nie mogą jednak całkowicie przysłaniać pozytywnych wydarzeń które nastąpiły w infrastrukturze kolejowej w 2011 roku. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

- wymiana podkładów w torze nr 2 linii kolejowej nr 298,
- montaż tablic z nazwami miejscowości na przystankach osobowych Lubawka oraz Błażkowa,
- remont instalacji deszczowej na peronie stacji Kamienna Góra,
- prace remontowe obejmujące nastawnię dysponującą „KG".

Dotychczas w Błażkowej oraz Lubawce nie było żadnych tablic oznakowania stałego związanego z nazwą tych miejscowości. Zamontowane przez IZ Wałbrzych tablice rozwiązały ten problem. W sierpniu 2011 roku firma Dolkom przeprowadziła wymianę 300 podkładów w torze nr 2 na linii kolejowej nr 298. Dzięki temu odwołane zostało ograniczenie prędkości w km 0,750-1,200 linii kolejowej nr 298 wprowadzone rok wcześniej [11].

Oprócz tego w porównaniu do roku 2010 poprawił się także wizerunek nastawni dysponującej „KG", dzięki przeprowadzeniu prac remontowych. Ich zakres obejmował m. in. wymianę okien oraz drzwi wejściowych do budynku nastawni. Jeśli chodzi o stan urządzeń srk to wskutek uszkodzenia

810 205-5 jako pociąg do Svobody nad Úpou wyjeżdża z Lubawki
fot. Grzegorz Dobrański, wrzesień 2011 roku

(kradzieży) kabla sygnałowego pomiędzy nastawniami „KG" oraz „KG1" przestała działać blokada stacyjna na stacji Kamienna Góra. W efekcie tego na żadnym z semaforów nie było już możliwości podania sygnału Sr 2 „Wolna droga" lub Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością" [10].

Na stacji Kamienna Góra można było zaobserwować jeszcze jedną zmianę, związaną z likwidacją we wcześniejszych latach torów zdawczo-odbiorczych do zakładu LEN. Z tego powodu liczba torów na przejeździe kat. A w km 0,665 linii kolejowej nr 298 zmniejszyła się z pięciu do dwóch. W związku z powyższym nastąpiło przesunięcie napędu rogatkowego bliżej toru nr 1, dzięki czemu rogatki obejmowały już obszar jedynie 2, a nie

Tor nr 2 linii kolejowej nr 298 na odcinku objętym wymianą podkładów
fot. Grzegorz Dobrański, wrzesień 2011 roku

jak wcześniej 5 torów. Wraz z rogatką przesunięciu uległ także słup oświetleniowy, na którym zamontowano nową oprawę. Nie pracowała ona jednak zbyt długo, ponieważ została wymieniona już rok później w ramach ogólnej wymiany opraw oświetleniowych.

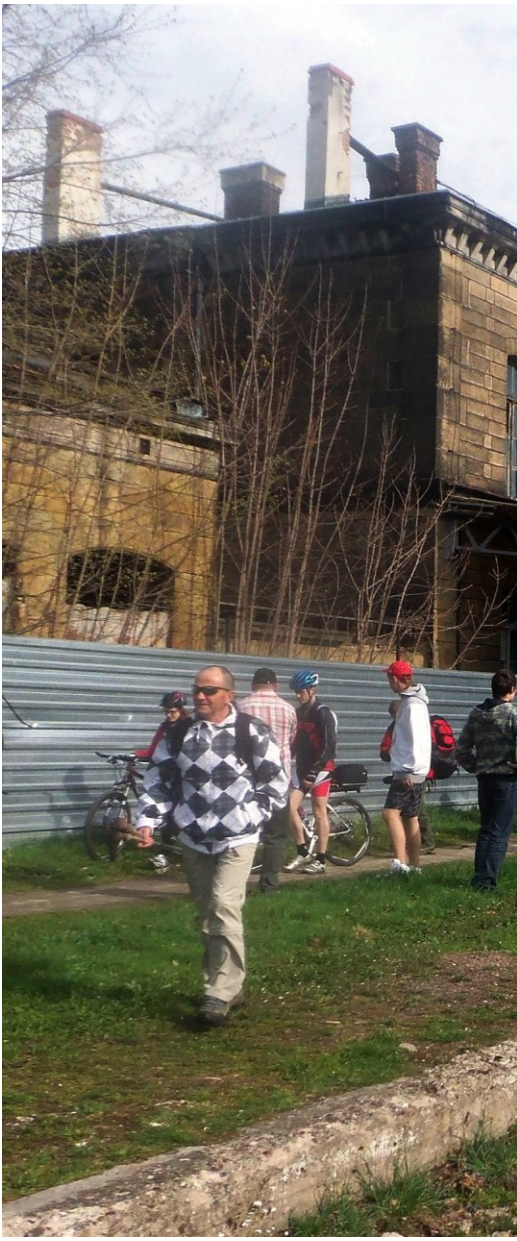
Podsumowując procesy, jakie zachodziły w infrastrukturze kolejowej na terenie Śląska Kamiennogórskiego w roku 2011, można jeszcze wspomnieć o postępującej degradacji tarcz ostrzegawczych z linii kolejowej nr 298 odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Sędzisław. Te nieczynne już od kilku lat urządzenia z roku na rok „kurczyły się" w oczach. Jak się później okazało, na ich odbudowę i ponowne uruchomienie przyszło czekać ponad 2 lata.

Po zawieszeniu codziennych przewozów pasażerskich w 2004 roku czynnikiem utrzymującym przy życiu zarówno linie kolejowe nr 298 oraz 299, jak i stację w Kamiennej Górze były przewozy towarowe. Główną rolę w dalszym ciągu odgrywał wywóz wydobywanego w Kopalni Ogorzelec kruszywa amfibolitowego.

Surowiec ten transportowany jest ciężarówkami do Kamiennej Góry, skąd po załadunku na wagony kolejowe wyrusza w dalszą drogę w głąb Polski. W 2010 roku dominującą pozycję przy obsłudze pociągów z kruszywem miała jeszcze spółka PKP Cargo wykorzystująca w tym celu wałbrzyskie lokomotywy serii ST43, niekiedy wspomagane przez pojazdy serii SM42. Niestety w 2010 roku przestały kursować składy towarowe do składnicy drewna w Lubawce. W związku z powyższym na linii kolejowej nr 299 Kamienna Góra-Lubawka pozostały już tylko sezonowe pociągi pasażerskie i objazdy diagnostyczne oraz kontrolne drezyną ISE Wałbrzych.

Od 2011 roku można było zaobserwować zmniejszający się udział spółki PKP Cargo w obsłudze pociągów z kruszywem na rzecz innych przewoźników, z których najbardziej widoczna stała się spółka Pol-Miedź Trans (PMT). Takie zmiany spowodowały, że w Kamiennej Górze oprócz wspomnianej wyżej spółki PMT zaczęły częściej pojawiać się pociągi takich firm jak: Lotos, Freightliner, Majkoltrans, ITL,

PPMT, czy też Rail Polska. Niektórzy przewoźnicy swoje składy prowadzili do stacji Sędzisław z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych, natomiast jedynie na odcinku Sędzisław - Kamienna Góra - Sędzisław były zatrudniane lokomotywy spalinowe. Zdarzały się sytuacje, że w przypadku braku miejsca na stacji Sędzisław dla potrzeb odstawienia elektrowozu cały skład (wraz lokomotywą elektryczną) był przeciągany do Kamiennej Góry.



HYBRYDOWE POŁĄCZENIE Z KOMUNIKACJĄ ZASTĘPCZĄ W TLE

Patrząc w przyszłość przez pryzmat dwóch poprzednich lat (2010 i 2011), mona było uznać, że wszystko wskazywało na to, iż kolejny sezon kursowania pociągów do Trutnova nie przyniesie większych niespodzianek i znaczących zmian w roku 2012. Niestety, na krótko przed pierwszym przejazdem okazało się, że wskutek braku dopuszczenia polskiego szt SA134 nie będzie możliwy wjazd polskiego pojazdu do Republiki Czeskiej. W poprzednich latach kursowanie polskich pociągów do Trutnova było realizowane

SA109-003 w Lubawce po przybyciu jako pociąg Regio z Wrocławia
fot. Krzysztof Kociołek, 28 kwiecień 2012 roku

w oparciu o tzw. eksploatacje próbną, jednakże nadszedł czas, kiedy to strona czeska zażądała formalizacji tej kwestii. W związku z powyższym zmianie uległa organizacja pociągów Wrocław/Jelenia Góra - Trutnov hl.n. Na polskim odcinku z Wrocławia/Jeleniej Góry do/z Lubawki kursował pociąg, a następnie w Lubawce następowała przesiadka na autobus zastępczy kursujący do Trutnova. Pierwszy w 2012 roku przejazd miał miejsce 28. kwietnia i był obsługiwany autobusem szynowym SA109-003. Tego dnia pierwszym pociągiem z Wrocławia podróżowało kilkadziesiąt osób, których znaczna część dopiero w czasie jazdy dowiedziała się o utrudnieniach związanych z przesiadką na autobus. Niektórzy nie kryli rozczarowania i uzasadniali to tym, że sam przejazd pociągiem na tej trasie jest dużą atrakcją (zwłaszcza dla młodszych pasażerów), której tym razem zabrakło.

Pewnym zaskoczeniem dla pasażerów pierwszego kursu z Wrocławia do Lubawki (Trutnova) mogła być czekająca w Lubawce ekipa z TVP Wrocław. Tego dnia nakręcony został materiał o połączeniu turystycznym do Trutnova. Brak stałego dopuszczenia spalinowych zespołów trakcyjnych SA134 do ruchu u naszych południowych sąsiadów i związane z tym utrudnienia odbiły się mocną czkawką na frekwencji, która niestety znacznie spadła w porównaniu do wcześniejszych lat. To kolejny przykład na to, jak bardzo destrukcyjny wpływ dla kolei ma zastępowanie pociągów autobusami. Z tego powodu warto przeanalizować przyczynę takiej sytuacji związanej z brakiem tych ważnych dokumentów.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego podkreślał, że nie jest rolą organizatora przewozów rozwiązywanie problemów związanych z eksploatacją taboru, gdyż należy to do zadań bieżących przewoźników [13]. Tymczasem funkcjonowanie połączenia w 2012 roku było znacznie bardziej skomplikowane niż w latach wcześniejszych. Formalnym przewoźnikiem były nadal Przewozy Regionalne, jednakże tabor i maszyniści byli już zapewniani przez samorządową spółkę Koleje Dolnośląskie. Taki podział wynikał z tego, że w kolejnych latach KD

przejmowały do obsługi kolejne odcinki linii kolejowych i tabor spalinowy był już w gestii tego przewoźnika. Natomiast maszyniści z Przewozów Regionalnych „zbuntowali się" się przeciw obsłudze tego połączenia, tłumacząc to brakiem autoryzacji na szt. Można przypuszczać, że w takiej sytuacji Przewozom Regionalnym nie zależało już na tych pociągach (wiadomo, że docelowo połączenie miało być obsługiwane przez KD), natomiast przewoźnik samorządowy także nie miał „interesu" w załatwianiu formalności dla „cudzego" jeszcze połączenia. Łatwo zauważyć, że taka hybrydowa organizacja pociągów nie sprzyjała realizacji tego procesu, który niestety nie został przeprowadzony przed końcem wakacji, choć pojawiały się plotki, że pociągi do Trutnova być może ruszą w lipcu.

Jak się później okazało, nie były to jedyne problemy związane z kursowaniem pociągów do Trutnova (Lubawki) w sezonie 2012. Otóż w związku z trudną sytuacją taborową i brakiem pojazdów do obsługi połączeń we wrześniu 2012 r. komunikacja zastępcza obejmowała już odcinek Sędzisław-Lubawka-Trutnov. Na odcinku Wrocław Główny/Jelenia Góra-Sędzisław pociągi były obsługiwane przez elektryczne zespoły trakcyjne (ezt), natomiast na pozostałej części trasy podróż odbywała się autobusem organizowanym przez stronę czeską [15]. Z tego powodu ostatni w 2012 roku pociąg pasażerski do Lubawki pojechał 2 września i był realizowany z wykorzystaniem szt SA135-004.

Lekceważący stosunek przewoźnika (PR) do połączenia objawiał się również poprzez przygotowane w 2012 roku tablicowe rozkłady jazdy, jakie wywieszano w Kamiennej Górze oraz Lubawce. Podobnie jak w latach 2008-2009 zostały one przygotowane w postaci zalaminowanej kartki, która szybko ulegała zniszczeniu wskutek działalności wandali. Pomimo monitów spółka nie chciała wykonać lepszych, bardziej odpornych rozkładów jazdy (co ciekawe w latach 2010-2011 było to możliwe), jak również zgłaszać przypadków wandalizmu policji [14], gdyż wiązało się to z kosztami większymi aniżeli przygotowanie nowych rozkładów!

Reasumując, liczba niekorzystnych czynników, jakie złożyły się na realizację połączenia turystycznego Wrocław/Jelenia Góra - Trutnov hln. w 2012 roku, bardzo niekorzystnie wpłynęła na frekwencję (na odcinku transgranicznym) i budziła obawy o jego przyszłość, która po dwóch wcześniejszych stabilnych sezonach nie była już taka pewna.

Prowadzenie ruchu pociągów jedynie na polskim odcinku spowodowało, że przewoźnik mógł do ich obsługi wystawić dowolny tabor, jaki miał do dyspozycji. W związku z powyższym od kwietnia do lipca na trasie do Lubawki kursował głównie starszy szynobus SA109-003. Niestety, w drugiej połowie lipca pojazd uległ poważnej awarii, w efekcie czego do obsługi pociągów skierowano szt serii SA135. Pewną ciekawostką związaną z pojazdami serii SA109 może być fakt, że jako pierwsze zakupione przez samorząd Dolnego Śląska pojazdy kolejowe rozpoczynały one swoją służbę na kolejowych szlakach Dolnego Śląska w pierwszej połowie 2004 roku, mniej więcej w tym samym czasie, kiedy zawieszano kursowanie codziennych pociągów do Lubawki (3. maja 2004 roku). Natomiast osiem lat później jeden z nich zakończył swoją służbę w okresie obsługiwania pociągów do Lubawki...

Brak większych szans na powrót do regularnego ruchu autobusów szynowych SA109 wynika z tego, że w 2013 roku dla obu pojazdów (SA109-003 oraz SA109-004) skończył się termin ważności „Świadectwa Sprawności Technicznej" co skutkowało ich wyłączeniem z eksploatacji [28]. Przywrócenie ich do ruchu wymagałoby przeprowadzenia obsługi technicznej poziomu utrzymania P5 (naprawa główna) z jednoczesną modernizacją pojazdów obejmującą m. in. wymianę silnika spalinowego oraz przebudowę przekładni osiowej. Koszt takiej naprawy przekroczyłby prawdopodobnie cenę zakupu nowego pojazdu serii SA135, co powoduje, że inwestycja ta byłaby nieopłacalna [28].

IMPREZY KOLEJOWE W 2012 ROKU

Na szczęście, rok 2012 zostanie zapisany nie tylko jako okres problemów z komunikacją zastępczą oraz awariami taboru, ponieważ mimo tych nega-

tywnych aspektów był to również okres ciekawych wydarzeń i zmian w infrastrukturze kolejowej na terenie Śląska Kamiennogórskiego.

Na tym tle szczególnie wyróżnia się maj 2012 roku, w którym miały miejsce dwa wydarzenia związane z koleją. Pierwszym z nich była symulacja zderzenia lokomotywy z samochodem osobowym która została zorganizowana przez zarządce infrastruktury w ramach kampanii społecznej Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj". Miała ona miejsce 24 maja 2012 roku na przejeździe kolejowo-drogowym (kat. „A") w ciągu ulicy Towarowej w Kamiennej Górze. Podczas pokazu lokomotywa spalinowa SM42-645 (PKP Cargo S.A.), jadąc z prędkością około 30 km/h, uderzyła w znajdujący się na przejeździe samochód osobowy (FSO Polonez), po czym nastąpiła akcja (ćwiczenia) służb ratowniczych. Obserwatorami pokazu (symulacji) były głównie dzieci ze Szkoły Podstawowej nr 2 w Kamiennej Górze, gdyż termin (dzień roboczy, godzina 11:00) nie był dogodny dla osób czynnych zawodowo, jednakże mimo to całą inicjatywę należy ocenić pozytywnie, zwłaszcza, że odbyła się ona w Kamiennej Górze, czyli miejscowości, gdzie kursują głównie pociągi towarowe, a zachowanie kierowców na przejazdach kolejowych pozostawia wiele do życzenia.

Drugim znaczącym wydarzeniem był przejazd pociągu specjalnego z Kamiennej Góry i Lubawki do czeskiego Zaclerza. Został on zorganizowany 31 maja 2012 roku przez samorządowców polskich oraz czeskich z okazji Dnia Dziecka. Tego dnia czeski skład składający się z czterech pojazdów (tzw. „motoraki" serii 810 oraz wagony doczepne) przemierzył trasę Trutnov - Kamienna Gora – Lubawka – Zaclerz - Kamienna Góra - Trutnov. Po drodze zabierano dzieci z kolejnych miejscowości, a na trasie przejazdu organizowano dla nich różnego rodzaju atrakcje. W Lubawce odbył się pokaz tresury psów służących w Straży Ochrony Kolei, natomiast w Zaclerzu czekały na dzieciaków atrakcje na miejscowym stadionie. Przewoźnikiem ze strony polskiej były Przewozy Regionalne, natomiast ze strony czeskiej spółka GW Train Regio a.s. Zadowole-

nie dzieci i dobry odbiór całej imprezy zaowocowały jej kontynuacją w kolejnych latach.

Jak się okazuje maj 2012 roku był okresem nie tylko imprez czy też pokazów kolejowych, ale również w tym czasie (16. maja) miało miejsce spotkanie w Starostwie Powiatowym w Kamiennej Górze poświęcone sprawom kolejowym. Uczestniczyli w nim samorządowcy z Kamiennej Góry, przedstawiciele PKP S.A. oraz Kopalni Ogorzelec. Tematyką spotkania były następujące zagadnienia:

• zmiana miejsca załadunku kruszyw wydobywanych w Kopalni Ogorzelec (wyprowadzenie załadunku poza teren miasta Kamienna Góra),

• zagospodarowanie zlikwidowanych linii kolejowych nr 330 Kamienna Góra-Krzeszów oraz „Y" Krzeszów-Okrzeszyn

• przejęcie i zagospodarowanie budynku nieczynnego dworca w Kamiennej Górze [12].

Oceniając z perspektywy czasu powyższe postulaty można stwierdzić, że do dziś żaden z w/w problemów nie został do końca rozwiązany. Jedynie w przypadku budynku dworca kolejowego w Kamiennej Górze pod koniec 2014 roku pojawiły się informacje sugerujące pozytywne zmiany w tej kwestii. Natomiast jeśli chodzi o linię kolejową nr 330 Kamienna Góra-Krzeszów, to brak działań jest w pewnym sensie dobrą informacją, gdyż zgodnie z ustaleniami zapisanymi w notatce spółka PKP S.A. miała wdrożyć procedurę wyłączenia linii nr 330 z tzw. umowy D50 z PKP PLK S.A. oraz rozpocząć fizyczną likwidację torowiska [12]. Oceniając to jednak przez pryzmat atrakcyjności turystycznej Krzeszowa i jego znaczenia dla turystyki dolnośląskiej, byłaby to bardzo zła decyzja, ponieważ póki torowisko (choć rozkradane) jeszcze istnieje, póty są szanse, że kiedyś pojedzie do Krzeszowa pociąg lub chociaż będzie można zorganizować kolej drezynową.

INFRASTRUKTURA W 2012 ROKU

Bez wątpienia rok 2012 był przełomowy dzięki robotom budowlanym prowadzonym na głównej linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki - Jelenia Góra - Zgorzelec.

Duża liczba prac remontowych prowadzonych jednocześnie w wielu miejscach pozwoliła wreszcie na zauważalne skrócenie czasu jazdy pociągiem ze stolicy Śląska do stolicy Karkonoszy. Najszybsze składy zaczęły przemierzać odcinek z Wrocławia do Jeleniej Góry w około 2,5 godziny, co w porównaniu do wcześniejszych lat było sporym osiągnięciem.

Prace remontowe objęły również znajdujący się na terenie powiatu kamiennogórskiego odcinek Sędzisław - Marciszów, jak również przyległy szlak Boguszów Gorce Zachód - Sędzisław. Dzięki przeprowadzonym pracom podniesiona została prędkość najpierw do 60 km/h, a następnie docelowo do 80 km/h na obu torach. Biorąc pod uwagę, że wcześniej pociągi jeździły z prędkością rzędu 30-40 km/h, w rezultacie uzyskano znaczne skrócenia czasu i komfortu jazdy. Rewitalizacja głównej linii 274 i podniesienie prędkości na w/w odcinkach miało również pozytywny wpływ na czasy przejazdów w relacjach z Lubawki i Kamiennej Góry do/z Wrocławia oraz Jeleniej Góry, dzięki czemu kolej zaczęła być konkurencyjna wobec transportu kołowego także pod względem czasowym.

Oprócz zmian na linii 274 pewne efekty działalności zarządcy infrastruktury można było obserwować także na liniach kolejowych nr 298 Kamienna Góra - Sędzisław oraz nr 299 Kamienna Góra - Lubawka. Należały do nich:

- wymiana opraw oświetleniowych na stacji Kamienna Góra (bez wiaty peronowej),
- montaż nieruchomych tarcz ostrzegawczych odnoszących się do semaforów wjazdowych stacji Kamienna Góra,
- wycinka krzaków i drzewek na terenie dawnej stacji kolejowej w Lubawce,
- postawienie nowej tablicy z nazwą miejscowości w Lubawce.

Teren byłej stacji kolejowej w Lubawce od 2004 roku (kiedy to zawieszono przewozy pasażerskie) zaczął niekontrolowanie porastać przez liczne krzaki i drzewka i zaczynał przypominać raczej młody las, aniżeli teren kolejowy. Zawieszenie w 2010 roku kursowania pociągów towarowych do składnicy drewna spowodowało, że w Lubawce przejezdny był tak napra-

wę tylko jeden tor. Wspomniany wyżej przejazd pociągu specjalnego i organizacja w Lubawce pokazu SOK sprawiły, że Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu oczyścił z roślinności obszar w obrębie trzech pierwszych torów, natomiast kompleksowa wycinka pozostałej roślinności została przeprowadzona w drugiej połowie sierpnia przez PKP S.A. Oprócz tego IZ Wałbrzych dokonał wymiany zniszczonej przez wandali tablicy z nazwą miejscowości Lubawka, jak również wykonany został remont przejazdu kolejowego w km 9,199 linii kolejowej nr 299. W ramach przeprowadzonych prac zrealizowano naprawę nawierzchni na przejeździe, wymieniono podkłady w jego obrębie oraz odtworzono odwodnienie.

Z kolei w Kamiennej Górze w 2012 roku wymieniono około 30 opraw oświetleniowych znajdujących się głównie w okolicach nastawni dysponującej „KG", jak również w obrębie przejazdów kat. „A" w km 0,665 linii kolejowej nr 298 oraz w km 0,354 linii kolejowej nr 299. Stare oprawy (typ ORZ-6 lub ORZ7), w których źródłami światła

Wyremontowany przejazd w
nr 299 Kamienna Góra-Luba
fot. Krzysztof Kociołek, 28 k

były wysokoprężne lampy rtęciowe zostały wymienione na oprawy firmy ES SYSTEM z serii BOYEN. W nowych oprawach źródłem światła są lampy so-

km 9,199 linii kolejowej
wka,
wiecień 2012 roku

dowe wysokoprężne. Niestety, w ramach przeprowadzonych prac nie dokonano wymiany oświetlenia na peronie kamiennogórskiego dworca, które ze względu na zużycie i zły stan techniczny już od dłuższego czasu kwalifikowało się do rewitalizacji [16].

[c.d.n.]

NIEZWYKŁE OWADY NA SZLAKU

Radosław Gil

Rusałka osetnik – pokolenie czerwcowe
fot. Radosław Gil

Podróżując po Dolnym Śląsku, podziwiając regionalną przyrodę, szczególnie jeden element wycieczek może stać się utrapieniem. Mianowicie wszechobecne owady. Nie lubimy komarów, meszek, gzów, natrętnych os itp. Warto jednak dostrzec w mnogiej owadziej faunie piękno. Często nie zdajemy sobie sprawy, że tuż obok nas żyją fascynujące organizmy.

W krótkim zarysie chciałbym przybliżyć kilka dużych, pięknych i ciekawych owadów,

na które przypadkiem możemy się natknąć podczas letnich wojaży po najbliższej okolicy. Warto też postarać się i samemu odszukać nietuzinkowych reprezentantów naszej fauny.

Na wstępie bezapelacyjnie należy przedstawić największego owada żyjącego w Polsce, jakim jest jelonek rogacz (Lucanus cervous) – owadzi gladiator. Jest to gatunek chroniony. Posiada on majestatyczną, masywną budowę ciała. Samiec osiąga długość nawet do 8,5 cm! Posiada błyszczącą pokrywę w kolorze brunatnym lub ciemnobrunatnym. Tym, co charakteryzuje jelonki, są mocno rozwinięte żuwaczki u samców. Swoim kształtem nawiązują do poroży jelenia - stąd Polska

Samiec jelonka rogacza
fot. Radosław Gil

Pachnica dębowa
fot. Radosław Gil

nazwa. Tu również samce staczają widowiskowe i zaciekłe walki o dominację i samice. Spotkać go można w ciepłych, prześwietlonych i - co ważne - starych lasach z dominacją dębu. Na terenie Dolnego Śląska istnieje wiele stanowisk. Przy odrobinie szczęścia można natrafić na przechodzącego po korze lub spijającego sok z ran drzewa chrząszcza. Największą szanse dają ciepłe, czerwcowe popołudnia, gdyż jest to gatunek ciepłolubny. Szczyt aktywności zwiększa się po zachodzie słońca i może trwać do późnych godzin nocnych. Mimo gabarytów jelonki potrafią nawet dobrze latać. Przelot jest powolny i zazwyczaj na niewielkie odległości. Spotkanie jelonka rogacza stanowi niezwykłe przeżycie. Owad robi ogromne wrażenie i godnie oddaje swoim wyglądem miano największego spośród entomologicznej fauny Polski.

Kolejny ciekawy chrząszcz to pachnica dębowa (Osmoderma eremita). Owad o krępej budowie ciała. Osiąga do 3,5 cm długości, ma barwę oliwkową o metalicznym połysku. Polska nazwa nawiązuje do ciekawej właściwości pachnicy. Mianowicie wytwarza ona ciężki, specyficzny, dla wielu przyjemny zapach opisywany jako migdałowy bądź owocowy. Jest to nic innego jak feromon płciowy, który wytwarzany jest przez samce, co stanowi wyjątek. Zazwyczaj jest bowiem odwrotnie. Fakt, że jesteśmy w stanie ten zapach wyczuwać, też stanowi swoisty fenomen. Chcąc spotkać pachnicę dębową, należy uważnie zwracać uwagę na stare dziuplaste drzewa liściaste, jak np. dąb, wierzba i lipa- zarówno w lesie, w parku, jak i w przydrożnych alejach. Dolny Śląsk jest bogaty w stanowiska tego pięknego reliktu dawnych puszcz. Dogodnym czasem na obserwacje są ciepłe i słoneczne dni od maja do lipca.

Współwystępującym z pachnicą gatunkiem jest niezwykle ciekawie ubarwiona kwietnica okazała. Obecna nazwa łacińska to Protaetia speciosissima, w przewodnikach znaleźć można jeszcze Protaetia aeruginosa, którą należy traktować jako synonim. Osiąga do 3 cm długości. Drugi człon nazwy „okazała" zapewne bierze się z pięknego, intensywnego, zielonego koloru o metalicznym głębokim połysku. To taka latająca broszka. Owad z daleka

mieni się w słońcu. Można ją na pierwszy rzut oka pomylić z powszechnymi kruszczycami. Są one jednak znaczniej mniejsze i mnie intensywniej ubarwione. Warto się za nią rozglądać, gdyż stanowi ciekawy obiekt makrofotografii. Należy przeszukiwać kwitnące krzewy dzikiej róży, jak również rośliny o kwiatostanach typu baldach.

Kozioróg dębosz (Cerambyx cerdo) to fenomen. Prawdziwy twardziel wśród owadów w każdym tego słowa znaczeniu. Jest drugim największym owadem żyjącym

Kwietnica okazała
fot. (x2) Radosław Gil

Para koziorogów dęboszy
fot. (x2) Radosław Gil

w Polsce i największym w swojej rodzinie, jaką są kózkowate. Nazwa ta nawiązuje do charakterystycznego elementu tych chrząszczy, którym są długie czułki. Koziorogi są masywne i smukłe. Piękne i charyzmatyczne. Intensywnie czarne o metalicznym połysku. Końcówki pokryw mają niekiedy czarno-wiśniowe ubarwienie. O ile w przypadku jelonka to żuwaczki robiły za znak rozpoznawczy, w tym przypadku są to czółki. U samic są one długości ciała, natomiast u samców nawet do dwóch razy dłuższe. Dodatkowo optycznie zwiększają wielkość chrząszczy. Dlaczego jednak twardziel?

Żery kozioroga dębosza
fot. Radosław Gil

Gdyż związany jest z dębami, wewnątrz których żerują jego formy młodociane, czyli larwy. Ich żuwaczki są tak silne, że przegryzają lite, twarde dębowe drewno – niebywałe! Aby spotkać kozioroga, należy zwracać uwagę na duże dęby, zarówno w lesie, w parkach, jak i w alejach. Nierzadko stanowiska zlokalizowane są w centrum miast. Aktywność dorosłych owadów jest intensywna w ciepłe dni od maja do sierpnia, zwłaszcza popołudniami i w nocy. Nawet jeśli nie uda nam się spotkać kozioroga, to warto poszukać śladów jego obecności. Zdradzą nam to otwory wylotowe – tzw. żery. Są to charakterystyczne jajowate otwory, do których bez trudu można włożyć trzy palce. Nierzadkim widokiem są szczątki. Lecący kozioróg stanowi bowiem łatwy łup dla sójek, dzięciołów, a nawet mniejszych ptaków drapieżnych.

Jeszcze jedna entomologiczna osobliwość to popularny gatunek motyla z powszechnej u nas rodziny rusałek, a mianowicie rusałka osetnik (Vanessa cardui). Rozpiętość jej skrzydeł osiąga 55-60 mm. Wierzchnia strona jest pomarańczowo-różowa z czarnym ry-

sunkiem z białymi plamkami przy wierzchołkach przednich skrzydeł. Skądże w takim doborowym zestawieniu pospolity motyl? Być może ktoś słyszał o niestrudzonych peregrynacjach monarchów (Danaus plexippus), które wędrują z Ameryki Północnej ku południu na zimowiska i z powrotem. Nasz osetnik nie jest gorszy. Przylatuje on do Polski z rejonu Morza Śródziemnego i to z krańców północnej Afryki. Dorosłe osobniki można zaobserwować już bardzo wczesną wiosną. Taki motyl ma zazwyczaj silnie zniszczone - „zlatane" - skrzydła. Kolejne pokolenia pojawiają się: pierwsze w czerwcu, a we wrześniu drugie. Po tym okresie motyl ten migruje na południe, by wiosną kolejne pokolenie wróciło znów do Polski. Taki delikatny motyl, a taki niestrudzony podróżnik!

Mam nadzieję, że w tych paru słowach udowodniłem, że warto podczas postojów pod dużym przydrożnym drzewem zwrócić uwagę na to, czy nie jest zamieszkane przez owadziego lokatora, a idąc łąką lub drogą polną, zachwycić się przelatującym motylem lub chrząszczem. [•]

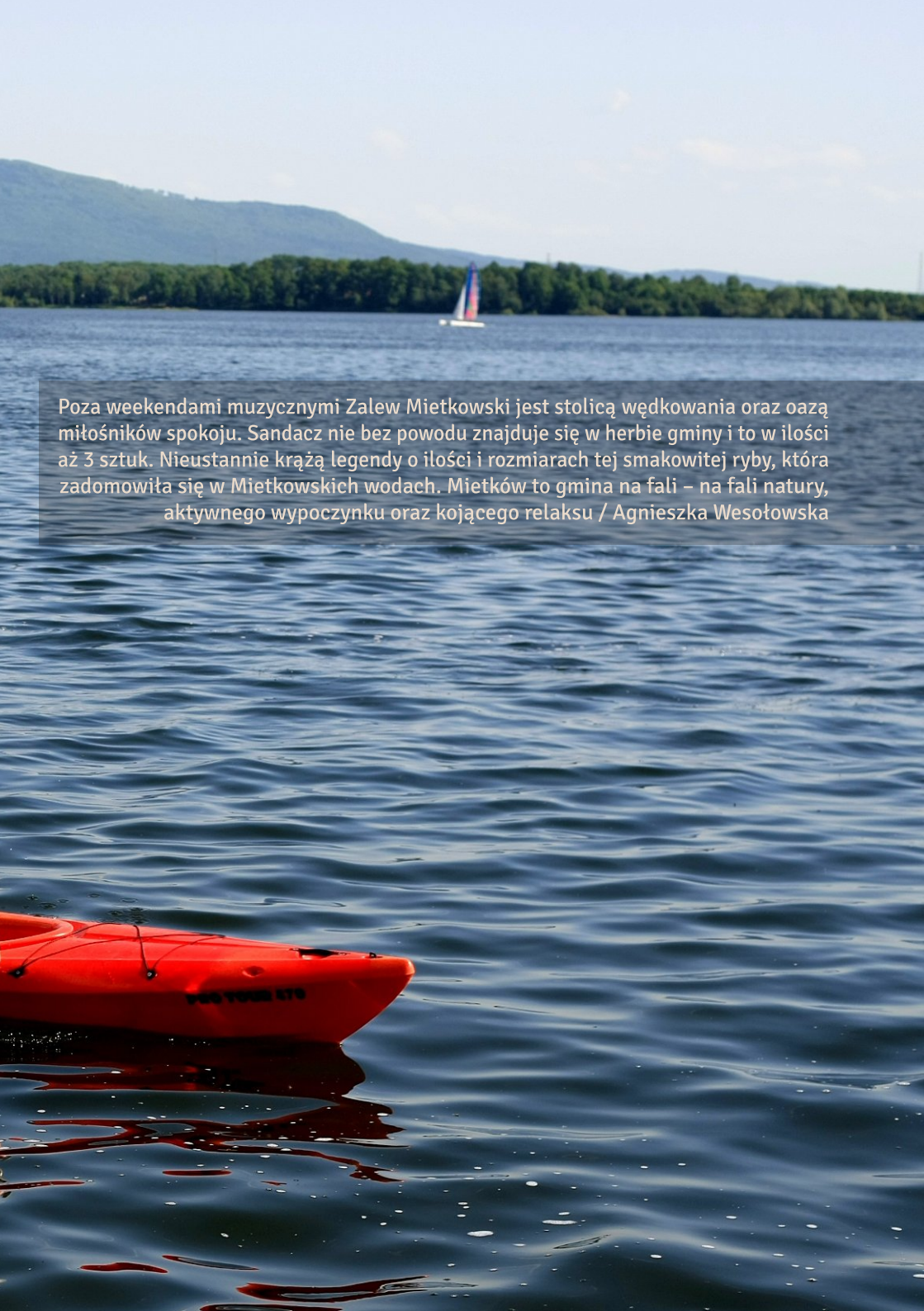
Pokrywa kozioroga dobosza ze śladami ataku ptaka
fot. Radosław Gil

Co roku wiosną wśród wydarzeń kulturalnych okolic Zalewu Mietkowskiego dominują dwie plener
śpiewaczych ludowych zespołów Śpiewanie nad wodą oraz Marinowanie Mietków - koncerty zes
wtedy w Borzygniewie, dzieje, a wszystko na folkową nutę! Rodzinne pikniki nad wodą przyciąg
i setki uczestników zabawy. Scena na wodzie, widownia na piaszczystym brzegu, a wszystko w s
Na dwudniowych imprezach można podziwiać rękodzieło i produkty lokalne z terenu Stowarzysze
należy także Gmina Mietków. Atrakcją zabaw jest też dostęp do swojskiego jadła, regaty żegl
chociażby możliwość wypożyczenia roweru wodnego. Imprezy corocznie mają podobną formułę, je
i terminy muszą być wpisane w dobrą pogodę i o to dba organizator...

fot. Agnieszka Wesołowska, 16 maja 2015 roku

rowe imprezy muzyczne: przegląd
społów szantowych. Oj dzieje się
gają zarówno znane gwiazdy, jak
swobodnej, plażowej atmosferze.
nia Gmin Ślężańskich, do których
arskie, szkoła windsurfingu czy
dnakże szczegółowy plan atrakcji

fot. Agnieszka Wesołowska, 16 maja 2015 roku



Poza weekendami muzycznymi Zalew Mietkowski jest stolicą wędkowania oraz oazą miłośników spokoju. Sandacz nie bez powodu znajduje się w herbie gminy i to w ilości aż 3 sztuk. Nieustannie krążą legendy o ilości i rozmiarach tej smakowitej ryby, która zadomowiła się w Mietkowskich wodach. Mietków to gmina na fali – na fali natury, aktywnego wypoczynku oraz kojącego relaksu / Agnieszka Wesołowska

MYŚLIWSKA MUZYKA W OPERZE WROCŁAWSKIEJ

Jan Rokosz

fot. Jan Rokosz
20 marca 2015 roku

Łowiectwo jest z człowiekiem od zawsze, tym samym można domniemywać, że i muzyka myśliwska - a przynajmniej jej namiastki - są z nami od zarania dziejów, choć przez wieki ulegały ciągłym modyfikacjom.

Muzyka myśliwska w dziejach łowiectwa jest bardzo młodą dziedziną w porównaniu z sygnalistyką, jednak obie są nierozłączne, wzajemnie się uzupełniają, tworzą i rozwijają. Pierwotnie stosowane sygnały mogą nam dzisiaj wydawać się prymitywne a nawet śmieszne, z pełnym przekonaniem można jednak uznać, że z kolei dzisiejsze ich formy byłyby dla pierwotnego człowieka szokujące, dziwne i niezrozumiałe.

Coraz częściej muzykę i sygnały myśliwskie można usłyszeć na różnego rodzaju spotkaniach z okazji świąt lokalnych, imprezach okolicznościowych oraz festynach. Muzyka myśliwska to znakomity sposób pielęgnowania i propagowania wspaniałych polskich tradycji łowieckich będących częścią dziedzictwa narodowego. 20 marca 2015 roku muzyka myśliwska zawładnęła Operą we Wrocławiu.

Opera Wrocławska jest jednym z największych i najbardziej znaczących teatrów operowych w Polsce z nowoczesną sceną i widownią na około 1600 miejsc.Tradycje operowe we Wrocławiu sięgają pierwszej połowy XVIII wieku. Na scenie wrocławskiego teatru gościło wielu znakomitych europejskich śpiewaków i śpiewaczek. Koncertowali w tym miejscu również sławni dziewiętnastowieczni wirtuozi; nie można również nie wspomnieć tutaj o doskonałych dyrygentach. W pierwszy dzień wiosny 2015 roku, pierwszy raz w historii teatru, na scenie Opery zagościli myśliwi.

„I Gala Muzyki Myśliwskiej" - wieczór, uroczysty nastrój, panie w strojach wieczorowych, myśliwi w strojach reprezentacyjnych, posłowie, przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, ludzie świata nauki i kultury, leśnicy zajmują miejsca na widowni... Ostatni dzwonek, godzina dziewiętnasta, przygasły światła, oświetlona pozostała jedynie scena, na której pojawiła się „mgła", a z niej wyłonili się myśliwi trębacze. Przy wagnerowskiej kurtynie rozległ się sygnał „Zbiórka myśliwych", po którym trębacze wrócili do zespołów sygnalistów myśliwskich zgromadzonych na scenie.

Gdy kurtyna podniosła się, prowadzący koncert kol. Mieczysław Leśniczak zapowiedział sygnał „Powitanie", który grały wszystkie zespoły zgromadzone na scenie. Niesamowite wrażenie. W imieniu organizatorów I Gali Muzyki Myśliwskiej we Wrocławiu Prezes Okręgowej Rady Łowieckiej kol. Jacek Seniów powitał zaproszonych gości, przybyłych myśliwych i osoby towarzyszące, przekazując prowadzenie koncertu kol. Mieczysławowi Leśniczakowi, który jest kierownikiem Reprezentacyjnego Zespołu Muzyki Myśliwskiej przy PZŁ.

fot. Jan Rokosz, 20 marca 2015 roku

Podczas Gali wystąpili muzycy, sygnaliści i śpiewacy: Chór i Orkiestra Opery Wrocławskiej, Reprezentacyjny Zespół Muzyki Myśliwskiej Polskiego Związku Łowieckiego, Zespół Francuskiej Muzyki Myśliwskiej Trompes de Pologne przy Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa w Warszawie, kol. Piotr Grzywacz - kolekcjoner rogów myśliwskich, Sudecki Chór Rogów Myśliwskich – „Odgłosy Kniei" i „Durlakowe Rogi", Zespół Sygnalistów Myśliwskich ZO PZŁ we Wrocławiu i Zespół Sygnalistów Myśliwskich „Akord Lasu".

Program koncertu był bardzo zróżnicowany i prezentował bogactwo i różnorodność muzyki myśliwskiej; śmiało można powiedzieć, że tam, gdzie zaczyna się muzyka, tam przyroda drga. Powietrze wypełnione jest ru-

chem, do naszych uszu docierają drgania wywołujące dźwięki - tym bardziej znamienne, że świat muzyki myśliwskiej to tony zaczerpnięte ze świata przyrody.

Na początek orkiestra Opery Wrocławskiej pod dyrygenturą Tomasza Szredera wykonała dwa utwory instrumentalne: Uwerturę z opery „Joanna d' Arc" Giuseppe Verdiego i Cavatinę z opery „Napój miłosny" Gaetano Donizettiego. „Joanna d`Arc" to rarytas w repertuarze operowym, dość rzadko wystawiane, wczesne dzieło Giuseppe Verdiego, skomponowane w latach czterdziestych XIX wieku. Utwór oparty jest na motywach tragedii Schillera. Opera opowiada o losach walecznej Dziewicy Orleańskiej, piętnastowiecznej bohaterki Francji, męczennicy i późniejszej świętej.

„Napój miłosny" jest pierwszym dziełem Donizettiego, które zdobyło europejską sławę, a którego akcja rozgrywa się we Włoszech, w małej wiosce, podczas wojen napoleońskich.

Świetne utwory, w których znakomita muzyka oddaje emocje. Można to było odczuć na widowni, która - odbierając nastrój przekazu – przeniosła się niejako w atmosferę minionej epoki, co można było wnioskować na podstawie reakcji widzów.

Na scenie, w tle, na swój czas oczekiwali trębacze myśliwi. Wcześniej jednak pojawił się Chór Opery Wrocławskiej, który wykonał dwa utwory z akompaniamentem orkiestry nawiązujące do europejskich i polskich tradycji łowiectwa: Chór myśliwych z opery „Wolny strzelec" Carla Marii Webera i Chór myśliwych z opery „Straszny dwór" Stanisława Moniuszki.

Brawa, brawa jeszcze raz brawa – a to dopiero początek. Kolejnym punktem Gali był Koncert Reprezentacyjnego Zespołu Muzyki Myśliwskiej Polskiego Związku Łowieckiego pod kierownictwem Mieczysława Leśniczaka. W części I koncertu zaprezentowana została myśliwska muzyka operowa z utworów Karola Kurpińskiego i Stanisława Moniuszki; utwory wykonane zostały przez duet wokalny: Sławomir Olgierd Krammen oraz Natalia Piechowiak i zespół muzyków złożony z pięciu trębaczy i perkusistę. Wyjazd na polowanie lub przygotowanie do polo-

wania, fragment z pierwszej zachowanej, uznanej za najstarszą polską operę „Heca albo Polowanie na zająca", jak zawsze wzbudził nostalgię i tęsknotę za tym, jak niegdyś bywało.

Reprezentacyjny Zespół Muzyki Myśliwskiej Polskiego Związku Łowieckiego działający przy Naczelnej Radzie Łowieckiej i Zarządzie Głównym PZŁ w Warszawie to klasa sama w sobie. Zespół został formalnie utworzony w maju 1993 roku, choć początki jego działalności sięgają października 1985 roku, kiedy występował jako Capella Zamku Rydzyńskiego przy rezydencji króla Stanisława Leszczyńskiego w Zamku SIMP w Rydzynie. W bieżącym roku zespół obchodzi zatem jubileusz trzydziestolecia działalności. Założycielem i kierownikiem artystycznym zespołu jest trębacz kol. Mieczysław Leśniczak. Zespół tworzą absolwenci Akademii Muzycznej im. I. J. Paderewskiego w Poznaniu, na co dzień pracujący w orkiestrach symfonicznych Poznania: Filharmonii Poznańskiej im. T. Szeligowskiego, Teatru Wielkiego im. S. Moniuszki, Teatru Muzycznego.

Utwory zaprezentowane przez muzyków przeniosły nas w sferę polskiej tradycji związanej z życiem dworskim i myślistwem. Ta chwila wielu widzom zostanie na długo w pamięci.

Jeszcze nie przebrzmiały głosy solistów z zespołu reprezentacyjnego, a na scenie pojawiła się kolekcja rogów myśliwskich ze zbiorów kol. Piotra Grzywacza, który w swoim występie oprócz pokazu zaprezentował brzmienie instrumentów zbudowanych i używanych w różnych częściach Europy: w Anglii, Westfalii, Francji, Czechach. Były też: Róg pszczyński – produkowany najwcześniej we Wrocławiu, Róg tucholski – wykonany przez kol. Piotra, Róg wiedeński czy Róg w stroju Es. Naprawdę to wielka sztuka zagrać sygnały myśliwskie na tak zróżnicowanych pod względem budowy i tonacji różnych instrumentach.

Historia rogu myśliwskiego jest tak stara, jak ludzkość co potwierdza słowa przytoczone we wstępie. Już w epoce kamiennej używano do porozumiewania się naturalnych, przewierconych rogów turów lub innych pustorożców czy rur z drewna.

Dzisiejsze rogi myśliwskie - w szczególności róg pszczyński - dają możliwość stosunkowo łatwego opanowania prostych utworów muzycznych o charakterze sygnałów, fanfar lub marszy, co przyczynia się do coraz powszechniejszego stosowania ich w czasie polowań, jak i innych okolicznościach towarzyszących polowaniom.

Atrakcyjność muzyki myśliwskiej staje się coraz większa, coraz częściej zespoły sygnalistów zapraszane są do udziału w różnych imprezach.

Postanowiono wykorzystać to do ubogacenia Gali Muzyki Myśliwskiej. Na scenie Opery zaprezentował się w pierwszej kolejności Zespół Sygnalistów Myśliwskich Zarządu Okręgowego PZŁ we Wrocławiu pod kierownictwem kol. Bartosza Piskozuba, który wykonał utwór „Marsz św. Huberta".

Historia zespołu sygnalistów myśliwskich przy ZO PZŁ we Wrocławiu zaczęła się pod koniec 2011 roku, kiedy to Zarząd Okręgowy, przy współpracy z Komisją Kultury, Tradycji i Zwycza-

fot. Jan Rokosz, 20 marca 2015 roku

jów Łowieckich w okręgu, zorganizował naukę gry na sygnałówkach (plessach). Z grupy osób uczących się pod okiem profesjonalnego instruktora utworzony został, po raz pierwszy w historii okręgu, Zespół Sygnalistów Myśliwskich Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Łowieckiego we Wrocławiu, który tym razem zaprezentował się na scenie Opery.

Jeszcze nie przebrzmiało echo marszu św. Huberta i brawa, które były nagrodą dla myśliwych trębaczy, w wolnych chwilach doskonalących się w umiejętności gry na rogach myśliwskich, a już kolejny kilkuosobowy Zespól Sygnalistów Myśliwskich z Wrocławia „Akord Lasu" rozpoczął wykonanie utworu instrumentalno-muzycznego „Fanfara kynologiczna" z muzyką Reinholda Steifa i słowami Jerzego Wysockiego. Utwory ze śpiewem trębaczy to coraz częściej spotykana w środowisku myśliwych forma muzyki myśliwskiej, która i wśród zebranej widowni wzbudziła aplauz.

Kolejny zespół, który brawurowo zaprezentował się widowni, to Sudecki Chór Rogów Myśliwskich pod kierownictwem kol. Bogusława Rupa. Sudecki Chór Rogów złożony z Zespołu Sygnalistów Myśliwskich „Durlakowe Rogi' z okręgu jeleniogórskiego i Zespołu Sygnalistów Myśliwskich „Odgłosy Kniei" z okręgu wałbrzyskiego wykonał trzy pieśni: „Pieśń muflona" – muzyka Bogusław Rup, słowa Zdzisław Piotrowski, „Sylwan" - muzyka i słowa Ryszard Kozłowski, opracowanie Bogusław Rup oraz „Leśnik" – muzyka Bogusław Rup, słowa Władysław Durlak. Solista zespołu kol. Andrzej Kuncewicz wraz z zespołem z wielką fantazją wykonał utwory. Sudecki Chór Rogów to już większa formacja, która zaprezentowała swój repertuar w Operze Wrocławskiej, stąd też i mocniej zaznaczyła się jej obecność na scenie teatru.

Zespół Sygnalistów Myśliwskich "Durlakowe Rogi" ma swoje korzenie w powiecie kamiennogórskim. Jako zorganizowana formacja muzyczna rozpoczął swoją działalność w dniu 11 kwietnia 2007 roku. Kierownikiem i organizatorem działalności zespołu jest kol. Władysław Durlak, to "motor zespołu" - bez niego nie byłoby "Durla-

kowych Rogów"Przewodnikiem muzycznym i mentorem od początku działalności zespołu jest kol. Bogusław Rup, to ojciec wszystkich sukcesów muzycznych. Zespół Sygnalistów Myśliwskich "Odgłosy Kniei" pod podaną nazwą funkcjonuje od 2009 roku, choć członkowie zespołu pierwsze próby rozpoczęli dwa lata wcześniej. Mentorem, dyrygentem i założycielem zespołu jest kol. Bogusław Rup - zawodowy muzyk Filharmonii Sudeckiej w Wałbrzychu.

Po hucznych brawach w nagrodę za wykonane utwory instrumentalno-muzyczne przez Sudecki Chór Rogów, miejsce na scenie zajął Zespół Francuskiej Muzyki Myśliwskiej „Trompes de Pologne". „Trompes de Pologne" powstał w roku 2000 przy Muzeum Łowiectwa i Jeździectwa w Warszawie. Jest jedynym tego typu zespołem w kraju, prezentującym specyficzną i mało znaną w Polsce francuską muzykę myśliwską. Można powiedzieć, że zespół ten ma charakter ogólnopolski, gdyż tworzy go kilku myśliwych - pasjonatów z różnych regionów kraju, których połączyła fascynacja instrumentem „trompe de chasse". By móc wspólnie koncertować, na co dzień muzycy ćwiczą indywidualnie w swoich miejscowościach, leżących w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego, Lublina i Warszawy. Zespół Francuskiej Muzyki Myśliwskiej „Trompes de Pologne" pod kierownictwem kol. Henryka Mąki zaprezentował: fanfarę „Bretoński dobry wieczór" - kompozycja Delacroix z 1867r., „W zielonym stroju" - kompozycja Yves Lafarge oraz „Cyklameny" - kompozycja Christian Conte.

Warto tutaj wspomnieć jeszcze o francuskich rogach. Rogi par force, zwane również rogami francuskimi są budowane w stroju D, mają czarne wnętrze czary głosowej, co zapobiega refleksom światła mogącym płoszyć konie i zwierzynę podczas polowania; skupiły one szczególną uwagę widowni w teatrze operowym. Wibracje powietrza jakie wzbudziły dźwięki z instrumentów i czarne czary nie tylko nie „spłoszyły" jednak widowni, ale wręcz zafascynowały.

Kolejny punkt Gali to kolejny występ Reprezentacyjnego Zespołu Muzyki Myśliwskiej PZŁ pod kierownictwem kol. Mieczysława Leśniczaka,

część II – pieśń i piosenka myśliwska - między innymi: „Hej, hej, do kniej", „Śpiewający muflon". „Śpiewający Muflon", utwór instrumentalno-wokalny, którego refren zaśpiewała cała widownia razem z solistami, dodał pozytywnej energii zebranym w Operze. Zaprezentowano również „Pojedziemy na łów" w nowoczesnej aranżacji i z nowym obrazem muzycznym, trochę swingu, trochę rocknrolla – zdecydowanie ciekawe brzmienie, które wywołało zachwyt na widowni! Na zakończenie występu ponownie pojawiła się piosenka „Pojedziemy na łów", tym razem już w tradycyjnym wykonaniu instrumentalnym zespołu kol. Mieczysława Leśniczaka i wokalnym pozostałych wykonawców zgromadzonych na scenie z udziałem ożywionej widowni.

Jak to zwykle bywa – to, co dobre, kończy się szybko. Tak szybko też końca dobiegła Gala. Prowadzący ją kol. Mieczysław Leśniczak zaprosił na scenę i jeszcze raz przedstawił wykonawców biorących udział w koncercie.

Zostały przekazane niezwykle serdeczne podziękowania dla Dyrektora, Dyrygenta oraz Chóru i Orkiestry Opery Wrocławskiej oraz wykonawców Gali, a także dla wszystkich osób, które przyczyniły się do jej zorganizowania.

Na zakończenie trębacze z zespołów sygnalistów myśliwskich, reprezentacyjnego zespołu muzyki myśliwskiej wspólnie wykonali hymn polskiego łowiectwa: „Darz Bór". Oczywiście oklaskom nie było końca, zarządzono więc wspólne wykonanie piosenki myśliwskiej: „Szła dzieweczka". Zapanował przyjemny i radosny nastrój.

Widownia w teatrze operowym gorącymi brawami nagrodziła wykonawców i organizatorów I Gali Muzyki Myśliwskiej - Wrocław 2015.

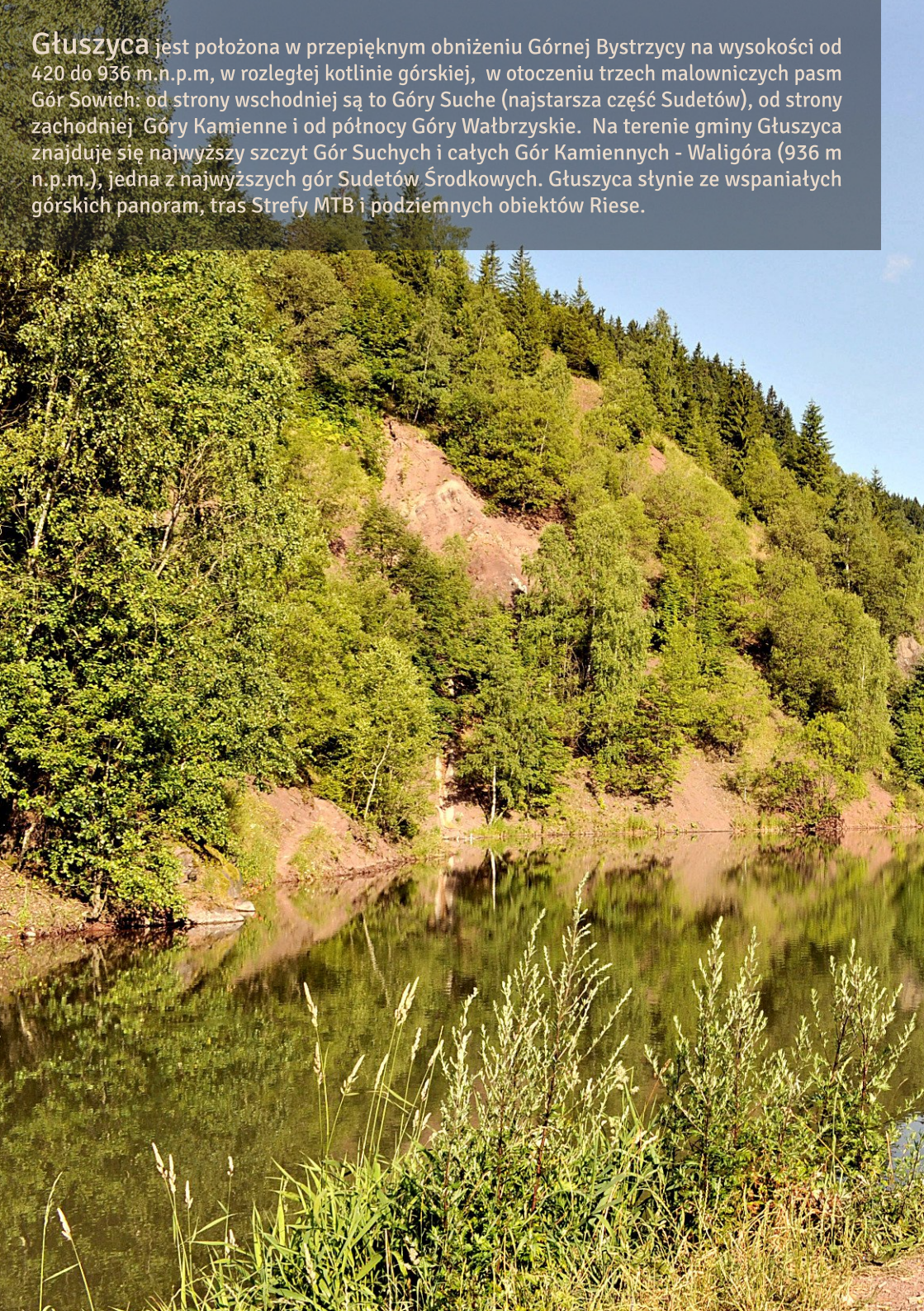
Organizatorzy włożyli wiele zapału i wysiłku, aby doprowadzić do powstania tak znaczącego wydarzenia kulturalnego, łowieckiego i towarzyskiego. Myśliwi w regionie obchodzą 70. rocznicę powołania struktur Polskiego Związku Łowieckiego na Dolnym Śląsku. I Gala Muzyki Myśliwskiej zorganizowana przez Zarząd Okręgowy i Okręgową Radę Łowiecką we Wrocławiu znakomicie wpisuje się w ten zacny jubileusz.

Organizacyjnie nad imprezą czuwali: Łowczy Okręgowy kol. Roman Rycombel i Prezes ORŁ we Wrocławiu kol. Jacek Seniów. Uzgodnienia w zakresie doboru repertuaru muzycznego powierzono kol. Andrzejowi Wystygło, z którym wykonawcy przedyskutowali wiele opcji zanim zaprezentowana wersja osiągnęła tak piękny sukces.

Widzowie mogli zanurzyć się w świat dźwięków kojących nie tylko serca, ale i duszę. Bogate instrumentarium złożone z instrumentów muzycznych: smyczkowych, dętych drewnianych, blaszanych i klawiszowych, perkusji sprawia, że poruszony zostaje nie tylko słuch, ale i wyobraźnia. Rogi myśliwskie przenosiły nas podczas występów wielokrotnie w ostępy leśne do kniei i na pola na spotkanie z przyrodą, z jej niezwykłym, czarownym i ciągle tajemniczym bogactwem. [•]

fot. Jan Rokosz, 20 marca 2015 roku

Głuszyca jest położona w przepięknym obniżeniu Górnej Bystrzycy na wysokości od 420 do 936 m.n.p.m, w rozległej kotlinie górskiej, w otoczeniu trzech malowniczych pasm Gór Sowich: od strony wschodniej są to Góry Suche (najstarsza część Sudetów), od strony zachodniej Góry Kamienne i od północy Góry Wałbrzyskie. Na terenie gminy Głuszyca znajduje się najwyższy szczyt Gór Suchych i całych Gór Kamiennych - Waligóra (936 m n.p.m.), jedna z najwyższych gór Sudetów Środkowych. Głuszyca słynie ze wspaniałych górskich panoram, tras Strefy MTB i podziemnych obiektów Riese.



fot. W. Jaranowski, 19 lipca 2013 roku

Dla miłośników kolarstwa górskiego przygotowano 150 km tras rowerowych - od najłatwiejszych żółtej i pomarańczowej, po czarną i zieloną, które doceniają nawet najbardziej wytrawni górale. Trasy biegną głównie górskimi drogami i ścieżkami, a asfalt spotyka się tylko na odcinkach dojazdowych z centrum miejscowości i - co ciekawe - przebiegają w bezpośredniej bliskości wyjątkowych atrakcji turystycznych, m.in. w pobliżu Podziemnego Miasta Osówka - ostatniej i najbardziej rozbudowanej kwatery Adolfa Hitlera na Dolnym Śląsku. Trasy rowerowe prowadzą także do ruin średniowiecznego zamku na Rogowcu, przez Dolinę Pięciu Stawów i Kamyki, które to miejsce swoim wyglądem przypomina górskie jeziorko czy też na Cesarskie Skałki - punkt widokowy w centrum miejscowości. W dniu 8 sierpnia 2015 r. na głuszyckich trasach rowerowych zorganizowane będą zawody w kolarstwie górskim w ramach II Pucharu Strefy MTB Sudety.

fot. Sabina Jelewska

fot. archiwum gospodarstwa agroturystycznego "Podkówka", 11 września 2011 roku

Oprócz kolarstwa górskiego Głuszyca jest doskonałym miejscem do uprawiania wielu sportów (narciarstwo biegowe, narciarstwo zjazdowe, skitouring, wspinaczka po lodospadach). Na terenie gminy znajduje się startowisko dla paralotniarzy, a w sezonie letnim czynny jest basen miejski. Oznakowane szlaki turystyczne zachęcają do rodzinnych wypraw pieszych, biegania i nordic-walkingu.

Gospodarstwa agroturystyczne we wsiach letniskowych gminy Głuszyca zapraszają do całorocznego wypoczynku. Wiele obiektów oferuje udogodnienia dla rodzin z dziećmi, np. możliwość skorzystania z wyposażenia dla dzieci (łóżeczka turystyczne, krzesełka do karmienia), dostęp do placu zabaw, trampoliny lub możliwość wypożyczenia sprzętu turystycznego (przyczepki rowerowe, nosidełka). Gospodarstwa oferują naukę jazdy konnej, możliwość uprawiania turystyki konnej czy też wędkowanie w zarybionych stawach. Miłośnicy jazdy na rowerach mogą skorzystać z myjek rowerowych i serwisu rowerowego oraz z wypożyczalni rowerów. W sezonie zimowym czynna jest wypożyczalnia i serwis nart biegowych / Sabina Jelewska

fot. W. Jaranowski, 19 czerwca 2013 roku

TIGRAN W MUZEUM FILUMENISTYCZNYM

Dorota Marchewka

2 maja 2015 roku w bystrzyckim Muzeum Filumenistycznym otwarta została wystawa prac plastycznych Tadeusza Łukasiewicza "Tigrana". Krakowski artysta, z pochodzenia Ormianin, urodził się 6 lutego 1938 roku w Pradze. W latach 1960-67 studiował w ASP w Krakowie na Wydziale Architektury Wnętrz oraz Form Przemysłowych. Swoją pracę zawodową związał z Liceami Sztuk Plastycznych: w Wiśniczu i w Krakowie oraz z krakowskim Domem Kultury "Pod Baranami".

Inicjatywa organizacji monograficznej wystawy artysty w Bystrzycy Kłodzkiej zrodziła się z przypadku. Tigran we wczesnych latach powojennych, przez bardzo krótki czas, mieszkał w naszym mieście i kilkadziesiąt lat później postanowił je odwiedzić. Podróż sentymentalną uznał za bardzo udaną. Zawsze twierdził, że czas dzieciństwa spędzonego na ziemi kłodzkiej stanowił żywe, barwne wspomnienie jednego z najwspanialszych okresów w jego życiu. Do Bystrzycy Kłodzkiej przyjechał powtórnie po kilkudziesięciu latach, jedynie na krótką chwilę. Na wszelki wypadek pozostawił do siebie kontakt.

Prace Tadeusza Łukasiewicza to prace rasowego kolorysty. Postrzeganie rzeczywistości przez pryzmat otaczających artystę kolorów znalazło swoje odzwierciedlenie na małoformatowych płaszczyznach malarskich, cyzelowanych przez niego z szaleńczą wręcz pieczołowitością. Kolory zakodowane na kartkach papieru są krzykliwe i stanowią jasne komunikaty, kolor Tigrana to jego subiektywny język. To broń, dzięki której posiadł zdolność epatowania swoim własnym sposobem postrzegania świata. Plamy barwne pokrywające przestrzeń są mocno wypracowane, a nawet przepracowane. Widać etapy pracy malarza i dokładną ścieżkę, którą dochodził do celu. Tadeusz Łukasiewicz jest artystą bardzo pracowitym; jeśli ktoś chce być

w swojej sztuce bezkompromisowy, nie ma wyjścia, musi przemóc materię. Język sztuki Tigrana jest kategoryczny. To konieczne. Bezkompromisowość w przypadku jego twórczości to warunek sine qua non. Malarz nie ma innego wyboru, jest jedynie przekaźnikiem otrzymanych uprzednio, jasnych i mocnych komunikatów – jest swoistym medium, które przekazuje nam prawdziwą rzeczywistość. Skoro tylko on otrzymuje sygnały, tylko on wie, jak przełożyć je na dostępny dla nas język. Tadeusz Łukasiewicz "Tigran" mieszka i pracuje w Krakowie. Jest autorem licznych wystaw indywidualnych i zbiorowych. Świetny kolorysta, eseista i pisarz. Choć nie czuje się ostatnio najlepiej, pojawił się na wernisażu swojej monograficznej wystawy. Był wzruszony. Pomimo że wrócił już do Krakowa, chyba został u nas na dłużej. [•]

fot. Wojciech Głodek, 15 Lutego 2014 roku

KOMFORTOWO W KARKONOSZE

Jelenia Góra Zachodnia
fot. Wojciech Głodek, 13 maja 2015 roku

Za ponad 10 mln zł PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmodernizowały perony na stacjach Piechowice oraz Jelenia Góra Zachodnia. Nowe obiekty zwiększają komfort obsługi pasażerów w regionie jeleniogórskim, a przebudowa torów oraz rozjazdów usprawnia przejazd pociągów regionalnych i dalekobieżnych.

Wyremontowane perony w Jeleniej Górze Zachodniej oraz w Piechowicach mają nową nawierzchnię, ławki oraz tablice informacyjne. Perony zostały podwyższone i wyposażone w nowy system nagłośnieniowy oraz oświetlenie. Zadbano także o potrzeby osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wygodny dostęp do peronów zapewniają specjalne pochylnie. Ponadto zmiana układu torowego, wymiana rozjazdów i regulacja elementów sieci trakcyjnej przyczyniają się do usprawnienia przejazdu pociągów aglomeracyjnych, regionalnych i dalekobieżnych m. in. z Wrocławia czy Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby. Wartość prac, które trwały od października ubiegłego roku, wyniosła ponad 10 mln zł. Wykonano je w ramach RPO.

Linia z Jeleniej Góry do Szklarskiej Poręby to typowo górska trasa, chętnie uczęszczana przez mieszkańców oraz turystów, wybierających kolej jako wygodny środek transportu w Karkonosze i Góry Izerskie, na piesze i rowerowe wędrówki lub zimowy odpoczynek na nartach. Między Piechowicami a Szklarską Porębą, na odcinku 12 km, pociąg pokonuje wysokość 313 m.

Piechowice
fot. archiwum PLK SA, 13 maja 2015 roku

Modernizacja peronów na stacjach kolejowych Jelenia Góra Zachodnia i Piechowice wpisuje się w dotychczasowe działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i samorządu, zmierzające do poprawy stanu linii kolejowych w regionie Jeleniej Góry i na terenie województwa dolnośląskiego. Projekt ten jest kontynuacją zakończonej w 2013 r. inwestycji pn. „Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna" o wartości 34 mln zł, z czego ponad 21 mln zł pochodziło ze środków RPO dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013. Modernizacją objęto wówczas ponad 12 km torów, wymieniono rozjazdy pomiędzy stacjami Piechowice i Szklarska Poręba Górna, wyremontowano mosty oraz przejazdy kolejowo-drogowe.

To jednak nie koniec inwestycji w tym regionie. Prawie 24 mln zł PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zainwestują w modernizację stacji Jelenia Góra. Będą wyższe, wygodniejsze perony z nowymi windami, odnowionymi wiatami i przejściem podziemnym. Zgodnie z podpisaną 12 czerwca br. umową wykonawca do końca roku przebuduje na stacji trzy perony. Będą wyższe i znacznie ułatwią podróżnym wsiadanie do pociągów. Na każdym peronie będzie nowa nawierzchnia, zostaną odnowione wiaty, zamontowane czytelne oznakowanie i tablice informacyjne. Wyższy poziom bezpieczeństwa pasażerów zagwarantuje lepsze oświetlenie oraz instalacja monitoringu. Na stacji, z której korzysta wielu kuracjuszy pobliskiego uzdrowiska, istotną zmianą będzie budowa trzech wind m.in. dla osób niepełnosprawnych. Wymienione zostaną tory i rozjazdy w obrębie stacji , co zapewni sprawniejszy ruch pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych.

Pełne wykorzystanie połączeń kolejowych do Szklarskiej Poręby możliwe będzie po zakończeniu modernizacji linii nr 274 Wrocław – Jelenia Góra. W ostatnich latach PLK wydała na ten cel ponad 400 mln zł. Najbardziej zauważalnym efektem inwestycji jest skrócenie czasu przejazdu pociągów z Wrocławia do Jeleniej Góry z ponad 3,5 godziny do nieco ponad 2 godzin. Docelowo czas ten powien spaść poniżej 2 godzin. [PKP PLK]

MAJÓWKA ZE ZWIERZĘTAMI W JELENIEJ GÓRZE

Jan Rokosz

fot. Jan Rokosz

Dzieci, młodzież, dorośli - przedszkolaki, uczniowie, studenci, wychowawcy, nauczyciele i rodzice przemaszerowali głównym deptakiem Jeleniej Góry - ulicami: 1 Maja i Konopnickiej do Rynku, gdzie zorganizowane zostały imprezy kolejnej majówki ze zwierzakami. Na Placu Ratuszowym 16 maja 2015 roku odbyła się XXIV "Majówka ze zwierzakami" zorganizowana przez Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami w Jeleniej Górze pod patronatem Prezydenta Jeleniej Góry, w której drugi raz z rzędu udział wzięli myśliwi z okręgu jeleniogórskiego.

Polski Związek Łowiecki w tym roku obchodzi 70. jubileusz działalności w Jeleniej Górze i na Dolnym Śląsku, na co dzień prowadzi działania w zakresie hodowli i ochrony zwierzyny ży-

jącej w stanie dzikim oraz ochrony środowiska. Dla myśliwych, którzy często bywają w środowisku, w którym bytuje zwierzyna dzika, normą jest działanie w zakresie zrównoważonego rozwoju polskiej flory i fauny, co staraliśmy się przedstawić podczas licznych rozmów, dyskusji i wymiany poglądów z uczestnikami festynu. Impreza miała na celu zwrócenie uwagi na potrzeby zwierząt - tych domowych i tych bezdomnych. Poprzez gry i zabawy chcemy uczyć ludzi postępowania ze swoimi pupilkami w domu i na spacerze oraz zaprezentować - tak dzieciom, jak i dorosłym - zagadnienia ochrony i hodowli zwierząt żyjących w stanie wolnym (zwierząt dzikich). Imprezę od lat organizuje p. Anna Ragiel z mężem Eugeniuszem z Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami. Koordynacją działań kierowała p. Małgorzata Wrotniewska dyrektorka Przedszkola miejskiego nr 27. Nad przebiegiem gry edukacyjnej czuwał kol. Jacek Falkenberg – wiceprezes GOPR, myśliwy i wice prezes Karkonoskiego Klubu Owczarka Niemieckiego.W imprezie uczestniczyły 24 placówki oświatowe: 7 przedszkoli, 10 szkół podstawowych oraz 7 gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych, łącznie około 500 dzieci i uczniów. Impreza wzbudziła duże zainteresowanie i przybyło na nią wielu mieszkańców z dziećmi.

Myśliwi mieli okazję do promocji polskiej przyrody, polskiej fauny i walorów polskiego łowiectwa w zakresie ochrony i hodowli zwierząt żyjących w stanie wolnym. Była to również okazja do prezentacji zasad etyki łowieckiej, tradycji i naszego dorobku kulturowego. W ramach imprezy odbył się koncert sygnalistów myśliwskich: "Sudeckiego Chóru Rogów Myśliwskich", który składał się z sygnalistów myśliwskich z zespołów: "Durlakowe Rogi" z Kamiennej Góry i "Odgłosy Kniei" z wałbrzyskiego okręgu łowieckiego.W zorganizowanej grze edukacyjnej uczestniczył Polski Związek Łowiecki. Przeprowadzono sprawdzian wiedzy teoretycznej i praktycznej z zakresu ochrony przyrody i hodowli zwierzyny dzikiej. Stacje (poszczególne etapy gry) były przygotowane oddzielnie dla dzieci w wieku przedszkolnym i dla młodzieży szkolnej.

Łowieckie stanowisko edukacyjne dla przedszkoli prowadził kol. Henryk Kubieniec z KŁ "Knieja" w Lubawce, a stanowisko dla szkół kol. Agnieszka Marconi w towarzystwie kol. Dariusza Kowalskiego z KŁ „Jeleń" w Jeleniej Górze. Ekspozycję myśliwych zorganizowali koledzy z KŁ „Darz Bór" i KŁ "Jeleń" w Jeleniej Górze. Dużą atrakcją na naszym stanowisku była mała wystawa zwierząt, które prezentowali ich właściciele: synowie i wnuczka myśliwych: Karina Kubieniec oraz Hubert i Gianni Marconi. Świnka morska pochodzenia chińskiego, psy i królik cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem. Gwoździem programu naszego stanowiska było niewątpliwie Myśliwskie koło fortuny prowadzone z wielkim zaangażowaniem przez kol. Lucjana Leśko z KŁ "Jeleń" w Jeleniej Górze. Za poprawne rozwiązanie wylosowanego zadania uczestnicy otrzymywali drobne upominki, które stanowiły dodatkową atrakcję.

Myśliwi przygotowali też zwyczajowy poczęstunek. Chleb, smalec, ogórki, grzybki, kiełbasa, szynka, boczek z dziczyzny przyszykowane przez myśliwych z KŁ „Darz Bór" cieszyły się szczególnym zainteresowaniem uczestników festynu. Stanowisko było wręcz oblegane. Chociaż aby otrzymać posiłek, trzeba było odpowiedzieć na wylosowane pytanie z zakresu łowiectwa, nikt nie odszedł bez poczęstunku! Kolorytu ekspozycji łowieckiej dodawały też prezentacje odgłosów jeleni na rykowisku w wykonaniu kol. Darka Kowalskiego. Wrażeń było sporo, dzieci biorące udział w edukacyjnej ścieżce ze zwierzakiem zostały nagrodzone przez organizatorów okolicznościowymi medalami i nagrodami rzeczowymi. Myśliwi przygotowali materiały edukacyjne, które przekazała nam redakcja Zachodniego Poradnika Łowieckiego reprezentująca firmę „Grandel" z Piły. Materiały te zostaną przekazane wskazanym przez organizatorów przedszkolom oraz szkołom podstawowym i gimnazjalnym w Jeleniej Górze.

Dzieci, ich rodzice, opiekunowie i uczestnicy spotkania biorąc udział w konkursach na stanowisku u myśliwych również otrzymywali drobne upominki i gadżety. W spotkaniu myśliwych na Majówce ze zwierzakami,

którą przygotowali z ramienia Zarządu Okręgowego kol. Marian Klasiński i kol. Jan Rokosz, udział brały koleżanki i koledzy: Dariusz Kowalski z żoną Heleną, Henryk Kubieniec z wnuczką Kingą, Lucjan Leśko oraz Agnieszka i Wiktor Marconi z KŁ „Wieniec" w Świeradowie Zdroju z synami Hubertem i Gianni. Poczęstunek myśliwski przygotowali i wydawali: Zbigniew Stasiak z żoną Teresą, Wiesław Pirus i Magda Lisowska z KŁ "Darz Bór" w Jeleniej Górze. Mamy nadzieję, że wielu uczestników spotkania dowiedziało się więcej o gospodarce łowieckiej, innymi słowy - o działalności myśliwych w zakresie ochrony, hodowli i racjonalnego pozyskiwania zwierzyny. Była również okazja do pogłębieniu wiedzy i wymiany informacji w zakresie opieki nad zwierzętami, które pojawiają się w naszych domach i zasadach zachowywania się w przypadku spotkania na swojej drodze zwierząt dzikich.[•]

fot. Jan Rokosz

fot. archiwum WTWK Partynice

WYŚCIGOWA DUMA WROCŁAWIA

Jest takie miejsce, gdzie w otoczeniu zabytkowej architektury przechadzają się damy w kapeluszach, a panowie wyglądem przywodzą na myśl brytyjską arystokrację. Chciałoby się powiedzieć, że czas się tu zatrzymał, ale nie – czas biegnie tu w prawdziwie wyścigowym tempie!

Mieszkańcy Dolnego Śląska na nowo pokochali wyścigi konne. Wrocławski Tor na Partynicach przeżywa prawdziwy renesans. W 2014 roku hipodrom odwiedziło ponad 100 000 widzów, a największe gonitwy gromadziły przeszło 13 000 kibiców w trakcie jednego dnia! Dla porównania w 2012 roku cały sezon obejrzało zaledwie kilkanaście tysięcy osób. Co zatem sprawiło, że Partynice stały się tak atrakcyjnym i modnym miejscem weekendowej rozrywki?

fot. archiwum WTWK Partynice

Od 2013 roku na wrocławskim torze ścigają się konie pełnej krwi angielskiej. Gonitwy folblutów są dla świata wyścigów konnych tym, czym formuła 1 dla sportów motorowych. To rasa specjalnie do wyścigów wyhodowana, nie ma szybszych koni od pełnej krwi angielskiej – mówi dyrektor Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych Jerzy Sawka. W ubiegłym sezonie po raz pierwszy w historii rozegrana została we Wrocławiu legendarna gonitwa OAKS, jedna z najbardziej prestiżowych imprez w kalendarzu wyścigów konnych. Międzynarodowy OAKS przyciąga najlepszych dżokejów, trenerów oraz konie z Polski i z zagranicy. I trudno się dziwić gdyż OAKS jest jednym z najsłynniejszych wyścigów, obok imprez takich jak Nagroda Rulera, St. Leger, Derby czy Wielka Warszawska.

Na Wrocławskim Torze Wyścigów Konnych w ciągu roku rozgrywanych jest 17 dni wyścigowych. Do najważniejszych z nich należą kwietniowe Otwarcie Sezonu, Dzień Prezydencki

(w 2015 roku w dniu 7 czerwca), OAKS (9 sierpnia), Wielka Partynicka i Wielka Wrocławska Nagroda Totalizatora Sportowego (5-6 września) a także Dzień Województwa Dolnośląskiego (18 października) oraz Zamknięcie Sezonu (25 października).

Ostatnie sukcesy wrocławskiego hipodromu zostały dostrzeżone w Europie. W styczniu tego roku konie z Partynic zostały zaproszone do udziału w prestiżowym mityngu rozgrywanym na zamarzniętym jeziorze w Sankt Moritz w Szwajcarii. W ramach nawiązanej współpracy podczas wrześniowej Wielkiej Wrocławskiej w stolicy Dolnego Śląska odbędzie się gonitwa Grand Prix White Turf Sankt Moritz. W przyszłym roku Szwajcarzy gościć będą u siebie gonitwę Grand Prix Wrocław Europejska Stolica Kultury 2016.

Początek roku przyniósł również akces do prestiżowego grona europejskiej unii końskich miast Euro Equus. Wrocław jest pierwszym i jedynym reprezentantem Polski w tym gronie.

Wyścigowa niedziela na wrocławskich Partynicach na stałe wpisała się w imprezowy kalend
mieszkańców regionu. Końska dawka emocji w połączeniu z piknikowa atmosferą oraz bogatą ofe
gastronomiczną sprawiły, że wrocławski hipodrom stał się w ostatnim czasie miejscem szczegól
popularnym wśród wrocławian. – Obserwujemy rozkwit mody na wyścigową elegancję. Szczegól
ludzie młodzi, wzorem rówieśników z Wielkiej Brytanii czy Australii, coraz częściej przekonują
do klasycznych trendów. Panie zakładają stylowe sukienki i fantazyjne nakrycia głowy, panow
klasyczne marynarki i koszule - mówi Joanna Książek, zastępca dyrektora ds. marketingu.

arz
ertą
nie
nie
się
wie

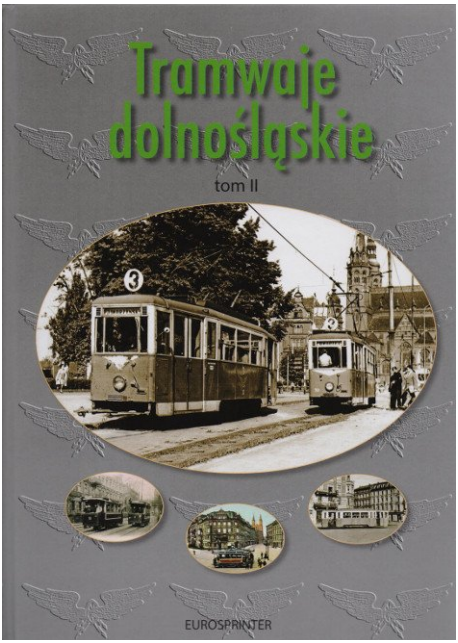
fot. archiwum WTWK Partynice

fot. archiwum WTWK Partynice

Dodatkowym smaczkiem jest fakt, że można tu spotkać wiele znanych osób chociażby ze świata kultury. Na Partynicach regularnie startują konie Bogusława Lindy, Marka Siudyma czy Anny Jurksztowicz i Krzesimira Dębskiego. Prawdziwą gwiazdą Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych – Partynice stał się Damar – filmowy koń Bohuna z ekranizacji "Ogniem i Mieczem" Jerzego Hoffmana. W trakcie dni wyścigowych do Damara ustawiają się długie kolejki fanów, którzy chcieliby zrobić sobie z nim zdjęcie.

Wrocławianie na powrót pokochali wyścigi konne i trudno im się dziwić – próżno bowiem szukać drugiego takiego miejsca w całej Polsce. Oprócz Wrocławia tylko Warszawa i Sopot mogą pochwalić się własnym hipodromem. Ale to właśnie ten wrocławski urzeka przepiękną, przeszło 100-letnią architekturą otuloną koronami dorodnych kasztanowców, zielonymi padokami, na których pasą się konie i atmosferą, którą trudno opisać, ale na pewno warto poczuć! (WTWK Partynice)

fot. archiwum WTWK Partynice



Tramwaje dolnośląskie
tom II: Historia tramwajów i trolejbusów w Legnicy
Przemysław Nadolski
Dariusz Walczak
Zbigniew Danyluk
Bohdan Turżański

Wydawnictwo Eurosprinter
2015

ISBN: 978-83-63652-14-2
158 stron, 210x300 mm
oprawa twarda

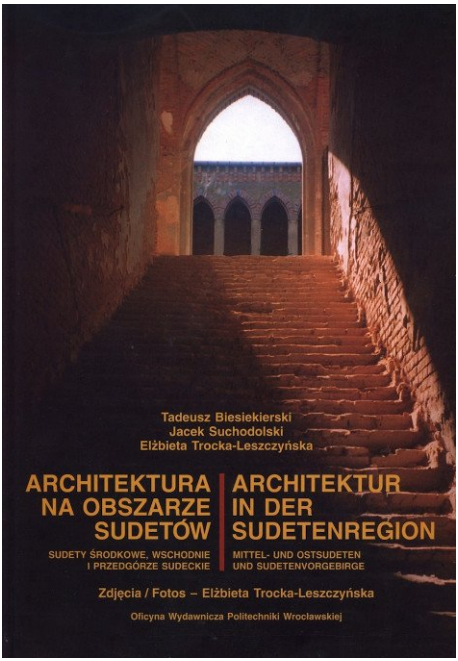
Magistrat pięćdziesięciotysięcznej wówczas Legnicy podjął w 1896 roku decyzję o utworzeniu regularnej komunikacji tramwajowej. 18 stycznia 1898 na liczącej 8 i pół kilometra długości sieci uruchomiono uroczyście pierwsze trzy linie tramwajowe, o – jak na ówczesne warunki - stosunkowo dużej częstotliwości kursowania: co 7,5 minuty lub co 10 minut. Układ linii zmieniał się na przestrzeni lat, ale przetrwał II wojnę światową. Dopiero na początku lat sześćdziesiątych rozpoczął się, podobnie jak w innych miastach dolnośląskich, proces likwidacji sieci tramwajowych. Na miejsce tramwajów wprowadzono autobusy, a o powrocie tramwajów dziś nawet się nie wspomina.

"Tramwaje Dolnośląskie", tom II "Historia tramwajów i trolejbusów w Legnicy" to okazja do odbycia swego rodzaju historycznej wędrówki po Legnicy od chwili uruchomienia tu w 1898 roku tramwajów - od razu elektrycznych - przez lata międzywojenne, okres II wojny światowej i – o dziwo z najmniej kompletnym zestawem zachowanych dokumentów archiwalnych

– dwie pierwsze dekady Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej. Ten ostatni okres jest najciekawszy, bo jak przyznają autorzy niedostatek ikonografii z tych lat jest przeogromny. Legniczanie dzielili na co dzień przestrzeń publiczną z siedzibą dowództwa Północnej Grupy Wojsk Armii Radzieckiej, a wyciąganie aparatu fotograficznego w tak bliskich okolicach obiektów wojskowych w czasach PRL mogło nie być mile widziane. Tym bardziej należy docenić pracę twórców tej monografii, którzy zdołali dotrzeć do zdjęć z prywatnych szuflad, w większości wcześniej nigdzie niepublikowanych.

Tę publikację popularnonaukową polecić możemy nie tylko miłośnikom komunikacji, szczególnie tramwajowej, ale i wszystkim zainteresowanym historią. Na dziesiątkach reprodukowanych fotografii i pocztówek, szczególnie z pierwszej połowy XX wieku, można wypatrywać nie tylko starych tramwajów i przebiegu torów, ale również pięknych legnickich budynków, z których wiele nie przetrwało II wojny światowej. Legnica przedwojenna to jedno z piękniejszych miast prowincji śląskiej, przede wszystkim dzięki przemyślanej strategii wprowadzonej przez głównego architekta miasta Paula Oehlmanna, dzięki któremu powstały nowe zespoły osiedlowe i budynki użyteczności publicznej. Osiedle Neuland projektu Hugo Leipzigera reprezentujące postępową urbanistykę Neues Bauen czy przytulne miasta-ogrody ze stromymi, mansardowymi dachami, odwołują się bezpośrednio do wątków lokalnych i brytyjskiej teorii malowniczości.

"Tramwaje Dolnośląskie" to też wspaniałe źródło informacji, gdzie zestawiono dane techniczne dotyczacące eksploatowanych tramwajów, ich schematy, ilostan oraz dane dotyczące eksploatacji. To także szczegółowe przebiegi i opisy zmian tras poszczególnych linii na przestrzeni lat wraz z mapkami przedstawiającymi dokładne umiejscowienie przystanków. To w końcu także – trochę wbrew tytułowi serii – książka nie tylko o tramwajach. Poruszono w niej epizod komunikacji trolejbusowej w mieście, której pierwszą linię uruchomiono tam już w 1935 roku. [WG]



Architektura na obszarze Sudetów
Tadeusz Biesiekierski
Jacek Suchodolski
Elżbieta Trocka-Leszczyńska

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
1999

ISBN: 83-7085-406-0
495 stron, 210x300 mm
oprawa twarda

Na Dolnym Śląsku wyraźnie widoczny jest regionalizm w kształtowaniu form architektury. Kulturowa spuścizna w dziedzinie architektury podkreślona jest pięknem i specyfiką otaczającego terenu. Oczywiście województwo dolnośląskie nie jest jedynym regionem, w którym ze zjawiskiem takim mamy do czynienia, z pewnością jest jednak przypadkiem ciekawym i wartym uwagi.

O tym głównie, chociaż nie tylko, piszą Autorzy „Architektury na obszarze Sudetów".

W pierwszej części książki, na około sześćdziesięciu stronach, znajdujemy historyczny rys regionu, na którym skupia się uwaga twórców publikacji: Sudetów Środkowych, Wschodnich i Przedgórza Sudeckiego. Znajdziemy tutaj informacje na temat położenia geograficznego, rozwoju rolnictwa, rozwoju turystyki, historii osadnictwa na tych ziemiach oraz – przede wszystkim – historii i rozwoju architektury tego terenu. Następnie zamieszczona została krótka charakterystyka najważniejszych zabytków większych miast opisywanego regionu.

Kolejne strony zajmuje tekst przełożony na język niemiecki. Część pierwszą kończy spis literatury odsyłający do ważniejszych pozycji traktujących o (pod)sudeckiej architekturze, tak w języku polskim, jak i niemieckim.

Druga część książki to ilustracje. Jest ich naprawdę wiele, bo aż 779, a wszystkie autorstwa Elżbiety Trockiej – Leszczyńskiej. Każda ilustracja jest opatrzona krótką informacją odsyłającą nas do konkretnego obiektu lub miejsca. Co ważne – te podpisy pod zdjęciami są również dwujęzyczne. Mamy na nich zarówno znane wszystkim zabytki architektury, jak na przykład Zamek Książ czy Klasztor w Henrykowie, jak i takie, o których na co dzień zapominamy, jak chociażby Kościół św. Anny w Zieleńcu i wiele innych pięknych i starych budowli sakralnych w niewielkich miejscowościach na Dolnym Śląsku. Autorka ponadto prezentuje na fotografiach także liczne pomniki, figury, bramy, a nawet – detale na kamienicach czy domach. Na następujących po sobie stronach ukazane są zabytki kolejnych miejscowości ujęte w podziale na miasta średnie i duże, uzdrowiska, ośrodki turystyczne oraz wsie.

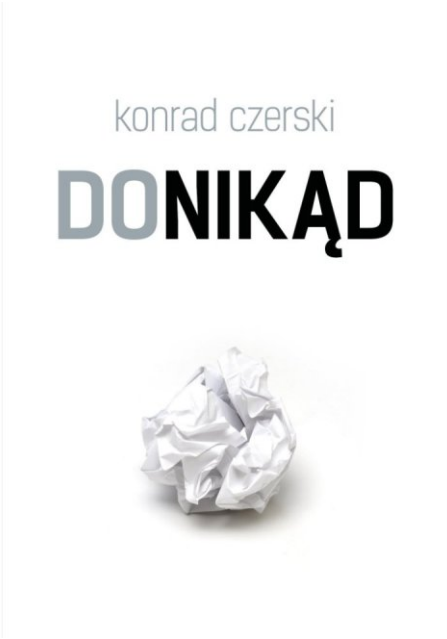
Mnóstwo przepięknych i ciekawych ilustracji – dla znawców tematu, ale i dla laików.

W końcowej części znajdujemy spis miejscowości wraz z wykazem ilustracji, który to skorowidz pozwoli nam szybko zorientować się w treści publikacji i znaleźć interesujący nas konkretny fragment. Całość wieńczy mapa z zaznaczonymi miejscowościami, które zostały wspomniane we wcześniejszych częściach.

Po publikację warto sięgnąć i z uwagi na tekst, i ilustracje, choć to właśnie te drugie naszym zdaniem stanowią o wartości tej książki. Z pewnością dobrze mieć ją w swojej biblioteczce. [JK]

Spis treści:

Od autorów
CHARAKTERYSTYKA
Położenie geograficzne • Rolnictwo • Turystyka • Historia osadnictwa
ARCHITEKTURA
Rys historyczny • Miasta duże i średnie • Małe miasta i osiedla • Uzdrowiska • Wsie
Literatura
Spis ilustracji
Spis miejscowości wraz z wykazem ilustracji



Donikąd
Konrad Czerski

Wydawnictwo Oficynka
luty 2014

ISBN: 978-83-64307-13-3
296 stron, 121x194 mm
oprawa miękka

Wydawnicza recenzja debiutanckiej powieści Konrada Czerskiego zapowiada, że „Donikąd to powieść egzystencjalna. Stawiając pytanie o kierunek, w którym zmierza człowiek, jednocześnie dotyka ona zagadki istnienia jako takiego".

Po przeczytaniu powyższego zdania Czytelnik może się spodziewać monotonnej i niejasnej narracji, momentami nieco trudnej w odbiorze, niezbyt wartkiej akcji... Nic jednak bardziej mylnego.

Głównym bohaterem powieści jest wprawdzie młody, poszukujący sensu życia człowiek, jednak te jego poszukiwania są fascynującą intrygą, której rozwiązania niecierpliwie oczekujemy. Bruno Werner, bo tak się nazywa, to lekkoduch, utracjusz, ale także inteligentny i błyskotliwy młodzieniec, który pragnie zostać pisarzem. Dopada go jednak niemoc twórcza, toteż próbuje jakoś sobie z nią poradzić. Postanawia zaprowadzić zmiany w swoim życiu.

Najpierw zmienia miejsce zamieszkania i przeprowadza się do Wrocławia. Nie kupuje jednak domu

na przedmieściach czy nowoczesnego apartamentu. Za odziedziczone po rodzicach pieniądze nabywa część poddasza w śródmiejskiej kamienicy. Poddasze jest oczywiście w stanie nadającym się jedynie do generalnego remontu – i to właśnie Bruno Werner robi. Nieco później rozpoczyna dziwny związek – nie-związek z młodą mieszkanką Wrocławia. Pomiędzy tym wszystkim szuka inspiracji, co kieruje jego kroki m.in. na targ staroci. Tam znajduje genialnie napisaną powieść, której autora jednak nie potrafi zidentyfikować (nawet Internet o nim milczy!). I jego poszukiwaniom podporządkowuje kolejne miesiące życia, w czasie których zawita nawet do mieszkania … Konrada Czerskiego.

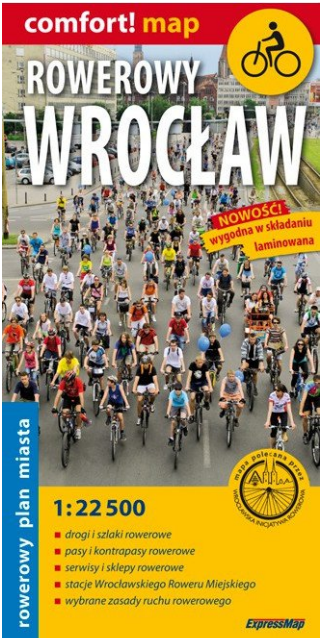
Rozdziały opisujące życie Wernera przerywane są takimi, w których przenosimy się do Nowego Jorku, w którym to mieście mieszka Sophie Kavan. Jaka jest jej rola w powieści, jaki związek z Wrocławiem, w jaki sposób – i czy w ogóle – spotka się z Wernerem? Jaką nosi w sobie tajemnicę? Jaki jest wspólny mianownik tych dwóch tak odległych życiorysów?

Powieść jest ciekawie skonstruowana, zagadkowa i nieoczywista, ale przez to odmienna od wielu innych powieści, których bohaterowie poszukują sensu życia. Mało który robi to bowiem tak intensywnie, jak Bruno Werner. I mało które poszukiwania są tak skomplikowane. Pozostaje przy tym jednak powieścią egzystencjalną, stawiającą szereg ważnych pytań. Jest dużo emocji, uczuć i znaków zapytania. Jest także obraz współczesnego, szybkiego i zabieganego życia w dużym mieście. Obraz, który skłania do refleksji.

Sam główny bohater też nie jest prostą postacią. Ma wiele pasji, pomysłów, ale i problemów, wśród których jednym z ważniejszych jest jego „drugie ja”, zwane Kadukiem.

Biała okładka ze zmiętą kartką to ilustracja głównego wątku, przyczyny wszystkich zdarzeń, jakie będą miały miejsce, czyli brak weny niespełnionego pisarza. Ale to także wskazanie, że powieść odczytać każdy może po swojemu – nie ma żadnych sugestii, nie ma żadnych wskazówek.

Zapraszamy do lektury! [JK]



Rowerowy Wrocław
mapa 1 : 22 500

Wydawnictwo ExpressMap 2015

ISBN: 978-83-7546-754-3
100 x 48 cm, po złożeniu: 11 x 24 cm
mapa laminowana, wodoodporna

Wrocław. 2 w 1 przewodnik i mapa
mapa 1 : 22 500

Wydawnictwo ExpressMap 2015

ISBN: 978-83-7546-327-9
67 x 44 cm, po złożeniu: 9,6 x 22 cm
mapa laminowana, wodoodporna

Przewodnik po Wrocławiu, mapa po Wrocławiu to tematy trudne. Wielu z nas wydaje się, że ten Wrocław tak już jest opowiedziany, znany, opisany, że nic nowego w tym temacie zaoferować się nie da. Wszyscy już chyba turyści o stolicy Dolnego Śląska wiedzą wszystko. Nic bardziej mylnego – sięgnijcie po dwie nowe oferty ExpressMap, a sami się przekonacie.

Pierwszą jest „Wrocław" wydany w znanej już naszym Czytelnikom serii „2 w 1 przewodnik i mapa". Aktualna mapa miasta, z czytelnie zaznaczonym podziałem na dzielnice i osiedla. Mapa jest wykonana w sposób, który gwarantuje, że także po kilku użyciach napisy będą widoczne, a zagięcia – nieprzetarte (opatentowane rozwiązanie techniczne). Na mapie zaznaczono m.in. parkingi, strefy piesze oraz ulice jednokierunkowe, co z pewnością ułatwi poruszanie się po Wrocławiu tym, którzy nie zaglądają tutaj zbyt często.

Na odwrocie mapy – praktyczny niedługi przewodnik. W przewodniku zaś mamy bogaty tekst dotyczący najważniejszych zabytków i ciekawych obiektów Wrocławia (m.in. Jatki, Syna-

goga pod Białym Bocianem, ale i Pomnik Anonimowego Przechodnia i Śluza Różanka, czyli obiekty, które nie zawsze trafiają do przewodników). Ilustrują tekst oczywiście zdjęcia wskazanych wartych obejrzenia miejsc, ale też najciekawsze wrocławskie krasnale opatrzone zabawnymi komentarzami.

Są także informacje praktyczne na temat sposobu dojazdu, poruszania się po mieście czy dostępu do Internetu. Trochę jest o dolnośląskiej kuchni, trochę o zakupach w stolicy regionu. Ciekawym i przydatnym pomysłem jest kalendarium. Tutaj, miesiąc po miesiącu, rozpisane zostały najważniejsze wydarzenia kulturalne, jakie odbywają się we Wrocławiu. Polecamy!

Druga z ofert to rowerowy plan miasta, czyli „Rowerowy Wrocław".

Walory techniczne podobne, jak w przypadku opisywanego wcześniej przewodnika (co w przypadku poruszania się rowerem ma niebagatelne znaczenie). A co ponadto?

Czytelny plan miasta, zaznaczone drogi dla rowerów, szlaki rowerowe, ale także np. wskazanie, na których ulicach jednokierunkowe dopuszczone jest poruszanie się rowerem pod prąd. Ważne, że aktualne na dzisiaj, a nie sprzed kilku lat. Są również zaznaczone stacje Wrocławskiego roweru Miejskiego, z którego korzysta – mimo ciągle wielu niedoskonałości systemu – coraz więcej mieszkańców i turystów. Są ponadto wskazane zadaszone parkingi rowerowe, ale też serwisy i sklepy rowerowe, co nierzadko okazuje się bardzo przydatne.

Zastosowana skala jest opisana w sposób umożliwiający określenie czasu, jaki zajmie pokonanie danego odcinka trasy rowerem.

Dla zapominalskich, ale i tych, co wolą od czasu do czasu utwierdzić się w posiadanej już wiedzy – krótki wyciąg najważniejszych zasad ruchu rowerowego.

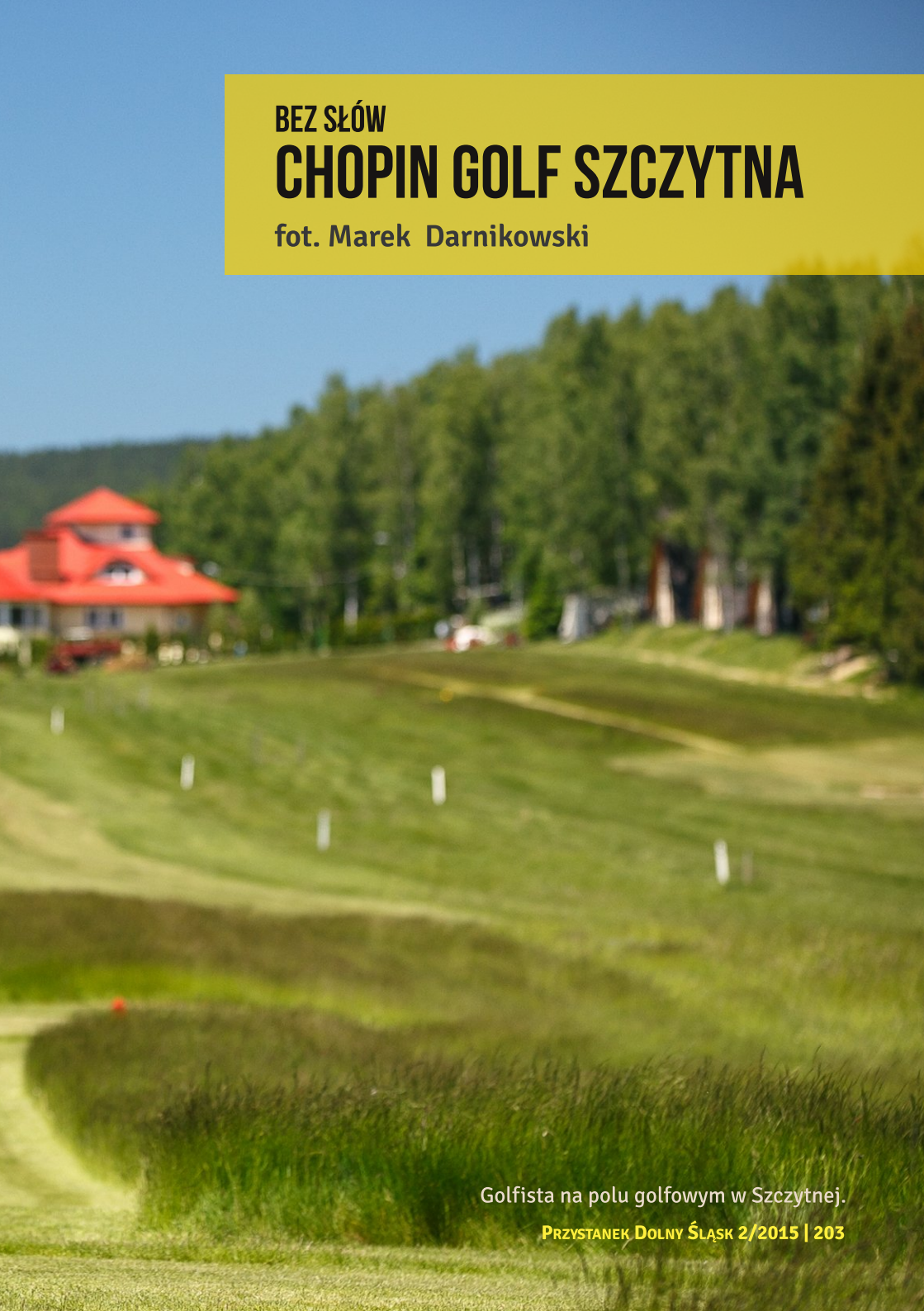
Treść „rowerowa" skonsultowana została z najlepszymi chyba znawcami tematu – Radosławem Lesiszem z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej oraz Piotrem Knapińskim z Sekcji Rowerowej UM Wrocławia.

Na się podoba – i pomysł, i konsultowanie, i sama mapa. Może i Wam się spodoba? [JK]

BEZ SŁÓW

CHOPIN GOLF SZCZYTNA

fot. Marek Darnikowski



Golfista na polu golfowym w Szczytnej.

Widok z pola golfowego na Zamek. Ten neogotycki pałac naśladujący średniowieczny zamek położony na malowniczym wzgórzu Szczytnik o wysokości 589 m n.p.m. Niestety nie można go zwiedzać, ponieważ w większej części mieści ośrodek dla ludzi upośledzonych umysłowo. Można przejść się ścieżką przy bocznym skrzydle zamku przez bramę, jak również ze specjalnego punktu widokowego na skałach podziwiać uroki tzw. Obniżenia Dusznickiego.
fot. Marek Darnikowski

Dom klubowy "19 dołek". Za oknami widoczna panorama Obniżenia Dusznickiego i Gór Orlickich wraz z zabudowaniami Szczytnej na bliższym planie.
fot. Marek Darnikowski

Widok na Szczytną (osiedle Słoneczne) z pola golfowego Chopin Golf Szczytna.
fot. Marek Darnikowski

Golfiści na polu Chopin Golf Szczytna.
Zdjęcia w galerii wykonał fotograf Marek Darnikowski z Łodzi podczas sesji dla magazynu Golfowego GOLF & ROLL w czerwcu 2015 roku.

Gdy kończymy składanie tego numeru (3 lipca) Dolny Śląsk ogarnęła pierwsza w tym roku solidna fała upałów. Sami jesteśmy ciekawi, ile tak słonecznych dni - jak chociażby ten na zdjęciu - jeszcze przed nami w tym roku. To zdjęcie wykonaliśmy rok temu (2 sierpnia) czekając na przesiadkę na stacji Wałbrzych Główny. Części pasażerów upał tego dnia tak już doskwierał, że na pociąg do Wrocławia zdecydowali się oczekiwać wewnątrz stojącego przy tym samym peronie klimatyzowanego SA134-024 do Kłodzka / fot. Wojciech Głodek

Chcesz więcej? Dołącz do nas: instagram.com/przystanekd