PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK

kwartalnik 1(10)/2016 wiosna ISSN 2353-3056



CHLEB KARKONOSKI Z PIECHOWIC
NOWA KUCHNIA W UZDROWISKACH
KOLEJ W KRAJOBRAZIE BRAMY LUBAWSKIEJ
POWIEDZIELI NAM O DOLNYM ŚLĄSKU

powiedzieli nam
Krzysztof R. Mazurski • Joanna Lamparska • Marcin M. Drews • Tomasz Przerwa • Monika Bronowicka • Tomasz Karamon • Rafał Eysymontt • Paulina Miżejewska • Grzegorz Sanik • Łukasz Kazek • Robert Błaszak • Piotr Kucznir • Robert Sitek • Cezary Buśko • Marcin Bradke 8

znajdź różnice
Wrocław 10 lat temu i dziś 28

smaki dolnego śląska
Jolanta Kluba: Smacznie i zdrowo. Nowa kuchnia w dolnośląskich uzdrowiskach 48
Jolanta Kluba: Chleb Karkonoski. Z wizytą w piekarni Uli i Janka w Piechowicach 64

koleją po dolnym śląsku
Maciej Mikołajczak: Kolej w krajobrazie Bramy Lubawskiej 76

region pełen historii
Jolanta Kluba: Pałac w Samotworze 100

region pełen historii
Martyna Mol, Tomasz Sikora: Kościół w Goszczu 108
Krzysztof Kociołek: Stacja Lubawka 114

zapiski i wspomnienia
Rafał Wietrzyński: Jak budowano kolej w Świebodzicach 122
Stanisław Błasiak: Grunów, 18-23 listopada 1945 roku. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa 134

korespondencja z regionu
Jan Rokosz: Myśliwskie kolędowanie w Legnicy 170
Stanisław Błasiak: Jeżowska Konferencja 2015 174
Renata Burdosz: Premiera na rocznicę 184

dolnośląska biblioteczka
Werwolf. Ostatni zaciąg Himmlera • Plagiat • Wrocław w 1945 roku i dzisiaj • Sudeckie schroniska turystyczne: Góry i Pogórze Izerskie • Sekrety Legnicy • Narracje (i) infrastruktury. Mit Ziem Odzyskanych w pamięci politycznej ... • Portale trzynastowiecznej architektury na Śląsku • Ziemia Kłodzka • Góry Stołowe 188

nasze konkursy **204**

w następnym numerze... **206**

Zapewne wielu z Was pamięta miejsce nieopodal wrocławskiej katedry, gdzie stały ławeczki i można było odpocząć nad Odrą lub skrócić sobie drogę idąc od mostu Pokoju. To tam rosło kilka dzikich drzew, a w ciepłe dni zbierało się sporo Wrocławian, aby choć na chwilę odpocząć od zgiełku miasta.

Miejsca tego nie ma już od paru lat. Kończy się tu właśnie budowa nowej biblioteki Archidiecezji Wrocławskiej. Obiekt będzie rekonstrukcją stojącego tu kiedyś barkowego budynku z pierwszej połowy XVIII wieku. Był on wielokrotnie przebudowywany, ale nowy obiekt będzie nawiązywać do jego pierwotnej formy. Będzie miał kształt litery L, 4 kondygancje, podpiwniczenie i poddasze. Zakończenie inwestycji planowane jest w tym roku, a trafią tu zbiory biblioteczne Papieskiego Wydziału Teologicznego oraz Metropolitalnego Wyższego Seminarium Duchownego.

Całości założenia dopełni rozległy ogród z fontannami. Powrócą więc drzewa i możliwość spaceru nad Odrą. Nie wszystkie zmieniane miejsca mają tyle szczęścia.

Postanowiliśmy z okazji jubileuszowego, 10. wydania kwartalnika "Przystanek Dolny Śląsk", zaprosić Was w małą podróż w czasie. Pokażemy 10 miejsc we Wrocławiu dziś i 10 lat temu. Nie wszystkie niestety zmieniły się na lepsze. Poprosiliśmy też osoby, które zajmują się Dolnym Śląskiem w swojej pracy lub traktują go jako nieustające hobby, aby opowiedziały, skąd wzięła u nich taka pasja. Zapraszam do lektury!

Wojciech Głodek

fot. poniżej: Wojciech Głodek, luty 2016 roku (Ostrów Tumski, widok z mostu Pokoju)



PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK

kwartalnik
nr 1(10)/2016 (wiosna)

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 prasowy zarejestrowany w Sądzie Okręgowym we Wrocławiu pod numerem 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 tego wydania na innych stronach www i nośnikach pod warunkiem zapewnienia bezpłatnego dostępu do niego.

wydawca
Wojciech Głodek
we współpracy
Instytut Dolnośląski
zarejestrowany 20.03.2014 roku
w VI Wydziale Gospodarczym KRS
dla Wrocławia Fabrycznej
KRS 0000502837
Regon 022395582
NIP 8982207071
skrytka pocztowa 2388
50-131 Wrocław 3
wydawca@przystanekd.pl
www.instytutdolnoslaski.org

Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam.



PRZEKAŻ MATERIAŁY

Masz materiały związane z historią regionu, stare zapiski, dokumenty, pocztówki, pamiętniki, możesz udostępnić je miłośnikom regionu za naszym pośrednictwem. Nasz na adres:

PRZYSTANEK DOLNY ŚLĄSK
skrytka pocztowa 2388
50-131 Wrocław

DOŁĄCZ DO ZESPOŁU

Napisz co Cię interesuje, czym zajmuje się Twoja organizacja. Pisać możesz o wszystkim, co wiąże się z Dolnym Śląskiem – jego historią, społeczeństwem, kulturą, przyrodą i zabytkami.

redakcja@przystanekd.pl
facebook.com/przystanekd
twitter.com/przystanekd

WESPRZYJ FINANSOWO

Nasz magazyn jest tworzony społecznie przez pasjonatów, jednak musimy utrzymać serwera, pozyskiwać materiały czy zapewnić promocję. Jeśli możesz, przekaż darowiznę:

INSTYTUT DOLNOŚLĄSKI
28 2130 0004 2001 0663 3879 0001
"darowizna na cele statutowe: PDŚ"


TAXI













DOLNY ŚLĄSK

W OBRAZKACH

instagram.com/przystanekd









KRZYSZTOF R. MAZURSKI

Geograf, krajoznawca i podróżnik, zaangażowany działacz Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, redaktor naczelny pisma "Na szklaku" i autor niezliczonej ilości książek i artykułów o Dolnym Śląsku.

Nieomal do końca mojej edukacji w szkole podstawowej Wrocławiem dla mnie było Sępolno – oryginalne (o czym wtedy nie wiedziałem), a urokliwe i pełne zieleni osiedle. Centrum niewiele znałem poza sporadycznymi wypadami, a miasto jakby dla mnie nie istniało. Przyjechaliśmy bowiem doń z rodziną w 1947 r., zamieszkując początkowo przy ul. Grabiszyńskiej, potem przez długie lata przy ul. Dembowskiego. Dopiero uczestnictwo w konkursie, ogłoszonym dla uczniów przez Towarzystwo Miłośników Wrocławia bodaj w 1958 lub 1959 roku, otworzyło mi oczy na tę prastarą śląską stolicę. Od tego czasu zacząłem się z nią utożsamiać, poznawać ją i być z niej dumny.

W rodzinie nie było tradycji turystycznych, a wojenna tułaczka zrobiła swoje, stąd poza nielicznymi familijnymi wycieczkami w Sudety i koloniami letnimi (co za przeżycia!) niewiele miałem okazji poznać region, w tym wspomniane góry. Zmianę przyniosły studia geograficzne, podczas których miałem okazję słuchać wykładów prof. Wojciecha Walczaka i prowadzonych przezeń wycieczek. Szczególny wpływ wywarła praktyka meteorologiczna w zachodnich Karkonoszach w 1965 r., która zainicjowała moje głębokie zainteresowanie tym regionem i rozpoczęła okres nader częstych intensywnych po nim wędrówek. W rezultacie na początku 1968 r. uzyskałem w PTTK uprawnienia przodownika Górskiej Odznaki Turystycznej (obecnie: turystyki górskiej), a w kilka miesięcy później – po ukończeniu frapującego dzięki znakomitym wykładowcom kursu – przewodnika sudeckiego i terenowego po Dolnym Śląsku, po kilku latach i po Wrocławiu. Jeszcze bardziej zdopingowało to mnie do poznawania swojego szeroko rozumianego regionu – całego Śląska, niepodzielnego i tak atrakcyjnego. Sudety wybijają się w nim na plan pierwszy, doszły też wspaniałe Łużyce, podzielone, niestety, granicą.

Równocześnie ze zdobywaniem wiedzy w pełnym krajoznawczo wymiarze rozwijała się pasja, stąd bogata działalność w tym zakresie w PTTK i publicystyka. Doszły liczne odczyty, prelekcje, wykłady szkoleniowe, przewodnikopisarstwo, redagowanie od dwudziestu ośmiu lat magazynu „Na Szlaku". Region wszedł mocno w tematykę moich badań naukowych, czego zwieńczeniem stała się „Historia turystyki sudeckiej". W opracowaniu redakcyjnym znajduje się „Wielka Encyklopedia Karkonoska", obejmująca całe pasmo po obu stronach granicy. Miejmy nadzieję, że ukaże się w 2016 roku. [•]





JOANNA LAMPARSKA

Szuka skarbów, pisze książki o poszukiwaniach zaginionych zabytków i przewodniki historyczne po Dolnym Śląsku, robi filmy i wiele podróżuje. Wymyśliła Dolnośląski Festiwal Tajemnic.

Od najmłodszych lat żyłam Tajemnicą i się z nią wychowywałam. Nie mogło być inaczej. Przecież urodziłam się na Dolnym Śląsku, w magicznej krainie zamków, pałaców, skarbów i niezwykłych ludzi. Za każdym razem, gdy jestem gdzieś daleko na świecie, po kilku dniach zaczynam tęsknić do naszych parków, ruin zagubionych



wśród zieleni, opowieści o dziwnych wydarzeniach z przeszłości oraz do wędrówek bez celu, podczas których zawsze i tak cel się pojawia. Wie to każdy, kto tu mieszka.

Bez względu na to, gdzie się ruszę, zawsze czeka się jakaś niewyjaśniona historia, starszy pan bądź pani, którzy nieoczekiwanie okazują się dawnymi mieszkańcami którejś z naszych rezydencji, tajemniczy informator dzielący się wiedzą o ukrytym depozycie, jakieś piękne dzieło sztuki bądź pożółkłe zdjęcie, dzięki któremu ożywa przeszłość.

Tak było i teraz, kiedy pisząc „Ślężę dla odkrywców" spotkałam pewną wiekową damę. Okazało się, że do 1945 roku służyła w pałacu w Rogowie Sobóckim. Pałacu już nie ma, został wysadzony w powietrze w latach 70., a jednak, kiedy o nim opowiadała, powróciło tyle ciekawych zdarzeń, że z trudem mogłam je zmieścić w książce. Podobnie było i przy „Złotym pociągu. Krótkiej historii szaleństwa", którą w tej chwili promuję.

Dolnośląska legenda nagle zelektryzowała cały świat. Gdzieś w tle jest jednak codzienność, Dolnym Śląsku jednak zupełnie inna niż gdzie indziej. Chcę ją w tym roku pokazać. Dlatego już wiosną zaczynamy zdjęcia do telewizyjnego cyklu o właścicielach zamków i pałaców. Z nimi, a także z zagadkami historii spotkamy się zaś podczas 4 Dolnośląskiego Festiwalu Tajemnic w Zamku Książ w połowie sierpnia tego roku, na który serdecznie zapraszam. [•]



MARCIN M. DREWS

Dziennikarz, pisarz, scenarzysta, nauczyciel akademicki, autor niepokornych referatów naukowych, a swego czasu również frontman zespołu rockowego. Zapalony urban explorer i twórca kanału "Łowcy Przygód".

Wychowałem się w domu pełnym książek, a moją najlepszą zabawką była maszyna do pisania marki Facit, dzięki której nauczyłem się czytać w wieku czterech lat. Nim skończyłem szkołę podstawową, zarażony byłem już bez reszty bakcylem przygody i zakopany po uszy w książkach, komiksach, a od roku 1986 również w grach komputerowych. Mój rodzinny Lubin był wspaniałym polem do zabaw. Odkrywałem tajemnice miejscowych zabytków, eksplorowałem na rowerze stare bocznice kolejowe i tereny górnicze, co dzień fotografowałem, a przede wszystkim namiętnie pochłaniałem publikacje Towarzystwa Przyjaciół Ziemi Lubińskiej.

Wszystko to dało dwa efekty. Po pierwsze, nauczyłem się, że niezwykłe historie często leżą na ulicy lub czają się tuż za zakrętem. Po drugie, wszedłem w nieustający konflikt z systemem, który usiłował zmusić mnie w szkole do jedynego słusznego programu nauczania, czyli, dla przykładu, przyswajania sobie wiedzy na temat tego, ile w danym roku ziemniaków wyprodukował Związek Radziecki.



I tak mi już zostało. Jestem buntownikiem z wyboru i pasjonatem historii, których próżno szukać w podręcznikach. Zmieniła się tylko skala. Eksploru-

ję cały Dolny Śląsk, rower zamieniłem na pociąg czy samochód, a starą Smienę na cyfrowy sprzęt wideo. Chcę dziś swoją pasją zarażać innych, dlatego właśnie wymyśliłem cykl "Łowców Przygód" i realizuję go konsekwentnie mimo braku budżetu i wielu przeciwności natury technicznej. Liczba osób, które wsparły inicjatywę, udowodniła mi jednak, że warto się starać. Wśród wielu ludzi dobrej woli znalazły się takie postacie jak znana aktorka, Adrianna Biedrzyńska, twórca gier światowego formatu, Adrian Chmielarz, czy właściciel wspaniałego Zamku Sulisław, Jerzy Bar, który został mecenasem projektu i bardzo mi pomógł w najtrudniejszym okresie. Przygoda więc trwa! [•]



TOMASZ PRZERWA

Historyk, zajmuje się historią turystyki i wypoczynku zimowego w Sudetach przed 1945.

Moje dolnośląskie zainteresowania nie mają wyraźnego ani spektakularnego początku. Rosły wraz ze mną i są dla mnie niejako naturalne. Na studiach historycznych zatknąłem się szczęśliwie z prof. Markiem Czaplińskim, który wprowadził mnie w orbitę badań śląskoznawczych. Zaczynałem od zgłębiania dziejów mało jeszcze wtenczas znanej Srebrnej Góry z jej potężną twierdzą fryderycjańską i wyjątkową – w przestrzeni regionu – kolejką zębatą. Później były Góry Sowie, ziemia kłodzka, rodzinny Dzierżoniów, początki turystyki i sportów zimowych w Sudetach. Właśnie w odkrywaniu i wyjaśnianiu skomplikowanej przeszłości górskich okolic Śląska znajduję najwięcej satysfakcji, ponieważ splatają się tam bliskie mi wątki badawcze. Obecnie przygotowuję pracę poświęconą przedwojennemu drogownictwu, a konkretniej – planowanym z rozmachem i jedynie częściowo zrealizowanym drogom samochodowym z lat 30. XX w. Mam nadzieję wyjaśnić m.in. problem "tajemniczej" Drogi Sudeckiej (Sudetenstraße), niedokończonej Drogi na Przełęcz Karkonoską (Spindlerpaßstraße) i projektowanych odcinków autostradowych przecinających Sudety. Nie chodzi mi o przedstawienie samych planów i inwestycji, ale na ich wpisaniu w żywiołowy rozkwit motoryzacji i turystyki, co pozwoli wyjaśnić szereg nieporozumień pokutujących w tym temacie. Jakkolwiek zaskakujące może się to wydać, idea nowoczesnych dróg samochodowych w Niemczech (podobnie we Włoszech z ich pierwszymi autostradami) była powiązana z potrzebami turystów. [•]





MONIKA BRONOWICKA

Historyk, muzealnik, przewodnik turystyczny i blogerka, zwiedza Dolny Śląsk razem ze swoją trzyletnią córeczką Ulą.

Na co dzień pracuję w Muzeum Powozów Galowice, a po pracy prowadzę bloga "Dolny Śląsk dla Uli". Historią regionu interesowałam się „od zawsze", od czasów kiedy moja mama – historyk, prowadzała mnie na spacery po Wrocławiu i opowiadała historie prawdziwe i nieprawdziwe, potem była szkoła i studia, a tam wszędzie elementy historii regionu. Kiedy zostałam przewodnikiem turystycznym, zaczęłam o mieście opowiadać dzieciom. Po urodzeniu córeczki ruszyłam na dolnośląskie szlaki z Ulą i założyłam bloga.

Rok 2015 skończył się wydaniem Kreatywnika Wrocławskiego, czyli przewodnika po Wrocławiu dla dzieci. Na rok 2016 planuję mnóstwo świetnych, ciekawych i ekscytujących wypraw z trzylatką i marzę o wydaniu Kreatywnika Dolnośląskiego. [•]

TOMASZ KARAMON

Pasjonat historii, autor strony internetowej "Bardo - na tropie tajemnic historii".

Skąd się wzięło moje zainteresowanie historią? Szczerze mówiąc nie pamiętam. Mam wrażenie, że było od zawsze. Z czasem przerosło w pasję, a obecnie jest to już podobno nieuleczalna choroba.

W 2000 roku powstała w internecie strona „Bardo - na tropie tajemnic historii", która istnieje do dzisiaj. W 2011 roku zacząłem dzielić się swoją wiedzą korzystając z Facebooka. Moim zdaniem pasja ma sens i przynosi ogromną satysfakcję tylko wtedy kiedy swoją wiedzę możemy przekazać innym. Kiedy możemy zarazić innych ludzi swoim entuzjazmem do historii i wspólnie zorganizować się wokół jakiegoś pomysłu.

Od tego czasu „Bardo - na tropie tajemnic historii" to całkiem spora grupa przyjaciół, znajomych i sympatyków. Dzięki nim to, co kiedyś wydawało się nierealne do zrobienia dla mnie jako jednej osoby, dzisiaj staje się rzeczywistością.

To ludzie, na których pomoc zawsze mogę liczyć, a bez których wiele projektów nie udałoby się zrealizować. Przykład? Projekt odtworzenia i zawieszenia historycznego szyldu dawnej piekarni i piernikarni Aloisa Hentschla w Bardzie. Szyldu, który ma przypominać nie tylko historię bardzkiego piernikarstwa ale również historię przyjaźni dwóch rodzin, polskiej i niemieckiej, która po II wojnie światowej wydawałaby się niemożliwa.

Piernik to nie tylko sam produkt i rzemiosło, ale przede wszystkim ludzie i ich historie. Historie, które łączą, a nie dzielą. Pasjonaci mają to do siebie, że kiedy postanawiają coś zrobić, to po prostu to robią.

Jakie mamy plany na ten rok? Jest parę rzeczy które chcielibyśmy zrobić, ale to zawsze jest kwestią tego, czy będzie na to wolny czas. Żeby nie zapeszać lepiej nie będę nic zdradzał. Zapraszam po prostu do lektury "Bardo - na tropie tajemnic historii" i uważnego śledzenia tego, co będzie się działo w temacie Barda. [•]



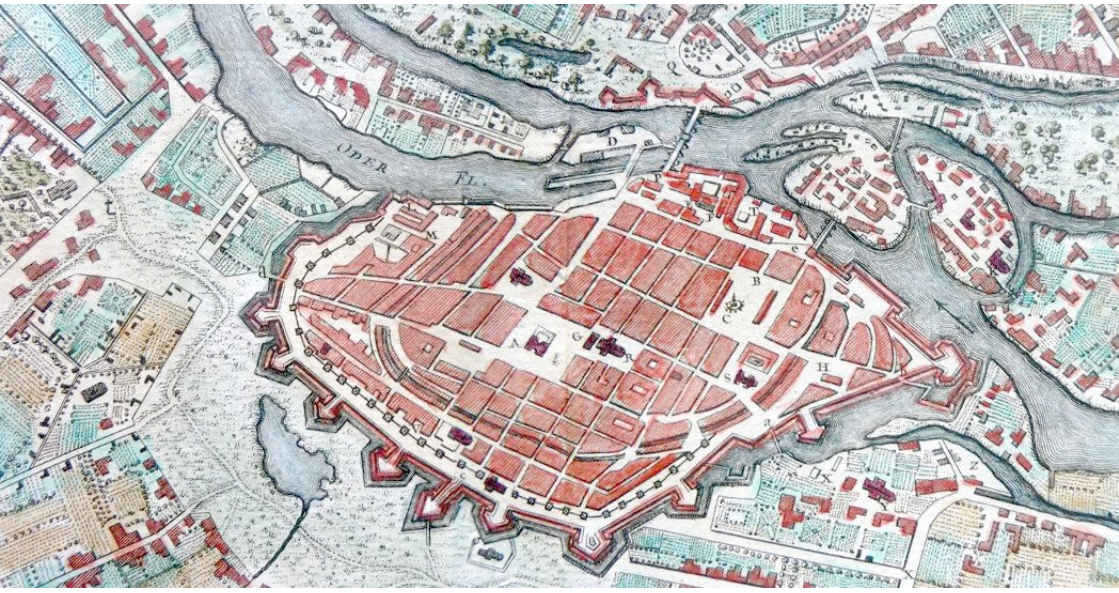
fot. Łukasz Giza



RAFAŁ EYSYMONTT

Historyk sztuki, interesuje się głównie architekturą i urbanistyką, autor programów telewizyjnych oraz przewodników po Dolnym Śląsku.

Moje zainteresowanie Dolnym Śląskiem wynika z pracy zawodowej i pasji prywatnych. Specjalizuję się w historii urbanistyki, teorii i praktyce konserwacji, szczególnie w obszarze zabytkowych zespołów urbanistycznych. Właśnie udało się w współprowadzonym przeze mnie zespole przygotować kilka zeszytów europejskiej serii atlasów historycznych miast. Były to zeszyty poświęcone Strzegomiowi, Namysłowowi, Oławie i Gliwicom. W tym roku wydamy jeszcze następne tomy: Ząbkowice, Milicz, Strzelin, Jelenia Górę, a w roku przyszłym dość wielki nowy Atlas Wrocławia w całym jego obszarze administracyjnym. Niezwykle ważne jest to, że opracowania te powstają w gronie specjalistów z dziedziny historii, historii sztuki, archeologii, historii architektury. [•]



PAULINA MIŻEJEWSKA

Pasjonatka fotografii i przedwojennej architektury, prowadzi blog "Lissa Leśnica".

Zawsze dużo fotografowałam, po prostu nie potrafię bez tego przejść czasem koło starej kamienicy czy chociażby ozdobnego elementu ogrodzenia, o którym myślę, że może nie przetrwać kolejnych lat. Miejsce, w którym mieszkam, całe jest przesiąknięte atmosferą z czasów, kiedy było niemieckim miasteczkiem, czuję to na każdym kroku, w podwórkach, parkach, kiedy przechodzę ulicą z kwadratowej kostki czy próbuję odczytać inskrypcje na pomnikach. Odczucia te oraz nieustanna potrzeba dokumentowania tego, co wbrew pozorom nietrwałe sprawiły, że zaczęłam dzielić się swoimi fotografiami zakładając blogi o Leśnicy (osiedle wrocławskie), Wrocławiu czy w końcu o Dolnym Śląsku. W zeszłym roku niestety moje podstawowe narzędzie pracy, cyfrowy aparat, odmówiło posłuszeństwa, przez co od wielu miesięcy nie publikuję nowych fotografii, więc najważniejszym planem na 2016 rok jest zdobycie nowego aparatu. Oczywiście nie leniuchuję, profil bloga na facebooku aktualizuję codziennie. Skupiam się także na promowaniu wyjątkowej kolekcji starych pocztówek z Leśnicy i okolic. Udało mi się nawiązać kontakt z kolekcjonerem, Marcinem Gawłowiczem. Kartki publikuję na fb i co 2 tygodnie z komentarzem w Gazecie Leśnickiej. [•]





GRZEGORZ SANIK

Pasjonat historii i turystyki, prowadzący portale Eloblog i Elomaps.

Już od czasów szkolnych interesowałem się historią i lubiłem o niej opowiadać. Chodziłem po górach, zwiedzałem region. W którymś momencie zmieniłem perspektywę obszaru zainteresowań, z globalnej, na bardziej regionalną - dolnośląską. A jak wiadomo, na Dolnym Śląsku - jak i całym Śląsku - jest o czym opowiadać. Przy odkrywaniu jednej historii, pojawiały się wątki innej, nowej.

Urodziłem się w Wałbrzychu i z Wałbrzychem jestem związany, a jak pokazał przykład ostatnich miesięcy, wojenne losy mojego miasta nie są tylko lokalną opowieścią, ale potrafią wzbudzić prawdziwą światową sensację. Co do planów na 2016, to nie mogę nic napisać, bo takowych jeszcze nie posiadam.[•]

ŁUKASZ KAZEK

Dziennikarz, przewodnik i poszukiwacz poniemieckich skarbów.

Dziadek mój Wojciech Szczeciniak byłem jednym z pierwszych Polaków w Górach Sowich miejscowość Jugowice Górne.Był to wrzesień 1945 rok. Wychowywał mnie przez całe dzieciństwo a i tez okres młodzieńczy, z cała masa opowiadań o tym co działo się na Dolnym Śląsku po wojnie oraz oczywiście w symbiozie z przyrodą, górami i zwierzętami, historią szabru i ukrywania depozytów, z historią dziedzictwa kultury minionych wieków.



Zaszczepiona pasja i miłość do swojej małej ojczyzny procentuje do organizacją różnych wydarzeń kulturalnych oraz odrkywaniem historii Dolnego Śląska oraz bez wątpienia tajemnic które skrywaja ludzie mieszkający na Dolnym Śląsku.

Obecnie zajmuję się wywołaniem 70 rolek klisz św pamięci Filipa Rozbickiego, w tym roku 26 czerwca organizacją III Festiwalu kuchni Polowych w Walimiu. Z całą intensywnością też wraz z moim kolegą Krzysztofem Lutenerowskim prowadzić będę projekt archiuwm historii mówionej powiatu wałbrzyskiego (www.archiwum-historii-mowionej.pl). [•]

ROBERT BŁASZAK

Pasjonat historii, drukarz i poeta, redaktor naczelny "Robb+Maggazine"

Jestem z wykształcenia drukarzem i inżynierem mechanikiem. Kocham góry, muzykę i historię. Kilka lat temu wymyśliłem i zacząłem redagować i wydawać dolnośląski magazyn społeczno-kulturalny „Robb Maggazin", na którego łamach publikuję teksty o pojednaniu i współpracy międzykulturowej oraz staram się propagować Dolny Śląsk jako miejsce o szczególnym charakterze nie tylko na mapie Polsce, ale i Europy.

Idea pisma oparta jest na dwóch obserwacjach: pierwsza dotyczy właśnie specyfiki Dolnego Śląska jako unikalnego tygla kulturowego, w którym po wielkim przesiedleniu lat 40. znaleźli się nie tylko Polacy z różnych stron Polski i Europy, ale i członkowie licznych grup etnicznych i narodowych. We Wrocławiu jako jedynym mieście działa Dzielnica Wzajemnego Szacunku Czterech Wyznań, gdzie współpracują ze sobą w przyjaźni wyznawcy judaizmu, prawosławia, luteranie i katolicy. Właśnie tutaj więc powinno być wydawane pismo o pojednaniu i współpracy.

Drugim powodem założenia pisma była chęć przedstawiania rzeczywistości – nie tylko dolnośląskiej – w odmienny sposób niż traktują ją inne media. Dawno już zauważyłem ze zgrozą, że media przede wszystkim informują o tragediach, nieszczęściach i złych czynach. To nie tak... Nie taką mamy rzeczywistość. Choć w dzisiejszym świecie zła jest stanowczo za dużo, to jednak pięknych działań, ludzi i zdarzeń jest co najmniej tyle samo – a patrząc na zawartość choćby portali informacyjnych zdecydowana większość postów ma negatywne konotacje. To dołujące zakłamanie rzeczywistości trzeba koniecznie próbować zrównoważyć humanizmem i pozytywnymi przykładami pojednania i współpracy ponad podziałami.

Z założenia każdy kolejny numer jest konstruowany wokół jednego tematu wiodącego uzupełnionego o bieżące wydarzenia. Chcę pokazywać m.in. współpracę z sąsiadami regionu i Polski. I tak w 2013 roku ukazał się numer poświęcony kulturze

czeskiej i współpracy polsko-czeskiej – zresztą z racji tego, że funkcjonuję także w strukturze Polsko-Czeskiego Towarzystwa Naukowego, działania w tym zakresie pojawiają się w „Robb Maggazin" stosunkowo często. Ostatni, ubiegłoroczny numer, wydany jako podwójny o zawartości 100 stronic poświęciłem Serbom Łużyckim i ich kulturze. Obecnie przygotowuję – również podwójny – numer poświęcony Litwie. Kolejny numer – m.in. z racji jubileuszu 50-lecia Uniwersytetu Trzeciego Wieku przy Uniwersytecie Wrocławskim - traktować będzie o późnej dorosłości; czasie, który, uważam, nie jest w naszej rzeczywistości prawidłowo wykorzystywany przez społeczeństwo.

W planach jest także duże przedsięwzięcie mające opisać pamięć miejsca, pamięć przedmiotu – to ważny aspekt kształtowania krajobrazu kulturowego naszego regionu. W trakcie prac nad kolejnymi numerami nawiązałem kontakty z autorami z Niemiec, Czech, Ukrainy, Litwy, a nawet odległej Gruzji – pismo ma więc już charakter międzynarodowy. Wydawanie magazynu jest w całości finansowane przeze mnie – sprzedaż na razie nie pokrywa wydatków związanych z drukiem. Całość prac redakcyjnych łącznie z opracowaniem graficznym oraz przygotowaniem do druku wykonuję sam. Ważne jest to, że swoją pasją potrafię zarazić autorów – najczęściej wybitnych specjalistów w dziedzinach, które są tematem artykułów – a autorzy podejmują się pisania dobrowolnie rezygnując z wynagrodzenia za swój trud. [•]



fot. Krzysztof Wojczewski

PIOTR KUCZNIR

Badacz historii i pasjonat Górnych Łużyc, kasztelan na Zamku Czocha.

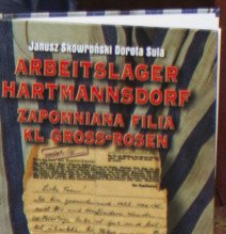
Od szkoły podstawowej interesowała mnie historia ogólna. Już na wakacjach miałem przerobioną książkę do historii do następnej klasy. Swoje losy związałem z wojskiem i jako żołnierz zawodowy służyłem w nim 18 lat jako żołnierz Żandarmerii Wojskowej. W tym czasie cały czas wolny poświęcałem historii. Zapoznawałem się z nią poprzez książki. Około 20 lat temu szczególnie skupiłem się na historii regionu (Dolny Śląsk), a potem na historii Górnych Łużyc.

Marzeniem moim jest to, aby Dolny Śląsk stał się perłą turystyczno-historyczną kraju oraz by przestano porównywać nas do innych regionów, bo tutaj mamy bardzo wiele miejsc, wydarzeń, którymi możemy się chwalić bez wiecznych kompleksów.

Od kilku lat jestem członkiem Stowarzyszenia Zamek Czocha, a od czterech lat jego wiceprezesem. W stowarzyszeniu staramy się szczególnie promować zamek Czocha oraz region, w którym się znajduje, czyli Górne Łużyce. Czynimy to organizując różnego rodzaju prelekcje, spotkania, projekty. Praktycznie co dzień zgłębiamy historię zamku, oddając ją zawsze każdemu, kto przybywa w ten malowniczy region Polski. Moim celem jest dzielić się zdobytą wiedzą z tymi, którzy odwiedzą Dolny Śląsk (Górne Łużyce) wychodząc z założenia, że im turysta więcej wie tym bardziej będzie cenił i wracał w to miejsce. Swą wiedzę próbuję przekazywać również w szkołach, domach kultury i bibliotekach.

Na 2016 rok Stowarzyszenie planuje 1 marca Narodowy Dzień Żołnierzy Wyklętych, w maju - odsłonięcie pomnika upamiętniającego więźniów AL Hartmannsdorf filii obozu KL Gross-Rosen, w listopadzie - IV Spotkania z Historią. Natomiast ja, jako Piotr Kucznir, planuję udział w wielu imprezach rekonstrukcyjnych na Dolnym Śląsku, mających na celu przybliżanie historii regionu poprzez jej odtwarzanie oraz przede wszystkim oprowadzanie po Dolnym Śląsku tych, którzy tu zawitają w celu bliższego poznania historii i atrakcji tej ziemi. Współpracuję w tym temacie blisko

z zamkami Czocha, Świecie, Grodziec, Rajsko, pałacem Rząsiny. Z roku na rok widać coraz większe zainteresowanie polskich turystów Dolnym Śląskiem, co daje nadzieję, że czas zapomnienia tego regionu odchodzi w niepamięć. I oby tak było na zawsze. [•]



ROBERT SITEK, CEZARY BUŚKO, MARCI

operator kamery, archeolog i dziennikarz-dokumentalista, pasjonaci historii i regionu, współ

"Ciekawrocki" funkcjonują od kwietnia ubiegłego roku. Ich pomysłodawcą jest op
wadzącym i głównym bohaterem jest dr Cezary Buśko, archeolog przez lata związany z
między innymi, jego prace pod powierzchnią krakowskiego rynku pozwoliły na stwor
śniejszych muzeów w Polsce. Tytuł cyklu wymyślił dwunastoletni synek Cezarego – Staś
cinków odpowiada wieloletni pracownik TVP – Marcin Bradke – dziennikarz i do
w dokumencie historycznym. Wszystkich nas łączy historia miasta i regionu. Wszystkich fa





N BRADKE

ółautorzy kanału "Ciekawrocki"

erator kamery - Robert Sitek. Pro- Uniwersytetem Wrocławskim. To, rzenie tam jednego z najnowocze- ś, zaś za całość poszczególnych od- kumentalista, specjalizujący się ascynuje Wrocław i Dolny Śląsk. [•]







Od II połowy XIX wieku do wybuchu II wojny światowej Wzgórze Liebichów stanowiło jedną z największych atrakcji Wrocławia. Było modnym miejscem spotkań i spacerów, atrium funkcjonowało jako pijalnia wód, a codziennie między 5 a 9 rano można było zakupić tutaj świeże mleko krowie, kozie i owcze. Dzięki kolumnadzie można było spacerować także przy złej pogodzie, a w belwederze z galerią widokową na szczycie (część dziś już nieistniejąca) można było zjeść smaczny obiad lub odpocząć przy filiżance kawy. Przewodniki opisywały Wzgórze Liebichów jako "najpiękniejsze miejsce Wrocławia", a ostatnie zabawy odbywały się tu jeszcze w 1942 roku!

Miejsce to uległo poważnym zniszczeniom w czasie II wojny światowej, jednak mimo tego w latach PRL tętniło życiem – odbywały się tu festyny i zabawy taneczne, m.in. studenckie juwenalia. 10 maja 1967 roku doszło do



fot. (cc-by-sa) Maciek Król, 30 czerwca 2006 roku

katastrofy, gdy tłum studentów napierał na balustrady najwyższej kondygnacji, te runęły na znajdujące się pod nią schody i ludzi. Zginęła jedna osoba, a sporo zostało rannych.

Obecnie Wzgórze Partyzantów popada w ruinę. Zaczęło się na początku lat 90., gdy gmina Wrocław przekazała cały teren górnośląskiej firmie Retropol w wieczyste użytkowanie. Miała ona ambitne plany, by stworzyć tam pałac ślubów z restauracją, a także winiarnię i galerię. Nic jednak z tego nie wyszło, a teraz z roku na rok popada w coraz większą ruinę. Jest pełno śmieci, a wszystko wygląda, jakby miało się za chwilę zawalić. Teren niby jest zamknięty, ale nikt nie zwraca uwagi na ograniczenia. W ciepłe wieczory bywa tu całkiem tłoczno.

Niektórzy upatrują szansy na poprawę sytuacji w tym, że w 2030 roku skończy się okres dzierżawy i wzgórze wróci do gminy Wrocław. [wg]



fot. Wojciech Głodek, 20 lutego 2016 roku

Plac Grunwaldzki "powstał" w ostatnich miesiącach II wojny światowej, gdy po zdobyciu lotniska na Gądowie przez Armię Czerwoną Niemcy chcieli tu utworzyć pas startowy. Doprowadziło to do wyburzenia całych kwartałów kamienic wzdłuż reprezentacyjnej, dwupasmowej Kaiserstrasse (obecnej ulicy Plac Grunwaldzki).

Po wojnie cały obszar nazywany "szaberplacem" służył za największe miejsce handlu - głównie wymiennego - we Wrocławiu. Na przełomie lat 60. i 70. powstały bloki mieszkalne (widoczne w lewej części obu zdjęć) według awangardowego jak na owe





fot. Neo[EZN], 12 marca 2006 roku (cc-by-sa)



fot. Wojciech Głodek, 25 marca 2016 roku



czasy projektu Jadwigi Grabowskiej-Hawrylak, zwane dziś potocznie - ze względu na swoje kształty - "sedesowcami".

W marcu 2006 roku rozpoczęła się przebudowa Placu Grunwaldzkiego. Główne skrzyżowanie z ulicami Skłodowskiej-Curie oraz Piastowską zostało zrealizowane jako rondo o kształcie elipsy, w którego środkowej części umieszono przystanki komunikacji miejskiej.

Aż do końca lat 90. na części przylegającej do skrzyżowania znajdowało się targowisko, przez pewien czas także stoiska handlowe pod ogromnym namiotem cyrkowym służącym jako kryta hala targowa. Na jego miejscu w 2007 roku otwarto nową galerię handlową - Pasaż Grunwaldzki. [wg]

Stojący do dziś na rogu ulic Podwale i Świdnickiej dom towarowy otwarto w 1930 roku. Pierwotny projekt zakładał jeszcze większy obiekt - sięgający aż do ulicy Czystej - ale wskutek wielkiego kryzysu w Niemczech nie został zrealizowany. Po nocy kryształowej dom towarowy przejęła spółka AWAG (Allgemeine Warenhaus Geschellschaft) i pod taką potoczną nazwą funkcjonował do końca wojny. Podczas oblężenia Festung Breslau został zbombardowany i płonął kilka dni. Nie zaszkodziło to jednak samej bryle budynku, bo już na Wystawę Ziem Odzyskanych uruchomiono go jako największy Powszechny Dom Handlowy w Polsce pod nazwą "Renoma". Dwa ostatnie piętra oddano jednak do użytku dopiero w latach 80.



fot. Maciek Król, 14 sierpnia 2006 roku (cc-by)

Pod koniec lat 90. "Renomę" sprywatyzowano, a w kilka lat później nowy właściciel zdecydował się na jej rozbudowę. Nowe skrzydło dodano w miejscu przewidzianym w pierwotnym projekcie i w końcu "Renoma" sięgnęła aż do ulicy Czystej. Na zdjęciu z 2006 roku, mimo że roboty już wtedy były rozpoczęte, jeszcze nic nie widać.

Na placu vis-a-vis domu towarowego od końca XIX wieku stał konny pomnik cesarza Wilhelma I w stroju generalskim. Został on usunięty z cokołu już w październiku 1945 roku i trzy lata później przetopiony w Oleśnicy. Od tego czasu plac pozostawał pusty. W 2007 roku dokładnie na tym samym miejscu wzniesiono konny pomnik Bolesława Chrobrego (pierwszy konny pomnik w powojennym Wrocławiu) autorstwa Macieja Albrzykowskiego i Grażyny Jaskierskiej-Albrzykowskiej. Pomnik wzbudził - i nadal wzbudza - sporo kontrowersji, historycy zwrócili nawet uwagę, że koń, na którym siedzi pierwszy polski król, nie jest rasy spotykanej wtedy we wczesnośredniowiecznej Europie. [wg]



fot. Wojciech Głodek, 19 marca 2016 roku



fot. Wojciech Głodek, 26 marca 2016 roku

Nikt, kto studiował we Wrocławiu w ciągu ostatnich dwudziestu lat, nie może nie znać klubu studenckiego ulokowanego w podziemiu pawilonu handlowego naprzeciw dwóch uniwersyteckich akademików "Kredki" i "Ołówka". Klub ma sporą powierzchnię, poza stałymi dyskotekami często organizowane są tu koncerty, zarówno w klimacie r'n'b, jak i disco czy pop.

Historia klubu studenckiego Alibi zaczyna się w styczniu 1998 roku, kiedy to dwóm zapaleńcom udaje się spełnić swoje marzenia i otworzyć własny klub muzyczny. Praktycznie od razu Alibi zyskało bardzo dużą popularność i zaczęli je



odwiedzać studenci wszystkich wrocławskich uczelni. Niejednokrotnie organizowano tu różne studenckie imprezy, także te "najważniejsze", czyli Juwenalia. Na zdjęciu poniżej widoczne tłumy młodych ludzi oczekujące na koncert popularnego zespołu "Boys" grającego muzykę disco polo podczas Juwenaliów w 2006 r. [wg]



fot. Maciek Król, 8 maja 2006 roku (cc-by)

Obecny gmach Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej powstał w latach 1902-1904 w kwartale pomiędzy dzisiejszymi ulicami Prusa, Rozbrat, Chemiczną i Górnickiego. Wybudowano wtedy pod hasłem „solidność bez przepychu" secesyjno-neoromański gmach Königlische Bau--Gewerk-Schule und Maschinen-Bau--Schule, czyli Królewskiej Szkoły Rzemiosł Budowlanych i Wyższej Szkoły Maszyn Budowlanych.

Przy realizacji gmachu użyto różnorodnych, nowoczesnych metod konstrukcyjnych i materiałów. Na elewacji frontowej umieszczono - widoczne do dziś - dekoracje mówiące o specjalności i usytuowaniu szkół w budynku. We wnętrzach, na głowicach kamiennych filarów i kolumn o romańsko-secesyj-

fot. Maciek Król, 21 kwietnia 2006 roku (cc-by)



nych kształtach, umieszczono motywy z rodzimej fauny i flory symbolizujące zalety i przywary uczniów, "kwiaty i ciernie" szkolnego życia.

Po wojnie w dawnej "szkole budowlanej" nie od razu zaczęli się kształcić polscy architekci. Wówczas bydynek użytkował Instytut Botaniczny Uniwersytetu Wrocławskiego. Wydział Architektury przeniesiono tu z gmachu głównego Politechniki Wrocławskiej dopiero w 1968 roku. W 2011 rozpoczęto remont, który pochłonął prawie 5 milionów złotych. Odnowiono elewację gmachu, wieżę i prowadzące do niej schody, wymieniono wszystkie okna i uporządkowano teren dookoła. Dziś stanowi ozdobę licznie odwiedzanego Parku Stanisława Tołpy, widocznego na zdjęciach na pierwszym planie. [wg]

fot. Wojciech Głodek, 19 marca 2016 roku





fot. Wojciech Głodek, 20 lutego 2016 roku

Park Słowackiego jest uzupełnieniem rozciągającej się wzdłuż fosy Promenady Staromiejskiej. Można tu zobaczyć ciekawe drzewa, a wiosną pojawiające się w barwnych kobiercach krokusy i złocie żółte. U zbiegu alejek przed Muzeum Narodowym stoją cztery rzeźby ogrodowe zwane "Czterema Cnotami". Są to figury z piaskowca przedstawiające postaci mitologiczne: Pallas Atenę (w antycznej zbroi i hełmie), Ceres (z muszlą, kwiatami, perłami i diademem), Reę (z czarką i lwem u stóp) oraz drugą Pallas Atenę (tę widzimy na zdjęciu, w zbroi, hełmie, z szatą udrapowaną na modłę barokową i tarczą ozdobioną wizerunkiem Meduzy). [wg]



fot. hedera.baltica, 26 grudnia 2006 roku (cc-by-sa)

Hotel Monopol wybudowano we Wrocławiu w 1892 roku w stylu Art Nouveau na miejscu przykościelnego cmentarza. Jego część, pełniąca rolę domu handlowego, została w czasie oblężenia Breslau mocno zniszczona. Odbudowano ją dopiero na początku lat 60. lokując tu ekskluzywną - jak na tamte czasy - kawiarnię Monopol. Kawiarna i znajdująca się obok restauracja przyciągały tłumy; aby dostać się do środka trzeba było odstać swoje w kolejce.

Całość należała do Orbisu, który prowadził hotel oraz wynajmował miejsce na plenery filmowe - kręcono tu "Popiół i diament", "Lalkę", "Konsula" czy "Stawkę większą niż życie".



fot. Julo, 11 listopada 2006 roku

Bywali tu wszyscy "znani i lubiani". Swój ulubiony pokój miał Jan Himilsbach; Tadeusz Łomnicki wspominał jak przechadzał się w młodości po parapecie frontowym na trzecim piętrze i nic mu się nie stało.

W 2007 roku hotel przejął prywatny inwestor, który zdecydował się na jego odnowienie i przebudowę - nadbudowano piętro oraz odtworzono zabytkową wieżę z kopułą na rogu ulic Świdnickiej i Heleny Modrzejewskiej. Remont trwał dwa lata i pochłonął ponad 100 milionów złotych. Obecnie mieszczą się tu 2 restauracje i pięciogwiazdkowy hotel z ponad 120 pokojami, zaś do dawnej części handlowej znowu powróciły sklepy. [wg]



fot. Wojciech Głodek, 25 marca 2016 roku

Plac Dominikański po wojnie po odgruzowaniu splantowano i zamieniono w skwer. W latach 70. wzniesiono przy nim nieistniejący już hotel Orbisu "Panorama". W latach 90. cały obszar zajęło jedno z pierwszych wrocławskich centrów handlowych - Galeria Dominikańska wraz z wybudowanym na nowo hotelem Mercure Panorama****.

Dokładnie naprzeciwko galerii handlowej w 2006 roku rozpoczęto budowę Justin Center. Kompleks ulokowano między ulicami Kazimierza Wielkiego, Krawiecką, Wita Stwosza i błogosławionego Czesława. Siedmiokondygnacyjny budynek przeznaczono w większości na cele mieszkalne, jedynie na 1 piętrze lokując biura, a na parterze obiekty handlowe. [wg]



fot. Wojciech Głodek, 20 lutego 2016 roku



fot. Tomek Augustyn, 19 grudnia 2006 roku (cc-by-sa)

Ulica Pawła Włodkowica, nazywana kiedyś Wallstrasse (Wałowa,) została wytyczona wzdłuż wewnętrznej strony murów miejskich. W XIX wieku stała się tętniącym życiem, pełnym targujących się kupców i handlarzy centrum żydowskiej kultury. Dziś stanowi część wrocławskiej Dzielnicy Czterech Wyznań, miejsca współpracy między prawosławnymi, katolikami, ewangelikami i żydami. Ulica znowu tętni życiem, jest tu sporo kawiarenek odwiedzanych zarówno przez turystów, jak i mieszkańców Wrocławia. Podobnie było kiedyś, sklepy mieściły się w większości budynków, na piętrach znajdowały się mieszkania, a w piwnicach magazyny.

Ponad połowa polskich Żydów, którzy przeżyli wojnę, osiedliła się na

fot. Maciek Król, 4 maja 2006 roku (cc-by)



Dolnym Śląsku. We Wrocławiu przydzielono im właśnie budynki na obecnej ulicy Włodkowica. Do lat 60. działali bardzo aktywnie, potem Państwo zmieniło swoją politykę i Żydzi zaczęli z Polski wyjeżdżać. Dziś wrocławska gmina żydowska liczy około 300 osób.

Na zdjęciach widoczne są bliźniacze kamienice przy ul. Pawła Włodkowica 13 i 11. Czas nie obszedł się z nim tak samo, z tej "pechowej" - zniszczonej jeszcze podczas obrony Festung Breslau - pozostał tylko fragment ściany, który straszył przez długie lata. Znalazł się jednak inwestor, który zdecydował się postawić budynek na nowo. Nie jest on pełną rekonstrukcją, jednak ściany i elewację ma prawie identyczne jak u zachowanego, "odświeżonego" również nieco sąsiada. [wg]

fot. Wojciech Głodek, 13 lutego 2016 roku





fot. Tomasz Rozkosz, 7 marca 2006 roku (cc-by-sa), Konstal 102N #2035

Skrzypiały i wiły się niczym gąsienice, wyprodukowane pod koniec lat 60. w chorzowskim Konstalu tramwaje 102N jeździły po wrocławskich ulicach dokładnie czterdzieści lat. W 2006 roku było ich jeszcze trochę w służbie liniowej. Ostatni wyjechał na tory w trzy lata później, 17 maja 2009 roku na linię nr 20. W sumie w eksploatacji było 108 sztuk, były mało wymagające i znakomicie sprawdziły się w 1997 roku na zniszczonych powodzią liniach.

Obecnie najnowsze tramwaje kursujące po Wrocławiu to całkowicie niskopodłogowe Twisty (8 sztuk) z bydgoskiej Pesy oraz mniej zaawansowane technicznie Moderusy Beta (6 sztuk) z poznańskiego Modertransu. [wg]



fot. Wojciech Głodek, 3 stycznia 2016 roku, Pesa Twist NW2010 #3207



SMACZNIE I ZDROWO

NOWA KUCHNIA W DOLNOŚLĄSKICH UZDROWISKACH

Jolanta Kluba



fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

Niedobre, mdłe, szare, niesmaczne... To określenia, jakie przychodzą nam do głowy, gdy myślimy o posiłkach we wszystkich tych miejscach, gdzie żywi się zbiorowo. W efekcie zatem źle nam się kojarzy jedzenie w szpitalach, na koloniach, w stołówkach. Obok tych miejsc często wymieniamy także sanatoria. I niestety często mamy rację. Na szczęście jednak nie zawsze.

Kuchnia sanatoryjna rzadko bywa zachętą do odwiedzenia uzdrowisk. Po co bowiem jeździmy do sanatoriów? By podreperować zdrowie lub poddać się procesowi rehabilitacji po zabiegu albo operacji, ale także - by odpocząć, złapać oddech i podpatrzeć kilka zdrowych codziennych nawyków.

W tym także dotyczących żywienia. Spodziewamy się więc diety lekkostrawnej, zdrowej, wpływającej na dobrostan naszego organizmu. Spodziewamy się też, że nie będzie nam smakowało, ale traktując wyjazd do uzdrowiska w kategoriach leczniczych, dietę klasyfikujemy jako lekarstwo, a to, jak wiadomo, smaczne być nie musi, grunt, by działało.



(1) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

Od pierwszego zresztą pobytu na koloniach wiemy, że zbiorowe żywienie nie jest smaczne. Trudno.

Ostatnie jednak lata to prawdziwa rewolucja żywieniowa na naszych talerzach. Zwracamy uwagę na to, co jemy, czytamy etykiety, komponujemy posiłki tak, by zawierały mniej tłuszczu, a więcej witamin i minerałów. Dbamy nie tylko o to, by coś zjeść, ale by zjeść zdrowo i smacznie.

Nic zatem dziwnego, że zmiany zachodzą również w miejscach, w których – jak do tej pory nam się wydawało – tradycja żywieniowa ma się dobrze. i nie będzie się zmieniać. Na przykład w kuchni uzdrowiskowej.

Czwarta część wszystkich polskich uzdrowisk leży na Dolnym Śląsku, a połowa z nich należy do Polskiej Grupy Uzdrowisk.

PGU od kilku lat rozwija dolnośląskie uzdrowiska. Obecnie w zakresie kuchni. Stąd właśnie postanowiliśmy sprawdzić, jak te zmiany przebiegają. Dlaczego są takie ważne? Przede wszystkim dlatego, że niezmiernie istotny dla naszego zdrowia i samopoczucia jest sposób odżywiania.

Od zawsze dieta wspomagała balneoterapię. O jej zaletach można przeczytać już w wydanym pod koniec XVI wieku *Hirschbergischen Warmen Bades in Schlesien unter dem Riesen Gebürge gelegen kurtze und einfältige Beschreibung* Caspara Schwenckfeldta, cieplickiego lekarza uzdrowiskowego, który uznawał ją po prostu za składnik terapii. Była równoważna kąpielom i kuracji pitnej, w nie mniejszym niż one stopniu decydowała o przebiegu i skutkach pobytu w kurorcie.

Każda wizyta w uzdrowisku nie jest pełna bez wizyty u lekarza. Dzisiaj również po zameldowaniu się, kuracjusze pierwsze kroki kierują właśnie do lekarza. Jeśli ktoś przyjeżdża nie na lekarskie skierowanie, a prywatnie, również może skorzystać z porady lekarskiej.



(2) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku



(3) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

Później odbywa się także konsultacja z dietetykiem. Dobór odpowiedniej diety jest bowiem w procesie leczenia lub rehabilitacji nie mniej ważny niż zabiegi czy lekarstwa. Co więcej, kuracja balneologiczna, która jest przecież istotą pobytów uzdrowiskowych, efektywna jest tylko wtedy, gdy towarzyszy jej właściwa, indywidualnie dopasowana dieta. W tym miejscu zapewne wielu z nas wzdryga się na dźwięk tego słowa. Dieta - czyli ograniczenia, wyrzeczenia. Niesmaczne jedzenie, konieczność odstawienia tego, co najbardziej nam smakuje.

To jednak niezupełnie tak wygląda. Jaka jest dzisiejsza dieta w Polskiej Grupie Uzdrowisk? - *Staramy się odejść od dawnych standardów, wyjść w kierunku większego urozmaicenia, wprowadzić coś nowego, co zgodne będzie i z oczekiwaniami klientów, i zalecenia-*



mi dietetyków - mówi Magdalena Kolerska-Kardela, dyrektor ds. komunikacji i rozwoju w Polskiej Grupie Uzdrowisk. Oczywiście nadal stosuje się indywidualne jadłospisy dla osób, które takich wymagają. Ale w każdym właściwie przypadku widoczna jest dbałość o smak i – w miarę możliwości – urozmaicenie.

Powiew świeżości wniósł do kuchni Polskiej Grupy Uzdrowisk Michał Koszycki – uczeń włoskiego szefa kuchni Peppe Zullo i zapewne bardziej u nas znanego Wojciecha Modesta Amaro. Uznanie przyniosła mu wygrana w organizowanym prze TVP konkursie, w którym zaproponował najlepsze zdrowe danie z makaronu.

- Tak, udało się nam sprowadzić tutaj Michała Koszyckiego, który wspólnie z nami projektuje nowe przepisy. Obecnie mamy 42 nowe receptury, które systematycznie wdrażamy w naszych obiektach. Oczywiście te wszystkie no-



Po lewej: jadalnia w Domu Zdrojowym w Świeradowie-Zdroju z malowidłem wykonanym własnoręcznie przez grupę kuracjuszy. Po prawej: jadalnia w sanatorium "Polonia" w Kudowie-Zdroju. fot. Wojciech Głodek, 25 września 2015 i 15 lutego 2016

we pomysły konsultujemy z dietetykiem i wprowadzamy pod jego okiem. Wartości kaloryczne i składniki mineralne to elementy, które w uzdrowiskowej diecie muszą być zachowane w odpowiednich proporcjach - tłumaczy Magdalena Kolerska-Kardela.

Michał Koszycki na co dzień współpracuje z siecią kawiarni i restauracji „Bohema", które powoli stają się sztandarowymi uzdrowiskowymi restauracjami, najliczniej odwiedzanych dolnośląskich zdrojów. Tam właśnie przygotowuje dania z rodzimych produktów, prezentując tradycyjną kuchnię polską i zagraniczną.



(4) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku



fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

Szef kuchni PGU wskazuje, że goście lubią kuchnię polską, ale w wersji lżejszej niż ta, do której zostaliśmy przyzwyczajeni w dzieciństwie. Stąd też uzdrowiska pozostają w rodzimym kuchennym klimacie, oferując smaczne, domowe i tradycyjne jedzenie, jednak w unowocześnionej wersji: mniej tłuste, bardziej lekkostrawne, z dodatkiem świeżych ziół i przypraw w miejsce gotowych mieszanek i z większą ilością warzyw. Oferta poszerzona została także o dania zupełnie nowe. Na przykład, w ostatnim czasie zwiększa się liczba osób, chcących skorzystać z kuchni wegetariańskiej i o to też



w uzdrowiskach PGU zadbano. Mieliśmy okazję spróbować dań Michała Koszyckiego. To, co zwraca w nich uwagę, to przede wszystkim świeżość i lekkość. Dużo warzyw, nie zawsze oczywiste połączenie smaków z każdorazowo fantastycznym efektem i bardzo dobrej jakości składnikami.

W Wielkiej Pieniawie w Polanicy-Zdroju mieliśmy okazję spróbować propozycji śniadaniowych, na jakie mogą liczyć kuracjusze przyjeżdżający do tego miejsca. Była to nieco odmieniona oferta śniadaniowa. Odmiana ta wiąże się z układaniem zestawów śniadaniowych zawsze w dwóch wersjach: tradycyjnej i wegetariańskiej. - *Są to dania bardzo proste, nie chcemy szokować nieznanymi potrawami, ale staramy się udoskonalać dawne dobre pomysły i zaskakiwać ich nową formą* - mówi Michał Koszycki.

Wśród podanych na śniadanie potraw znalazły się: naleśniki z warzywami z sosem pomidorowym, sałatka caprese z salsą ogórkową oraz tortillla, czyli zapiekanka jajeczno-ziemniaczana meksykańskiego pochodzenia (tutaj w wersji z boczkiem) oraz racuchy z frużeliną. Obok nich znalazły się kompozycje beztłuszczowego jogurtu z owocami i muesli oraz owocowe kok-



(5) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku



(6) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

tajle, które zresztą można nabyć również w zlokalizowanej w Wielkiej Pieniawie uzdrowiskowej kawiarence.



(7) fot. Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku

Ponadto wszystkie potrawy zostały podane w sposób nieco inny niż zwykle spotykany w sanatoriach i to jest również efekt wprowadzanych zmian. Estetyka podania to bowiem kolejny element, na który w kuchni kuracyjnej zwraca się dzisiaj szczególną uwagę. To, że je się także oczami, wiemy już od dawna. Ale zauważmy też, że przygotowane w ładnej oprawie śniadanie, pięknie podany obiad czy elegancka i wytworna kolacja mają także wymiar nobilitujący. Czyż nie czujemy się wyjątkowo, gdy na talerzu widzimy danie nie tylko po prostu podane, ale pięknie skomponowane?

A przecież pobyt w uzdrowisku ma być wyjątkowy.

W przywołanej już książce Caspar Schwenckfeldt, opisując uzdrowiskową kuchnię, również zwraca uwagę na różnorodność potraw, bogactwo świeżych składników, ziół i przypraw, które uświetniały dietę kuracjuszy.

Od zawsze pobyt w uzdrowisku stanowił spójną całość, w której dobrze dobrana dieta towarzyszyła marszom, kąpielom, nakrapianiu ciała, ale też spacerom i rozrywkom kulturalnym,

bo pobyt w uzdrowisku z nimi również się wiązał. Smacznie, elegancko i zdrowo zjemy również w Polonii, w której szef kuchni, Krzysztof Pietrusewicz również rozpieszcza podniebienia gości smacznymi i zdrowymi daniami. W odnowionym wnętrzu stylowej restauracji kuracyjnej można zamówić przysmaki uzdrowiskowej kuchni. Mieliśmy okazję spróbować lekkiej kremowej zupy, pysznego kłodzkiego pstrąga, knedlików z pysznym gulaszem, a także lekkich delikatnych mięs.

Zdrowe odżywanie to nawyk, który najłatwiej wpoić – jak zresztą wszystkie nawyki, te dobre i złe nieste-



Michał Koszycki, nowy szef kuchni Polskiej Grupy Uzdrowisk / fot. PGU

ty również – w dzieciństwie. Ostatnio jednak coraz częściej się zdarza, że właśnie nasze dzieciństwo obfituje w jedzenie smaczne, ale niezdrowe. Jednym z efektów posttransformacyjnych przemian i poprawy sytuacji materialnej Polaków, jest niestety szybko postępująca plaga otyłości u dzieci i młodzieży. Lekarze od kilku lat alarmują, że już co piąte polskie dziecko w wieku szkolnym ma nadwagę. W efekcie wzrasta zapotrzebowanie na pomoc także w tym zakresie. W znajdującym się w Kudowie-Zdroju Szpitalu Uzdrowiskowym dla dzieci „Jagusia" prowadzone są turnusy odchudzające dla dzieci i młodzieży.

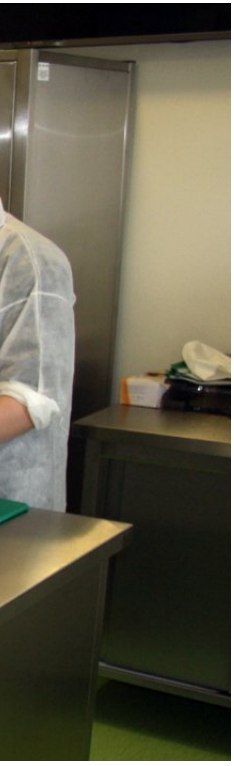
Nie oznacza to, że jest ścisły rygor i je się tylko gotowane mięso i marchewkę! Młodzi ludzie uczestniczą w warsztatach kulinarnych, podczas których uczą się, pod czujnym okiem



dietetyczki, przygotowywać smaczne, kolorowe posiłki, które dostarczają organizmowi dużo witamin, minerałów przy jednoczesnej niewielkiej zawartości tłuszczy i niskiej wartości kalorycznej. Uczą się, że zdrowo wcale nie oznacza nudno, monotonnie i bez smaku. Uczą się przyjemności płynącej z własnoręcznie przygotowanego zdrowego dania, które odznacza się wyjątkowymi walorami smakowymi.

Mieliśmy okazję brać udział w takich zajęciach, przygotowanie przez młodzież drugiego śniadania obserwował także Michał Koszycki. Uczestniczki kuracji w „Jagusi" przygotowały propozycje zdrowych, jogurtowo-owocowych deserów, a nowy szef kuchni Polskiej Grupy Uzdrowisk oceniał zmagania. Wybrał dwa desery, spośród któ-

Warsztaty kulinarne w "Jagusi"
fot. (x2) Wojciech Głodek, 15 lutego 2016 roku







Michał Koszycki w swojej autorskiej restauracji "Maestro" w Świeradowie-Zdroju
fot. Wojciech Głodek, 25 września 2015 roku

rych jeden miał najlepszą kompozycję smakową (gwarantowały to użyte składniki), zaś drugi był dobrze skomponowany i świetnie nadawał się do prezentacji jako danie restauracyjne.

Jakie są efekty takich pobytów? Zauważalne: młodzi ludzie chudną średnio 6 kilo w prawie cztery tygodnie, jednak ważniejsze od tego jest wpajanie im zdrowych nawyków żywieniowych. – *Otyłość wśród dzieci i młodzieży jak najbardziej kwalifikuje się pod leczenie balneologiczne. Kuracja uzdrowiskowa umożliwia bowiem całodobową opiekę nad małym kuracjuszem, a więc wprowadzenie tego, co niezbędne w leczeniu otyłości, czyli właściwą dietę i ćwiczenia fizyczne* – mówi Magdalena Kolerska-Kardela.

W Świeradowie-Zdroju gościliśmy natomiast w autorskiej restauracji Michała Koszyckiego. W „Maestro" można rozsmakować się w kuchni włoskiej. Na uwagę zasługuje pizza: przygotowana na cienkim cieście, z mnóstwem świeżych pachnących dodatków. Nasza miała pyszne świeże pomidory, bazylię oraz najlepszej jakości parmeńską szynkę. Poprzedziła ją przepyszna zupa dyniowa z lekkim posmakiem pomarańczy - zatem i tutaj znalazł się ten polski akcent.



(8) fot. Wojciech Głodek, 25 września 2015 roku



(9) fot. Wojciech Głodek, 25 września 2015 roku



(10) fot. Polska Grupa Uzdrowisk

Składniki:
2 filety z soli, 1 papryka, 1 biała cebula, 100 ml śmietany słodkiej, 50 ml białego wina, łyżka masła, sól i pieprze, ewentualnie koperek

Przygotowanie:
Paprykę kroimy w drobne paski, a cebulę w piórka. Warzywa przesmażamy na masle i dodajemy białe wino. Z czasem gdy wino lekko się zredukuje dodajemy śmietanę - całość doprawiamy solą i pieprzem. Do tak przygotowanego sosu wkładamy surowe filety z soli - podgrzewamy na małym ogniu przez 2 min. Następnie odstawiamy patelnię i czekamy około 5 min., by ryba przeciągnęła sosem. Na końcu do sosu możemy dodać posiekany koperek lub natkę pietruszki.

Podanie:
Rybę możemy podać z puree z ziemniaków, ryżem jaśminowym lub kuskusem. Przed podaniem polecamy skropić rybę i sos sokiem z cytryny.

Uzdrowiska stanowią trwały i niezwykle ważny element krajobrazu Dolnego Śląska, decydujący w dużym stopniu o charakterze jego oferty turystycznej.

Nie można zapominać o ich roli w rozwoju lokalnej gospodarki: uzdrowiska to małe miasta, których funkcje w związku z przemianami transformacyjnymi uległy wprawdzie zmianie, ale których stabilizacji i rozwoju społeczno-ekonomicznego upatruje się właśnie w wykorzystaniu dotychczasowych walorów i realizowanych aktywnościach.

Często, jeszcze uzdrowiska kojarzymy tylko z pijalnią wód, miejscem wypoczynku dla emerytów. Tymczasem coraz częściej odwiedzają je ludzie młodzi

Przepisy powyżej autorstwa Michała Koszyckiego. Na zdjęciach 1, 2, 4, 8, 9, 10 i 11 potrawy przygotowane przez Michała Koszyckiego, szefa kuchni Polskiej Grupy Uzdrowisk, na zdjęciach 3, 5, 6 i 7 - przez Krzysztofa Petrusewicza szefa kuchni sanatorium "Polonia"

i rodziny z dziećmi. Przechadzając się parkowymi alejkami, nieraz usłyszymy obcy język – nie tylko niemiecki, ale również i czeski czy rosyjski.

Wydaje się, że wszystkie zmiany, jakie sukcesywnie wprowadza Polska Grupa Uzdrowisk, są właśnie działaniem w dobrym kierunku. Uzdrowiska stają się na powrót ważnymi miejscami na dolnośląskiej mapie turystycznej.

Podobnie jak przed laty odwiedzając dolnośląskie uzdrowisko, kuracjusz nie czuje się jak podczas pobytu w szpitalu, a jak na relaksującym urlopie, podczas którego otrzymuje nie tylko pakiet usług zdrowotnych, ale także bogatą ofertę rozmaitych usług dodatkowych – między innymi interesujące i inspirujące, odświeżone tradycyjne dania kuchni polskiej. [•]



(11) fot. Polska Grupa Uzdrowisk

Składniki:
1 duża lub 2 małe piersi z kurczaka, 8 pomidorów suszonych, 50g fety, 100 ml śmietany słodkiej, 100 ml bulionu warzywnego, 40 g kaparów, 1 mały por (tylko biała część), sól i pieprz, łyżka masła

Przygotowanie:
Dużą pierś kroimy w poprzek na 2 części, natomiast małe zostawiamy w całości. Rozklepujemy tłuczkiem dość cienko i doprawiamy solą i pieprzem. Na jednej stronie układamy po 4 suszone pomidory i 25 g fety. Zwijamy w roladkę a następnie zawijamy w folię spożywczą - dzięki temu uzyskamy ładny kształt. Tak zawinięte piersi gotujemy na parze przez 25 min. Następnie na patelni rozgrzewamy łyżkę masła i przespamażamy pokrojony w talarki por, dodajemy bulion - czekamy aż trochę się zredukuje. Dodajemy śmietanę i całość gotujemy na małym ogniu, aż zgęstnieje. Na końcu dokładamy kapary - całość doprawiamy solą i pieprzem.

Podanie:
Roladki kroimy według uznania i polewamy sosem, podajemy z ziemniakami gotowanymi lub pieczonymi albo z ryżem.



CHLEB KARKONOSKI

Z WIZYTĄ W PIEKARNI ULI I JANKA W PIECHOWICACH

Jolanta Kluba



fot. Wojciech Głodek, 5 lutego 2016 roku

O tym, że chleb jest jednym z ważniejszych pokarmów ludzi na całym świecie, nie trzeba nikogo przekonywać. Jednak jego rola wykracza daleko poza rolę podstawowego środka zaspokajania potrzeby głodu. Posiada bowiem także ogromne znaczenie kulturowe – tak w kulturze świeckiej, jak i religijnej. Chrześcijaństwo przydaje mu wymiar sacrum. W polskiej kulturze narodowej chleb także wynosi się do rangi szczególnej.

O ważnej kulturowej roli chleba pisze m. in. Lucjan Kocik, polski socjolog, badacz wsi i jej społeczno-kulturowych przemian: „Jeszcze w świadomości naszych babek chleb zawsze był rzeczą świętą. Chlebem błogosławiono nowożeńcom, witano na progu domu dostojnych gości, lecz również, o czym rzadko się wspomina, skrzywdzonych, ubogich, żebrzących właśnie o chleb.



Praca przy wypieku / fot. Jan Klejps

Dzielenie się chlebem pozostaje do dziś znakiem braterstwa i przyjaźni. Kromkę chleba dawano na pożegnanie jako znak błogosławieństwa oraz zapowiedź szczęśliwego powrotu. Do nowo wzniesionego domu najpierw wnoszono chleb i wodę, wypowiadając przysłowie „Gdy chleb i woda, to nie ma głoda". Ręki z chlebem wyciągniętej ku zgodzie nie można było odtrącić."

Na przestrzeni lat podejście do chleba jako pożywienia nie zmieniło się wiele, nadal również jego kulturowe znaczenie jest duże, jednak nieco odmiennie traktowany jest cały proces jego produkcji. Dawniej proces ów był zgodny z „kosmiczną harmonią zagrody, ziemi, przyrody i nieba. Siew, żniwa, znoszenie zboża, zwózka, młócenie, przesiewanie wymłóconego zboża na wiejaczu, wynoszenie w workach na strych domu, mielenie w żarnach,



Chleb Żytni 100% / fot. Jan Klejps

przesiewanie mąki i wreszcie pieczenie chleba – to był logiczny i rzeczowy porządek dnia i roku (...). Każde ogniwo tego łańcucha miało swoje narzędzia, swój rodzaj trudu i zmęczenia, wymagało innej pory połączonej ze stanem słońca i pogody, innych umiejętności, innego działania, innych obyczajów i słów." Później nastały czasy szybkiej produkcji, maszynowej, odczarowującej proces tworzenia tego szczególnego pokarmu. W większości przypadków „przetwórstwo nie opiera się już na wzorach kulturowych czerpanych z przeszłości. (...) Płody rolne utraciły swego „ducha", jakim nasycał je rodzinny zespół zagrodowy."

W ostatnich jednak latach obserwujemy tendencje odwrotne. Widoczny jest powrót do tradycji; zarówno producenci, jak i konsumenci szukają tego, co „prawdziwe", „naturalne". Piekarze sięgają do starych receptur, konsumenci szukają wg tychże przygotowanych wypieków. Do takich dawnych receptur wrócili też Urszula i Jan



Klejps – właściciele piechowickiej Pracowni Dobrego Chleba UliJanka.

Piechowice to nieduża (ok. 6500 mieszkańców) malownicza miejscowość położona nad Kamienną w powiecie jeleniogórskim, rozciągająca się u stóp Karkonoszy, nieopodal ciekawych szlaków turystycznych i atrakcji przyciągających na Dolny Śląsk turystów z kraju i zagranicy. Do Piechowic zaglądają również – między innymi odwiedzając pozostający w granicach miejscowości Wodospad Szklarki czy Śnieżne Kotły. Ale nie są to jedyne miejsca, do których przy okazji bytności w tych stronach warto zajrzeć.



Jan i Urszula Klejps, właściciele piekarni "Ulijanka"
fot. Wojciech Głodek, 5 lutego 2015 roku

Przy ulicy Żymierskiego znajduje się poniemiecki nieduży budynek, w którym mieści się piekarnia i niewielki sklep. To w tych pomieszczeniach przedwojennej zmodernizowanej piekarni codziennie wypieka się m.in. Chleb Karkonoski. Piec, który tutaj stoi i służy do dzisiaj piekarzowi, też pamięta czasy sprzed drugiej wojny światowej. Kiedyś odwiedził obecnych właścicieli syn tych,

których własność budynek stanowił przed wojną. Rozpoznał między innymi kafelki podłogowe, których też reszta ostała się we wnętrzu.

Państwo Klejps piekarnię odziedziczyli po gminnej spółdzielni, która na tych terenach zaczęła działać po wojnie. Jak wspomina p. Jan: *Pracowałem w gminnej spółdzielni, rozliczałem technologicznie wszystkie piekarnie. Jak się spółdzielnia likwidowała, to dostałem propozycję objęcia tej piekarni.* Propozycja została przyjęta, chociaż wtedy jeszcze bez dalekosiężnych planów. *Mielimy być na trochę, ale zostaliśmy – już od 25 lat mamy tę piekarnię,* uśmiecha się p. Urszula. Ćwierć wieku temu p. Jan wraz z żoną roz-



W tym budynku była piekarnia w Petersdorf, jest i piekarnia w Piechowicach
fot. Wojciech Głodek, 5 lutego 2016 roku

począł zatem nową pracę, która szybko przerodziła się w prawdziwą pasję.

Oczywiście nie na początku. W pierwszych bowiem latach właściciele próbowali działać tradycyjnie, tak jak działała spółdzielnia. Okazało się jednak, że popyt na „spółdzielniane" wypieki jest coraz mniejszy i nie tę tradycję należy kultywować, toteż zaczęto myśleć o niszy rynkowej, jaką można by wypełnić produkcją niewielkiej lokalnej piekarni. W ten sposób państwo Klejps trafili na dawne receptury piekarnicze i postanowili do nich wrócić. Jak opowiada p. Jan: *Sama produkcja chlebów na zakwasie w latach 80. czy, 90. nie była w modzie.*



Chleb karkonoski / fot. Jan Klejps

Wchodziły nowe technologie – pieczywa robionego z proszków, mieszanek, to było wtedy szybkie i stosunkowo proste, natomiast dawna produkcja na zaczynie, na zakwasie samoczynnie fermentującym była trudna.

Nowy pomysł był wyzwaniem i wymagał uczenia się wszystkiego od nowa. Ale powrót do dawnej tradycji, tej najwcześniejszej, pozwolił na ponowne wydobycie z procesu tworzenia pieczywa tego magicznego elementu. A najwcześniejsza tradycja oznacza po prostu pieczywo na zakwasie. Najstarszy bowiem w piekarnictwie jest kwas piekarski. I najtrwalszy - jak się już pojawi, to zostaje, byle o niego dbać. Jest nieśmiertelny.

I tak samo jest w UliJance: kwas powstał i pozostał; jest co trzy godziny przetwarzany, odświeżany. *Kwas piekarski przebywa z nami ciągle. Stosujemy go we wszystkich naszych chlebach*, mówi p. Jan. I dodaje: *Piekarnie stosują dodatek drożdży, myśmy wrócili do takich receptur, gdzie tych drożdży jeszcze nie było. Wyprodukowaliśmy jakiś czas temu taki chleb, spotkał się z dużym zainteresowaniem klientów. Później otrzymaliśmy za niego nagrodę na wystawie produktów regionalnych "Wyprodukowano pod Śnieżką" w roku 2012. Został doceniony jako produkt robiony tutaj, z tutejszych surowców, z tego regionu.* Taka jest historia powstania Chleba Karkonoskiego.

A jaki jest ten Chleb Karkonoski?



Oczywiście na zakwasie i bez drożdży, ale też z dodatkiem płatków ziemniaczanych. Ten ostatni składnik używany był dawniej głównie po to, by przedłużyć świeżość pieczywa. I ten chleb faktycznie wytrzymuje przez tydzień, a nawet dłużej. A do tego smakuje wyśmienicie.

Ale nie tylko Karkonoskim Ulijanka stoi: ostatnio doceniono także inny chleb zrobiony tylko na żytniej mące. Receptura trójskładnikowa, prosta i oparta o region: mąka żytnia z młyna z Krzyżowej, woda z ujęcia ze źródeł na Śnieżnych Kotłach, a do tego sól. Banał? Nie, bo produkcja wcale nie jest prosta, co wynika głównie ze specyfiki żytniej mąki. Trudno jest z niej wydobyć gluten; żytnie pieczywo jest trudniejsze.

Pani Urszula z uśmiechem mówi: *Pod względem technologicznym szuka-*



nia pomysłów i przepisów, to mąż jest pasjonatem. W efekcie tej pasji różnorodność pieczywa, jakie można nabyć w Pracowni, naprawdę robi wrażenie. I ciągle pojawia się coś nowego. Ostatnio na przykład prawdziwy razowiec: chleb na mące bardzo grubej, razowej.

Chleby na zakwasie są nie tylko smaczne (mają smak zupełnie odmienny od większości chlebów z marketowych półek), ale również zdrowe. Dzięki fermentacji, która dezaktywuje kwas fitynowy zawarty w otrębach zbóż. Kwas ów uniemożliwia wchłanianie z pożywienia wielu cennych mikroelementów, jedynie pieczywo wyprodukowane na zakwasie pozwala na skuteczne zniwelowanie oddziaływania związków kwasy fitynowego.

W procesie fermentacji powstaje także kwas mlekowy, który wywiera bardzo korzystny wpływ na nasz proces trawienny. Warto zdać sobie sprawę, że nie każde pieczywo jest tak samo zdrowe – nie wystarczy zamiana chleba jasnego na ciemny, by uznać, że jemy zdrowiej. Ciężki chleb na zakwasie o niejednolitej strukturze, niekruszący się po przekrojeniu, zachowujący długo trwałość – oto najzdrowsze pieczywo.

Takie pieczywo wymaga jednak cierpliwości i wytrwałości. Z jednej strony dlatego, że sam proces produkcyjny jest stosunkowo długi, z drugiej – bo nie jest on łatwy.

Właściciele wspominają, że samego Chleba Karkonoskiego uczyli się wszyscy przez rok. Włącznie z klientami, bo też nie wszyscy od razu się do niego przekonali, ale promocje i degustacje zrobiły swoje. Obecnie klienci wypieki doceniają – po chleb przychodzą nie tylko mieszkańcy Piechowic, ale także okolicznych miejscowości - Mysłakowic, Karpacza czy Szklarskiej Poręby. Wielu turystów w sezonie również go kupuje, często zamawiają na wyjazd do domu.

Dobry chleb to dobre składniki, cierpliwość, doświadczenie, ale także pasja i serce. W piekarni UliJanka znajdziemy wszystko to i jeszcze więcej. Zajrzyjcie koniecznie.[•]


Odkryj Dolny Śląsk!

KOLEJ W KRAJOBRAZIE BRAMY LUBAWSKIEJ

fot. Maciej Mikołajczak

Dolny Śląsk posiada jedną z najgęstszych sieci linii kolejowych w Polsce. Wiele z nich w wyniku różnych czynników jest obecnie nieczynnych bądź zlikwidowanych i od lat ulegają one coraz większej degradacji. Nierzadko są malowniczo położone w Sudetach obfitując w piękne widoki i ciekawe obiekty inżynieryjne. Jednym z takich dość niepozornych szlaków jest linia kolejowa D29-299 (Kamienna Góra - Lubawka Granica Państwa - Královec), której jakimś cudem udało się przetrwać do czasów współczesnych i obecnie odbywa się na niej tylko sezonowy ruch pociągów pasażerskich. Zapomniana, niesłusznie niedoceniana i traktowana w sposób drugorzędny odżywa wyłącznie w sezonie wiosenno-wakacyjnym w weekendy i święta; wówczas, gdy jeżdżą po niej pociągi Kolei Dolnośląskich z Jeleniej Góry do czeskiego Trutnova.

Łagodny profil tej linii może błędnie sugerować, że mamy tutaj do czynienia ze szlakiem monotonnym i niezbyt ciekawym. Nic bardziej mylnego - na następnych stronach tego artykułu przedstawię Państwu kilka swoich zdjęć ukazujących zaledwie cząstkę malowniczych krajobrazów, jakie ten region w sobie kryje. Zresztą najlepiej przekonać się o tym na własnej skórze wybierając się na zwiedzanie Gór Kruczych i Bramy Lubawskiej połączeniem sezonowym Kolei Dolnośląskich do Trutnova, którego kursowanie zostanie wznowione już od 30 kwietnia. Wycieczka w Góry Krucze może być szczególnie atrakcyjna i ciekawa dla osób, które szukają odmiany od popularnych i masowo odwiedzanych kurortów turystycznych.

Zdjęcie obok: SA134-005 Kolei Dolnośląskich jako ostatni tego dnia pociąg do Trutnova wciąga się nasypem na teren dawnej lubawskiej stacji kolejowej mijając miejsce, w którym niegdyś stał kształtowy semafor wjazdowy. Tło zdjęcia wypełnia fragment masywu Świętej Góry (701 m n.p.m.) / fot. Maciej Mikołajczak, 5 czerwca 2015 roku


Os 25405
TRUTNOV HL.N.
2 820 013-1
3252
SA134-005



Brama Lubawska
Ciszę sielskiego sobotniego poranka przerwał donośny odgłos syreny SA134 zbliżającego s
w ciepłych promieniach słońca równiny Bramy Lubawskiej co jakiś czas rozdzierając powietrze
ten region Sudetów. Widoczny na zdjęciu skład pokonuje właśnie torowisko i rozjazdy dawne
pod szczytem Świętej Góry (701 m n.p.m.) w lesie panował lekki półmrok, zaś w powietrzu
orzeźwiający wiatr, jaki wówczas hulał na przecince, oraz śpiew ptaków naturalnie dopełnia
niegdyś posiadała, zaś kawałek dalej mieszczą się niewidoczne resztki drugiej "szopy", kt
dawnych zakładów dziewiarskich "Watra" wraz z kominem, które wyburzono w 2015 roku. M
Bramy Lubawskiej, zaś tło stanowi fragment Karkonoszy i Rudaw Janowickich / fot. Maciej M



się z oddali. Poranny pociąg z Wrocławia do Trutnova mknął szybko i pewnie przez skąpane
e swym donośnym krzykiem. Echo syren tłukło się po okolicznych Górach Kruczych otulających
ej lubawskiej stacji, by za moment zatrzymać się przy peronie 2. Jakieś 200 metrów wyżej tuż
unosił się wilgotny chłód poranka przesiąknięty zapachem świerku, mchu i paproci. Lekki
ły tę chwilę. W dole można ujrzeć ruiny dawnej lokomotywowni wachlarzowej, jaką Lubawka
óra tu kiedyś stała. Charakterystycznym elementem są akweny oczyszczalni ścieków i hale
Na dalszym planie widoczny jest przebieg linii 299, wieś Błażkowa leżąca u podnóża Wzgórz
Mikołajczak, 21 czerwca 2014 roku



Zazębienie
SA134-003 z pociągiem Kolei Dolnośląskich relacji Jelenia Góra - Trutnov opuszcza Błażko
mknąc w kierunku Lubawki w ciepłe wiosenne popołudnie. Skład pokonuje właśnie łuk otacza
cy Skowroniec (581 m n.p.m.). Warto zwrócić uwagę na nieco przesłonięte drzewami koryto
bru widoczne po lewej stronie, które tutaj zbiega się z linią 299. Kawałek dalej zza drzew przebij
się zabudowania leżące u podnóża masywu Zadziernej (724 m n.p.m.), której spory fragment
pełnia większość kadru zazębiając się z wcześniej wspomnianym Skowrońcem. Obie góry cias
otulają Błażkową wchodząc w skład pasma Wzgórz Bramy Lubawskiej wraz z Chełmczykiem (76
n.p.m.), którego szczyt widoczny jest w tle za Zadzierną. W oddali za nim z prawej strony wi
jeszcze kawałek Grzbietu Lasockiego, z którym owe Wzgórza graniczą od zachodu.
Zdjęcie wykonane z urwiska skalnego w starym kamieniołomie wydrążonym w zboczu Puste
(683 m n.p.m.). / fot. Maciej Mikołajczak, 3 maja 2015 roku

wą
ają-
Bo-
ają
wy-
sno
6 m
dać

elni





Ze Śnieżką w tle
Widoki na Karkonosze i najwyższy szczyt Sudetów z pociągu od zawsze były kojarzone z linią
Jednak nie tylko z tamtych żelaznych szlaków można podziwiać najwyższe pasmo Sudetów. P
w trakcie pokonywania linii 299 przez cały czas towarzyszą widoki nie tylko Gór Kruczych i W
wszystkim wspaniała panorama Karkonoszy na czele ze Śnieżką.
Poranny pociąg z Trutnova do Jeleniej Góry mija zabudowania dzielnicy Podgórze i za kilka mi
stacji. Tło zdjęcia wypełnia fragment Karkonoszy z doskonale widoczną Śnieżką (1603 m n.p.
Zdjęcie wykonane ze zbocza Kruczej Skały (681 m n.p.m.).
fot. Maciej Mikołajczak, 5 czerwca 2015 roku



do Karpacza, Kowar czy Szklarskiej Poręby.
asażerom sezonowych pociągów do Trutnova
zgórz Bramy Lubawskiej, ale przede

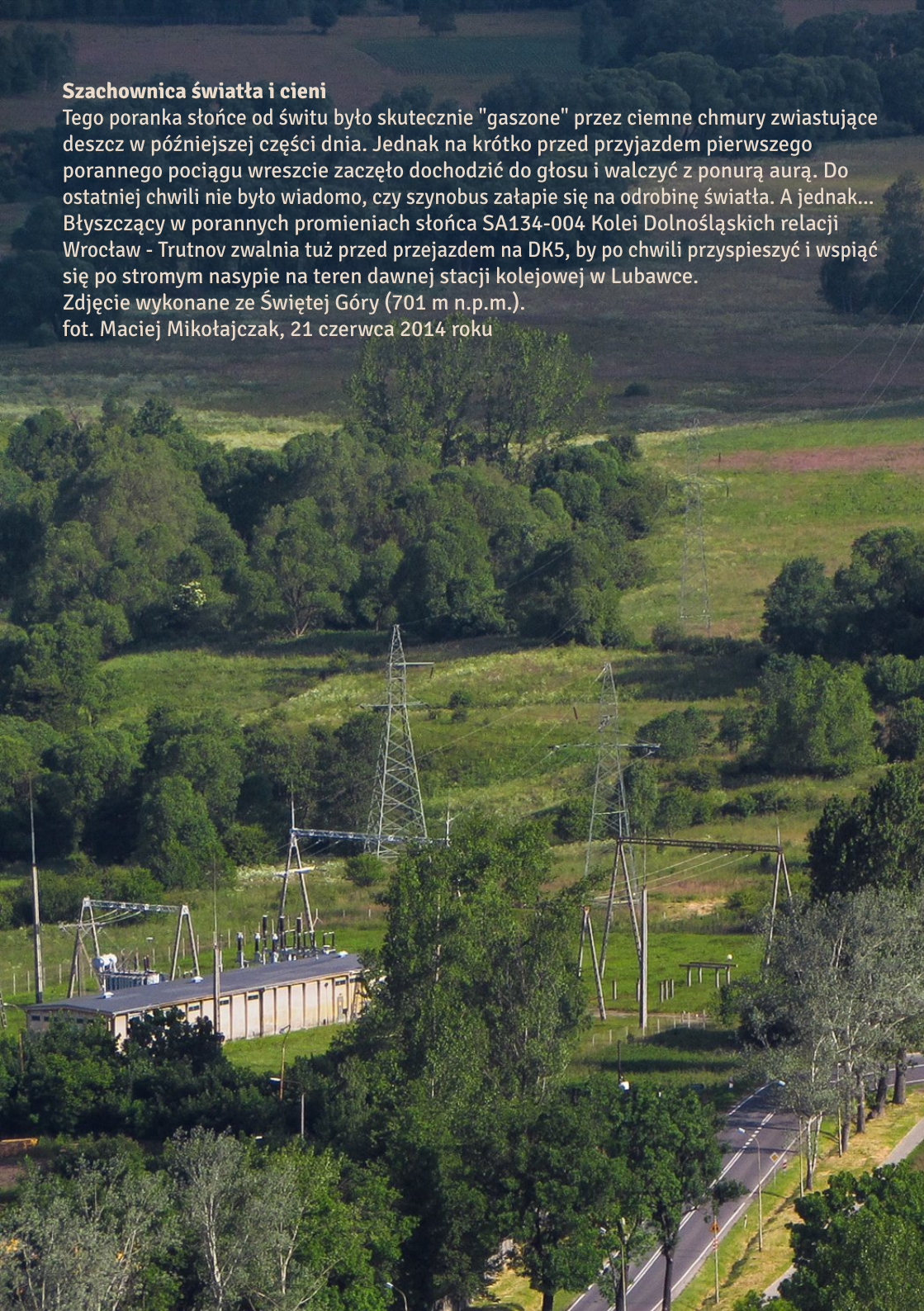
ut zatrzyma się w peronach dawnej lubawskiej
m.) górującą nad całym krajobrazem.





Panorama

SA134-003 z porannym pociągiem z Jeleniej Góry do Trutnova mija właśnie ruiny lokomotywowni wachlarzowej pokonując torowisko dawnej lubawskiej stacji i za moment zatrzyma się przy peronie drugim. Na zdjęciu mamy widoczną niemalże całą panoramę Lubawki, ruiny dworca kolejowego i częściowo widoczny teren dawnej stacji kolejowej. W oddali można dostrzec zabudowania czeskiego Kralovca, zaś w tle majaczą Karkonosze.
Zdjęcie wykonane ze szczytu Kierzu (662 m n.p.m.)
fot. Maciej Mikołajczak, 2 maja 2015 roku



Szachownica światła i cieni
Tego poranka słońce od świtu było skutecznie "gaszone" przez ciemne chmury zwiastujące deszcz w późniejszej części dnia. Jednak na krótko przed przyjazdem pierwszego porannego pociągu wreszcie zaczęło dochodzić do głosu i walczyć z ponurą aurą. Do ostatniej chwili nie było wiadomo, czy szynobus załapie się na odrobinę światła. A jednak... Błyszczący w porannych promieniach słońca SA134-004 Kolei Dolnośląskich relacji Wrocław - Trutnov zwalnia tuż przed przejazdem na DK5, by po chwili przyspieszyć i wspiąć się po stromym nasypie na teren dawnej stacji kolejowej w Lubawce.
Zdjęcie wykonane ze Świętej Góry (701 m n.p.m.).
fot. Maciej Mikołajczak, 21 czerwca 2014 roku







Pocztówka z Błażkowej

Poranny pociąg z Trutnova do Jeleniej Góry obsługiwany przez SA134-005 opuszcza Błażkową pędząc w kierunku Kamiennej Góry. Tło zdjęcia tworzy fragment Rudaw Janowickich, z których najbardziej wyróżnia się tutaj szczyt Wielkiej Kopy (871 m n.p.m.). Warto też zwrócić uwagę na zabudowania wsi Raszów widoczne w oddali z prawej strony zdjęcia.

fot. Maciej Mikołajczak, 31 maja 2015 roku



zar

N
leżące r
wysokiego
poja



Potęga krajobrazu

SA134-005 z południowym pociągiem do Trutnova pokonuje ostatni łuk otaczający Skowroniec (581 m n.p.m.) i czeka go jeszcze długa prosta widoczna częściowo na zdjęciu nim dotrze do rogatek Lubawki. Góra Skowroniec zazębia się tutaj ze Szczodrą (612 m n.p.m.) leżącą po lewej stronie, razem stanowią one fragment pasma Wzgórz Bramy Lubawskiej. Skład w momencie wykonania tego zdjęcia był oddalony od fotografa o ponad 3 kilometry. a fotografii widoczne są z lewej strony zabudowania Błażkowej oraz dwie linie energetyczne ównolegle do linii 299. Warto zwrócić uwagę na mieszczący się po lewej stronie obok słupów napięcia pas drzew, między którymi meandruje rzeka Bóbr. W przyszłości w tym krajobrazie wi się planowana droga S3, która będzie przecinać linię 299. Tło tworzą Rudawy Janowickie. Zdjęcie wykonane ze Świętej Góry (701 m n.p.m.).

fot. Maciej Mikołajczak, 5 czerwca 2015 roku



SA134-0
(wid
Oprócz widok
Karkonosz
najwyższy



Z widokiem na Karkonosze

03 z porannym pociągiem do Jeleniej Góry zwalnia przed przejazdem z ulicą Szymrychowską doczny z prawej strony między drzewami) i za chwilę zatrzyma się przy lubawskich peronach. ku na część zabudowań Lubawki, możemy tu podziwiać rozległy krajobraz Bramy Lubawskiej, e i oczywiście królującą nad tym wszystkim z prawej strony zdjęcia Śnieżkę (1603 m n.p.m.) - szczyt Sudetów. Dwie wioski widoczne w oddali to z lewej Szczepanów, a z prawej Bukówka.

Zdjęcie wykonane ze zbocza Świętej Góry (701 m n.p.m.)

fot. Maciej Mikołajczak, 4 lipca 2015 roku



Libovské Sedlo

Wsłuchując się w odgłosy lasu przeplatające się z coraz lepiej słyszalną syreną SA134 zbliżaj
skład nadjedzie, by wykonać zdjęcie, które sobie zaplanowałem w tym miejscu prawie rok wc
Poranny pociąg relacji Jelenia Góra - Trutnov mija ostatnie zabudowania Lubawki i dosłownie za
wjeżdżając na teren Republiki Czeskiej. Na pierwszym planie widoczna jest linia kolejowa 29
oraz pola leżące na równinach Przełęczy Lubawskiej (cz. Libovské Sedlo). Jest to rozległe śró
Lubawskiej, największe w Sudetach, które tworzy naturalną granicę pomiędzy Sudetami Zac
Nieco dalej można ujrzeć zabudowania Bukówki oraz mieszczący się tam zbiornik retencyjny.
rozciąga się pomiędzy Szczepanowskim Grzbietem a masywem Zadziernej (724 m n.p.m.) wch
Lubawskiej. Ów zbiornik leżący w przełomie Bobru to jeden z najwyżej położonych w Polsce z
ważnych funkcji w tutejszym regionie. W oddali za zbiornikiem widoczny jest szczyt Chełmcz
można dostrzec zabudowania Opawy. Tło wypełnia Grzbiet Lasocki będący najdalej wysunięty
Zdjęcie wykonane z punktu widokowego położonego na urwisku skalnym na Polskiej Górze (7
fot. Maciej Mikołajczak, 5 czerwca 2015 roku



ącego się do Lubawki czekałem, aż ten
ześniej.
kilka sekund przekroczy granicę państwa
9 z równolegle do niej biegnącą DK5
dgórskie obniżenie terenu w Bramie
nodnimi a Sudetami Środkowymi.
Widoczna jego zapora
nodzącej w skład Wzgórz Bramy
biorników zaporowych, który pełni wiele
yka (766 m n.p.m.), zaś z lewej strony
ym na wschód pasmem Karkonoszy.
92 m n.p.m.).



SA134
za moment p
ruiny dawn
rozciąga się na

Zdjęci



W ostatnich promieniach słońca

4-005 wraz z pociągiem do Jeleniej Góry wyjeżdża z Lubawki w ciepły majowy wieczór. Skład okona ostatnie rozjazdy dawnej lubawskiej stacji mijając znajdujące się w lewej części kad ej lokomotywowni wachlarzowej. Na zdjęciu widać cały teren dawnej lubawskiej stacji, który długość ponad 1 kilometra. Warto zwrócić uwagę na mieszczące się po lewej stronie zdjęcia dawne magazyny przesyłowe - kilka tygodni później zostały one całkowicie wyburzone. e zrobione spod szczytu Pustelni (683 m n.p.m.) / fot. Maciej Mikołajczak, 31 maja 2015 roku



ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW PRZYSTANKOWY OBOWIĄZUJĄCY LUBAWKA

Przyjazdy	Stacja docelowa	Odjazdy
8.59* 12.59* 16.59*	Svoboda nad Úpou	9.01* 13.01* 17.01*

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

Pociągi uruchomiane przez viamont regio

PRACE REMONTOWO-NAPRAWCZE W 2011 ROKU

O połączeniu Jelenia Góra/Wrocław - Trutnov obsługiwanym przez Przewozy Regionalne, a później przez Koleje Dolnośląskie, możecie przeczytać w cyklu Krzysztofa Kociołka o kolei na Śląsku Kamiennogórskim w numerach 2, 3 i 4 z 2015 roku .



Na okładce: SA134-004 jako poranny pociąg z Trutnova do Jeleniej Góry mknie przez równiny Bramy Lubawskiej mijając zabudowania Podgórza - najbardziej wysuniętej na południe dzielnicy Lubawki. Na zdjęciu warto zwrócić uwagę na widoczną w oddali hałdę w Lamperticach i zabudowania dawnej nieczynnej kopalni, zaś na ostatnim planie możemy podziwiać fragment Karkonoszy i panoramę Zaclerza. Zdjęcie wykonane ze Świętej Góry (701 m n.p.m.)
fot. Maciej Mikołajczak, 22 sierpnia 2015 roku

soboty i niedziele od 30.04 do 4.09 + 2,3,26,27.05, 15.08

Ze stacji Jelenia Góra: 6:57 (do 8.05), 7:09 (od 14.05 do 11.06), 7:21 (od 12.06)
Skomunikowany z pociągiem z Wrocławia z 6:18 (do 11.06) i 6:20 (od 12.06)

Ze stacji Jelenia Góra: 11:55
Skomunikowany z Poznania z 6:43

Do stacji Jelenia Góra: 20:58 (do 11.06), 20:48 (od 12.06)
Skomunikowany do Wrocławia na 22:37 (do 11.06), 22:08 (od 12.06)

Ze stacji Jelenia Góra: 16:21
Skomunikowany z Wrocławia z 14:59

Do stacji Jelenia Góra: 16:11
Skomunikowany do Wrocławia
na 17:39 (niedziele), 18:13 (soboty)

Do stacji Jelenia Góra: 11:10
Skomunikowany do Wrocławia na 12:48 (do 11.06), 12:31 (od 12.06)

8:08	12:34	17:03	Sędzisław	10:33	15:34	20:13
8:17	12:43	17:12	Kamienna Góra	10:24	15:25	20:04
8:24	12:51	17:20	Błażkowa	10:16	15:17	19:56
8:33	12:59	17:28	Lubawka	10:10	15:11	19:50
8:40	13:06	17:35	Kralovec (CZ)	10:00	15:01	19:43
9:11	13:37	18:06	Trutnov Hlavni Nadrazi (CZ)	9:29	14:25	19:09


Odkryj Dolny Śląsk!



PAŁAC W SAMOTWORZE

tekst **Jolanta Kluba** • zdjęcia **Wojciech Głodek**



Przy zachodniej granicy Wrocławia, w centrum Dolnośląskiego Parku Krajobrazowego Doliny Bystrzycy, znajduje się wieś Samotwór. Niewielka, licząca nieco ponad 200 mieszkańców miejscowość położona w gminie Kąty Wrocławskie znana jest przede wszystkim ze stojącego tam pałacu.

Mimo bowiem, że historia wsi sięga wieku XIII, dopiero od XVIII pojawia się w miarę regularnie w prasie i innych dokumentach życia społecznego. Wprawdzie pierwszy pałac zbudowany został tutaj już w roku 1681 (właścicielem miejscowości był wtedy Lorenz Riedel von Löwenstern), jednak dopiero budowla wzniesiona w kolejnym stuleciu na trwałe zapisała się w pamięci mieszkańców i krajobrazie okolicy.

Pałac, o którym mowa, budowany był przez 5 lat, od roku 1776 do 1781, na bazie projektu i pod nadzorem Carla Gottharda Langhansa.



Folwark pałacu w Samotworze
fot. Wojciech Głodek, 4 marca 2016 roku

Ten urodzony w Kamiennej Górze niemiecki architekt zasłynął wieloma świetnymi projektami, m.in. Bramy Brandenburskiej czy założenia parkowo-pałacowego Charlottenburg. Znaczna część stworzonych wedle pomysłu Langhansa budowli znajduje się właśnie na Dolnym Śląsku. Między nimi zaś ów pałac w Samotworze, którego pierwszymi właścicielami byli członkowie rodziny von Saurm, a dokładnie: Gottlob Albrecht von Saurma auf Sadewitz.

W efekcie prac wybitnego architekta oraz wrocławskiego sztukatora Johanna Petera Echtlera powstała nie tylko efektowna klasycystyczna bryła, ale również – a może przede wszystkim – piękne wnętrza, wśród których uwagę zwracał (i zwraca również dzisiaj) zwłaszcza owalny salon. Badacze uważają, że jest to pierwsze znane, charakterystyczne dla dalszej twórczości Langhansa, wnętrze tego typu, czyli stworzone z przenikających się figur owalu z prostokątnymi wnękami oraz jońskimi kolumnami.

Pałacowi towarzyszył oczywiście park; również dzisiaj od północnego



Salon Owalny
fot. Wojciech Głodek, 5 marca 2016 roku

zachodu znajdują się pozostałości założenia parkowego w stylu angielskim.

Projekt pałacu w Samotworze był tak naprawdę projektem podmiejskiej willi. Budynek postawiono na planie prostokąta. Od frontu widoczne są kolumny podtrzymujące tympanon z kartuszami herbowymi hrabiego Karla Moritza von Zedlitz-Trützscheler, od ogrodu natomiast – kartusze herbowe Gottloba Albrechta von Saürma. Elewacja bogata jest w interesujące detale. Na przykład od strony ogrodu widoczne są stiukowe wyobrażenia ze scenami z mitologii (dokonania Herkulesa).

Kompozycja architektoniczna trzygondygnacyjnego budynku nawiązuje do wzorów palladiańskich i angielskich, elewacja zwrócona została w kierunku okalającego podwórze folwarku.

Następnym właścicielem pałacu został graf Zedlitz-Trützschler von Fal-



Salon Owalny
fot. Wojciech Głodek, 5 marca 2016 roku

kenstein, który sprzedał w roku 1846 obiekt Juliusowi Freiherr von Richthofen. Ten był w jego posiadaniu aż do roku 1920, natomiast w dwudziestoleciu międzywojennym stał się własnością rodziny Jesdinskich. Po roku 1945 przeszedł w państwowe ręce zagospodarowującej te ziemie Polski.

W efekcie, jak w wielu tego typu obiektach, w pałacu po II wojnie światowej miały swoją siedzibę rózne instytucje: PCK Wroclaw (1946), PGR oraz Rolniczy Zakład Doświadczalny WSR Wrocław (1966).

Jak to zwykle z takimi budowlami bywa, dzisiejszy wygląd pałacu niezupełnie odpowiada jego pierwotnej wersji. Po raz pierwszy został przebudowany w roku 1919. Autorem projektu przebudowy był wrocławski architekt Erik Grau. I właściwie nadany mu wówczas kształt znamy dzisiaj, chociaż



Salonik
fot. Wojciech Głodek, 5 marca 2016 roku



fot. (x2) Wojciech Głodek, 4 marca 2016 roku

kilka drobnych zmian jeszcze wprowadzono. W latach 1963 i 1973 pałac był odnawiany, zaś w kolejnej dekadzie przeszedł kolejny „remont", na szczęście nie na wielką skalę. Mimo iż budynek znajdował się w dobrym stanie, w latach 1983 - 1984 zmieniono układ wnętrz, niestety bez uzgodnienia z konserwatorem zabytków, co zaburzyło jego historyczną architektoniczną kompozycję.

Po przemianach ustrojowych pałac przeszedł w ręce prywatne. W latach 1996 – 2007 należał do Edwarda Medyńskiego, który chciał w nim urządzić hotel. Plany te wcielił jednak w życie dopiero kolejny właściciel. Od roku 2007 jest Alexander Watin spółka jaw-

na. W latach 2008-2010 obiekt przeszedł gruntowny remont.

Obecnie w pałacu znajduje się hotel i restauracja. W pięknych odrestaurowanych wnętrzach można przenieść się do innej epoki, spróbować dań pałacowej kuchni oraz spędzić noc w komnacie. Mimo braku historycznej dokumentacji obecni właściciele starali się w jak największym stopniu oddać ducha lat minionych szukając odpowiednich dekoracji i odnawiając tak wiele oryginalnych elementów, jak tylko się dało. W salonie warto zwrócić uwagę zwłaszcza na zachowany kominek (z 1919 roku).

Oczekując na zameldowanie lub spacerując i podziwiając wnętrza, warto na chwilę zatrzymać się przy umiejscowionym naprzeciw recepcji ekranie. Wyświetlane są na nim zdjęcia pałacu takiego, jaki był przed odnową, co tym bardziej pozwoli docenić pasję i zaangażowanie właścicieli. [•]

Źródła:

Łuczyński R., Losy rezydencji dolnośląskich w latach 1945-1991, Oficyna Wyd. ATUT, Wrocław 2010
www.katywroclawskie.gmina.pl/przewodnik/zabytki/palace_zamki_ruiny/samotwor



KOŚCIÓŁ W GOSZCZU

Martyna Mol, Tomasz Sikora



fot. Sławomir Milejski (cc-by-sa)



Miejscowość Goszcz położona jest w gminie Twardogóra, w odległości około 50 km od Wrocławia. W centrum wsi przy głównej drodze znajduje się kościół ewangelicki wzniesiony w latach 1743-49. Niegdyś stanowiący jeden z ważniejszych obiektów miejscowości, dziś już opuszczony i zaniedbany. Pojawił się jednak cień nadziei na jego remont i uchronienie przed dalszym niszczeniem. Kościół ewangelicki jest integralną częścią zespołu pałacowego rodziny Reichenbachów – najbardziej znanej i wpływowej rodziny na Dolnym Śląsku. Reichenbachowie wykupili majątek w XVIII wieku od rezydującej tam dotychczas rodziny von Dohn.

Cały zespół pałacowy wraz z kościołem był chlubą hrabiowskiej rodziny aż do zakończenia II wojny światowej, kiedy to zmieniły się granice ówczesnego państwa niemieckiego.

Archiwalne zdjęcia przedstawiające pałac w latach jego świetności ukazują bogato zdobione komnaty oraz wnętrze kościoła i dowodzą zamożno-

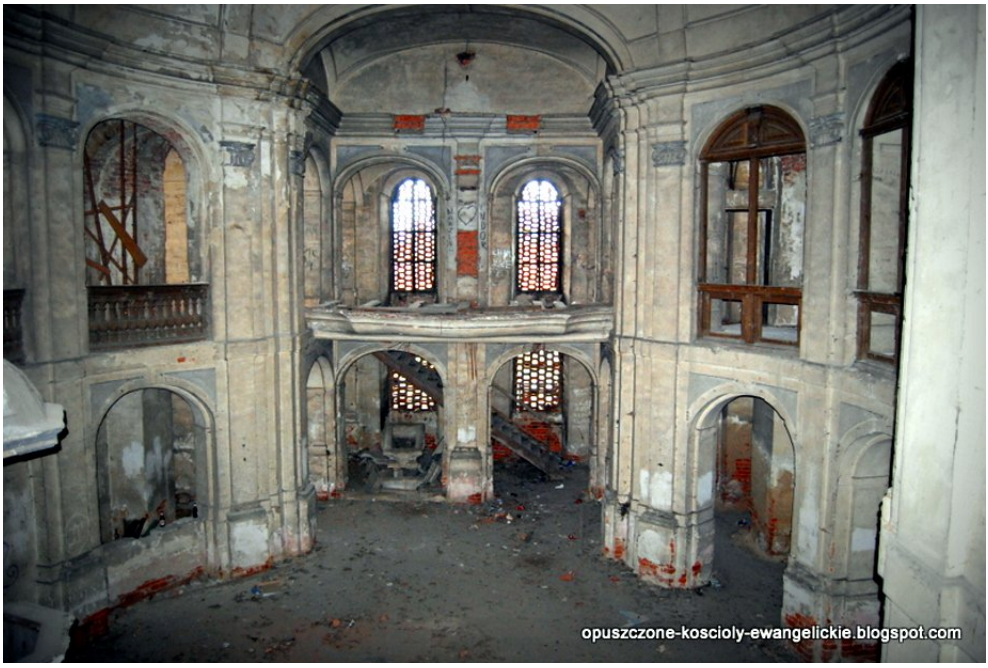


ści rodu. Zanim jednak w Goszczu ewangelicy mieli swój kościół, w którym bez przeszkód mogli odprawiać nabożeństwa, korzystali z kaplicy grobowej rodziny Borschnitzów (wybudowanej w 1594 roku).

Jednak po niespełna 11 latach nadeszły dla ewangelików trudniejsze czasy, ponieważ w 1605 roku majątek został przejęty przez katolicką rodzinę von Dohn. Odebrano więc im kaplicę uniemożliwiając tym samym swobodne prowadzenie nabożeństw. Takie sytuacje nie były rzadkością w tamtych czasach.

Dopiero po 28 latach udostępniono ewangelikom jedną z pałacowych sal, w której odbywały się nabożeństwa w języku polskim i niemieckim.

Rok 1740 był wielkim przełomem dla ewangelickiej społeczności, ponieważ Friedrich II von Hohenzollern objął władzę królewską nad Prusami i już rok później wydał zgodę na budowę kościoła ewangelickiego. W roku 1743 położono pod budowę kamień wę-



gielny i 6 lat później poświęcono gotową już świątynię. Jej projektantem był Johann Boumann.

Na krótko przed rozpoczęciem wojny kościół został odnowiony i wyremontowany, niestety po jej zakończeniu nie był już użytkowany. To temu ostatniemu remontowi kościół zawdzięcza swój obecny (dość dobry jak na porzucony obiekt) stan techniczny. W środku widać niestety ślady celowej dewastacji świątyni – na przykład rozbite trumny.

Władze gminy działają w kierunku ochrony i renowacji obiektu, a kilka lat temu zawiązała się inicjatywa społeczna działająca na rzecz kultury w Goszczu. Celem stowarzyszenia jest adaptacja kościoła na potrzeby szeroko rozumianej kultury oraz rewitalizacja całego kompleksu pałacowo-parkowego. Daje to szansę na uchronienie go od zniszczenia i zapomnienia. Jest to też dobry przykład, jak radzić sobie z tego typu obiektami, których jest na Dolnym Śląsku wiele. [•]




Odkryj Dolny Śląsk!


Lubawka

ZAPOMNIANE MIEJSCA

STACJA LUBAWKA

Krzysztof Kociołek



fot. Krzysztof Kociołek, 5 stycznia 2016 roku





fot. Krzysztof Kociołek



fot. Krzysztof Kociołek

W tym roku minie 10 lat odkąd budynek dworca kolejowego w Lubawce został przejęty od PKP S.A. przez gminę Lubawka. Miało to miejsce w 2006 roku. Dwa lata później, we wrześniu 2008 roku budynek został przez gminę sprzedany osobie prywatnej. Miał tam powstać hotel, ale kryzys i późniejsze zawirowania pokrzyżowały te plany.

Zapowiedź zmian pojawiła się w 2013 roku, kiedy to pod koniec sierpnia ogrodzono wysokim płotem plac przed dworcem, postawiono kontenery, jednak tak naprawdę prace nie posunęły się za wiele do przodu. Budynek jest własnością prywatną, ale peron należy do PKP PLK. I tutaj również jest problem, ponieważ w bardzo złym stanie jest wiata peronowa, która grozi zawaleniem. Kolejarze ogrodzili teren peronu płotem, ale niestety jest on regularnie niszczony.

Pierwsze trzy zdjęcia ukazują przede wszystkim budynek dawnego dworca granicznego w Lubawce w chwili obecnej (5 stycznia 2016 roku).





Fotografie na poprzedniej stronie pokazują teren po rozebranych w 2015 roku magazynach, zwanych przez miejscowych "podestami", które były ulubionym miejscem miejscowej młodzieży do spotkań towarzyskich zakrapianych alkoholem.

Fotografia poniżej została wykonana z okolic drogi prowadzącej na peron, gdzie stając na małym wzniesieniu, można "podpatrzeć", co się dzieje za ogrodzeniem postawionym w sierpniu 2013 roku przed placem dworcowym od strony miasta. Jak widać - niestety - nie dzieje się nic. [•]

fot. (x3) Krzysztof Kociołek, 5 stycznia 2016 roku





Dworzec kolejowy w Lubawce - widok z góry,
można też porównać ze zdjęciem ze stron 96-97
fot. Maciej Mikołajczak , 2 maja 2015 roku





JAK BUDOWANO KOLEJ W ŚWIEBODZICACH

Rafał Wietrzyński



Dworzec kolejowy w Świebodzicach
fot. Lichen99 / Wikimedia Commons, 15 sierpnia 2014 roku (CC-BY-SA)

Trudno w to dziś uwierzyć, ale Dolny Śląsk miał niegdyś możliwość stać się kolebką światowego kolejnictwa. Tak się jakoś złożyło, że to właśnie w początkach XIX w. został opracowany plan stworzenia pierwszej na świecie linii kolejowej, która miała wtenczas połączyć Górnicze Zagłębie Wałbrzyskie (w tym Świebodzice) z portem rzecznym na Odrze w Malczycach.

Samej genezy powstania kolei żelaznej w Świebodzicach należy się doszukiwać jeszcze w XVIII stuleciu. Właśnie w tamtych czasach funkcjonowała stara podsudecka droga węglowa, biegnąca w sąsiedztwie miasta, którą to przewoźnicy furmanek ciągnionych przez konie wozili węgiel z wałbrzyskich kopalń do portu rzecznego na Odrze w Malczycach. Szacuje się, że rocznie drogę tę przemierzało tylko w kierunku Malczyc około 10 tysięcy wozów i furmanek. Pomysłodawcą tej drogi był sam hrabia Fryderyk Wilhelm von Reden (1752-1815), człowiek wielce zasłużony dla przemysłu Górnego Śląska i Sudetów.

Stara droga węglowa nie zawsze jednak gwarantowała dostawy węgla na czas. Pomimo starań i wyrzeczeń przewoźników, zdarzały się bardzo często zastoje i opóźnienia, wynikające czasami z nie najlepszych warunków pogodowych i stanu technicznego samych dróg. Do tego dochodziły jeszcze nieszczęśliwe wypadki, rozboje i napady, których dopuszczali się rabusie grasujący w tych okolicach (głównie na górzystych przełęczach). Taki stan rzeczy



Furmanki z węglem na moście w Łażanach koło Ż
drogi węglowej. Warto tu wspomnieć, że most
wybudowanym w kontynentalnej Europie. Pochod

dał asumpt do rozważań nad polepszeniem bezpieczeństwa i obniżeniem kosztów dostaw cennego surowca. Zaczęły rodzić się w związku z tym nowe pomysły i rozwiązania.

Pierwszy z takich planów powstał już w końcu XVIII stulecia (1790 rok). Jego pomysłodawcą był ówczesny właściciel kopalń wałbrzyskich i zamku Książ – Jan Henryk VI Hochberg (1782-1833), który wysunął projekt budowy kanału wodnego łączącego Świebodzi-



Carowa, przemierzające szlak starej podsudeckiej w Łażanach jest najstarszym mostem żelaznym dzi z 1796 roku / źródło: www.boehm-chronik.com

ce z Malczycami. Temat ten w tamtych czasach był o tyle naglący, że poruszali go nawet przedstawiciele najwyższych urzędów państwowych. Między innymi ówczesny szef rządu pruskiego, Friedrich Anton von Heinitz, pisał wtedy:

Węgla kamiennego, najważniejszego materiału opałowego, przy obecnym braku drzewa starczy na setki lat, nawet dla Śląska i prowincji położonych wzdłuż Odry, Szprewy i Łaby. Licznie położone pokłady węgla są niemal całkowicie znane, podobnie jak zbadane są systemy wiercenia szybów, próbnego kopania oraz udostępnienie przez wybudowanie głębokich korytarzy. Ważniejszą rzeczą niż wydobycie jest transport węgla. Kanałem Kłodnickim można znacznie przyśpieszyć transport węgla do Odry ze Śląska Górnego, zaś kanałem ze Świebodzic do Malczyc – ze Śląska Dolnego. Ale sprawą główną pozostaje Odra, której usprawnienie zarówno przez uregulowanie koryta, jak przez budowę licznych statków o niewielkim zanurzeniu, które mogłyby przechodzić przez mielizny, jak wreszcie wprowadzenie ścieżek



Friedrich Wilhelm von Reden (1752-1815), człowiek wielce zasłużony dla przemysłu Górnego Śląska i Sudetów. Był między innymi pomysłodawcą drogi węglowej, którą przewoźnicy furmanek wozili węgiel z wałbrzyskich kopalń do portu w Malczycach
źródło: www.wikipedia.org

holowniczych z zaprzęgiem konnym i przez zastosowanie innych środków – powinno być stałą troską zarówno Śląskiego Ministerstwa Finansów jak i dyrekcji generalnej.

Sam projekt budowy kanału był oczywiście słuszny. Opracowano nawet kosztorys całej inwestycji, który opiewał na kwotę 300 tysięcy talarów. Jednak, jak to zwykle bywa w takich sytuacjach, ze względów finansowych i z powodu braku akcjonariuszy plan ten nie znalazł aprobaty wśród ówczesnych władz. A szkoda, bo był to jeden z pierwszych wielkich projektów technicznych w dziejach Dolnego Śląska. Jednak pomysłów z usprawnieniem transportu węgla (a od 1787 roku również koksu) z Przedgórza Sudeckiego do portów rzecznych na Odrze nie brakowało. Już w 1816 roku Śląski Naczelny Urząd Górniczy opracował kolejny scenariusz, który mógł raz na zawsze zmienić oblicze tego regionu.

Był nim wielki projekt budowy pierwszego na świecie połączenia kolejowego, które miało zaczynać się w pobliskim Wałbrzychu, przechodzić



Friedrich Anton von Heinitz (1725-1802), pruski minister-reformator, który śmiało poparł plan budowy kanału wodnego ze Świebodzic do portu rzecznego w Malczycach. Jednakże ze względów finansowych ten wielki projekt nigdy nie został zrealizowany
źródło: www.wikipedia.org

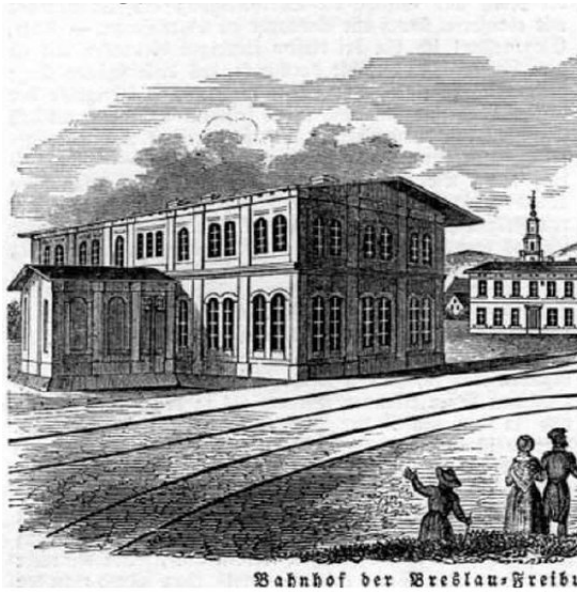
przez Świebodzice i kończyć się w porcie w Malczycach.

Taka decyzja w tamtym okresie uchodziła za słuszną koncepcję, gdyż decydowały o niej przede wszystkim względy gospodarcze. Przedgórze Sudeckie było wówczas najbardziej uprzemysłowionym regionem Dolnego Śląska. Rozwijający się tutaj przemysł węglowy, szklany, maszynowy, tkacki czy bawełniany stanowił siłę napędową ówczesnej gospodarki dolnośląskiej. Nic więc dziwnego, że planowana wówczas inwestycja miała charakter czysto strategiczny dla wielu przemysłowców i dla wielu gałęzi gospodarki w tym regionie.

Jednak na przeszkodzie w realizacji tego śmiałego projektu stanął znów brak funduszy i nieufność rządu pruskiego do nowych form transportu oraz jeszcze jeden bardzo istotny czynnik. Były nim warunki naturalne, a ściśle mówiąc – góry, którym nie potrafiła wtenczas sprostać technika. Nie stała ona jeszcze na tak wysokim poziomie, aby można było skonstruować parowóz, który bez przeszkód pokonałby wzniesienia górskie w oko-

licach Wałbrzycha i Świebodzic. Tak ambitny plan trzeba było w związku z tym odłożyć do szuflady i czekać na lepsze czasy.

A nadeszły one dopiero po kilkunastu latach - w 1830 roku. W tym to właśnie roku kupcy z Wrocławia, którym przewodniczył niejaki Friesner, wysunęli pomysł budowy linii kolejowej Świebodzice - Wrocław, której celem byłby szybki eksport wyrobów włókienniczych (lecz nie tylko) na rynki światowe.



Rycina z około 1844 roku przedstawiająca pierws
Budynek istnieje do dziś i obecnie pełni funkcje m
dzisiejszej ul. Strzegomskiej. Dworzec ten – zalicza
ziemiach polskich - funkcjonował w Świebodzicach

Pomysł ten, który był bardziej przejrzysty i możliwy do realizacji, również nie doszedł do skutku. Sprzeciwił mu się ówczesny minister stanu Rother, który był bardziej za realizacją planu budowy połączenia kolejowego z Wrocławia w kierunku Frankfurtu.

Wysiłek Friesnera i jego współtowarzyszy nie poszedł jednak na marne. Jego postulaty zwróciły uwagę ówczesnych władz w Berlinie, zaś dolnośląscy arystokraci i przedsiębiorcy zaczęli walczyć o poparcie dla budowy kolei dolnośląskiej. Pomysł kolejowej inwestycji zaczęto coraz bardziej naświetlać lokalnym władzom i organizacjom rządowym, próbowano także przekonać do niego nawet samego króla pruskiego Fryderyka Wilhelma III.

Starania zaowocowały tym, że w 1837 roku z inicjatywy wrocławskiego fabrykanta i kupca Gustawa Henryka Ruffera powstał komitet budowy



zy dworzec kolejowy w Świebodzicach (Freiburg). ieszkalne, znajduje się przy placu opałowym przy ny do najstarszych tego typu obiektów na obecnych w latach 1843-1869 / źródło: www.dolny-slask.org.pl

kolei dolnośląskiej, w skład którego weszli m.in. hrabia Jan Henryk XI Hochberg, królewski radca Friedrich Eduard Loebbecke oraz wrocławski przedsiębiorca C.G. Kopisch.

Opracowano również pierwsze wstępne plany budowy i wyposażenia technicznego, których autorami byli: inżynier Kockwitz i geodeta Zimpel. Warto tu również dodać, że swój wkład w budowę kolei dolnośląskiej, próbowała także wnieść świebodzicka rodzina Kramstów, której planem było wybudowanie odcinka łączącego Świebodzice z Wrocławiem przez Środę Śląską (odgałęzienie szlaku Wrocław-Berlin). Jednak pomysł ten został bardzo szybko odrzucony.

Kilka lat później, w styczniu 1841 roku, rozpoczęto przyjmować zapisy do przyszłej spółki kolejowej, co niebawem pozwoliło na publiczne ogłoszenie subskrypcji. Udało się wtedy zgromadzić dość znaczący fundusz założycielski - 1.250.000 talarów, na który składały się akcje ponad 600 uczestników. 2 czerwca 1841 roku odbyło się na zamku Książ pierwsze walne zgromadzenie akcjonariuszy kolei dolnośląskiej, na którym zatwierdzono wstępny kosztorys (1,5 miliona talarów) oraz przekazano plany budowy do szczegółowej analizy i korekty.

Ponowne zebranie akcjonariuszy miało miejsce w połowie marca 1842 roku. Wówczas to wybrano władze spółki, uchwalono statut oraz przyjęto

nazwę, która brzmiała: Towarzystwo Kolei Wrocławsko–Świdnicko–Świebodzickiej.

Pierwsze wstępne roboty budowlane rozpoczęto w kwietniu 1842 roku. Przekopano na całej długości trasę, a następnie przystąpiono do układania nawierzchni. Budowę połączenia powierzono dwóm firmom zatrudniającym w systemie akordowym ponad 2 tysiące robotników dziennie, a także poczyniono pierwsze zamówienia na dostawę szyn z północnych Niemiec i 8 lokomotyw z Anglii.

Pomimo szczerych chęci wielu zainteresowanych, realizacja planu budowy połączenia szła raczej powoli. Borykano się zarówno z niedoborem siły roboczej, jak i kwestiami czysto finansowymi (brak nowych akcjonariuszy na finansowanie tego przedsięwzięcia).

A trzeba tu wspomnieć, że realizowane w tamtych czasach olbrzymie inwestycje kolejowe - zarówno na terenie Dolnego, jak i Górnego Śląska - były naprawdę kosztowne i nie należały do łatwych zadań. Przede wszystkim



Fahr-Plan für die täglichen Dampfwagen-Züge.

Fahrzüge von Breslau nach Freiburg.

Abgang von	Morgens Uhr. Min.	Abends Uhr. Min.
Breslau	8 —	5 —
Schmolz	8 17	5 17
Canth	8 35	5 35
Mettkau	8 54	5 54
Ingramsdorf	9 11	6 11
Königszelt	9 42	6 42
Ankunft in Freiburg	10 —	7 —

Fahrzüge von Freiburg nach Breslau.

Abgang von	Morgens Uhr. Min.	Abends Uhr. Min.
Freiburg	8 13	5 13
Königszelt	8 35	5 35
Ingramsdorf	9 11	6 11
Mettkau	9 18	6 18
Canth	9 42	6 42
Schmolz	9 56	6 56
Ankunft in Breslau	10 13	7 13

Für Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Arme getragen werden und ihren Platz auf dem der Angehörigen finden, wird nichts gezahlt. Für ältere Kinder sind Billets zu lösen, jedoch können zwei Kinder unter 10 Jahren auf ein Billet mitgenommen werden.

Der Verkauf der Fahrbillets in Breslau und Freiburg geschieht bis fünf Minuten vor dem Abgang der Züge. Die Passagiere auf den Zwischenstationen und Anhaltepunkten haben sich jedoch eine viertel Stunde vor der bestimmten Abfahrt einzufinden und die Fahrbillets sofort zu lösen. Das Passagiergepäck muß, mit dem Namen des Eigenthümers und der Bestimmungsorte deutlich bezeichnet, eine halbe Stunde vor Abgang der Züge, unter Vorzeigung der Fahrbillets, an die Passagier-Gepäck-Expedition abgeliefert werden. Auf den Anhaltepunkten wird Passagier-Gepäck weder angenommen noch aufgegeben.

Equipagen werden nur von und nach den Bahnhöfen Breslau, Canth, Ingramsdorf, Königszelt und Freiburg befördert und müssen eine Stunde vor Abgang der Züge auf den Bahnhöfen eingeliefert, auf den Bahnhöfen Canth, Ingramsdorf und Königszelt auch 24 Stunden vorher angemeldet werden.

Fahr-Taxe für eine Person von Breslau nach Freiburg oder zurück, in Silbergroschen.

Von der Station	Nach dem Anhaltpunkt Schmolz. Klasse II.	Klasse III.	Nach der Station Canth. Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Nach dem Anhaltpunkt Mettkau. Klasse II.	Klasse III.	Nach der Station Ingramsdorf. Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Nach der Station Königszelt. Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Nach der Station Freiburg. Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.
Breslau.	6	3	10	11	6	—	—	28	19	10	20	26	13	45	30	16
von Schmolz.	—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
von Canth.			6		3	6	3	12	8	4	23	15	8	30	20	10
von Mettkau.						—	—	—	6	3	—	—	—	—	—	—
von Ingramsdorf.								10	7	4	18	12	6			
von Königszelt.											8	6	3			

Breslau, den 15. Oktober 1843.

Rozkład jazdy pociągów z 1843 roku na trasie Wrocław – Świebodzice (ze zbiorów autora)

powodowały one poważne turbulencje w kwestiach finansowych oraz w pozyskaniu odpowiedniej siły roboczej. Niejednokrotnie zdarzało się tak, że nadmierna ilość pracowników zatrudnionych przy pracach budowy kolei powodowała niedobór rąk do pracy w innych sektorach gospodarki.

Podobnie było ze środkami pieniężnymi, które zamiast być wykorzystane w innych dziedzinach życia społecznego i gospodarczego, szły na zaspokojenie potrzeb budowy kolei. Do tego dochodziły jeszcze nieprzewidziane wypadki i zdarzenia losowe, które w znacznej mierze również wpływały na sam przebieg prac i tempo budowy.

A tak właśnie było pewnego razu w przypadku inwestycji kolejowej na Dolnym Śląsku, kiedy to jeden ze statków wiozący tabor torowy dla budowy połączenia Wrocław – Świebodzice zatonął u wybrzeży jednej z wysp duńskich.

Być może, gdyby nie to zdarzenie losowe (jak sugerują niektórzy badacze), linia kolejowa biegnąca ze stolicy Dolnego Śląska w kierunku Sudetów mogłaby dziś uchodzić za pierwsze połączenie kolejowe na ziemiach polskich. Tak się jednak nie stało, gdyż za pierwsze połączenie kolejowe na ziemiach polskich uważa się dziś oficjalnie odcinek trasy Wrocław – Oława, oddany do użytku w maju 1842 roku.

Pomimo wielu przeciwności losu, budowa kolei dolnośląskiej posuwała się naprzód. We Wrocławiu i w Świebodzicach zaczęto stawiać pierwsze dworce kolejowe, a w dniu 23 lutego 1843 roku Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej otrzymało w końcu oficjalną koncesję na budowę linii (trochę późno, zważywszy na fakt, że w początkach 1843 roku prace budowlane tego połączenia były praktycznie już na ukończeniu).

Kilka miesięcy później, od sierpnia 1843 roku, na trasie Wrocław – Świebodzice, zaczęły kursować pierwsze próbne pociągi, a w dwa miesiące później nastąpiło oficjalne otwarcie linii kolejowej, która wreszcie połączyła Świebodzice ze stolicą Dolnego Śląska – Wrocławiem. Stało się to 28 października 1843 roku.

Dziś nie ma wątpliwości co do tego, że linia kolejowa budowana z Wrocławia w kierunku Sudetów była jedną z najważniejszych inwestycji techniczno-budowlanych, jakie rozwijano na tych terenach w XIX stuleciu. Wywarła ona ogromne znaczenie na tutejszym handlu towarowym oraz w obszarze ruchu turystycznego. Była też prawdziwym przewrotem w dziedzinie transportu i łączności.

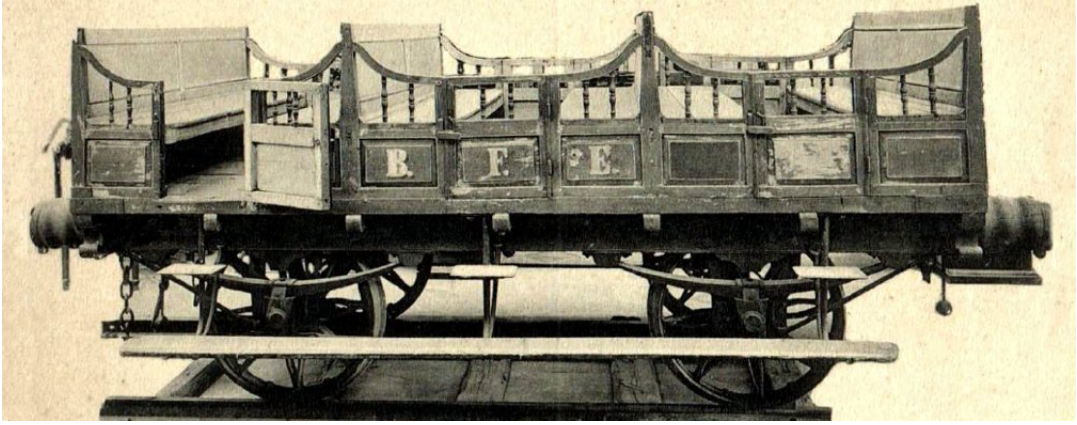
Z drugiej jednak strony, trochę szkoda, że jej realizacja doszła do skutku dopiero w latach 40. XIX wieku. Gdyby budowę udało się wdrożyć znacznie wcześniej (np. według założeń z 1816 roku), to jej znaczenie w historii i rozwoju tych okolic byłoby dziś niewspółmiernie wyższe i mogłoby przyczynić się do jeszcze większego skoku cywilizacyjnego i gospodarczego naszego regionu.

Cóż, dziś zostało tylko gdybać i ubolewać nad tym faktem oraz nad zaprzepaszczonymi szansami na lepszy rozwój i większy rozgłos Świebodzic w świecie. [•]

Wykaz źródeł

R. Wietrzyński: Największe tajemnice Świebodzic, wydanie II, Świebodzice 2010;
K. Jaworski: Pociągiem do gór (www.kolej.one.pl)
Kolej Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzicka (www.pl.wikipedia.org)
M. Jerczyński, W. Koziarski: 150 lat kolei na Śląsku, Opole 1992.

Odkryty wagon III klasy z 1843 roku kursujący do Świebodzic / źródło: www.dolny-slask.org.pl





ZBIERAMY NA FIATA!

Akcja Klubu Sympatyków Kolei we Wrocławiu

Czy chciałbyś, żeby Twoje dzieci i wnuki wiedziały, jak ich rodzice i dziadkowie przemieszczali się po Polsce, gdy nie było tylu samochodów, a dwa krótkie odcinki autostrad zbudowanych z płyt betonowych bardziej przypominały schody niż drogi szybkiego ruchu?

Czy chciałbyś, by imprezy kolejowe uświetnione obecnością naszego taboru historycznego przekonywały uczestników, że ze smogiem i korkami wygramy tylko poprzez bardziej efektywny transport zbiorowy?

Czy chciałbyś wziąć udział w przejeździe specjalnym, w pociągu, który przypomina Ci czasy dojazdów do szkoły lub podróże z rodzicami na wakacje oraz do dziadków?

Chcemy wystartować w przetargu na lokomotywę SU45-115, którą Przewozy Regionalne wystawiły na sprzedaż. Jesteśmy grupą wolontariuszy, ratujemy od zniszczenia lub zapomnienia zabytki kolejnictwa, działamy na rzecz promocji kolei i zrównoważonego transportu oraz na rzecz poszanowania dziedzictwa materialnego i kulturowego. Jesteśmy organizacją pożytku publicznego. KRS 0000076410.

Zwracamy się do Was z prośbą o darowizny na ten cel na nasze klubowe konto:
46 1440 1156 0000 0000 0317 4287
z dopiskiem „DAROWIZNA NA FIATA”

Pełne dane dostępne są w zakładce Kontakt na naszej stronie klubowej: ksk.wroclaw.pl

Jeśli nie uda nam się kupić SU45-115, będziemy starać się pozyskać inny egzemplarz tej serii lub przeznaczymy je na remont lokomotywy SP42-001, która już jest w naszej kolekcji.

Grunów, 18-23 listopada 1945

I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa

Stanisław Błasiak



fot. archiwum Rady Gminy Jeżów Sudecki



Z inicjatywy Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zorganizowano w dniach od 18 do 23 listopada 1945 roku w sali wykładowej Szkoły Szybowcowej MK w Grunowie I Ogólnopolską Konferencję Szybowcową. Na ten sejmik lotniczy zjechało do Grunowa około stu uczestników: pilotów i działaczy lotniczych różnego szczebla, przedstawicieli aeroklubów, a wśród nich wielu tych, którzy niedawno wrócili z wojennej tułaczki. Wszystkim zapewniono bezpłatny przejazd, zakwaterowanie i utrzymanie podczas spotkania. Zaroiło się od mundurów wojskowych, lotowskich i oflagowych „battle- dressów", nie mówiąc już o niezwykłej w owym czasie różnorodności w cywilnym przyodziewku. Obecni byli również przedstawiciele władz lokalnych miasta Jeleniej Góry i powiatu, Wojska Polskiego, stronnictw politycznych, ugrupowań młodzieżowych i środków społecznego przekazu.

W niedzielę 18 listopada o godzinie 10.00 Konferencję otworzył Dyrektor DLC inż. Jan Madejczyk, który wygłosił przemówienie powitalne, zwracając się do zebranych tymi słowami:

Otwierając I Ogólnopolską Konferencję Szybowcową witam gospodarza nowo odzyskanej prastarej Ziemi Dolnośląskiej, Obywatela Wojewodę w osobie jego przedstawiciela, Obywatela Starosty powiatu Jelenia Góra.

Witam przedstawicieli naszej armii, przedstawicieli naszych partii politycznych, organizacji młodzieżowych, przedstawicieli prasy i wszystkich gości, którzy swą obecnością zaszczycili tę Konferencję.

Witam was, wszyscy szybownicy, którzy nie szczędziliście trudów i z najodleglejszych zakątków Kraju przybyliście w tak licznej grupie.

Nie minęło pół roku jak umilkły działa, jak umilkł warkot karabinów maszynowych, jak przestały szumieć śmigła samolotów, niosących niszczycielskie bomby i pociski, a już możemy zebrać się, by wytyczyć sobie drogę na nowo, do marszu ku lepszej przyszłości. (...)

Nikt nie zaprzeczy, że silne lotnictwo państw sprzymierzonych przeważyło w obecnej wojnie szalę zwycięstwa na ich stronę. Dlatego zbędnym byłoby mówić o znaczeniu i doniosłości lotnictwa. Każde państwo docenia je i w miarę swych możliwości rozbudowuje w dal-

szym ciągu, ze specjalnym przystosowaniem do celów pokojowych. Jesteśmy świadkami gigantycznego wyścigu o panowanie w powietrzu, jakim niegdyś był wyścig o panowanie na morzu. Należne nam miejsce zdobyć i utrzymać musimy. Lotnictwo polskie sprzed 1 września 1939 roku, pomimo swych wielkich braków, tak ilościowych jak i organizacyjnych, pozostawiło piękne tradycje, a sukcesy polskich lotników na polskiej konstrukcji płatowcach są znane w całym świecie.

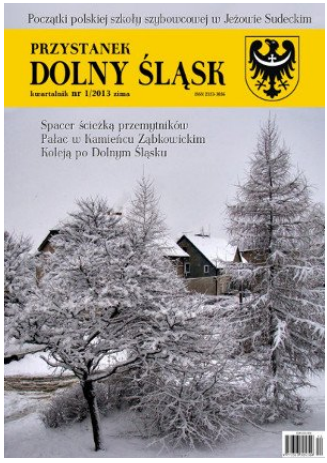
Przez sześć lat koszmarnej okupacji niemieckiej Polska Idea Lotnicza nie zaginęła. Młodzież nasza nie zapomniała o wyczynach Skarżyńskiego, Żwirki i Wigury, o wyczynach naszych baloniarzy i szybowników, a coraz to dowiadywała się z dreszczem dumy o bohaterstwie naszych lotników na wszystkich frontach świata.

Tęskniliśmy do polskich skrzydeł. (...) Szybownicy!

Po raz pierwszy w Polsce zjechaliśmy się razem na wspólną konferencję, na której mamy obradować nad organizacją polskiego szybownictwa. Zjechaliśmy się tutaj, w Grunowie, na tej prastarej ziemi polskiej, którą Niemcy wydarli ongiś naszym Piastom i niemczyli konsekwentnie.

O początkach polskiej szkoły szybowcowej w Jeżowie Sudeckim pisaliśmy w nr 1/2013 kwartalnika "Przystanek Dolny Śląsk". Swoimi wspomnieniami podzielił się Zdzisław Wolczko, mieszkający obecnie w Australii, uczestnik pierwszego kursu szybowcowego w 1945 roku.





Jesteśmy tu, aby zadokumentować, że z cierpień i łez, które wsiąkły w tę ziemię, rośnie Nowa Polska.

My szybownicy zebrani dziś tutaj, powołując się na pomniki naszej przeszłości, oświadczamy wobec całego świata, że ta oto ziemia śląska, orana niegdyś lemieszami naszych Piastów, była, jest i będzie polską.

Niechaj wyczyny naszych szybowników tu, na tych śląskich szybowiskach, wsławią imię polskiego szybownictwa, a na niebieskich szlakach wypiszą znak, że na prastarych ziemiach piastowskich „Polskie Orły" objęły straż.

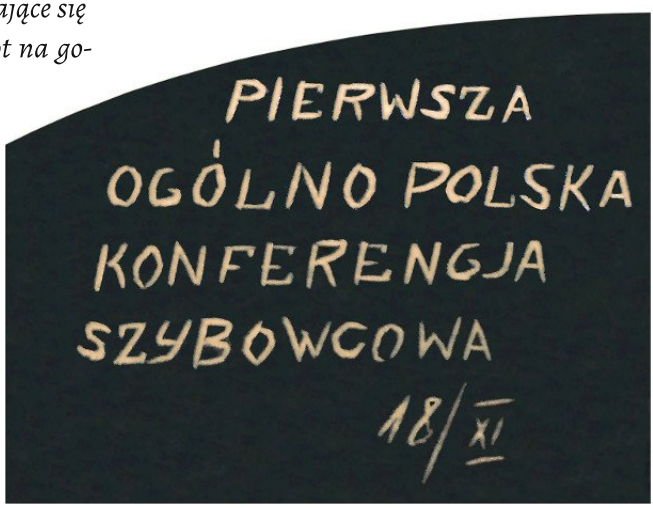
Żeglując w przestworzu, szukamy termiki - tych prądów wznoszących. Rozwijając swe skrzydła, odradzające się polskie lotnictwo kieruje swój lot na gorące serca młodzieży i tam znajduje ten niosący prąd, który wydźwignie nasze skrzydła znowu wysoko.

Obradując nad zagadnieniami rozwoju szybownictwa pamiętamy o tym wielkim celu, który ma spełnić szybownictwo: wychowanie naszej młodzieży ze wszystkich warstw. Niechaj wyniki obrad konferencji dadzą możność naszym władzom do postawienia szybownictwa na wysokim poziomie i do umożliwienia młodzieży wiejskiej i robotniczej do korzystania z tego orlego sportu.

Młodzież jest przyszłością narodu! Umożliwmy więc jej kształcenie charakteru i woli na naszych szybowiskach, malowniczo położonych wśród gór.

Szybownictwo jako jeden z czynników wychowawczych nie tylko młodzieży, ale i społeczeństwa, powinno stanąć na wysokości zadania. Przygotujmy się więc w obecnym sezonie zimowym do tej poważnej pracy, która nas czeka.

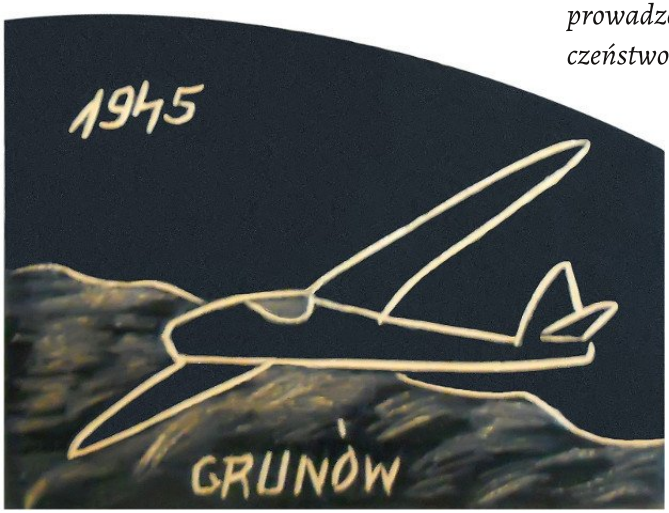
Konferencja ta - ze względu na trudności techniczne, komunikacyjne, ze



Dwie pamiątkowe tabliczki z drewna - Muzeum Techniki w

względu na to, że jesteśmy dopiero w stadium organizacji i powiedzmy sobie szczerze: ze względu na skromne możliwości finansowe - nie mogła być organizowana w formie wielkiego zjazdu, o jakim szybownicy jeszcze przed wojną marzyli. Jest ona jakby wstępną skromną próbą, która wykaże, że zjazd taki jest potrzebny i pobudzi teren do pracy i do gruntownego przygotowania obszernych materiałów na przyszły zjazd, oparty już o pewne formy organizacyjne, które się dopiero tworzą. (...)

Czuję, że ta skromna konferencja będzie tą małą kulką śniegu na stromym stoku górskim, która w skutkach pociągnie za sobą całą lawinę.



Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie / fot. Stanisław Błasiak

Szybownicy!n Każdy z was przyjechał zapewne z pewnymi koncepcjami, z pewnymi projektami i z pewnym światopoglądem na sprawy organizacji szybownictwa. W toku obrad, w dyskusji, nastąpi wymiana myśli i nowe skrystalizują się poglądy.

Ze swej strony chciałbym zwrócić uwagę na pewne nici przewodnie, które powinny być wplecione we wstęgę, jaka się utka w toku dyskusji.

1. Szybownictwo powinno być powszechne i dostępne jako sport dla wszystkich, zarówno z miasta, jak i ze wsi.

2. Inicjatywa i prace nad rozwojem szybownictwa w terenie powinny być prowadzone jak najszerzej przez społeczeństwo. Należy stworzyć takie warunki organizacyjne, ażeby centrala, którą jest Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, była tylko czynnikiem regulującym – czynnikiem, który daje tylko ogólne wytyczne, przepisy i koordynuje prace w terenie.

3. Subwencjonowanie tak szeroko pojętego sportu szybowcowego nie może być

dokonywane wyłącznie przez Państwo. Musimy patrzeć realnie. Potrzeby odbudowy naszego życia gospodarczego po tej strasznej katastrofie wojennej są tak ogromne, że w hierarchii potrzeb, które muszą być pokryte z normalnego budżetu państwowego, niewiele miejsca zostanie dla szybownictwa – mimo tak ogromnego jego znaczenia. Muszą być przeto stworzone takie formy organizacji społecznej, aby znalazły się inne fundusze, fundusze społeczne.

Aparat państwowy nie działa jeszcze dość sprawnie, aby podołać wszystkim trudnościom i zapewnić takie wpływy, które mogłyby pokryć nawet najbardziej palące potrzeby.

4. W organizowaniu szybownictwa, wychowaniu młodzieży i całej naszej pracy musimy mieć ciągle ten cel przed sobą, aby wyrobić nowych ludzi o nowym światopoglądzie. Ludzi zdolnych jako jednostki do współżycia i współpracy z innymi ludźmi, a jako naród – zdolnych do współżycia i współpracy z innymi narodami. (...)

Każde wielkie dzieło wymaga wielkich wysiłków, a to dzieło szczególnie wielkich, ze względu na osad, jaki nagromadził się obustronnie w poprzednich okresach naszego bytu narodowego. Jakie ziarno posiejecie, takie zbierzecie. Siejcie więc nie osty, lecz pszenicę i pracujcie gorliwie, żeby plon był obfity.

Przemówienie to zostało przyjęte owacyjnie burzą oklasków.

Uczestnicy konferencji / ze zbiorów autora



Uczestnicy I Kongresu Lotniczego (sejmiku) w listopadzie 1945 r., w Grunau, dziś Jeżów Sudecki. W środku grupy stoją: gen. inż. Pietraszek, inż. Madejczyk, inż. Leja, Puchajda, Kempówna i wielu innych znakomitych pilotów sprzed II wojny światowej

Następnie powołano Prezydium w składzie: przewodniczący mjr Tadeusz Kurowski, członkowie: inż. Jan Madejczyk, starosta powiatu Jeleniej Góry Wojciech Tabaka, płk S. Wład, mjr Marian Zabłocki, inż. Mieczysław Pietraszek, inż. Wiktor Leja, inż. Mieczysław Pęczalski i Jan Czarnecki. Sekretarzami zostali wybrani: Adam Zientek i Lucyna Wasilewska.

W zagajeniu przewodniczący Konferencji mjr T. Kurowski wyraził radość z powodu jej zorganizowania, życząc, aby obrady i dezyderaty powzięte na Konferencji przyczyniły się w wyniku ich realizacji do rozwoju szybownictwa w Polsce.

Następnie głos zabrał starosta W. Tabaka, dziękując za wybór miejsca obrad Konferencji w powiecie jeleniogórskim, który jako jeden z pierwszych przyczynił się do rozwoju nowo odradzającego się szybownictwa w Polsce. W gorących słowach podziękował inspektorom: Tadeuszowi Puchajdzie i Władysławowi Dziergasowi, którzy z ramienia DLC MK byli pierwszymi wśród pionierów na tych terenach. Nie szczędząc trudu i zapału zabezpieczyli oni drogocenny sprzęt sportowy i budynki szkolne, przyczyniając się tym samym do szybkiego uruchomienia Szkoły Szybowcowej. Starosta obiecał ze swej strony dalszą pomoc w rozwoju szybownictwa, co wywołało entuzjazm uczestników.



Płk Marian Zabłocki / ze zbiorów autora

Z kolei głos zabrał płk S. Wład, który w mocnych słowach przedstawił cierpienia ludu polskiego na tych ziemiach i radość, „że od dziś i na zawsze wolne orły polskie zaciągnęły straż nad prastarą Ziemią Śląską".

Po tych przemówieniach por. Antoni Mańkowski wygłosił referat „Szybownictwo jako czynnik wychowawczy społeczeństwa", przyjęty gorącymi oklaskami. Następnie uczestnicy udali się na zwiedzenie szybowiska, gdzie inspektor Tadeusz Puchajda zaznajomił ich z urządzeniami i wyposażeniem Szkoły. Urządzono również loty pokazowe z lin gumowych na południowym stoku Góry Szybowcowej. Latali: Franciszek Kępka (senior), Adam Zientek i Józef Zieleziński.

Kępka zademonstrował start na szybowcu dwumiejscowym DFS Liege Kranich, w którym pilot w pierwszej kabinie przyjmował pozycję klęcząco-leżącą. Kępka pilotował z drugiej kabiny, pierwszą okupował ochotnik, łodzianin Zygmunt Sroczyński.

A. Zientek poleciał na SG-38, zaś J. Zieleziński na Grunau Baby. Lotami tymi wyczerpano porządek dnia.

Następnego dnia, w poniedziałek 19 listopada, obrady rozpoczęto o godzinie 9.30. Przewodniczący Konferencji mjr T. Kurowski zwrócił się do uczestników z propozycją składania na piśmie wszystkich wyłonionych w czasie dyskusji wniosków. Następnie inspektor Romuald Flach wygłosił referat „Posiadane szybowiska i szkoły szybowcowe, sposób ich wykorzystania z uwzględnieniem potrzeb organizacyjnych". Po dyskusji nad projektem L. Czapskiego wyłoniono komisję, która szczegółowo miała się zająć konkretnym opracowaniem powyższego projektu oraz przedyskutowaniem sprawy stworzenia ośrodków wyszkolenia:

1 - dla instruktorów: Goleszów, Żar i Bielsko,

2 - dla szybowników-warsztatowców: Bydgoszcz.

W skład Komisji Organizacji Szybownictwa weszli: Remigiusz Jankowski, A. Zientek, Borys Puzej, L. Czapski, mjr T. Kurowski, Tadeusz Ratajczyk i R. Flach. (...)

Jednogłośnie przyjęto następujący wniosek: „I OKS w Grunowie prosi

DLC, by wszystkie referaty wygłoszone na Konferencji wydać w formie specjalnej broszury, z przemówieniem ob. Dyrektora Departamentu jako wstępem uwypuklającym cel Zjazdu i szybownictwa, jak i radość z powrotu odwiecznie prastarych ziem do Polski".

Następny referat wygłosił inż. Andrzej Kokot na temat: „Warsztaty reparacyjne, ich znaczenie z uwzględnieniem czynnika wychowawczego". Nad referatem wywiązała się ożywiona dyskusja. Inż. Aleksander Sułkowski zwrócił uwagę na potrzebę zorganizowania przemysłu pomocniczego, który odgrywa bardzo ważną rolę. Podkreślił wielkie znaczenie produkcji materiałów wyjściowych potrzebnych do napraw i budowy szybowców. Nie można dopuścić do tego, aby po wyczerpaniu się zapasów warsztaty szybowcowe i wytwórnie stanęły bezczynnie. Inż. W. Leja, kontynuując tę linie rozumowania zaproponował wystosowanie do odpowiednich czynników rezolucji, domagającej się szybkiego uruchomienia lotniczego przemysłu pomocniczego (wyrób sklejki, produkcja kleju cellonu, lakieru itp).

Inż. A. Sułkowski wyjaśnił, że korzystanie dla celów produkcji i napraw sprzętu z usług przemysłu stolarskiego daje słabe rezultaty. Dlatego należy stworzyć wystarczającą ilość warsztatów szybowcowych. Powinny one być wyposażone w najprostsze urządzenia dla sprawdzenia własności użytych materiałów.

Z uwagi na rozległość i doniosłość poruszonych przez inż. inż. W. Leję i A. Sułkowskiego tematów wyłoniono Komisję Techniczną do ich opracowania. W jej skład weszli inżynierowie: W. Leja, Ryszard Bartel, M. Pietraszek, A. Sułkowski, Rudolf Weigl, M. Pęczalski, Mieczysław Kałużyński oraz Władysław Janica, B. Puzej i A. Kokot.

Inż. W. Leja odnosząc się do kwestii warsztatowych wyjaśnił, że problem płac i przydziałów w terenie jest bardzo trudny. Dzięki temu, iż pracownicy należą do Związku Metalowców, został jednak właściwie uregulowany. Doceniając znaczenie praktyki warsztatowej w ogólnym wykształceniu pilota szybowcowego złożył on dwa wnioski następującej treści, przyjęte jednogłośnie:

1 – I OKS proponuje ustalenie przepisu, że do zaliczenia kategorii pilota szybowcowego potrzebna jest praktyka warsztatowa, której zakres ustali Departament Lotnictwa Cywilnego MK.
2 – I OKS poleca ośrodkom szybowcowym posiadającym warsztaty szczególną opiekę nad uczniami, którzy jako młode pokolenie są jedną z podstaw naszego odradzającego się przemysłu lotniczego. (...)

Zaproponowano, aby MK przejęło na swoje etaty część pracowników. Dyskusję zakończył Wł. Janica, wskazując na potrzebę nawiązania do naszych pięknych tradycji w dziedzinie konstrukcji szybowców. Względna obfitość poniemieckiego spadku nie powinna przeszkodzić rozwojowi naszej własnej myśli konstrukcyjnej.

Następnie R. Flach zapoznał zebranych ze stanem warsztatów szybowcowych w Grunowie, po czym uczestnicy udali się na ich zwiedzanie.

W tym samym dniu, 19 listopada ukonstytuowano Komisję Techniczną, w składzie: inżynierowie: Mieczysław Pietraszek jako przewodniczący, członkowie: J. Madejczyk, W. Leja, A. Sułkowski, R. Bartel, M. Pęczalski, A. Kokot, M. Kałużyński, R. Weigl oraz Wł. Janica i B. Puzej.



NN, Władysław Gawlik, NN / ze zbiorów autora

Po przedyskutowaniu poruszonych na forum Komisji zagadnień technicznych szybownictwa przedstawiono Konferencji następujące dezyderaty:

1. Zagadnienia przemysłu szybowcowego, chałupniczego i pomocniczego powinny być uzależnione od władz lotniczych, to znaczy od DLC MK, dla zapewnienia jednotorowości działania. DLC powinien zająć się organizacją i jak najszybszym uruchomieniem tych warsztatów.

2. W sprawie zaopatrzenia wyżej wymienionego przemysłu szybowcowego w nieodzowne surowce i półfabrykaty postanowiono:

a – prosić DLC o wydelegowanie do Centralnego Zarządu Przemysłu Hutniczego w Katowicach inż. W. Leję, celem omówienia możliwości produkcji blach lotniczych, materiału prętowego, plecionych linek lotniczych, rur i pomocniczych artykułów technicznych. W związku z tym wyjazdem inż Leja poinformuje się, jak jest rozwiązane zagadnienie kontroli wymienionych materiałów, co przed wojną wykonywała Mechaniczna Stacja Doświadczalna w Wielkich Hajdukach.

b – oprócz powyższego DLC wydeleguje inż Pęczalskiego do zbadania w terenie wielkości zasobów gotowego drewna lotniczego i w związku z tym do przeprowadzenia rozmów w Ministerstwie Lasów w sprawie wycięcia dalszego kontyngentu drewna jeszcze w obecnym sezonie. Inż. Pęczalski zajmie się równocześnie zbadaniem w terenie istniejących typów i ilości wyciągarek, wyciągów i wózków oraz wybraniem najlepszego typu.

c – inż. Leja winien być delegowany do fabryki Nobiles we Włocławku, celem omówienia spraw jakości produkowanego obecnie kleju cellonu, rozpuszczalników i lakierów lotniczych.

d – w sprawach materiałów nieprodukowanych w Polsce, np. kauritu, lin gumowych, plexiglasu itp. konieczne jest, aby DLC nawiązał kontakt z zagranicą, w celu sprowadzenia stamtąd tych materiałów.

e - Komisja Techniczna proponuje, aby DLC zwrócił się do fabryki płótna Czeczowiczka w Andrychowie, dla omówienia sprawy wyprodukowania potrzebnej ilości płótna lotniczego.

3. Komisja Techniczna proponuje stworzenie w oparciu o DLC MK Komisji Normalizacji, dla przestudiowania, znowelizowania i skompletowania obecnie istniejących norm.

4. Wobec braku fachowców lotnictwa, w szczególności techników i warsztatowców, Komisja Techniczna proponuje, żeby DLC wziął pod swoją opiekę niewykończony budynek i przynależności Państwowej Szkoły Technicznej (szkoła inż. Pietraszka), wykończył go i stworzył tam odpowiednią placówkę lotniczą o charakterze wyszkoleniowym, tym bardziej, że budynek ten był budowany z kredytów DLC i Ministerstwa Spraw Wojskowych.

5. Komisja Techniczna prosi inż. Sułkowskiego o zajęcie się sprawą bytu pracowników przemysłu lotniczego, przez przygotowanie terenu do stworzenia Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa.

6. Prace swoje Komisja Techniczna przedstawia do DLC MK celem ich wykorzystania.

Następnego dnia, we wtorek 20 listopada, obrady Konferencji rozpoczęto o godzinie 9.00 odczytaniem przez przewodniczącego mjr. T. Kurowskiego wyników obrad powołanych w poprzednim dniu komisji specjalnościowych. Ich wnioski przyjęto jednogłośnie.

Następnie inż W. Leja wygłosił dwuczęściowy referat:

I – Sprzęt szybowcowy z uwzględnieniem posiadanego stanu, produkcji, naprawy i przydziału,

II – Środki i warunki bezpieczeń-



Wypoczynek grupy uczestników konferencji n

stwa w szybownictwie – kontrola techniczna.

W dyskusji (...) inż. A. Sułkowski zaproponował wniosek: „I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa w Grunowie zwraca się do Ministra Komunikacji z apelem powołania specjalnej komisji, mającej na celu ustalenie i stworzenie polskich przepisów budowy statków powietrznych, z prośbą o potraktowanie tej sprawy jako pilnej i podstawowej do dalszych prac technicznych i kontrolnych polskiego lotnictwa". Wniosek przyjęto jednogłośnie. (...)



a trawie przed internatem / ze zbiorów autora

Inż. R. Bartel zwrócił się do obecnych z apelem, aby zbierano różne książki techniczne i dokumenty literatury obcej, gdyż materiały te mają duże znaczenie do wznowienia wydawnictw technicznych, niezbędnych dla normalnej pracy w lotnictwie.

Następnie prof. Włodzimierz Humen wygłosił referat „Metody szkolenia w pilotażu szybowcowym". W żywej dyskusji wnioski w sprawie możliwości zastosowania do wyszkolenia nowoczesnego sprzętu (symulator, radio) dla celów specjalnych złożyli: instruktor Stefan Kopiński i inż. M. Kałużyński.

W tym celu na wniosek mjr. M. Zabłockiego wyłoniono Komisję Szkoleniową w składzie: mjr M. Zabłocki, Wł. Humen, mjr T. Kurowski, inż. R. Weigl, Franciszek Kępka, Józef Jankowski, B. Puzej, Irena Kempówna, S. Kopiński, inż. R. Bartel, Jan Andrzejewski, inż. W. Leja, instruktor Leopold Kwiatkowski i inż. M. Kałużyński.

Uzupełnieniem referatu Wł. Humena były dwa kolejne referaty: Józefa Zielezińskiego „Metody szkolenia w Niemczech" i Władysława Dziergasa „Zasady szkolenia szybowcowego".

Punktem kulminacyjnym dnia stał się referat „Organizacja władz lotnictwa w Polsce" inż. M. Pietraszka, który w konkluzji zaproponował potrzebę stworzenia naczelnej władzy lotniczej w formie co najmniej podsekretariatu stanu, podległego wprost Szefowi Rządu.

Oto treść tego referatu:

Wielkimi krokami zbliżamy się do pokojowych warunków pracy państwowo-organizacyjnej.

Lada chwila problem organizacji należytej i celowej lotnictwa w Polsce będzie domagał się natychmiastowej odpowiedzi, jak ma być rozwiązany, zaś praca organizująca lotnictwa na trwałej podstawie, gwarantującej normalny rozwój, jak ma być zaplanowana.

Należyta odpowiedź na te pytania wymaga nie tylko sformułowanego i uzgodnionego miarodajnie i autorytatywnie poglądu przede wszystkim ze strony polskiej racji stanu, a następnie z punktu widzenia celów polskiego lotnictwa, jakie ono powinno sobie postawić i osiągnąć.

Wreszcie odpowiedź ta wymaga w pierwszym rzędzie zaistnienia wyraźnych form organizacyjno-prawnych polskiego lotnictwa, bez których żadna celowa praca nad jego założeniem jest nie do pomyślenia i nierealna.

Pomimo to wszystko, dotychczas problem tak ważny, jeden z najgłówniejszych dla trwałości podstaw budującej się polskiej nowej państwowości, opartej o zasadę całkowitej przebudowy w duchu zgoła innych, niż dotychczas założeń, nie został jeszcze postawiony i stosunek nasz do tego zagadnienia nie wychodzi z ram techniczno-wykonawczych doraźnego zadośćuczynienia potrzebom pseudo komunikacji lotniczo-transportowej.

Lotnictwo jest jednym z najistotniejszych czynników dla pozyskania i utrzymania na terenie międzynarodowym znaczenia i wpływów nowoczesnego państwa.

Bez umiejętnego i należytego ujęcia w trwale organizacyjno-prawne formy lotnictwa, formy opartej o realne warunki i możliwości jego trwania i rozwoju, trudno pomyśleć o możliwości należytej i twórczej pracy państwa.

Państwowa polityka lotnicza to czynnik decydującej wagi i niezbędny warunek siły państwa i jego wpływów zarówno na wewnątrz, jak i na zewnątrz. Jakież są więc obiektywne warunki skutecznej pracy i widoków rozwoju naszego lotnictwa?

Nowo powstające z gruzów i zniszczenia wojennego, niebywałego w historii świata, państwo polskie, opieramy szczęśliwie właśnie o ścisłą współpracę polityczną i gospodarczą z wielkimi sojusznikami świata. Ten stan rzeczywistości politycznej stwarza nader pomyślne warunki dla rozwoju i przyszłości polskiego lotnictwa, a równocześnie pozwala na aktualne rozwiązanie problemu organizacyjnego polskiego lotnictwa o wszelkich szansach ciągłości i trwałości. Co więc wobec tego należy uczynić zaraz i jakie przedsięwziąć prace organizacyjne, ażeby projekt rozwiązania zagadnienia lotnictwa polskiego znalazł swój należyty wyraz zarówno w strukturze prawno-organizacyjnej, jak i w bieżących pracach państwowych organów lotniczych?

Wieloletnie wysiłki twórcze, rezultaty wieloletnich prac podjętych nad rozwiązaniem interesującego nas zagadnienia, były dokonywane i osiągane zarówno przez państwa w tej wojnie zwycięskie, jak i zwyciężone. Doświadczenie wieloletnie dało wszystkim tym państwom zadziwiająco zgodne wyniki i doprowadziło do wniosków już przed wojną obecną niespornych, jaka forma organizacyjna lotnictwa daje najlepsze rezultaty. Zapanował jednolity pogląd na kwestie należytego rozwiązania w płaszczyźnie państwowej zagadnienia lotnictwa. Zwyciężył i powszechnie został wprowadzony w życie pogląd, sprowadzający się do dwóch zasad:

1. ciężar gatunkowy potęgi lotniczej państwa ześrodkowuje się w lotnictwie cywilnym,

2. otrzymuje ono formę i powagę samodzielnej organizacji, w której zespolone są wszystkie zagadnienia lotnicze państwa. Czyli zostaje przestrzegana bezwzględna zasada jednotorowości.

Praktycznie rzecz ujmując, forma działalności prawno-organizacyjnej lotnictwa we wszystkich państwach sprowadza się do zasady: jedna polityka, jedna władza, jedna odpowiedzialność. To znaczy: jeden człowiek, jeden budżet, jedna polityka lotnicza. Oto hasło pracy organizacyjnej państwa nowoczesnego!

Istotnym jest więc, żeby kierownictwo lotnictwa było samodzielne, jedno-

lite, oparte o własny budżet i własną odpowiedzialność za całość pracy lotnictwa. Taką organizację reprezentowało lotnictwo państw zachodnich już przed wojną obecną i ona zapewniła mu w zupełności normalny rozwój. Stałość systemu organizacyjnego lotnictwa innych pastw oraz baczna uwaga czynników państwowych skierowana na lotnictwo, dały temu lotnictwu dzisiejszy wspaniały poziom i potęgę.

Jeśli zaś chodzi o państwa zwyciężone, to oto zdanie miarodajne A. Kirschnera, wypowiedziane w roku 1933 na łamach „Luftwaffe": „lotnictwo niemieckie naśladowało przykład innych mocarstw europejskich – Anglii, Italii, Francji – które przystąpiły do zjednoczenia wszystkich gałęzi lotnictwa w jedno samodzielne ministerstwo lotnictwa. Z biegiem lat okazało się, że taka forma organizacji najwyższych władz lotnictwa jest najskuteczniejszą i najbardziej sprężystą, zwłaszcza, gdy silna ręka nią kieruje. Ministerstwo Lotnictwa prowadzone przez osobistości o silnym charakterze doprowadzić mogą do najwyższej doskonałości i sprawności".

Powyższy organizacyjny stan rzeczy obserwowaliśmy przed wojną we wszystkich mocarstwach Europy, które jako mocarstwa potrzebowały i posiadały silne lotnictwo, oprócz Polski, która też, co



inż. Wiktor Leja / ze zbiorów autora

posiadała – to wykazała przed światem przy dziejowej próbie sił.

Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że polskie lotnictwo obecnie ma skromne zadania do wykonania i obecne formy organizacyjne mogą mu wystarczyć. Taki pogląd na obecną polską rzeczywistość lotniczą byłby z gruntu błędny i zrodziłby groźne niebezpieczeństwo dla przyszłości, nawet najbliższej, naszego lotnictwa.

Zresztą jest on błędny już obecnie dla możności należytego wykonania zadań lotniczych doby dzisiejszej i już teraz, gdyby miał się utrzymać, uniemożliwiłby celową pracę naszego lotnictwa.

Przy obecnej formie organizacyjno-prawnej polskiego lotnictwa nie można należycie wykonać aktualnych zadań i nie można nic zaprojektować co do dalszego jego rozwoju.

Główne obecne niedomagania organizacyjno-prawne są:

a) brak samodzielności w złożonym i skomplikowanym aparacie państwowo-administracyjnym, gdzie władza lotnicza zajmuje miejsce niewspółmiernie podrzędne, gdzie lotnictwo w ogóle jest tylko kółkiem maszyny komunikacyjno-transportowej, czyli kolejnictwa.

b) brak własnego budżetu i możności samodzielnego nim rozporządzania na pilne potrzeby lotnictwa przez władze lotniczą.

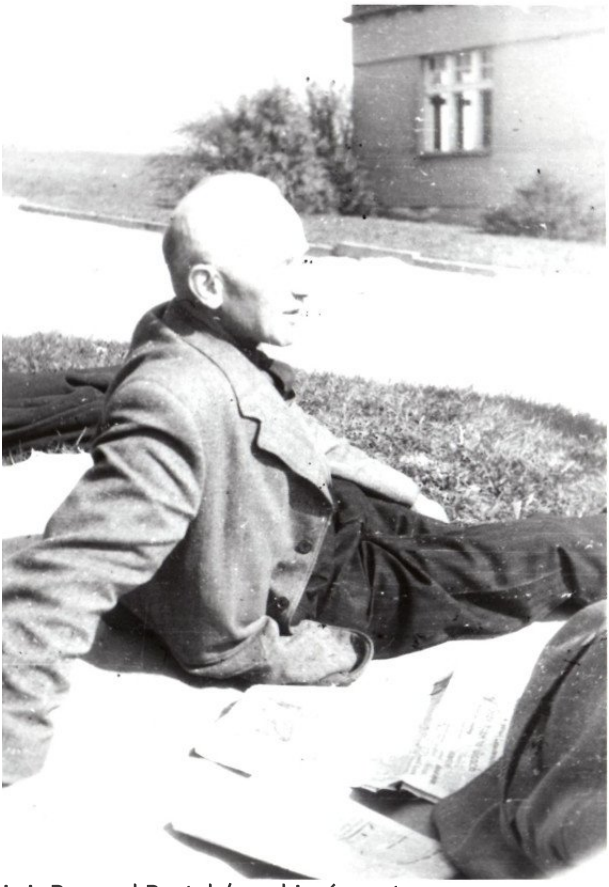
Władza lotnicza w obecnej formie prawno-organizacyjnej nie jest w możności nawet kontaktować się bezpośrednio z władzami państwowymi i organami administracji ogólnej wewnątrz państwa, ani z władzami lotniczymi na zewnątrz, zwłaszcza w jakikolwiek sposób wiążący. Zadania przez państwo obecnie stawiane lotnictwu wymagają takiego kontaktu i to w sposób niedopuszczający zwłoki.

Władza lotnicza obecnie nie jest w możności uczynić najmniejszego doraźnego wydatku na najpilniejsze potrzeby własnej organizacji, ponieważ jest zależna pod tym względem i skrępowana skomplikowanym systemem przepisów budżetowych, ustalonych dla innego resortu o innych celach i zadaniach i o innych metodach i rodzajach pracy, w dodatku władza lotnicza jest dla tegoż resortu jednym z podrzędnych organów wykonawczych.

Obecna władza lotnicza nie jest w możności nawet zaprojektować w sposób należyty jakąkolwiek organizację wykonawczą dla osiągnięcia własnych celów i zleconych zadań, czy to admini-

stracyjną, czy gospodarczą, ponieważ struktura prawno-organizacyjna w takim wypadku wymaga uprzednio opinii podrzędnych organów resortu, do którego należy, organów pomyślanych i przystosowanych zgoła do innych celów i zadań, które w lotnictwie są niewątpliwie osobliwe, nie znajdujące analogii bezpośredniej w innych działaniach administracji państwowej.

W takich warunkach – czy może być w ogóle mowa należytej odpowiedzialności obecnej władzy lotniczej wobec państwa i przyszłości polskiego lotnictwa?



inż. Ryszard Bartel / ze zbiorów autora

Uzupełnić te uwagi należy niespornym faktem, ze władza lotnicza może wykonywać swoje zadania jedynie w oparciu o korpus urzędniczy fachowo i psychicznie przygotowany do swych zadań, zorganizowany na zasadach hierarchii i dyscypliny służbowej bardziej bezwzględnej, aniżeli w innych działach administracji państwowej.

Zebranie i należyte zorganizowanie i przeszkolenie odpowiedniego zespołu ludzi dla potrzeb naszego lotnictwa, wobec braku należytej odgórnej organizacji lotniczej, uzbrojonej w należytą powagę hierarchiczną, jest w obecnych ramach organizacyjno-prawnych władzy lotniczej trudnym zadaniem i rzecz wątpliwa,

czy w ogóle wykonalnym. Tym bardziej, że całokształt spraw osobowych personelu lotniczego został bezkrytycznie siłą wtłoczony w pragmatykę służbową kolejnictwa, a nikt nie pomyślał, że służba lotnicza wymaga dla siebie zupełnie odrębnej, niepodobnej do innych pragmatyki. Autorytet władzy lotniczej nadaje państwo przez należyte hierarchiczne umiejscowienie tejże władzy lotniczej wśród swoich agend.

Obecny stan rzeczy nie budzi chyba wątpliwości, że jest zanadto odległy od minimum wymagań i potrzeb w tym względzie. Bez wyraźnie prawnie ustalonej samodzielności władzy lotniczej i bez własnego lotniczego budżetu – jakże osiągnąć ten niezbędny dla całości prac lotniczych konieczny autorytet fachowy i trwałą ciągłość pracy organizacyjnej?

Dlatego też, pomijając na razie schemat organizacyjno-prawny władzy lotniczej i resortu, któremu podlega, dopóki sama zasada sprecyzowana powyżej nie zostanie aprobowana przez władzę państwową, uważam za konieczne zaproponować już obecnie:

UTWORZENIE SAMODZIELNEGO PODSEKRETARIATU STANU PODLEGŁEGO BEZPOŚREDNIO PREZESOWI RADY MINISTRÓW NA PRAWACH PRZEWIDZIANYCH OSOBNYM STATUTEM Z PRAWEM ODDZIELNEGO WŁASNEGO BUDŻETU. W MIARĘ ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA PODSEKRETARIAT STANU WINIEN BYĆ PODNIESIONY DO SZCZEBLA MINISTERSTWA LOTNICTWA.

W dyskusji nad tym referatem inż. A. Sułkowski wykazał wadliwość ówczesnego stanu rzeczy, w którym sprawy lotnicze podlegają kompetencji aż trzech resortów: MK, Ministerstwa Przemysłu i MON. Należy pójść jeszcze dalej po linii rozumowania inż. M. Pietraszka i „już dzisiaj zażądać stworzenia Ministerstwa Lotnictwa".

Inż W. Leja zaproponował przyjąć pełny tekst referatu inż. M. Pietraszka jako treść rezolucji, z uwagi na jego przekonywującą argumentację. Wniosek ten rozszerzył mjr. T. Kurowski, proponując wybór komisji, mającej opracować odpowiedni materiał, celem przedstawienia go Szefowi Rządu przez trzech delegatów. Wybór komisji w składzie: inż. J. Madejczyk, inż. M. Pietraszek, inż. W. Leja, mjr T. Kurowski, mjr M. Zabłocki, inż. A. Sułkowski wyczerpał dzienny porządek obrad.

W środę 21 listopada mjr T. Kurowski rozpoczął obrady przykrą wiadomością, komunikując o śmiertelnym wypadku, jakiemu poprzedniego dnia o godzinie 11.45 uległ uczeń Julian Pawlina na szybowisku w Grunowie. Zebrani uczcili milczeniem pamięć wszystkich tych, których śmierć znaczyła szlaki rozwoju polskiego lotnictwa.

Następnie inż. J. Madejczyk, przewodniczący Komisji Organizacyjnej Lotnictwa, podał do wiadomości powzięte przez tę Komisję rezolucje:

1. Upoważnić mjr. T. Kurowskiego, inż W. Leję i inż A. Sułkowskiego do przedstawienia właściwym czynnikom państwowym memoriału w sprawie organizacji władz lotnictwa.

2. Dla wykonania tego zadania I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa upoważnia wymienionych do dokooptowania do swego grona dwóch osób, wybranych według swego uznania. Wybrane mogą być osoby spoza grona uczestników Konferencji.

Rezolucje powyższe zostały przyjęte prze zebranych jednogłośnie burzą oklasków. Następnie L. Czapski wygłosił referat na temat „Modelarstwo lotnicze, jego znaczenie i organizacja". W dyskusji Stefan Kopiński oświadczył, że nie należy rezygnować z przedwojennych osiągnięć L.O.P.P w dziedzinie modelarstwa.

A. Trzciński wystąpił z inicjatywą wystosowania do MK rezolucji, domagającej się stworzenia organu kierowniczego oraz placówki naukowej dla modelarstwa. Mjr T. Kurowski podzielił się ze słuchaczami wiadomością, że w miejscowości Bunslau znajduje się poniemiecka szkoła modelarstwa, którą do tych celów można będzie wykorzystać.

Prof. Wł. Humen zaproponował następujący wniosek: „I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa w Grunowie prosi DLC o zwrócenie się do Ministerstwa Oświaty o wyjednanie wprowadzenia szybownictwa jako obowiązkowego przedmiotu nauczania do programu nauczania uniwersyteckich studiów wychowania fizycznego. Szybownictwo jako przedmiot nauczania było już w okresie przedwojennym objęte programem Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie".

Sprawę Instytutu Modelarstwa i związanych z nim zagadnień powierzono piątej już na Konferencji komisji: Komisji Modelarstwa Lotniczego, która wybierze się spośród następujących osób: L. Czapski, W. Leja, Antoni Matheus, ob. Mejer, A. Trzciński, Jan Czarnecki, J. Zieleziński, St. Kopiński, Zygmunt Niwiński, R. Flach i prof. Cz. Bieniek.

Dalszym punktem programu był referat inż. R. Weigla „Szybownictwo jako przedszkole pilotażu motorowego". W dyskusji inż. R. Bartel wspomniał o metodach szkolenia w pilotażu motorowym w początkowym okresie rozwoju lotnictwa polskiego oraz o metodach francuskich i niemieckich.

Mjr T. Kurowski nadmienił, że obecnie jest w opracowaniu nowa polska metoda szkolenia, oparta o nowy płatowiec polskiej konstrukcji - Szpak. W tym samolocie instruktor i uczeń będą siedzieć obok siebie. Ponadto pozostałe miejsce (lub dwa miejsca) w kabinie będzie wykorzystane przez drugiego ucznia, który jako pasażer w locie szkolnym kolegi będzie miał sposobność uczenia się na jego błędach. Zdaniem L. Czapskiego idealną metodą byłoby przeszkolenie z szybowców na samoloty całkowicie bez lotów z instruktorem, drogą zastosowania odpowiednio skonstruowanych motoszybowców.

Inż. W. Leja podkreślił konieczność sprawdzenia uzdolnień instruktorów. Należy wydać nową instrukcję szybowcową Celem wyciągnięcia konsekwencji z błędów należy wydawać okólniki poufne z wypadków szybowcowych. W dziedzinie motoszybownictwa DLC wystąpił z doniosła inicjatywą, rozpisując projekt nowych konstrukcji. Inż. M. Kałużyński zaproponował wniosek, by przestudiować sprawy ewentualnego wprowadzenia wyszkolenia szybowcowego jako przymusowego stadium wstępnego do pilotażu motorowego. Wniosek ten jednak nie został przyjęty w głosowaniu.

Po krótkiej przerwie mgr Czesław Golański odczytał referat „Rola psychologii w szkoleniu szybowcowym". Kolejnym był referat prof. Wł. Humena „Instruktor szybowcowy, jego byt, rola i znaczenie dla szybownictwa". Program wyszkolenia instruktora

winien być realizowany co najmniej przez rok. (...)

Dyskusja nad tym referatem koncentrowała się głównie wokół sprawy zabezpieczenia bytu instruktora. Wg koncepcji mjr. T. Kurowskiego należy:

1. zapewnić instruktorowi pełne utrzymanie,

2. zaszeregować go na wzór zaszeregowania stopni wojskowych,

3. wynagradzać nadto jego pracę z funduszy ośrodka. (...)

Sprawę uposażenia instruktorów powierzono Komisji, w skład której weszli: mjr. T. Kurowski, A. Matheus, L. Czapski, Z. Niwiński, L. Kwiatkowski, Fr. Kępka, Dolata, I. Kempówna, Wł. Humen, J. Czarnecki i R. Flach.

Poruszono konieczność wznowienia działalności Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa. Inż. J. Madejczyk wyjaśnił, że sprawa została powierzona inż. A. Sułkowskiemu na posiedzeniu Komisji Organizacji Lotnictwa.

Następnie wpłynęły wnioski Z. Niwińskiego w sprawie umundurowania i inż R. Bartla o treści: „I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa zwraca się z prośbą do MK o ułatwienie pracownikom ośrodków lotniczych podległych DLC MK egzystencji, przez wzięcie ich w specjalna opiekę pod względem aprowizacji przez poszczególne Dyrekcje PKP, gdyż dotychczasowe zarządzania w tym kierunku nie wszędzie dały zadowalające rezultaty".

Tego dnia przyjęto również jednogłośnie rezolucje Komisji Szkoleniowej z poprzedniego dnia.

Ponadto zebrała się sześcioosobowa Komisja Modelarstwa Lotniczego, ukonstytuowana w składzie: prof. Cz. Bieniek, inż. L. Czapski, insp. J. Czarnecki, instr. St. Kopiński, instr. A. Matheus i instr. A. Trzciński. Spoza Komisji obecni byli: instr. R. Flach i ob. Mejer. Zabranie prowadził L. Czapski, protokołował A. Trzciński. Na początek omówiono sprawę organizacji Instytutu Modelarstwa Lotniczego oraz Centralnej Szkoły Instruktorów w poniemieckim ośrodku Bunslau (Bolesławiec). Postanowiono nie łączyć Instytutu Modelarstwa Lotniczego z I.T.S.M., ze względu na odrębne urządzenia laboratoryjne i niebezpieczeństwo majoryzacji mniejszej placówki.

St. Kopiński zreferował sprawę wprowadzenia modelarstwa lotniczego w szkołach oraz przedstawił projekt organizacji Instytutu Modelarstwa Lotniczego. Ponadto zaproponował w wolnym od zajęć czasie organizowanie obozów modelarskich na szybowiskach. Insp. R. Flach przedstawił projekt DLC MK w sprawie organizacji naczelnych władz modelarstwa oraz instruktorów wojewódzkich. Postanowiono wprowadzić modelarnie wojewódzkie, utrzymywane przez MK oraz modelarnie powiatowe. Instr. A. Trzciński omówił prace i urządzenia Instytutu Modelarstwa Lotniczego w Warszawie – placówki tajnej w czasie okupacji niemieckiej. Prof. Bieniek poruszył sprawy techniczne, związane z bazami modelarskimi.

Insp. R. Flach omówił szeroko sport latawcowy, opierając się na doświadczeniach Rosjan. Następnie omówiono sprawy poziomu i wyszkolenia instruktorów modelarstwa oraz sprawę zwołania konferencji modelarskiej.

Na zakończenie uchwalono następującą rezolucje:

I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa, doceniając konieczność natychmiastowego rozwinięcia prac



Na zakończenie Konferencji niektórzy uczestnicy byli w Szklarskiej Porębie na Zakręcie Śmierci. Tam: pierwszy z lewej z tyłu prof. Włodzimierz Humen, obok niego (najwyższy) Józef Zieleziński / ze zbiorów autora

modelarskich jako pierwszego stopnia wyszkolenia lotniczego, prosi MK o stworzenie referatu modelarstwa lotniczego przy DLC, jako nadrzędnej władzy, regulującej sprawy modelarstwa w Polsce. Równocześnie uprasza się o zwołanie w jak najkrótszym czasie konferencji modelarskiej, która zajmie się projektem organizacji modelarstwa, programem wyszkolenia kadry instruktorów modelarstwa itp.

Niezależnie od tego Konferencja uważa za konieczne stworzenie szkoły instruktorów modelarstwa i w tym celu zaleca jak najszybsze zabezpieczenie budynków szkoły modelarskiej w Bunslau. Koniecznym jest również utworzenie studium modelarstwa lotniczego, prowadzącego badania naukowe w tej dziedzinie o szerszym znacznie zakresie, niż to DLC dotąd projektował.

Konferencja uważa za bardzo ważne wprowadzenie i wznowienie nauki modelarstwa lotniczego w szkołach w ramach przedwojennych i w tym celu uprasza MK o porozumienie się w tej sprawie z Ministerstwem Oświaty.

W celu natychmiastowego rozpoczęcia pracy modelarskiej poleca się Wojewódzkim Inspektorom Lotnictwa niezwłoczne otwarcie Wojewódzkich Modelarni Lotniczych, a w razie możliwości także modelarni powiatowych. W związku z tym uprasza się MK o przyznanie na ten cel odpowiednich kredytów.

W dniu 21 listopada Komisja w sprawie ustalenia bytu instruktorów szybowcowych ukonstytuowała się w składzie: przewodniczący – L. Czapski, członkowie: insp. A. Matheus, instr. L. Kwiatkowski, instr. I. Kempówna, instr. Dolata. Na obradach obecni byli ponadto: mjr. T. Kurowski, insp. R. Flach, insp. J. Czarnecki, prof. Wł. Humen i instr. Wł. Dziergas.

Po gruntownym przestudiowaniu wszelkich realnych możliwości zapewnienia bytu instruktorów szybowcowych Komisja uchwaliła wysłanie do MK następującego dezyderatu:

Z uwagi na wielkie zadania, które stoją przed szybownictwem polskim oraz ze względu na wysokie wymagania stawiane kadrze instruktorów szybowcowych pod względem wiadomości i umiejętności fachowych, w dalszym ciągu pod względem moralnym i zdrowotnym, a przede wszystkim wielkiej odpowiedzialności, którą ponoszą za życie powierzonych jej uczniów, I Ogólno-

polska Konferencja Szybowcowa, po dokładnym rozpatrzeniu tego zagadnienia, zwraca się do MK z gorącym apelem o zapewnienie zatrudnionym siłom instruktorskim minimum egzystencji, przez przyznanie poza stałymi, płaconymi przez MK poborami:
a. dodatku lotniczego 1500 złotych miesięcznie,
b. dodatku dla ciężko pracujących,
c. przydziałów żywności,
d. zaopatrzenia w mundury i obuwie,
e. przyznania sum okolicznościowych, pomocy zimowej, połogowej, pośmiertnej itp.,
f. bezpłatnego biletu kolejowego,
g. premii za wydajną oraz bez wypadków pracę.

W przypadku trudności w realizowaniu punktów c i d instruktorzy winni otrzymywać równoważnik pieniężny według cen rynkowych.

Konferencja uważa, że powyższe dezyderaty są wysunięte tylko na okres przejściowy i stanowią minimum potrzeb dla kontynuowania trudnej i odpowiedzialnej pracy instruktora szybowcowego.

Komisja Metod Szkolenia Szybowcowego obradowała w składzie: przewodniczący – prof. Wł. Humen, członkowie: mjr M. Zabłocki, inżynierowie: R. Bartel, W. Leja, R. Weigl, M. Kałużyński oraz instruktorzy: J. Andrzejewski, L. Kwiatkowski, Fr. Kępka, I. Kempówna, Jan Jankowski, B. Puzej i St. Kopiński. Komisja ta przedstawiła zebraniu w dniu 21 listopada następujące wytyczne w sprawie metod szkolenia szybowcowego:

1. DLC MK powoła komisję do opracowania instrukcji dla potrzeb szkolenia podstawowego i wyczynowego (loty bez widoczności, akrobacja). Sprawy te Komisja powierza inż. W. Leji, instr. P. Mynarskiemu, inż. R. Weiglowi, prof. Wł. Humenowi, instr. J. Andrzejewskiemu, instr. Irenie Kempównie i J. Zielezińskiemu.

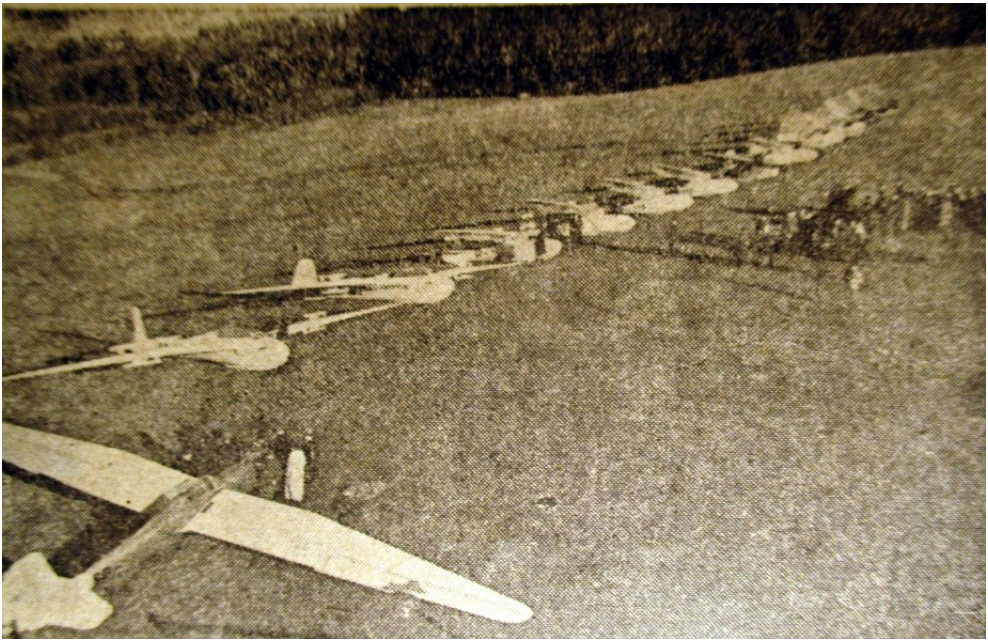
2. Dla popularyzacji szybownictwa wśród szerokich rzesz młodzieży i podniesienia wyników nauczania Komisja uważa za konieczne reaktywowanie kursów teoretycznych dla organizacji młodzieżowych, z tym, że programy naukowe powinny być zwięzłe, przystępne i przystosowane do zawodowego wykształcenia danej grupy młodzieżowej. Prace powyższe powinny podjąć w pierwszym

rzędzie szkoły szybowcowe wszystkich stopni w okresie zimowym.

3. W sprawie stosowania instalacji radiowych w przeszkoleniu szybowcowym Komisja uważa, że urządzenia te mogą być stosowane dopiero przy szkoleniu trzeciego stopnia. Rozwiązaniem strony technicznej zajmie się DLC MK, uwzględniając dotychczasowe dane doświadczalne.

4. Komisja prosi DLC MK o przeprowadzenie kwalifikacji instruktorów szybowcowych po zatwierdzeniu instrukcji dla nich opracowanej przez komisję powołaną do opracowania ramowego programu szkolenia w pilotażu szybowcowym.

5. W sprawie uregulowania warunków bytowania i wynagrodzenia instruktorów szybowcowych Komisja uważa za konieczne dążyć do jak najprędszego zorganizowania Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa, w skład którego weszliby instruktorzy szybowcowi jako specjalna grupa pracowników lotnictwa. Grupę instrukto-



Uczestnicy Konferencji oglądają szybowce / fot. por. Antoni Mańkowski

rów należy otoczyć szczególną opieką z uwagi na wyjątkowy charakter ich pracy, wymagający wysokich kwalifikacji, jako wychowawców społeczeństwa i obarczonych odpowiedzialnością za życie i zdrowie powierzonej im młodzieży.

6. Brak odpowiedniej literatury podręcznikowej wysuwa potrzebę wznowienia wydawnictw z zakresu szybownictwa, które umożliwią podjęcie racjonalnej pracy i popularyzację oraz podniesienie poziomu wiedzy lotniczej wśród szerokich mas naszego społeczeństwa.

We czwartek 22 listopada, Czesław Szczeciński wygłosił referat „Meteorologia na usługach lotnictwa sportowego", który następnie uzupełnił przytoczeniem kilku przykładów ilustrujących dominującą role meteorologii w lotnictwie i zgubne skutki jej lekceważenia czy zaniedbania. W dyskusji inż. M. Kałużyński odczytał dziesięć wniosków, szkicujących projekt organizacji służby meteorologicznej dla potrzeb szybownictwa. Inż. R. Bartel zauważył, że w służbie meteorologicznej należy zatrudnić pilotów, którzy z jakichkolwiek powodów tracą prawo do wykonywania lotów (rodzaj emerytury lotniczej). Inż. W. Leja stwierdza, że należy podnieść wiedzę meteorologiczną wśród pilotów i przytacza przykłady, z których wynika znaczenie komunikatów meteorologicznych, wydawanych przed startem pilotowi. Mjr M. Zabłocki wysunął zagadnienie, czy należy służbę meteorologiczną lotnictwa pozostawić w ramach PIHM, czy też nadać jej oddzielne formy organizacyjne. Mjr. T. Kurowski zaznaczył, że dziś służba meteorologiczna cieszy się należytym uznaniem władz wojskowych lotnictwa. Inż. W. Leja zaproponował konkretny wniosek:

I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa podkreślając ważność meteorologii, wybiera komisję w osobach prelegenta Czesława Szczecińskiego, mjr. M. Zabłockiego, inż. M. Kałużyńskiego, insp. R. Flacha z prawem kooptacji dalszych członków, która w Warszawie zastanowi się nad organizacją służby meteorologicznej szybownictwa, biorąc pod uwagę materiały prelegenta i inż. M. Kałużyńskiego.

Wniosek przyjęto jednogłośnie. Dyskusję zakończyło oświadczenie Cz. Szczecińskiego, że przychyla się raczej

do koncepcji stworzenia samodzielnej służby meteorologicznej lotnictwa.

Komisja Organizacji Szybownictwa obradowała w składzie: przewodniczący mjr. T. Kurowski, i członkowie: insp. R. Flach, inż. L. Czapski, instr. Remigiusz Jankowski, instr. A. Zientek i instr. T. Ratajczyk.

Na obradach w dniu 21 listopada postanowiono, aby do MK przesłać następujące wnioski:

Uczestnicy I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej opierając się na faktycznym stanie

organizacyjnym wszystkich polskich placówek wyszkolenia szybowcowego stwierdzają konieczność sklasyfikowania i podzielenia tych placówek na pewne kategorie.

Klasyfikacja placówek wyszkoleniowych powinna być oparta na następujących danych:

1. jakość szybowiska na terenie falistym i płaskim,
2. posiadane hangary, zab udowania i urządzenia,
3. pojemność wyszkoleniowa szkoły,
4. usytuowanie danej placówki w ogólnej sieci szybowisk polskich.

W związku z tym wszystkie placówki winny być podzielone na:

1. szkoły szybowcowe,
2.ośrodki szkolne szybownictwa,
3. ośrodki ćwiczebne szybownictwa.

Od takiego czy innego zaszeregowania placówki zależeć będzie: 1. zadanie szkoły, 2. zaopatrzenie jej (budżet, etaty, sprzęt itp.).

Pierwszym i głównym zadaniem szkół i ośrodków wyszkolenia szybowcowego byłoby prowadzenie wyszkolenia szybowcowego, drugim natomiast – zadanie prowadzenia lotów ćwiczebnych wyszkolonych już pilotów.

Ośrodki ćwiczebne szybownictwa prowadzone przez aerokluby i koła szybowcowe znajdujące się obok większych skupisk ludzkich powinny posiadać jako pierwsze zadanie prowadzenie lotów ćwiczebnych członków tych organizacji, jako drugie i uboczne zadanie – szkolenie nowego narybku, według niezbędnych potrzeb miejscowych.

Różnica między szkołami i ośrodkami szkolnymi szybownictwa z jednej strony, a ośrodkami ćwiczebnymi z drugiej strony leży również w tym, że

pierwsze muszą mieć swoją własną administrację, ośrodek ćwiczebny szybownictwa natomiast, prowadzący szkolenie w sposób dojazdowy, powinien być administrowany przez dany aeroklub czy koło szybowcowe.

Konferencja stwierdza jednak, że do chwili powstania nowej wielkiej lotniczej organizacji społecznej, w którą przekształci się Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej koniecznym jest, by wszystkie szkoły, ośrodki szkolne szybownictwa i ośrodki ćwiczebne szybownictwa były podporządkowane jednej centralnej władzy, jaką jest DLC MK, która powinna udzielać pomocy w mniejszym, czy większym stopniu, ale w każdym razie wszystkim placówkom, bez względu na ich zakres działania.

Biorąc pod uwagę. że wyszkolenie w pilotażu szybowcowym nie może być w żadnym razie prowadzone bez wstępnych i kontrolnych badań lekarskich oraz należytej opieki lekarsko-sanitarnej, uczestnicy I Ogólnopolskiej Konferencji Szybowcowej w Grunowie zwracają się do DLC MK z nagłą prośbą o jak najrychlejsze zorganizowanie lotniczej służby zdrowia z centralą w Warszawie.

Najpilniejszymi zadaniami lotniczej służby zdrowia byłoby:

1. zorganizowanie centrali w Warszawie, która kierowałaby całością odnośnych prac we wszystkich placówkach lotniczych w Polsce,
2. zorganizowanie i uporządkowanie sieci poradni lotniczo-lekarskich w całym Kraju,
3. opracowanie odpowiednich instrukcji dla centrali w Warszawie, poradni lotniczo-lekarskich i placówek wyszkoleniowych,
4. zorganizowanie punktów sanitarnych we wszystkich placówkach wyszkolenia szybowcowego.Uczestnicy Konferencji stwierdzają, że sprawa rychłego i należytego zorganizowania lotniczej służby zdrowia jest kwestią niecierpiącą zwłoki, przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo latania.

Po rozpatrzeniu sieci szybowisk i zakwalifikowaniu ich do poszczególnych grup, zgodnie z planem MK, Komisja proponuje obsadzenie ich według załączonego projektu etatów obejmujących:

a. szkoły szybowcowe,

b. ośrodki szkolne szybownictwa,
c. ośrodki ćwiczebne szybownictwa,
d. eskadry wędrowne.

Następnego dnia, 22 listopada, Komisja ta zaproponowała następujące wnioski:

1. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa z uwagi na doniosłość sprawy rozpowszechnienia w społeczeństwie wiedzy o lotnictwie zwraca się do Ministerstwa Oświaty z prośbą o uwzględnienie zagadnień lotniczych w programie nauczania powszechnego i średniego w zakresie wykładów z nauk przyrodniczych.

2. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa nakazuje wszystkim Ośrodkom Szybowcowym propagandę lotnictwa i urządzanie podstawowych kursów szybowcowych w oparciu o organizacje młodzieżowe, robotnicze, ludowe oraz szkoły wszystkich typów.

3. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa rozumiejąc w całej pełni potrzeby istnienia Instytutu Techniki Szybownictwa, prosi MK o zajęcie się całym sercem sprawą Instytutu.

4. I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa zwraca się do MK z wnioskiem o obniżenie dotychczas obowiązującej granicy wieku szkolenia szybowcowego do lat 14tu, z ograniczeniem dodatkowym, że masa pilota nie może być mniejsza, niż 45 kg. W wypadkach wyjątkowych może być udzielone pozwolenie na szkolenie młodszych za zgodą centralnych władz lotniczych.

5. Konferencja podkreślając ważność meteorologii wybiera Komisję w osobach: mjr M. Zabłocki, inż. M. Kałużyński, insp. R. Flach, z prawem dokooptowania dalszych członków, która w Warszawie zastanowi się nad organizacją służby meteorologicznej szybownictwa, biorąc pod uwagę materiał panów prelegentów: M. Szczecińskiego i inż M. Kałużyńskiego.

Inż M. Kałużyński sformułował następujące wnioski:

1. Specyficzna meteorologia szybownicza jest czynnikiem podstawowym dla potrzeb lotnictwa szybowcowego. Z tego względu organizacja pełnej sieci specjalnej meteorologicznej dla szybownictwa jest konieczna.

2. Współpraca meteorologii szybowcowej z meteorologią krajową jest

konieczna ze względu na wzajemny wpływ tych służb na siebie.

3. Loty na danym szybowisku mogą się odbywać tylko za zezwoleniem meteorologii miejscowej i przy tym za loty szkolne odpowiada instruktor, za loty treningowe i wyczynowe odpowiada pilot. O ile miejsce startu szybowca jest oddalone od biura centralnego, nie tylko zezwolenie, lecz także obecność meteorologa jest koniecznością.

4. Sieć meteorologiczna składać się będzie przede wszystkim ze: a. Studium Meteorologicznego, składającego się przynajmniej z czterech meteorologów, w tym synoptyka, aerologa i klimatologa; b. Centrum przysposobienia meteorologiczno-szybowcowego, składającego się z pracowników Studium Meteorologicznego oraz odpowiedniej ilości instruktorów meteorologicznych.

5. Pracownicy studium meteorologii szybowcowej muszą być meteorologami, posiadającymi pełne wyszkolenie i doświadczenie szybowcowe i tylko tacy pracownicy studium mogą kształcić w centrum szkolenia, co między innymi uwolni kandydatów na informatorów meteorologicznych od konieczności posiadania wyszkolenia szybowcowego.

6. Centrum i studium mogą być w jednym i tym samym punkcie dla ekonomii sił i materiału.

7. Należy wybrać miejsce dla centrum i studium.

8. Studium i centrum winny być zaopatrzone w instrumenty według referatu.

9. Poza studium i centrum wyszkolenia sieć meteorologiczna składać się będzie ze stacji informacyjno-obserwacyjno-pomiarowych rzędu I, pomieszczonych w następujących punktach: Bezmiechowa, Goleszów, Gostomia, Grunów, Kamienna Góra, Pinczów, Tęgoborze i Żar. Skład instrumentów – jak dla studium i centrum. Na każdym punkcie pięciu meteorologów. Praca 24 godzinna.

10. Poza studium, centrum wyszkolenia i stacjami informacyjno-obserwacyjno-pomiarowymi I rzędu sieć meteorologiczna składać się będzie jeszcze ze stacji informacyjno-obserwacyjno-pomiarowych II rzędu, pomieszczonych na wszystkich lotni-

skach, nie należących do stacji rzędu I. Instrumenty dla tego typu stacji - według referatu. Na każdym punkcie dwóch meteorologów.

Z kolei referat „Szkolenie teoretyczne w szybownictwie" wygłosił instr. A. Trzciński, który zaproponował następujący wniosek:

I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa zwraca się do DLC MK z prośbą o jak najszybsze zaopatrzenie Ośrodków w prasę i literaturę fachową z uwzględnieniem zagranicznej, ze względu na konieczność utrzymania szybownictwa polskiego w kontakcie z życiem sportowo-lotniczym zagranicą.

Wniosek ten został przyjęty jednogłośnie. Inż. W. Leja oświadczył, że nie uważa zbyt wielkich wymagań co do wyszkolenia teoretycznego ucznia za w okresie wstępnym za celowe. Zaproponował wniosek o następującej treści:

„I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa nakazuje wszystkim ośrodkom szybowcowym propagandę lotnictwa i urządzanie podstawowych kursów szybowcowych w oparciu o organizacje młodzieżowe robotniczo-ludowe wszystkich typów".

Wniosek przyjęto jednogłośnie.

A. Zientek zgłosił wniosek:

I OKS w Grunowie z uwagi na doniosłe sprawy rozpowszechnienia w społeczeństwie wiedzy o lotnictwie zwraca się do MO z prośbą o uwzględnienie zagadnień lotniczych w programie nauczania powszechnego i średniego w zakresie wykładów z nauk przyrodniczych.

Wniosek ten będzie połączony z podobnym wnioskiem Komisji Modelarskiej.

Mgr Cz. Golański odczytał następnie referat mgr Garbowskiego „Szybownictwo w ujęciu prawa lotniczego". Referat ten wywołał dyskusję na temat obniżenia minimalnego wieku ucznia pilota. L. Czapski zaproponował 15 lat, mjr T. Kurowski – 12, ob. Czudek nawet 10, pod warunkiem zastosowania specjalnych szybowców, na co przytoczył konkretny przykład latania takich chłopców na własnym „sprzęcie" w okolicy Goleszowa. Mjr T. Kurowski stwierdza, że czynnikiem ograniczającym nie jest niebezpieczeństwo, lecz trudności czysto techniczne, np. ciężar ucznia. Mjr Mańkowski przytoczył jako przykład przepisy niemieckie, ustalające 14 lat jako dolną granicę. L.

Czapski zaproponował wniosek:

I OKS zwraca się do MK z wnioskiem o obniżenie dotychczas obowiązującej granicy wieku szkolenia szybowcowego do lat 14-tu, z dodatkowym ograniczeniem, że ciężar pilota nie może być mniejszy, niż 45 kG. W wypadkach wyjątkowych może być udzielone pozwolenie na szkolenie młodszych, za zgodą centralnych władz lotniczych.

Wniosek przyjęto jednogłośnie.

Z kolei inż R. Weigl wygłosił referat „Zagadnienie Instytutu Techniki Szybownictwa", który zakończył petycją do MK treści następującej:

I OKS rozumiejąc w całej pełni potrzeby istnienia Instytutu Techniki Szybownictwa prosi MK o zajęcie się całym sercem sprawą Instytutu.

Dyrektor inż. J. Madejczyk wyjaśnił, że w sprawie odrodzenia ITS uzyskano aprobatę MK, ale potrzebne jest jeszcze postępowanie formalne. To wyjaśnienie zakończyło dyskusję nad referatem.

Zbliżające się zakończenie Konferencji skłoniło inż. R. Weigla do wystąpienia z propozycją urządzenia już po jej zakończeniu wycieczki samochodowej w celu pogłębienia harmonii między władzami a szarym ludem lotniczym. Spotkało się to z aprobatą większości obecnych.

Następnie przedstawiciel Skrzydlatej Polski, por. Mańkowski zwrócił się do wszystkich serc lotniczych z prośbą o współpracę ze swoim wydawnictwem, po czym posiedzenie zamknięto.

Tego samego dnia wieczorem, czyli we czwartek 22 listopada o godzinie 18.30 mjr T. Kurowski zagaił końcowe posiedzenie Konferencji, po czym objaśnił schemat reorganizacji Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Mówca podkreślił, że „te przyczyny, które sprowadziły na Polskę klęskę wrześniową skłaniają nas dziś do odbudowy wielu gałęzi naszego życia na zupełnie innych zasadach. Błędy organizacyjne są przyczyną, która niweczy te wielkie wartości i zdolności, jakie drzemią w naszym narodzie. Należy się ich wystrzegać, dążąc do jak najbardziej celowej formy organizacyjnej". Następnie przedstawił ciekawy sposób sprawdzenia wartości organizacyjnych sposobem matematycznym. Schemat

organizacji ARP składałby się z trzech elementów:
1. Zarząd kierujący czynnością ARP,
2. Zarząd wykonujący politykę ARP,
3. Patronat ARP.

Byłyby trzy szczeble hierarchiczne: państwowy (centralny), wojewódzki i powiatowy. Ponadto byłby podział na działy specjalne.

Przewodniczący Konferencji zakończył swe wystąpienie po zapoznaniu obecnych ze schematem organizacyjnym ARP, przyjęte oklaskami.

Ogromnie ważny był wniosek, sformułowany przez Komisję Organizacji Szybownictwa:

I Ogólnopolska Konferencja Szybowcowa w Grunowie, po przestudiowaniu i rozpatrzeniu sieci szybowisk polskich oraz stanu i możliwości szkół szybowcowych, stwierdzając konieczność zorganizowania i uruchomienia Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych uznała, że najodpowiedniejszym miejscem dla zorganizowania tej Szkoły jest miasto Bielsko, z następującym kompleksem placówek szybowcowych:
1. Bielsko – biura i administracja kierownictwa szkoły,
2. Szkoła Szybowcowa Goleszów – praktyka instruktorska w szkoleniu do kat. A, B i C oraz za wyciągarką,
3. Szkoła Szybowcowa Żar – doskonalenie w pilotażu i loty wyczynowe,
4. Lotnisko Aleksandrowice – loty ciągnione za samolotem, akrobacja, ślepy pilotaż, pilotaż na motoszybowcach i uzupełnienie wiadomości teoretycznych,
5. Warsztaty Szybowcowe w Białej – praktyka warsztatowa według programów Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

Z uwagi na sześcioletnią przerwę w szkoleniu instruktorów szybowcowych oraz ze względu na przewidywany rozwój szybownictwa wszerz, uczestnicy Konferencji stwierdzają konieczność jak najrychlejszego uruchomienia omawianej wyżej Szkoły.

Wniosek ten został wkrótce zrealizowany - utworzono Instytut Szybownictwa i Centralnej Szkoły Instruktorów Szybownictwa, co odegrało podstawową rolę w rozwoju polskiego szybownictwa po wojnie.

W piątek 23 listopada 1945 roku część uczestników konferencji wybrała się na wycieczkę do Szklarskiej Poręby, po której opuścili Grunów.

Efekty konferencji zaczęły się rodzić wkrótce po jej zakończeniu. Cały program zaplanowany w czasie jej obrad, za wyjątkiem utworzenia Ministerstwa Lotnictwa, został zrealizowany w 100 %. W styczniu 1946 roku powołano do życia Instytut Szybownictwa w Bielsku, który stał się wiodącą instytucją rozwoju polskiego szybownictwa. W ciągu kilku następnych lat wyprzedziło ono swymi osiągnięciami wszystkie kraje świata. [•]



Uczestnicy siedzą przed najstarszym hangarem, nadal istniejącym. Pan z lewej w czapce to instr. Mieczysław Krywult Olszowski / ze zbiorów autora

Autorem zdjęć historycznych oznaczonych "ze zbiorów autora" jest inż. Tadeusz Chyliński. Autor otrzymał je od jego syna Rafała, który mieszka obecnie w Nowym Jorku.



fot. Jan Rokosz, 24 stycznia 2016 roku

MYŚLIWSKIE KOLĘDOWANIE W LEGNICY

Jan Rokosz

Tajemnica Świąt Bożego Narodzenia od wieków traktowana jest z niezwykłym pietyzmem w polskiej tradycji. Ich geneza sięga pierwszych wieków chrześcijaństwa, jednak w Polsce wigilia i jej obrzędy weszły na stałe do tradycji dopiero w XVIII wieku. Ważnym elementem było śpiewanie kolęd. Dawniej istotą kolędowania była obrzędowa wymiana darów. W zamian za życzenia, przyjmowane jako pomyślna wróżba urodzaju i powodzenia, gospodarze obdarowywali kolędników świątecznymi smakołykami lub drobnymi datkami.

Nie inaczej było kilka tygodni temu w Legnicy. Myśliwi z tego okręgu zorganizowali uroczystą mszę św. w intencji mieszkańców Legnicy, myśliwych i ich rodzin ze wspólnym kolędowaniem. Kolędników poczęstowano myśliwską grochówką.

To już drugie „Kolędowisko" - uroczystość kościelna z elementami łowieckimi, które zainicjował Łowczy Okręgowy w Legnicy kol. Ryszard Bryliński, a w tym roku koordynował przewodniczący Okręgowej Komisji Kultury Łowieckiej kol. Jacek Łyczko.

Uroczystości rozpoczęły się przemarszem ulicami Legnicy i wokół Rynku myśliwskich pocztów sztandarowych okręgu legnickiego, sokolników oraz ich rodzin prowadzonych przez prezesa Okręgowej Rady Łowieckiej w Legnicy kol. Józefa Mokrzyckiego z udziałem Sudeckiego Chóru Rogów Myśliwskich złożonego z Zespołów Sygnalistów Myśliwskich: „Odgłosów Kniei" z okręgu wałbrzyskiego, „Durlakowych Rogów" z okręgu jeleniogórskiego oraz „Cietrzew" przy Technikum nr 6 w Głogowie.

Uczestników przed Katedrą powitał Jego Ekscelencja Ksiądz prof. Zbigniew Kiernikowski Biskup Legnicki, który koncelebrował mszę św. w gronie księży i kapelanów myśliwskich oraz wygłosił homilię. W sprawowaniu liturgii mszy św. w intencji mieszkań-

ców Legnicy oraz myśliwych i ich rodzin uczestniczył Sudecki Chór Rogów Myśliwskich pod kierownictwem muzycznym kol. Bogusława Rupa, który wykonał kompozycję Polskiej Mszy Myśliwskiej Reinholda Stiefa.

Jako symbol polskiej szczodrości i gościnności myśliwi przekazali koncelebrantowi Księdzu Biskupowi Zbigniewowi Kiernikowskiemu tradycyjne Dary Kniei przygotowane przez Zarząd Okręgowy w Legnicy. Po uroczystości prezes kol. Józef Mokrzycki wręczył przyznane Jego Ekscelencji okręgowe odznaczenie myśliwskie „Zasłużony dla Łowiectwa Legnickiego" oraz podziękował za odprawienie mszy św. i wygłoszone Słowo Boże.

Po Mszy odbyło się „Kolędowisko" - „Bóg się Rodzi..." , podczas, którego w pierwszej kolejności z koncertem kolęd wystąpił „Chór Dnia Jednego" z Prochowic. Następnie odbył się koncert kolęd i pieśni myśliwskich w wykonaniu Sudeckiego Chóru Sygnalistów Myśliwskich z partiami solowymi kol. Andrzeja Kuncewicza. Zebrani w Katedrze myśliwi, ich rodziny i legniczanie z ochotą śpiewali kolędy brawurowo wykonywane przez zespół sygnalistów. Zespół zaprezentował też własną Pastorałkę Myśliwską, do któ-



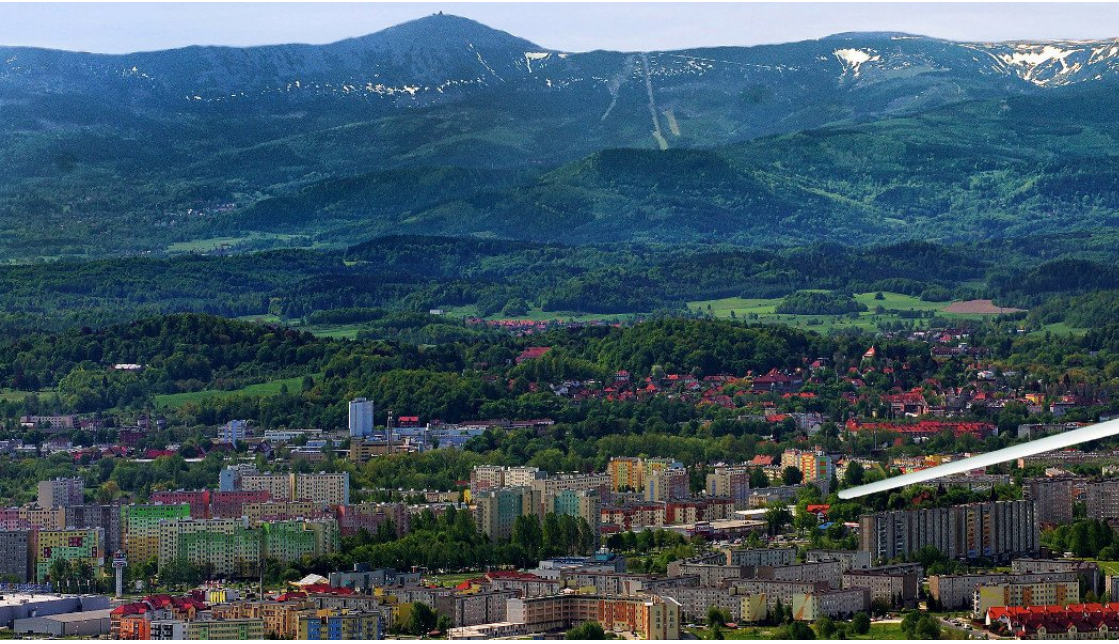
rej słowa napisał kol. Władysław Durlak, a muzykę - kol. Bogusław Rup oraz Pieśń Muflona z muzyką kol. Bogusława Rupa i słowami kol. Zdzisława Piotrowskiego, reprezentanta ziemi Kłodzkiej. Spontaniczne owacje były najlepszym podziękowaniem dla myśliwych, którzy prezentowali swoje muzyczne umiejętności w Katedrze.

Na zakończenie Jego Ekscelencja Ksiądz Biskup Zbigniew Kiernikowski i kol. Józef Mokrzycki przekazali życzenia wszelkiej pomyślności uczestnikom. Kolędowanie uwieńczone zostało zaproszeniem wszystkich zebranych na gorącą grochówkę serwowaną przez kolegów z KŁ „Wilk" w Głogowie. Uczestnicy koncertu i legniccy przechodnie ze smakiem raczyli się gorącym daniem, słuchając sygnałów myśliwskich granych z różnych miejsc przy fontannie „Neptuna" na Rynku w Legnicy przez młodych sygnalistów z Zespołu „Cietrzew".

Było to ważne wydarzenie na terenie okręgu legnickiego, myśliwi kolejny ray zaprezentowali bogactwo łowieckich obyczajów - tym razem w bożonarodzeniowej tradycji. Gratulacje i myśliwskie Darz Bór wszystkim tym, którzy przyczynili się do tego dzieła. [•]



fot. (x2) Jan Rokosz, 24 stycznia 2016 roku



JEŻOWSKA KONFERENCJA 2015

Stanisław Błasiak

Miniony rok 2015 okazał się być w Kotlinie Jeleniogórskiej niezmiernie znaczącym dla lotnictwa, a dla szybownictwa w szczególności. Była to rocznica 70-lecia polskiego szybownictwa w Jeżowie Sudeckim, które zaczęło się pierwszym lotem instruktora Władysława Dziergasa, wykonanym na szybowcu Kranich 2 sierpnia 1945 roku. Instruktor ten przyjechał do ówczesnego Grunowa (od roku 1946 – Jeżów Sudecki) wraz z 40 harcerzami-szybownikami z rejonu Białej Krakowskiej, Bielska i Żywca, wyszkolonymi na szybowisku Żar. Mieli oni zabezpieczać przed dewastacją rodzącą się Szkołę Szybowcową i Warsztaty Szybowcowe w Grunowie. W zamian przyrzeczono im dalsze latanie na szybowcach.



fot. Karol Woliński (cc-by-sa)

Wtedy poza W. Dziergasem nie było w Grunowie innego polskiego instruktora. Polskich uczniów szkolił też sympatyczny niemiecki instruktor Willy Kürten, zaś w organizacji lotów pomagał mu drugi instruktor niemiecki, już nie latający - Hans Stübner.

Grunów szczęśliwie był w tym czasie miejscowością, która podobnie jak Jelenia Góra nie doznała zniszczeń wojennych. Budynki Szkoły Szybowcowej i grunowskich warsztatów szybowcowych oraz hangary na obecnej Górze Szybowcowej zachowały się w dobrym stanie. Dlatego działacze Departamentu Lotnictwa Cywilnego (DLC) zdecydowali, aby tu, w Szkole Szybowcowej w Grunowie, na tych dawnych ziemiach piastowskich, odzyskanych po latach, zorganizować w dniach od 18 do 23 listopada 1945 roku I Ogólnopolską Konferencję Szybowcową. Przyjechało na nią ponad stu przedwojennych szybowników i działaczy lotniczych najwyższej klasy. DLC zapewnił im bezpłatne przejazdy i uczestnictwo

w obradach. Konferencja została wzorowo zaplanowana, przygotowana i zorganizowana.

Do dziś jest największym i najskuteczniejszym przedsięwzięciem organizacyjnym w polskim lotnictwie. W niedzielę 18 listopada 1945 otworzył ją dyrektor DLC inż. Jan Madejczyk. Po ukonstytuowaniu się prezydium głos zabrał współorganizator konferencji, starosta powiatu jeleniogórskiego Wojciech Tabaka. Gorąco podziękował in-



Uczestnicy konferencji / fot. Andrzej Szymczak

spektorowi Tadeuszowi Puchajdzie za jego pionierskie rozeznanie tych terenów i instr. W. Dziergasowi za przyjazd z uczniami i zaangażowanie w zabezpieczenie obiektów szkoły i organizację latania.

W kolejnych dniach przedstawiono najistotniejsze zagadnienia:
- stan szybowisk i szkół szybowcowych z Polsce, możliwości ich wykorzystania oraz organizacji szybownictwa,
- warsztaty reperacyjne szybowców, ich znaczenie z uwzględnieniem czynnika wychowawczego, stan warsztatów w Grunowie,
- wyłonienie Komisji Technicznej,
- zagadnienia przemysłu szybowcowego chałupniczego i pomocniczego,
- zaopatrzenie przemysłu szybowcowego w niezbędne surowce i prefabrykaty,
- sprzęt szybowcowy z uwzględnieniem posiadanego stanu, produkcji, naprawy i przydziału,
- środki i warunki bezpieczeństwa w szybownictwie, kontrola techniczna,
- przepisy budowy statków powietrznych,
- metody szkolenia w pilotażu szybowcowym i powołanie Komisji Szkoleniowej,
- organizacja władz lotnictwa w Polsce,
- wyłonienie Komisji Organizacji Szybownictwa,
- modelarstwo lotnicze i jego organizacja, utworzenie Komisji Modelarstwa Lotniczego,
- uwzględnienie szybownictwa w programie nauczania uniwersyteckich studiów wychowania fizycznego,
- szybownictwo jako przedszkole pilotażu samolotowego,
- rola psychologii w szkoleniu szybowcowym,
- instruktor szybowcowy, jego byt, rola i znaczenie dla szybownictwa,
- wznowienie działalności Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa,
- utworzenie Komisji Metod Szkolenia Szybowcowego,
- meteorologia na usługach lotnictwa sportowego,
- szkolenie teoretyczne w szybownictwie,
- szybownictwo w ujęciu prawa lotniczego,
- konieczność zorganizowania i uruchomienia Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

Na konferencji listopadowej 1945 roku po przeanalizowaniu powyższych zagadnień sformułowano wnioski, które zrealizowano szybko, jeszcze

w latach 40. Już w styczniu 1946 roku utworzono dzięki temu Instytut Szybownictwa w Aleksandrowicach.

Powstało pięć warsztatów szybowcowych, które podjęły remonty, a następnie produkcję szybowców od podstaw. Wkrótce zorganizowano roczne szkolenia instruktorów szybowcowych, na których w ciągu czterech lat wyszkolono ich około 120. Przez dziesiątki lat stanowili oni podstawową kadrę szkoleniową na polskich lotniskach i w szkołach szybowcowych. Szybownictwo polskie już w początkach lat pięćdziesiątych znalazło się w ścisłej czołówce światowej. Jest to bezsprzeczną zasługą koncepcji i decyzji podjętych na konferencji grunowskiej, a więc i jej działaczy szybowcowych, wśród których byli m.in.: inż. Jan Madejczyk, płk inż Mieczysław Pietraszek, mjr Tadeusz Kurowski, inż. Wiktor Leja,



Uczestnicy zwiedzają Zakład Szybowcowy "Jeżów" Henryka Mynarskiego
fot. Andrzej Szymczak

insp. Tadeusz Puchajda, prof. Włodzimierz Humen, prof. Czesław Bieniek, insp. Jan Czarnecki, inż. Rudolf Weigl, inż. Władysław Janica, inż. Ryszard Bartel, inż. Aleksander Sułkowski, instr. Piotr Mynarski, Adam Zientek, instr. Franciszek Kępka, Mieczysław Pęczalski, insp. Romuald Flach, Leon Czapski, Remigiusz Jankowski, Borys Puzej, Tadeusz Ratajczyk, Mieczysław Kałużyński, instr. Stefan Kopiński, instr. Irena Kempówna, instr. Leopold Kwiatkowski, instr. Władysław Dziergas, instr. Antoni Methaus, instr. A. Trzciński, instr. Dolata, por. Antoni Mańkowski, Józef Jankowski, mjr Marian Zabłocki, Jan Andrzejewski, inż. Józef Zieleziński, mgr Czesław Gołański, ob. Mejer, Czesław Szczeciński i Władysław Gawlik.

Dokładnie po 70. latach, w dniu 18 listopada 2015 roku w tym samym budynku i w tej samej sali dawnej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie Sudeckim zorganizowano Ogólnopolską Konferencję Szybowcową.

Konferencji towarzyszyła wystawa autorstwa Muzeum Śląskiego w Ratingen w Niemczech "Orzeł nad Śląskiem", obrazująca początki lotnictwa na całym Śląsku, wydarzenia i pionierów. Celem konferencji było uczczenie tego pierwszego sejmiku szybowcowego z roku 1945 oraz przedyskutowanie obecnej sytuacji w szybownictwie polskim.

W skład komitetu organizacyjnego wchodzili: Stanisław Błasiak, Edward Dudek, Tadeusz Kaczmarek, Jacek Musiał, Jerzy Musiał, Henryk Mynarski, Bogusław Regulski i Krzysztof Frąckowiak, przewodniczył prof. dr hab. Stanisław Januszewski. Osoby te reprezentowały organizatorów: Dolnośląską Akademię Lotniczą i Fundację Otwartego Muzeum Techniki, .Klub Lotników Loteczka, Gminę Jeżów Sudecki, Jeleniogórski Klub Seniorów Lotnictwa, Aeroklub Jeleniogórski, Wrocławski Klub Seniorów Lotnictwa, Zakład Szybowcowy „Jeżów" oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich Oddział Wałbrzych. W obradach wzięło udział 51 uczestników z różnych ośrodków lotniczych.

Obrady o godzinie 10 otworzył prof. dr hab. Tomasz Winnicki. Następnie głos zabierali m. in. wójt Gminy Jeżów Sudecki Edward Dudek,

Stanisław Januszewski i dyrektor Aeroklubu Jeleniogórskiego Jacek Musiał. W trakcie dwudniowych obrad (18 i 19 listopada) przedstawiono szereg referatów. Niżej podpisany przypomniał przebieg i ustalenia historycznej konferencji sprzed 70. lat.

Stanisław Januszewski omówił zabytki Jeżowa Sudeckiego i zaproponował utworzenie w gminie Parku Kultury Lotniczej. Jest to bardzo cenna inicjatywa. Jej zrealizowanie podniosłoby znacznie prestiż gminy, której historycznym szybowcowym dorobkiem



Pionierzy polskiego szybownictwa - Ryszard Witkowski i Tadeusz Studencki
fot. Andrzej Szymczak

jest pozycja lidera w rozwoju szybownictwa światowego, dzięki m. in. największej w świecie ilości sprzedanych szybowców z jeżowskiego zakładu (kilkanaście tysięcy sztuk) na wszystkie kontynenty, odkryciu zjawiska fali i techniki lotów termicznych, produkcji znakomitych szybowców typu Zefir 2, Bocian i Pirat oraz uzyskaniu prawie 900 diamentów za przewyższenia ponad 5000 metrów.

Znakomita była prezentacja perspektyw Zakładu Szybowcowego „Jeżów" przez jego właściciela, Henryka Mynarskiego. Po wybudowaniu przez niego dwóch nowych, świetnie wyposażonych hal, które są teraz wykorzystane do produkcji, stare, przedwojenne hale można będzie w przyszłości wykorzystać do utworzenia Muzeum Szybownictwa. Jego wizualizacja zrobiła na uczestnikach pokazu ogromne wrażenie.

Jacek Musiał przedstawił Aeroklub Jeleniogórski, jego dokonania i wiele nowych inicjatyw, jak np. prowadzone od kilku lat kolonie dla dzieci „Przez trzeźwość do gwiazd". Bierze w nich udział corocznie około 300 dzieci w różnych grupach wiekowych, które zapoznają się z lotniskami, szybowcami, samolotami i zagadnieniami lotu oraz mają okazje wykonania lotu na szybowcu. Biorą też udział w różnych ciekawych konkursach lotniczych.

Wśród uczestników imprezy było kilka wybitnych osobistości lotniczych. Szczególnie wyróżnić tu należy Panów: Ryszarda Witkowskiego i Tadeusza Studenckiego. Obaj są pionierami latania w Grunowie.

Tadeusz Studencki był w pierwszej czterdziestoosobowej grupie szybowników, która przyjechała tu spod Żaru na przełomie lipca i sierpnia 1945 roku. Już w sierpniu wykonywał tu loty z Góry Szybowcowej. Wkrótce uzyskał uprawnienia instruktora szybowcowego i na jeżowskim szybowisku szkolił uczniów szybowników do roku 1949. Potem, po szkoleniu samolotowym w Aleksandrowicach, został pilotem PLL LOT, w których barwach latał aż do emerytury w roku 1990.

Ryszard Witkowski, po podstawowym szkoleniu w wakacje 1945 roku w Szkole Szybowcowej w Rzadkowie koło Chodzieży, latał w Grunowie we

wrześniu 1945 roku z tzw. grupą „wawelberczyków", w której latał również ojciec Lecha i Jarosława Kaczyńskich - Rajmund. Witkowski został wszechstronnym pilotem i instruktorem I klasy: szybowcowym, samolotowym i śmigłowcowym oraz pilotem doświadczalnym. Jest autorem kilkudziesięciu znakomitych książek i kilkuset artykułów prasowych.

Obaj zacni piloci wykonali na fali jeleniogórskiej diamentowe loty z przewyższeniem ponad 5000 metrów: T. Studencki w roku 1951, a R. Witkowski w roku 1965 (trzeci diament). Obaj też na konferencji mieli świetne wystąpienia wspomnieniowe.

Do takich zaliczyć też trzeba referat Przemysława M. Jaxy-Rożena o historii jeleniogórskiego spadochroniarstwa oraz wystąpienie mgr inż. Stanisława Zientka, jednego z najlepszych polskich szybowników, konstruktora świetnego szybowca szkolno-treningowego Junior. Przypomniał on sylwetkę swojego sławnego ojca Adama, który oblatał w Jeżowie Sudeckim wiele wyprodukowanych tu szybowców.

Interesująca była dyskusja na temat aktualnej sytuacji polskiego szybownictwa, które boryka się z wieloma problemami, zwłaszcza z brakiem środków na szkolenie podstawowe. W dyskusji na ten temat zabierali głos tacy działacze, jak Adela Dankowska, Leszek Mańkowski i wielu innych.

Po ich wystąpieniach O. Dominik M. Orczykowski odprawił Mszę Świętą w intencji wszystkich lotników, związanych z Kotliną Jeleniogórską. Następnie wygłosił on dowcipną mini gawędę, która wśród zebranych wywołała ogólną wesołość. Był to akcent kończący obrady.

W trakcie trwania konferencji jej uczestnicy zwiedzili Izbę Lotniczej Tradycji i modelarnię lotniczą, będące świetną wizytówką dawnej Szkoły Szybowcowej, w której budynku są zlokalizowane. Oprowadzał ich gospodarz tych obiektów - instruktor modelarstwa Władysław Jagiełło.

Po zakończeniu obrad uczestnicy konferencji udali się na obiad do restauracji Hexa-66 na Górze Szybowcowej. Przyjezdni uczestnicy konferencji byli zakwaterowani na Górze Szybow-

cowej w hotelu „Szybownik" i w budynku dawnej szkoły szybowcowej, w której toczyły się obrady.

Przed listopadową konferencją, od początku sierpnia do października ubiegłego roku w Jeżowie Sudeckim i w Jeleniej Górze przeprowadzono cztery monotematyczne seminaria. Wygłoszone na nich referaty wraz z wystąpieniami na konferencji zamieszczono w książce "Kultura skrzydłami pisana. W 70-lecie szybownictwa polskiego na Dolnym Śląsku", wydanej przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki (FOMT) i Biuro Projektowo-Konsultacyjne Lotnisk AVIA-PROJEKT pod red. Stanisława Januszewskiego Książka ta liczy 520 stron i zawiera 39 opracowań. Można ją kupić przez internet, kontaktując się z FOMT. [•]



Tadeusz Kaczmarek, Ryszard Witkowski i Leszek Gański oglądają wystawę / fot. Andrzej Szymczak





fot. UM Zgorzelec

PREMIERA NA ROCZNICĘ

Renata Burdosz

W piątkowy wieczór, 15 stycznia, na terenie byłego niemieckiego obozu jenieckiego Stalag VIII A już po raz dziewiąty zabrzmiał Kwartet na koniec czasu. Styczniowe koncerty upamiętniające obozową prapremierę Messiaenowskiego dzieła, która miała miejsce 15 stycznia 1941 roku, od ośmiu lat niezmiennie odliczają kolejne rocznice tego wydarzenia...

I choć każda z nich jest jednakowo ważna, bo przecież głównym przesłaniem tego szczególnego koncertu w Zgorzelcu jest PAMIĘĆ o wydarzeniach coraz bardziej odległych, lecz wciąż stanowiących przestrogę i ostrzeżenie dla współczesnego świata, to jednak okrągły, 75. jubileusz zimowej prapremiery, który przypada właśnie na rok 2016, aż prosił się o szczególną oprawę...

Szczególną, ale nie tak oczywistą jak kolejny wykład historyczny czy wystawa zakotwiczona w przeszłości, przypominająca straszliwą wojnę i jej ofiary. Bo to wszystko jest przecież obecne na co dzień w Europejskim Centrum Edukacyjno-Kulturalnym MEETINGPOINT MUSIC MESSIAEN, gdzie od ubiegłego roku odbywają się także Styczniowe koncerty. Poszukując godnej jubileuszu, ale nowatorskiej oprawy organizator wydarzenia sięgnął więc tym razem głównie po formy artystyczne. Głównie, ale nie tylko, bo koncert rozpoczęło wystąpienie Scotta Perkinsa, asystenta na Uniwersytecie Artystycznym DePauw (Indiana, USA), który wyjaśnił, dlaczego to właśnie Zgorzelec i Stalag VIII A wybrał w tym roku dla siebie i 20 swoich

studentów na główny cel podróży studyjnej po Europie. Obecność amerykańskich gości i opowieść o motywach ich podróży przypomniała, jak ważne są miejsca pamięci. Miejsca takie, jak pogrążony w ciszy, położony na skraju naszego miasta były niemiecki obóz jeniecki Stalag VIII A.

Chwilę potem pogrążoną w półmroku salą koncertową niepodzielnie zawładnęły formy artystyczne. Najpierw muzyczne wspomnienie - "Cloches d'adieu, et un sourire... in memoriam Olivier Messiaen", współczesna kompozycja Tristana Muraila, ucznia Oliviera Messiaena, wykonana przez utalentowaną pianistkę, Justynę Chmielowiec. Refleksyjny utwór był doskonałym wprowadzeniem w atmosferę właściwego koncertu, który tym razem jednak przybrał formę widowiska muzyczno-tanecznego. Towarzy-



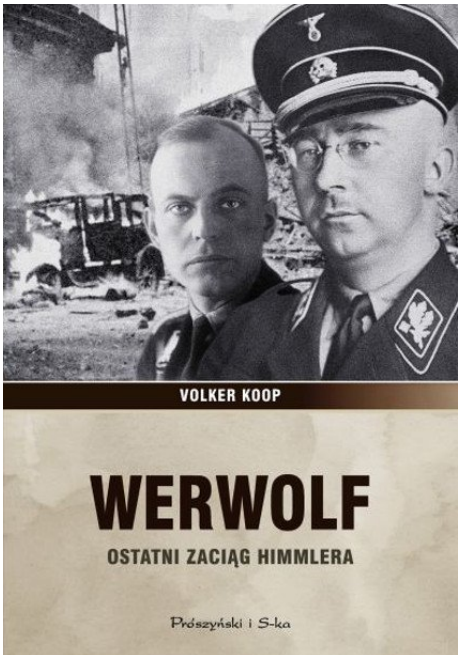
fot. UM Zgorzelec

szący muzyce taneczny spektakl, opracowany przez młodą choreografkę Monikę Kozaczkę, a wykonany przez dwie tancerki: Suzanne Grob i Marlene Kahl, zobrazował to, co Messiaen zawarł w czterech pierwszych częściach swojego apokaliptycznego utworu. Lekki i nowoczesny, doskonale współgrał z muzyką wykonywaną przez międzynarodowy kwartet składający się z włoskiej klarnecistki Flavii Feudi, dwóch Francuzek: skrzypaczki Bérengère Le Boulair i wiolonczelistki Laure-Hélène Michel oraz koreańskiego pianisty Hyeonjun Jo.

Zaskakujący i odważny pomysł organizatora koncertu, Stowarzyszenia MEETINGPOINT MUSIC MESSIAEN, sprawił, że tegoroczny koncert był inny niż wszystkie. Właśnie dzięki tanecznej premierze przygotowanej i wykonanej na pamiątkę prapremiery. [•]



fot. UM Zgorzelec



Werwolf. Ostatni zaciąg Himmlera
Volker Koop
tłumaczenie: Bartosz Nowacki

Prószyński i S-ka
2016

ISBN: 978-83-8069-238-1
352 strony, 150x211 mm
oprawa twarda

Werwolf to nazwa tajnej niemieckiej organizacji partyzanckiej, a zarazem planu dywersji i walki partyzanckiej na ziemiach utraconych przez Wehrmacht po 1943 roku.

Werwolf powstał we wrześniu 1944 roku podobno z inicjatywy Reinharda Gehlena, na rozkaz Heinricha Himmlera – w czasie, w którym stawało się oczywiste, że w tej wojnie III Rzesza nie znajdzie się po stronie zwycięzców. Zasadniczym celem jego funkcjonowania było nękanie wkraczających na terytorium Niemiec wrogich armii aktami sabotażu i terroru oraz likwidowanie „zdrajców", którzy podejmowali współpracę z siłami okupacyjnymi.

Jak czytamy w napisanej przez Autora recenzowanej książki Przedmowie: „Werwolf (wilkołak) bez wątpienia należy do tych struktur SS, wokół których im dalej od zakończenia II wojny światowej, tym więcej krąży legend." Trudno się z tym nie zgodzić. Podobnie jak z tym, że aura tajemniczości nadal przyciąga wielu badaczy dziejów, fascynatów i odkrywców do tego tematu, ale też nieco odziera go z historycznej prawdy.

Tych legend na temat Werwolfu, zasięgu i czasu działalności oraz liczby osób zasilających szeregi organizacji szczególnie dużo było siłą rzeczy na tzw. Ziemiach Odzyskanych.

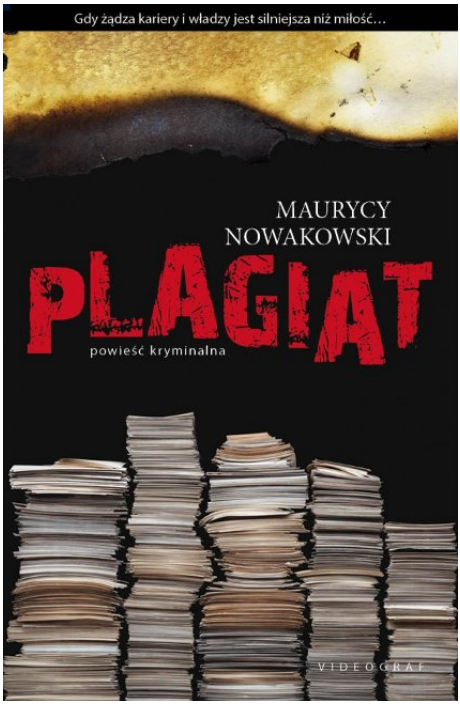
Pomorze Zachodnie i Dolny Śląsk to tereny, gdzie do dzisiaj usłyszeć można wiele historii o tych partyzantach, ich działaniach – prowadzonych tak w trakcie II wojny światowej, jak i już po jej zakończeniu – oraz związanych z nimi tajemnicach. Ile było w nich prawdy, ile domysłów, a ile PRL-owskiej propagandy, tak naprawdę chyba nikt nie jest w stanie dzisiaj jednoznacznie ocenić.

Mitologia, legendy, symbolika, ale przede wszystkim dokumenty historyczne – oto „Werwolf. Ostatni zaciąg Himmlera" Volkera Koppa.

Rzeczowa publikacja bazująca na bogatej dokumentacji archiwalnej zgromadzonej m. in. w Archiwum Federalnym, Instytucie Gaucka, archiwach powiatowych i miejskich; dokumentacji badanej we wszystkich chyba miejscach, w których coś na temat Werwolfu można było znaleźć. W Suplemencie zamieszczony został szczegółowy, skrupulatny spis dokumentów, co z pewnością ułatwi zadanie każdemu, kto na własną rękę sprawdzić będzie chciał któreś z zawartych w książce stwierdzeń. Do tego obszerne cytaty ze źródeł, kilka zdjęć oraz indeks osób. Bez snucia domysłów, powtarzania legend i niesprawdzonych opowieści, Autor przedstawia historię powstania tej organizacji (co okazało się zresztą wcale nie takim prostym zadaniem), odsłania jej strukturę, ukazuje działalność, obnażając przy tym z jednej strony nieskuteczność wielu podjętych aktywności, z drugiej zaś – zbrodniczy i żaden inny tak naprawdę jej charakter. To z pewnością książka, której brakowało do tej pory na rynku wydawnictw poświęconych zagadnieniu Werwolfu.

Ogromną wagę Volker Kopp przykłada do problemu bagatelizowania swoistej popularności Werwolfu współcześnie i przestrzega, że niewiedza i odrywanie symboliki od faktów może okazać się niebezpieczne.

Ważna i interesująca publikacja nie tylko dla poszukiwaczy powojennych skarbów. Polecamy. [JK]



Plagiat
Maurycy Nowakowski

Wydawnictwo Videograf
2015

ISBN: 978-83-7835-433-8
416 stron, 135x208 mm
oprawa miękka

Zajmujący się tematyką kulturalną dziennikarz angażuje się zupełnie nieoczekiwanie w sprawę śledztwa w związku z zabójstwem pary młodych ludzi. Historia okazuje się wielowątkowa: nacjonaliści, nieczyste interesy podwrocławskiego biznesmena, dochodowy „czarny PR", układy prokuratury z przestępcami, brutalna walka o fotel rektora na jednej z ważniejszych uczelni dziennikarskich w kraju, wielkie pieniądze i oszustwa w środowisku akademickim, a w tle zawiedzione nadzieje w związku z organizacją obchodów Europejskiej Stolicy Kultury, historia rocka oraz oczywiście tytułowy plagiat – i to w dodatku niejeden.

Oto współczesny Wrocław, który wyczytujemy z kart „Plagiatu" Maurycego Nowakowskiego. Wcale nie taki kulturalny, zadbany i idealny, jak chciałoby się, by był. Zwłaszcza w roku 2016, w którym to nosi zaszczytne miano Europejskiej Stolicy Kultury.

Obok tego wszystkiego liczne wątki obyczajowe i absurdy codzienności oraz wiele mówiące rodzinne dramaty.

Fabuła prowadzi nas przez meandry dziennikarskiego śledztwa, które

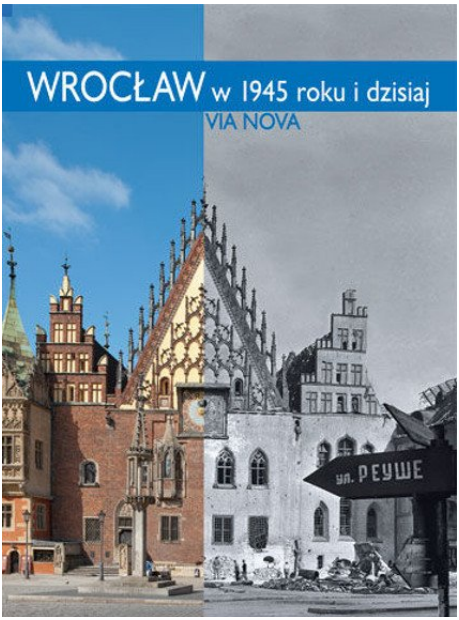
łączy kilka pozornie ze sobą niezwiązanych śmierci. Główny bohater to Marcin Faron, początkujący dziennikarz, którego znamy już z wcześniejszej powieści Autora - „Okrągły przekręt". Zainteresowanie Farona, teraz dziennikarza wrocławskiego dziennika kulturalnego, budzi śmierć studentów Europejskiej Wyższej Szkoły Dziennikarstwa i Komunikacji, Barbary Świątkowskiej i Wojciecha Krzykowskiego – młodzi ludzie giną podczas pokojowej manifestacji, w której organizowaniu odegrali znaczącą rolę.

W krótkim czasie w wybuchu podłożonej pod samochodem bomby śmierć ponosi również pomysłodawczyni manifestacji, wykładowczyni zamordowanych studentów, a zarazem kochanka Wojtka – Anita Komar, specjalistka od tzw. „czarnego PR-u". Manifestację zakłócili narodowcy, Komar zajmowała się szukaniem brudów na m. in. ważnych graczy świata polityki, jej mąż nie był zachwycony romansem, a sama Anita – wycofywaniem się Wojtka z łączącego ich związku. Czy jedno z powyższych stanowić będzie motyw zabójstw?

Powieść kryminalna Maurycego Nowakowskiego to nie tylko śledztwo. Autor porusza ważne dla nas dzisiaj sprawy. Problemy, z którymi na co dzień mierzą się mieszkańcy miast takich, jak Wrocław. Trudności, z jakimi boryka się niejeden z nas. Kłopoty rodzinne i zawodowe, chore ambicje i niezrealizowane plany...

Przez to fascynują w książce nie tylko zagadkowe zabójstwa, ale i damsko-męskie rozterki, „poszukiwania" wrocławskiej kultury oraz wewnętrzne tarcia w środowisku akademickim i dziennikarskim.

Autor jest wrocławianinem, studiował dziennikarstwo i komunikację społeczną w Dolnośląskiej Szkole Wyższej (ale studia przerwał), chciał być dziennikarzem, ostatecznie jednak usiadł do pisania książek – najpierw stworzył kilka biograficznych (biografie Petera Gabriela, Phila Collinsa, Steve'a Hacketta oraz zespołu Genesis), później napisał powieść sensacyjną („Okrągły przekręt"), a teraz kryminał. Obiecuje, że to nie koniec przygód Marcina Farona. Czekamy zatem na kolejne! [JK]



Wrocław w 1945 roku i dzisiaj
Marzena Smolak (tekst i wybór zdjęć)
Stanisław Klimek (fotografie współczesne)

Wydawnictwo Via Nova
2015

ISBN: 978-83-64025-24-2
144 strony, 230x325 mm
oprawa twarda

Wydawnictwo Via Nova w ubiegłym roku obchodziło jubileusz 25 lat działalności. W czasie tego ćwierćwiecza poprzez publikowane albumy fotograficzne, książki, foldery, popularyzowało wiedzę na temat architektury i historii Wrocławia oraz Dolnego Śląska – i czyni to z powodzeniem nadal.

Jedną z publikacji, która uświetniła 25 lat obecności Via Novy na dolnośląskim rynku wydawniczym, jest album „Wrocław w 1945 roku i dzisiaj".

W albumie zestawione zostały fotografie dawnego miasta – takiego, jakim zastali je w roku 1945 przyjeżdżający na „Dziki Zachód" pionierzy – z fotografiami współczesnymi. Zdecydowana większość archiwalnych zdjęć pochodzi z lat 1945 – 1949.

Wykorzystane zostały fotografie autorstwa H. Makarewicza, R. Jaguscha, K. Gorazdowskiej, M. Idzińskiego, B. Kupca, W. Kałdowskiego, A. Czelnego, J. Bułhaka i oczywiście S. Arczyńskiego oraz T. Olszewskiego. Autorem zdjęć ukazujących współczesny Wrocław jest S. Klimek. O każdym z wymienionych fotografów parę słów możemy znaleźć we Wstępie.

Całość poprzedzona jest rysem historycznym Marzeny Smolak, w którym Autorka opisuje pokrótce dzieje Wrocławia z lat II wojny światowej ze szczególnym uwzględnieniem właśnie roku ostatniego, w którym wojna tak naprawdę do Wrocławia dopiero dotarła.

Zamieszczone zostało także kalendarium wydarzeń, rozpoczynające się dnia 25 sierpnia 1944 roku, kiedy Wrocław ogłoszony został twierdzą.

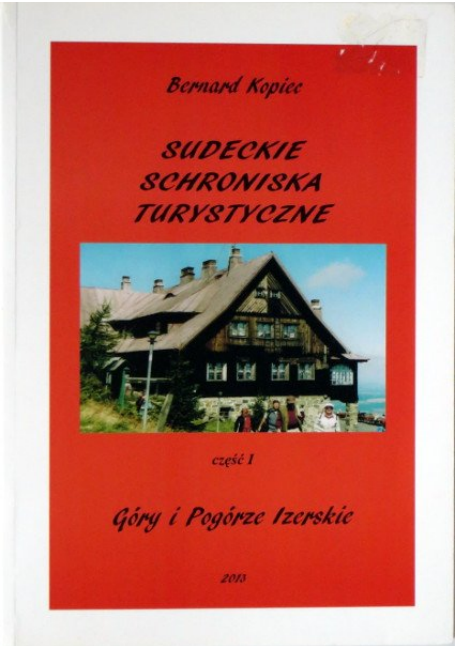
Autorka dokonuje również charakterystyki powojennych zniszczeń miasta, ilustrując ich ogrom statystykami: „(...) zostało zniszczonych 21 600 budynków spośród 30 000 znajdujących się w spisach miejskich. Z 658 kilometrów ulic 300 kilometrów było uszkodzonych (...). Masę gruzów zalegających miasto obliczono na 18 milionów metrów sześciennych." I te zniszczenia, zgliszcza, gruzy i ruiny widać na fotografiach, zarówno tych lotniczych, ukazujących nam ogólny widok określonej części miasta, jak i na tych koncentrujących się na detalach.

Zamieszczenie obok zdjęć zniszczonych kamienic, budynków i ulic fotografii prezentujących dzisiejszy ich wygląd pozwala nam dostrzec i docenić wkład pracy tych, którzy podnosili stolicę Dolnego Śląska z ruin.

Dzięki tym archiwalnym fotografiom możemy dzisiaj zobaczyć, jak wyglądały doskonale znane nam części miasta przed siedemdziesięciu laty. Przy porównywaniu nierzadko nasz podziw wzbudzi precyzja, z jaką odtworzone zostały niektóre obiekty, w innym zaś przypadku zdziwi nas zupełnie odmienny kształt, zdobienia i charakter odbudowanej bryły.

Nieraz zapewne zadamy sobie pytanie, dlaczego dana kamienica wygląda dzisiaj zupełnie inaczej niż w zamyśle jej twórcy, podczas gdy sąsiadująca z nią jest dokładnie taka, jak na zdjęciu sprzed wielu lat. Jak wyglądał Nowy Targ? Jak zabudowana była Wyspa Słodowa? Co stało w miejscu, które dzisiaj zajmuje Sky Tower, a co znajdowało się na placu Dominikańskim? Na wszystkie te pytania znajdziecie odpowiedzi w albumie.

Polecamy wszystkim miłośnikom Wrocławia i historii, architektury i starych fotografii. [JK]



Sudeckie schroniska turystyczne: Góry i Pogórze Izerskie
Bernard Kopiec

Nakładem autora
2013

ISBN: 978-83-935534-2-6
86 stron, 170x240 mm
oprawa miękka

W 2013 roku ukazała się pierwsza z serii publikacji poświęconych sudeckim schroniskom turystycznym autorstwa Bernarda Kopca – historyka regionalnego, Przewodnika Górnośląskiego i Pilota Wycieczek Zagranicznych i prawdziwego pasjonata historii sudeckich schronisk turystycznych.

Wskazana publikacja to swoisty przewodnik po schroniskach dawnych i obecnych; tych, które od wielu dziesięcioleci służą turystom oraz tych, po których przetrwały tylko wspomnienia. Schroniskach o różnym standardzie, ze zróżnicowanym wyposażeniem i o odmiennym wyglądzie. Większych i mniejszych, przypominających wille lub niepozorne domki, ale zawsze otwartych na podziwiających uroki gór turystów.

Pierwsze opracowanie dotyczy schronisk zlokalizowanych w Górach Izerskich i na Pogórzu Izerskim. Podobnie jak w całych Sudetach, tak i tutaj – zwłaszcza w międzywojniu – powstało dużo schronisk turystycznych – zarówno na bazie już istniejących obiektów (np. gospód), jak i w ramach odrębnie podejmowanych prac budow-

lanych. Bardzo często pojawiały się one na kartkach pocztowych i dzięki temu dzisiaj możemy podziwiać wiele z tych, które już nie istnieją.

Na początku opisywanej publikacji Autor opisuje swój pierwszy kontakt z Sudetami. Przenosi nas do roku 1952, na nierozpoznane jeszcze wtedy tzw. Ziemie Odzyskane, do Przesieki - „wioski na końcu świata", w której znajdowały się liczne domy wczasowe. Sam Autor gościł w „Związkowcu", z którego wybierał się na wycieczki m.in. do Karpacza pod przewodnictwem samego Tadeusza Stecia.

Z Przesieki przywiózł parę widokówek i dołączył je do odziedziczonego po dziadku zbioru kartek z wędrówek po Sudetach z lat 1919-1920.

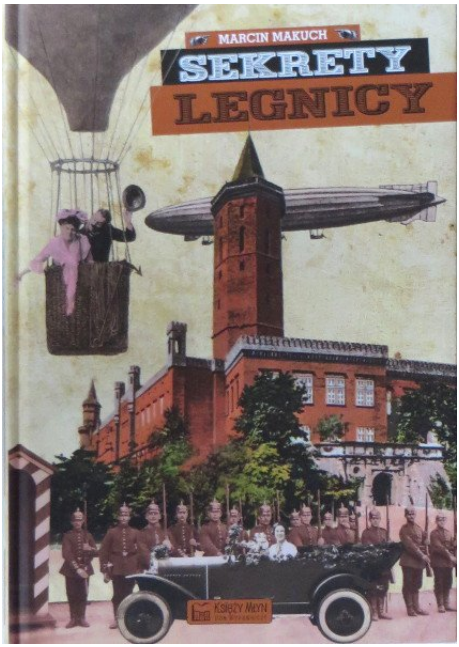
Po latach zdecydował, że posiadane zbiory warto udostępnić innym pasjonatom i przygotował piękne i staranne wydania dotyczące właśnie sudeckich schronisk (łącznie V części).

Przy każdym opisywanym i prezentowanym na fotografiach schronisku możemy poczytać coś na temat jego historii, przebudowy, rozbudowy, właścicieli, a także ewentualnej daty zburzenia bądź rozebrania obiektu. Tam, gdzie to możliwe, Autor podaje informacje na temat m.in. liczby miejsc noclegowych, bufetu czy okresu, w którym były czynne (wiele z nich na przykład zamykano w okresie zimowym

Wędrówkę rozpoczynamy od schroniska Wysoki Kamień, zaglądamy m.in. do Chatki Górzystów, Orla i nieistniejacego już dzisiaj Iserkammbaude, a kończymy w Kaiser-Wilhelm-Turm, po którym zachowały się jedynie ruiny, w dzisiejszym Gierałtówku.

Autor opisał te schroniska, które znajdują się (lub znajdowały) na terenach dzisiejszej Polski, dodatkowo umieścił kilka obiektów, które statusu schroniska nigdy nie miały, jednak powszechnie przez turystów za takie były uważane. Przy części umieścił dawne i współczesne nazwy, inne – i tych jest znacznie więcej - podpisał jedynie nazwami niemieckimi, ponieważ przedstawiane na fotografiach schroniska nie zachowały się do dzisiaj.

Historia, nostalgia, stare zdjęcia i pocztówki – warto zajrzeć do tego przewodnika i wraz z Autorem odwiedzić sudeckie schroniska. [JK]



Sekrety Legnicy
Marcin Makuch

Dom Wydawniczy Księży Młyn
2015

ISBN: 978-83-7729-265-5
181 stron, 170x245 mm
oprawa twarda

Legnica to trzecie co do wielkości miasto Dolnego Śląska, leżące w widłach rzek Kaczawy i Czarnej Wody, na pograniczu Pogórza Sudeckiego i Niziny Śląskiej. Jest jednym z najstarszych miast w regionie, może poszczycić się wielowiekową, wielokulturową oraz bogatą historią. Mimo tego dzisiaj kojarzone jest przede wszystkim z wydarzeniami współczesnymi, np. z „małą Moskwą", czyli półwieczem obecności w nim licznego garnizonu wojsk radzieckich (o czym opowiadał m.in. film Waldemara Krzystka z 2008 roku o takim właśnie tytule).

Tymczasem w długiej historii miasta można wskazać wiele innych wydarzeń i osób, które odcisnęły na Legnicy swoje piętno, pozostały na zdjęciach, w legendach, opowieściach i pamiątkach z przeszłości.

Oto na przykład Mauzoleum Piastów, bardzo rzadko promowane jako atrakcja turystyczna, a przecież stanowiące niewątpliwie jeden z ciekawszych i cenniejszych zabytków miasta i regionu (kto z nas może coś powiedzieć o spoczywającym tam ostatnim Piaście?); fabryka pianin i fortepianów

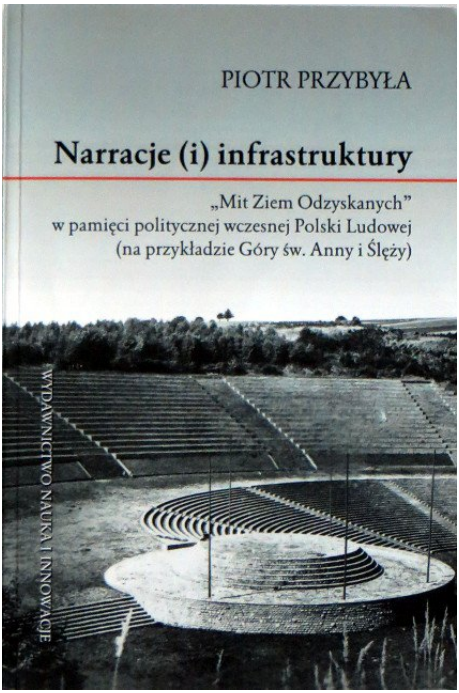
Eduarda Seilera, sławna dawniej na cały świat, działająca jeszcze po II wojnie światowej (z wiadomych względów - w innej formie), dzisiaj już właściwie zapomniana; fabryka zabawek Moritza Pappe, produkująca znane w całej Europie misie Purzel-Teddybers, czy też jedno z pierwszych na świecie planetariów, które uruchomiono w ramach Wystawy Niemieckiego Ogrodnictwa i Śląskiego Rzemiosła. Pomniki, pociągi i legnickie zbiory, królowie, generałowie, przemysłowcy i handlarze, wielka miłość w Małej Moskwie, trochę romansu, szczypta sensacji, a do tego parę zagadek.

O tym wszystkim (choć nie tylko) w „Sekretach Legnicy" napisał pracownik Muzeum Miedzi, pasjonat historii miasta, współtwórca i redaktor portalu Liegnitz.pl, Marcin Makuch.

Czterdzieści krótkich opowieści, wycinków z dziejów miasta, które razem składają się na barwny obraz tej miejscowości. Trochę nostalgicznie, miejscami tajemniczo, zawsze jednak interesująco i z pasją - tak napisana jest ta książka. Wśród innych zalet wskazać należy przystępny język, wiele ciekawych ilustracji, dbałość o historyczną prawdę oraz umiejętne połączenie kawałków historii Legnicy w spójną całość, co gwarantuje znakomitą przygodę każdemu Czytelnikowi.

Książka Marcina Makucha została już doceniona m.in. w konkursie Biblioteki Publicznej i Muzeum Miedzi na Legnicką Książkę Roku 2015, który to konkurs za cel obiera przybliżenie legniczanom dorobku ich współmieszkańców i tematyki legnickiej.

Nie macie pojęcia, co z Legnicą ma wspólnego Napoleon? Nie wiecie, którędy jeździły legnickie tramwaje? Nie przyszłoby Wam do głowy, że założenie parkowe w południowo-zachodniej części miasta to dawny Lasek Złotoryjski, z którego chętnie i bardzo licznie korzystali niegdyś legniczanie? Zastanawiacie się, czym były legnickie bomby, z których miejscowość słynęła przed wojną? Koniecznie przeczytajcie książkę. A jeśli nawet tematy te nie są Wam obce, również po nią sięgnijcie, bo naprawdę jest o czym czytać i co oglądać. Z pewnością niejedno Was zaskoczy! [JK]



Narracje (i) infrastruktury
Mit Ziem Odzyskanych w pamięci politycznej wczesnej Polski Ludowej (na przykładzie Góry św. Anny i Ślęży)
Piotr Przybyła

Wydawnictwo Nauka i Innowacje
2016

ISBN: 978-83-64864-24-7
437 stron, 150x226 mm
oprawa miękka

Termin „Ziemie Odzyskane" to termin odnoszący się do ziem, które po II wojnie światowej zostały włączone w obręb granic Polski. Są to tzw. Ziemie Zachodnie, rozciągające się na wschód od Odry i Nysy Łużyckiej na obszarze Śląska, Ziemi Kłodzkiej, Ziemi Lubuskiej oraz Pomorza Zachodniego, a także Ziemie Północne, czyli Warmia i Mazury. Stanowiące „ekwiwalent" wojennych strat i ubytków obszary te stały się z wielu różnych względów niezmiernie ważne dla odradzającego się (po raz kolejny) państwa polskiego. I za wszelką cenę należało ukazać ich piastowski rodowód, prastarą polskość. Bo przecież „Dawniej były to ziemie nasze, potem Niemcy nam zabrali, a teraz znów są nasze", o czym wiedziało każde dziecko sięgające po „Elementarz" M. Falskiego.

Mitowi – bo o micie w tym kontekście mówić trzeba - Ziem Odzyskanych poświęcił swoją rozprawę doktorską Piotr Przybyła. Rzeczona praca ukazała się właśnie drukiem, a do jej przeczytania gorąco zachęcamy, jest to bowiem niezwykła narracja, politycz-

na opowieść o Ziemiach Odzyskanych, czyli temacie, w którym nadal nie wszystko zostało opowiedziane.

W publikacji Autor odwołuje się do dwóch miejsc – regionalnych symboli; dwóch gór, z których jedna położna jest na Dolnym Śląsku, druga zaś na Śląsku Opolskim: Ślęży oraz Góry św. Anny.

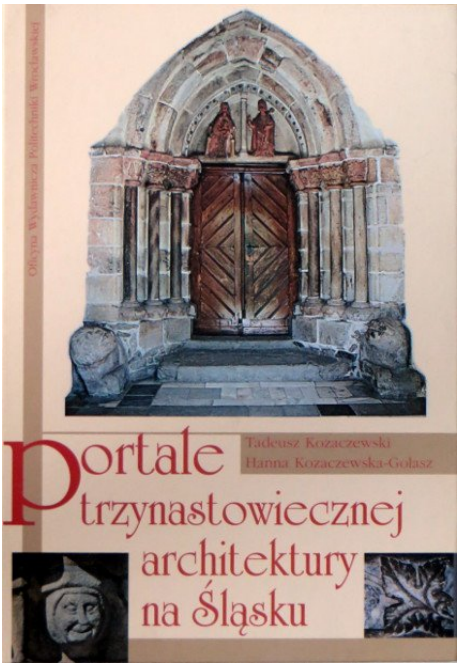
Góra św. Anny to największy katolicki ośrodek pielgrzymkowy na Śląsku Opolskim i Górnym Śląsku, ale także znacznej rangi symbol polsko-niemieckiej konfrontacji militarnej (Powstania Śląskie), w pewien sposób miejsce świadczące o polskiej przeszłości ziem i ludzi je zamieszkujących.

Ślęża natomiast przed 1945 rokiem z pewnością roli podobnej do Góry św. Anny nie odgrywala. To najwyższe wzniesienie (najbliższych) okolic Wrocławia miało znaczenie przede wszystkim turystyczne, ale również historyczne. Śląski Olimp, jak o niej pisano, był jednak miejscem bardziej magicznym i tajemniczym niż dowodzącym polskości dolnośląskiej ziemi.

Ta odmienność wynika m.in. z odmiennej historii dwóch sąsiadujących regionów. Dolny Śląsk po II wojnie światowej doświadczył wymiany ludności na niespotykaną dotychczas skalę. Natomiast na Śląsku Opolskim znaczna część ludności zamieszkującej te ziemie przed II wojną światową pozostała ich mieszkańcami także już po wojnie.

Jak zatem pisze Autor „Góra św. Anny była istotnym zwornikiem tożsamości dwóch środowisk (...) o silnej politycznej reprezentacji (...) i była głęboko zakorzeniona w komunikatywnej pamięci miejscowej ludności. Ślęża – z uwagi przede wszystkim na sytuację demograficzną jej okolic – ten proces społecznego przyswojenia i (powtórnego) wprowadzenia w regionalny krwioobieg pamięci miała jeszcze przed sobą."

Przybyla porusza zagadnienia pamięci zbiorowej i miejsc pamięci i ukazuje mechanizmy budowania politycznej i pamięciowej infrastruktury wokół tych dwóch miejsc przez władze Polski Ludowej lat pięćdziesiątych. Publikacja porusza tematy niełatwe, ale jest ważna i warta polecenia nie tylko badaczom tego obszaru, ale również szerszemu gronu odbiorców. [JK]



Portale trzynastowiecznej architektury na Śląsku
Tadeusz Kozaczewski
Hanna Kozaczewska-Golasz

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
2009

ISBN: 978-83-7493-361-2
500 stron, 215x300 mm
oprawa twarda

W dniach 16-18 marca odbyły się XXII Wrocławskie Targi Książki Naukowej. Tegoroczną edycję targów mieliśmy zaszczyt objąć naszym patronatem. Wydarzenie o dość długiej tradycji rokrocznie przyciąga wystawców, którzy prezentują najnowsze – nie tylko naukowe – wydawnictwa, a także odbiorców, chętnych do zapoznania się z najnowszymi publikacjami z danej dziedziny, ale też poszukiwaczy książek danego wydawcy już niedostępnych na półkach większości księgarń. Zaglądają również tacy, co wolą posłuchać znanych pisarzy, zapoznać się z warsztatem pisarskim ulubionego autora lub wziąć udział w dyskusji.

W ramach Targów organizowane są różne konkursy, w tym konkurs na najtrafniejszą szatę edytorską książki naukowej. W roku 2010, podczas XVI edycji Targów, zwycięstwo w tej kategorii odniosła publikacja "Portale trzynastowiecznej architektury na Śląsku", którą pragniemy Wam dzisiaj przypomnieć.

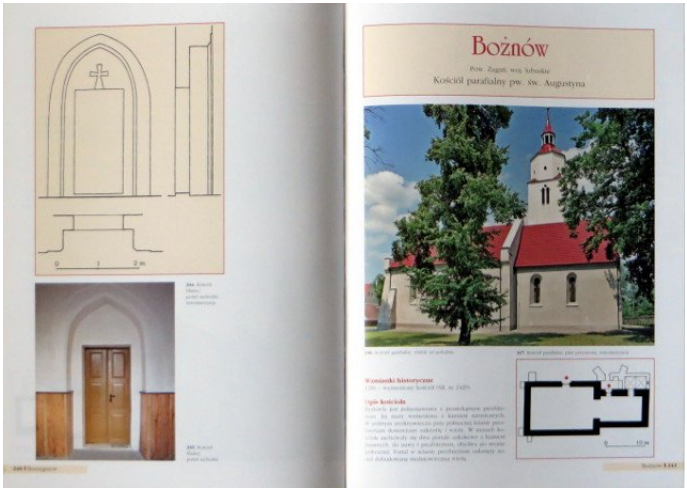
Autorzy, Tadeusz Kozaczewski i Hanna Kozaczewska-Golasz, zgromadzili wszystkie trzysnastwieczne portale, które występują na Śląsku: w 27 kościołach w miastach i 4 domach

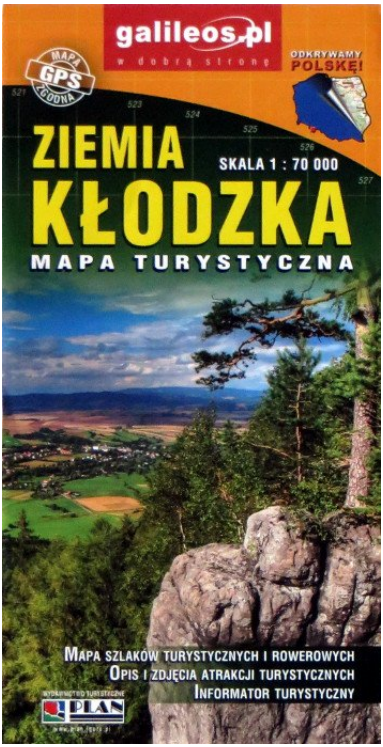
mieszkalnych, a także 104 portale z tego okresu zachowane w wiejskich kościołach.

Portal to dekoracyjne obramienie otworu wejściowego, które występowało na wielu budynkach o różnym przeznaczeniu, przy czym te najbardziej okazałe umieszczano w średniowieczu na budowlach sakralnych. Jak wskazują Autorzy, portale miały znaczenie symboliczne: "Prowadziły one do wnętrza, w którym człowiek, pzoostawiwszy na zewnątrz sprawy doczesne, przenosił się w sferę spraw duchowych (...). Portal był symbolem Bramy do Raju" (s. 7).

Ale nie na symbolice skupiają się Autorzy. Bogata dokumentacja fotograficzna, szczegółowe pomiary to z jednej strony interesujący materiał do własnych poszukiwań dla badaczy i hobbystów, z drugiej – podstawa do sformułowania szeregu interesujących wniosków na temat wzajemnych proporcji poszczególnych elementów architektonicznych i rzeźbiarskich portali, uwarunkowań geometrycznych i ostatecznie – przedstawienia ewolucji portali we wspomnianym okresie.

Twarda okładka chroni bogatą zawartość przedstawioną na 500 zszytych stronach. Bardzo dobry papier, jasna dyspozycja, czytelny układ poszczególnych części, zróżnicowana czcionka i wyróżnione fragmenty tekstu to elementy, które przydają publikacji wartości. Pięknie wydana publikacja z szatą edytorską najwyższej klasy, co doceniło jury XVI WTKN, to gratka dla miłośników architektury, Dolnego Śląska i rzetelnych naukowych publikacji w starannej oprawie. [JK]





Ziemia Kłodzka
mapa turystyczna

Wydawnictwo PLAN
2016

1:70 000
980x680 mm

Okolice Kłodzka należą do bardziej urokliwych obszarów na Dolnym Śląsku. Kotlina Kłodzka otoczona przepięknymi górskimi pasmami daje niezliczone możliwości uprawiania turystyki, ale też – poszukiwania skarbów! Nie, nie tych, które zakopano w ziemi, ale tych, które ziemia daje nam od siebie. Skomplikowana pod względem geologicznym budowa gór Ziemi Kłodzkiej, a także zróżnicowany wiek skał oraz ich różnorodność to bowiem czynniki sprzyjające występowaniu minerałów: jaspisu, kalcytu, agatu, hematytu i innych.

Wyjątkowe wśród otaczających Kotlinę Kłodzką gór krystalicznych są osadowe Góry Stołowe. Te najmłodsze góry w Polsce z licznymi skałkami oraz malowniczym schroniskiem na Szczelińcu stanowią częsty cel wycieczek. Jak większość w tym regionie, mają one swoją polską i czeską część, z których każda obfituje w interesujące trasy i przepiękne widoki.

Poza górami Ziemia Kłodzka ma do zaoferowania również szereg ciekawych miejscowości: dużych, z ogólnie znanymi zabytkami (jak np. Kłodzko z twierdzą), od wieków słynnymi uzdrowiskami (m.in. Duszniki-Zdrój, w których zdrowie ratował F. Chopin), ale też niewielkimi, nieznanymi szerzej, a mogącymi się pochwalić czymś niespotykanym, dziwnym bądź niezwykłym (np. Pstrążna ze Skansenem

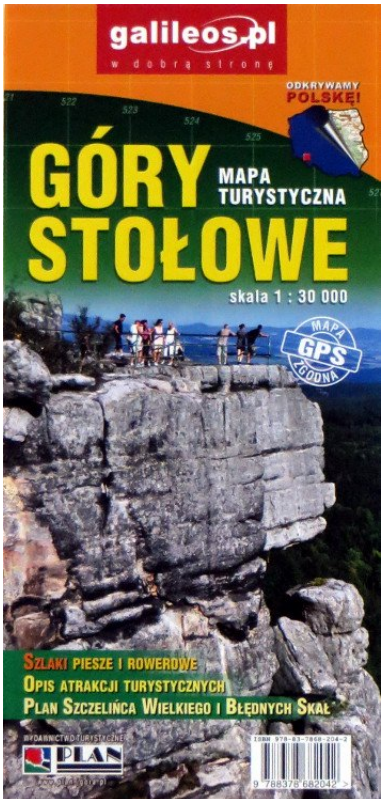
Kultury Ludowej Pogórza Sudeckiego czy Gorzanów z pałacem Herbersteinów).

Aby nie zgubić się podczas wędrówki, wybrać otpymalną trasę dla wycieczki, trafić do ukrytych w ziemi skarbów lub – malowniczych miejscowości, warto zaopatrzyć się w aktualne, rzetelnie opracowane, czytelne mapy. Takie właśnie dzisiaj proponujemy.

Pierwsza z nich przeprowadzi nas po całej Ziemi Kłodzkiej – pieszo lub rowerem, tylko po górach lub z przystankami w znajdujących się przy górskich trasach miejscowościach. Zgodna z GPS, zawierająca opisy i zdjęcia atrakcji turystycznych oraz informator, opracowana w skali 1:70 000 stanowi nieocenioną pomoc dla turystów – przede wszystkim tych, którzy w rejonie tym nie są zbyt częstymi gośćmi.

Druga jest bardziej szczegółowa. Przygotowana w skali 1:30 000 mapa turystyczna Gór Stołowych poprowadzi nas bardziej i mniej znanymi trasami i pokaże miejscowości (po polskiej i czeskiej stronie), które odwiedzane przez turystów są często jak i te, których właściwie nie znają.

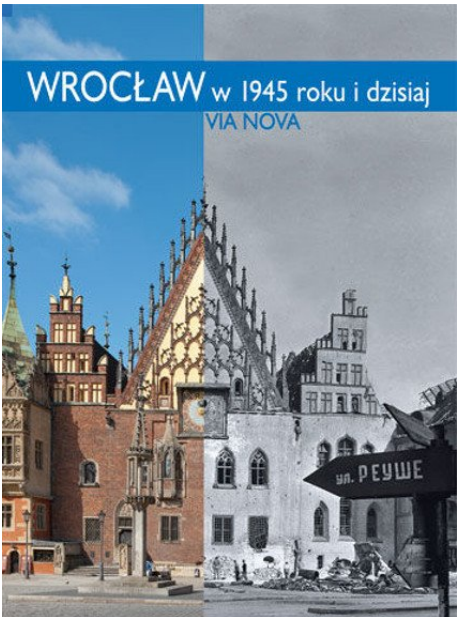
Obydwie mapy są zaktualizowane na początek roku 2016, zatem powinien je mieć w plecaku każdy, kto właśnie rozpoczyna sezon górskich wędrówek, ale i ten, co po górach wędruje cały rok. [JK]



Góry Stołowe
mapa turystyczna

Wydawnictwo PLAN
2015

1:30 000
980x680 mm



Przyślij 2 fotografie

Wrocław dawniej i dziś

do 20 maja 2016 roku

zdobądź książkę!

Najciekawsze zestawienie nagrodzimy albumem "Wrocław w 1945 roku i dzisiaj"

Prace należy nadsyłać na adres: konkurs@przystanekd.pl

Wszystkie wyróżnione prace opublikujemy na łamach naszego kwartalnika.

Regulamin konkursu na "Przyślij fotografię":
1. Organizatorem Konkursu jest Instytut Dolnośląski z siedzibą we Wrocławiu, KRS 0000502837, Regon 022395582, NIP 8982207071. 2. Konkurs ma charakter otwarty. Osoby niepełnoletnie lub nieposiadające zdolności do czynności prawnych mogą przystąpić do konkursu za zgodą swojego Opiekuna, który musi zaakceptować niniejszy regulamin. 3. Zadaniem Uczestników Konkursu jest przedstawienie uroku Dolnego Śląska. 3a) W konkursie "Wrocław" należy przesłać dwa zdjęcia tego samego miejsca - współczesne i dawne (zdjęcie dawne nie musi być autorstwa uczestnika konkursu, można wykorzystać zdjęcia dostępne na licencjach otwartych lub zdjęcia czy pocztówki, co do których minął czas ochrony prawem autorskim). 3b) W konkursie "Rower" należy przesłać zdjęcia związane z tematyką rowerową. Koszt wysłania MMS jak na zwykły numer w sieci Play. 4. Prace można nadsyłać do 20 maja 2016 roku. Jeden Uczestnik Konkursu może zgłosić dowolną liczbę prac. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi do 30 czerwca 2016 roku. 5. Technika wykonania zdjęć jest dowolna, przy czym fotografie powstałe w rezultacie wyraźnej ingerencji graficznej będą odrzucane. Nie będą akceptowane zdjęcia, z których jakiekolwiek elementy zostały usunięte lub dodane w wyniku obróbki graficznej, powstałe w wyniku połączenia różnych fotografii. 6. Prace konkursowe należy nadsyłać na adres konkurs@przystanekd.pl wraz z opisem, imieniem i nazwiskiem lub pseudonimem autora (imię i nazwisko do wiadomości Organizatora) oraz adresem, na jaki ma zostać wysłana ewentualna nagroda. 7. Nadesłanie pracy jest równoznaczne ze zgłoszeniem się do konkursu i akceptacją regulaminu. 8. Ocena nadesłanych prac zostanie dokonana przez Kolegium

Przyślij fotografię rowerową

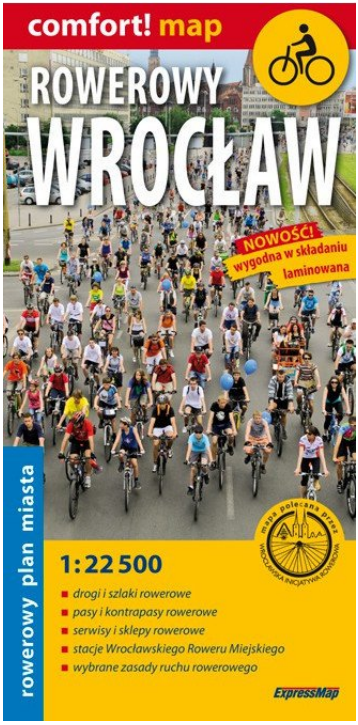
do 20 maja 2016 roku

zdobądź mapę!

Dla najlepszej mapa "Rowerowy Wrocław"

Prace należy nadsyłać na adres:
konkurs@przystanekd.pl
lub **mms na 739 047 839**

Wszystkie wyróżnione prace opublikujemy na łamach naszego kwartalnika.



Redakcyjne kwartalnika "Przystanku Dolny Śląsk". Jury zastrzega sobie prawo do dyskwalifikacji zdjęć nierealizujących tematu Konkursu lub niespełniających innych zasad Konkursu. Odrzuceniu podlegają zdjęcia, na których znajdują się znaki, cyfry (daty, znaki wodne, podpisy, ramki). Decyzje Jury są ostateczne. 9. Zwycięzcy otrzymają książki zgodnie z informacją w ogłoszeniu konkursowym. Organizator może przyznać dodatkowe wyróżnienia. Organizator może nie przyznać głównej nagrody. Nagrody zostaną przesłana pocztą na adres podany w chwili zgłoszenia pracy. 10. Prace laureatów mogą zostać wykorzystane do publikacji przez Instytut Dolnośląski, w szczególności znajdą się kwartalniku Przystanek Dolny Śląsk. 11. Uczestnik Konkursu z chwilą nadesłania prac na Konkurs oświadcza, że: akceptuje niniejszy Regulamin; jest autorem zdjęć oraz posiada zgodę osób biorących udział przy powstawaniu pracy (modeli i modelek, wizażystów itd.) na uczestnictwo w Konkursie oraz publikację. Uczestnik Konkursu przejmuje odpowiedzialność za wszelkie roszczenia osób trzecich, które mogłyby zostać skierowane do Organizatora Konkursu. 12. Uczestnik Konkursu udziela Organizatorowi nieodpłatnej licencji niewyłącznej, uprawniającej Organizatora do korzystania przez czas nieoznaczony oraz bez ograniczeń terytorialnych z przesłanych zdjęć na wszystkich polach eksploatacji, a w szczególności obejmującej uprawnienie do utrwalania, zwielokrotnienia wszelkimi technikami, w tym przede wszystkim techniką drukarską; wprowadzenia do obrotu w kraju i_za granicą; wprowadzenia do pamięci komputera; publikacji w tytułach Organizatora; publikacji na stronie internetowej Organizatora oraz na profilach społecznościowych Organizatora. 13. Uczestnik Konkursu wyraża zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych na potrzeby konkursu zgodnie z ustawą o Ochronie Danych Osobowych dn.29.08.1997 r. Dz.U. Nr 133 poz.833 z póz. zm. Dane te nie będą przekazywane podmiotom trzecim. 14. Organizator zastrzega sobie prawo do wprowadzenia zmian w Regulaminie.



Izabela Czartoryska była osobą bardzo znaną na początku XIX wieku, przedstawicielką jednego z najznakomitszych rodów polskich. W 1816 roku, dokładnie 200 lat temu, udała się w podróż do wód w Cieplicach na Śląsku. W czasie całej podróży prowadziła pamiętnik, opisywała wydarzenia, spotykane osoby i oglądane pejzaże, podawała informacje geograficzne, przyrodnicze, polityczne i historyczne. Stykała się zarówno z arystokracją, jak i chłopami czy mieszczanami. My zamierzamy udać się w podróż jej śladami w najbliższym numerze.



Odwiedzimy Uzdrowisko Cieplice należące do Polskiej Grupy Uzdrowisk. Zajrzymy do Huty Szkła Kryształowego "Julia" w Piechowicach, która jest w prostej linii spadkobierczynią rozwijającego się w tamtych czasach karkonoskiego przemysłu szklarskiego. Muzeum Powozów w Galowicach opowie, jak podróżowano na początku XIX wieku na Dolnym Śląsku, a wraz z autorami bloga Opuszczone Kościoły Ewengelickie odwiedzimy zrujnowany kościół w Miłkowie. Mamy też kilka innych niespodzianek, o których wkrótce na naszym Twitterze.





Na lato przewidzieliśmy dla Was nie tylko nowy numer kwartalnika, ale też specjalny - dedykowany podróży Izabeli Czartoryskiej po Dolnym Śląsku - blog, na którym dzień po dniu będziemy podążać za naszą bohaterką.

#przystanekd

OPUBLIKUJ ZDJĘCIE I WYGRAJ TERAZ!

Opublikuj swoje dolnośląskie zdjęcie
i napisz o tym do nas na Twitterze
@przystanekd

WYGRAJ 1 Z 10 ZESTAWÓW GADŻETÓW

Odwiedzaj też na bieżąco nasze profile
facebook/ instagram/ i twitter/ **przystanekd**
gdzie znajdziesz dodatkowe konkursy!



UWAGA! KONKURS

Regulamin konkursu

Organizatorem konkursu jest Instytut Dolnośląski z siedzibą we Wrocławiu, KRS 0000502837, Regon: 0222395582, NIP: 8982207071. Konkurs ma charakter otwarty. Osoby niepełnoletnie lub nieposiadające zdolności do czynności prawnych mogą przystąpić do konkursu za zgodą swojego Opiekuna, który musi zaakceptować niniejszy regulamin. Regulamin obejmuje część ogólną oraz szczegółową wg oznaczenia kodowego danego konkursu. Organizator wysyła nagrodę na swój koszt listem zwykłym. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za zagubienie, uszkodzenie lub zniszczenie przesyłki przez operatora pocztowego. Uczestnik konkursu udzielając odpowiedzi i wysyłając swoje dane adresowe oświadcza, że akceptuje niniejszy Regulamin. Uczestnik udziela Organizatorowi zgody na podanie jego imienia, nazwiska i miasta wskazanego w adresie w ramach publikowania wyników konkursu lub rozliczeń z fundatorem nagród. Uczestnik Konkursu wyraża zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych na potrzeby konkursu zgodnie z Ustawą o Ochronie Danych Osobowych z dn. 29.09.1997 r. Dz.U. Nr 133 poz. 833 z późn. zm. Organizator zastrzega sobie prawo wprowadzenia zmian w Regulaminie.
Zadaniem uczestników jest wykonanie zdjęcia związanego z Dolnym Śląskiem, opublikowanie go na swoim profilu na Instagramie, Facebooku lub Twitterze oraz otagowanie odnośnikiem @przystanekd do profili społecznościowych kwartalnika "Przystanek Dolny Śląsk" dostępnych odpowiednio pod **instagram.com/przystanekd**, **twitter.com/przystanekd** i **facebook.com/przystanekd**. Konkurs kończy się po upływie kwartału od jego ogłoszenia. Nagrody zostaną wylosowane wśród osób, które wykonają poprawnie zadanie konkursowe, a ich zgłoszenia przyjdą w terminie. Decyduje data i czas podany przez Instagram/Facebook/Twitter dla danego wpisu. Aby otrzymać nagrodę konieczne jest podanie adresu pocztowego, na który ma zostać ona wysłana. Należy to wykonać w ciągu 7 dni od udzielenia odpowiedzi w postaci wiadomości prywatnej na portalu społecznościowym, na którym udzielono odpowiedzi.



Iść, ciągle iść, w stronę... Wiosna już się rozpoczęła, pogoda coraz lepsza, zapewne wielu z Was planuje już kolejne wyprawy? Odwiedzicie Dolny Śląsk? Dokąd się udacie?

Na zdjęciu poranny TLK 66151 Aurora do Szklarskiej Poręby Górnej pnie się powoli przez górskie serpentyny trasy z Jeleniej Góry / fot. Wojciech Głodek, 26 grudnia 2015 roku

Co odwiedzicie na Dolnym Śląsku? Tweetnijcie do nas: @przystanekd #przystanekd