Przystanek Dolny Śląsk

kwartalnik nr 1/2013 zima

ISSN 2353-3056

magazyn poświęcony krajoznawstwu i historii regionalnej oraz promocji turystyki indywidualnej i transportu publicznego regionu dolnośląskiego

wydawnictwo bezpłatne

adres redakcji

Przystanek Dolny Śląsk

skrytka pocztowa 2388

50-131 Wrocław 3

www.przystanekd.pl

redakcja@przystanekd.pl

tel. +48 739 047 839

fax +43 820 401 179 097

redaktor naczelny

Wojciech Głodek

współpraca

Jolanta Kluba

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

Dozwolone kopiowanie całego pliku bez ograniczeń. Dozwolone publikowanie całego pliku na innych stronach www i nośnikach pod warunkiem zapewnienia bezpłatnego dostępu do całego pliku oraz wysłania informacji o czasie i miejscu publikacji. Wydawca nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam.

wydawca

Wojciech Głodek

skrytka pocztowa 2388, 50-131 Wrocław 3

wydawca@przystanekd.pl

Ciekawostki i wydarzenia

Dolnośląska orlica

Herb Dolnego Śląska to orzeł czarny ze srebrną przepaską z krzyżem w polu złotym. Wywodzi się z herbu piastów śląskich i stąd można go spotkać w wielu herbach na Dolnym Śląsku. Używany jest też poza Polską, choć w Czechach nie jest już orłem, tylko orlicą (w czeskiej heraldyce orzeł tradycyjnie ma dwie głowy, jedną – orlica). Ukoronowana orlica czarna ze srebrną przepaską w polu złotym w latach międzywojennych znalazła się w trzecim polu czteropolowego Herbu Wielkiego Czechosłowacji. Pozostała tam do dziś (obok fragment Herbu Wielkiego Republiki Czeskiej). Poza herbem państwowym, możemy dolnośląską orlicę znaleźć też w herbach województw: morawsko-śląskiego i ołomunieckiego. (WG)

Nowe imiona pociągów

Przewozy Regionalne wprowadziły na dolnośląskie tory nowe nazwy pociągów. Z Wrocławia do Jeleniej Góry i z powrotem jeździ Kunegunda (legendarna księżniczka z zamku Chojnik, którego nazwa też patronuje połączeniu). Do Wrocławia z Jeleniej Góry - Gerhart Hauptmann (niemiecki noblista z 1912 roku związany ze Szlarską Porębą i Jagniątkowem), z Wałbrzycha - Daisy (ostatnia pani na Książu z rodu Hochbergów) i Julia (zrewitalizowana kopalnia węgla kamiennego). Na tory po przerwie wróciła Szklarka w relacji Łódź Kaliska - Jelenia Góra - Wrocław Główny, a weekendowa para pociągów Kolei Dolnośląskich przejęła od PR nazwę Szrenica. (WG)

Obok: tablica odjazdów, Wrocław Główny, 15 grudnia 2013 roku.

Bolesławiecka bazylika

Bazylika mniejsza to tytuł honorowy nadawany wyróżniającym się kościołom. Pierwszy nadał Pius VI w 1873 roku. Obecnie na świecie jest ich ponad półtora tysiąca, z tego ponad 130 w Polsce (3. miejsce po Włoszech i Francji). Warunki jakie musi spełniać kościół aby stać się bazyliką mniejszą ustala Kongregacja Obrzędów. Nie wszystkie z nich są sakralne, bazylika mniejsza musi mieć określoną wartość zabytkową oraz mieć stałych przewodników oprowadzających po kościele. Najmłodszą, 11. bazyliką mniejszą na Dolnym Śląsku ustanowiono 7 października 2012 roku Kościół Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny i Świętego Mikołaja w Bolesławcu. Na zdjęciu portal wejściowy bolesławieckiej bazyliki, 14 lipca 2013 roku. (WG)

Lwowska historia

Po wojnie do Wrocławia przyjeżdżała ludność z bardzo różnych regionów, w dużej części także z centralnej Polski. Lwowiaków wcale nie było aż tak dużo. Jednak to ze Lwowa przybyli profesorowie, którzy tworzyli wrocławskie szkoły wyższe. Lwowiakami była też większość konduktorów i pracowników tramwajów. Zgodnie ze zwyczajem, wtedy to konduktor na każdym przystanku ogłaszał jaki to tramwaj i kiedy odjeżdża. Ich śpiewny, słyszany wszędzie akcent, stworzył wrażenie że ulice są lwowskie. (JK/fot. WG)

Na zdjęciu tramwaj Linke-Hofmann Standard nr 1209 "Baba Jaga", taki jak te kursujące we Wrocławiu po wojnie, przejeżdża przez skrzyżowanie ulic Powale i Hugona Kołłątaja, 18 sierpnia 2012 roku.

36 razy w Kłodzku

Fryderyk II Wielki uczynił Prusy jednym z najpotężniejszych państw Europy. W 1740 roku wkroczył na Śląsk rozpoczynając tzw. I wojnę śląską. Na mocy pokoju wrocławskiego zawartego dwa lata później do Prus przyłączono m.in. hrastwo kłodzkie, będące częścią monarchii habsburskiej od 1567 roku. W czasie wojny siedmioletniej Kłodzko zajęli ponownie Austriacy, jednak oddali je po zawarciu pokoju w Hubertusburgu. Podczas tych niespokojnych czasów, Fryderyk II odwiedził Kłodzko podczas 46 lat swojego panowania aż 36 razy.

Na zdjęciu oddziały pruskie podczas rekonstrukcji kolejnej wielkiej wojny na ziemi śląskiej, ataku wojsk napoleońskich na kłodzką twierdzę. 11 sierpnia 2012 roku. (WG)

Szampan z Jeleniej Góry

Carl Samuel Häusler (na rycinie obok) był pierwszym na Dolnym Śląsku producentem wina musującego. Urodził się w Paszowicach pod Jaworem, a od 1822 roku produkował w Jeleniej Górze wino musujące z jabłek. Od 1826, wraz z kupcem włókienniczym i winiarzem z Zielonej Góry produkował pierwsze w Niemczech wino musujące typu szampańskiego Häusler, Förster & Grempler. Po wystąpieniu ze spółki, Häusler rozpoczął w 1834 roku produkcję wina musującego typu szampańskiego w Jeleniej Górze. Zakład i winiarnia znajdowały się u zbiegu obecnych ulic Poznańskiej i Jana III Sobieskiego. Pod koniec życia wydał w Jeleniej Górze cztery fachowe publikacje dotyczące produkcji wina. (WG)

Wrocław w Hanzie

Hanzy (od starowysokoniemieckiego hansa - grupa) to związki handlowe średniowiecznych miast. Pierwsza powstała w Niderlandach, kolejna była Hanza londyńska. Jednak największy zasięg osiągnięła Hanza niemiecka, nazywana dzisiaj po prostu Hanzą, do której należały praktycznie wszystkie miasta pobrzeża Morza Bałtyckiego i Północnego. Dziś Hanzę kojarzymy głównie z morzem, jednak także miasta bardzo odległe od wybrzeży były członkami związku, był nim także pod koniec średniowiecza - Wrocław. I dlatego też, gdy w 2009 roku na głównym toruńskim deptaku, ulicy Szerokiej, utworzono Aleję Miast Hanzeatyckich, pojawił się tam i herb stolicy Dolnego Śląska (na zdjęciu obok, 12 lutego 2011 roku). (WG)

Izerska zima

29 grudnia 1996 roku na Hali Izerskiej (820 m n.p.m.) zanotowano -36,6°C, a prawie każdej zimy termperatura spada tam poniżej -30°C, 3 lutego 2012 roku odnotowano ponownie -36°C. Najniższa zanotowana na obecnych ziemach polskich temperatura to -41°C w Żywcu w 1929 roku i w Siedlcach w 1940. Ocenia się jednak, że przy napływie tak chłodnego powietrza jak w 1929 i 1940 roku temperatura na Hali Izerskiej mogła spaść nawet poniżej -45°C. Pomiary prowadzi się tu jednak dopiero od 1995 roku. Najniższa temperatura latem od tego czasu to -5,5°C 20 lipca 1996 roku. (WG)

Na zdjęciu pozostałości przedwojennej osady Kammhäuser zbudowanej nad Halą Izerską na 965 m n.p.m., 24 października 2010 roku.

Powiedzieli nam

Dolny Śląsk - region niezwykły

Aleksander Marek Skorupa, Wojewoda Dolnośląski

Dolny Śląsk – region niezwykły z różnorodnymi krainami geograficznymi, obfitością przyrodniczą i atrakcjami kulturalnymi, bogatą, wielokulturową historią – jest jednym z najpiękniejszych w kraju. Na przestrzeni wieków swoje piętno odcisnęli na tej ziemi Polacy, Niemcy i Czesi. Dzięki wpływom tych trzech zgoła odmiennych kultur na Dolnym Śląsku jak nigdzie indziej można znaleźć ogrom dziedzictwa kulturowego kilku epok. Łagodny klimat, dogodne położenie przygraniczne sprzyjają rozwojowi turystyki.

Przyjezdni, którzy zechcą zakosztować regionu, mogą czerpać z jego atrakcji na wiele sposobów. Cudownie jest obcować z naturą pokonując liczne szlaki turystyki pieszej, rowerowej i konnej Sudetów w malowniczych Górach Sowich, Masywie Śnieżnika, Górach Bialskich, Bystrzyckich i Orlickich. Liczne niewielkie górskie rzeki zachęcają do spływów kajakowych i pontonowych. Zimą z tras zjazdowych ośrodków Karpacza, Szklarskiej Poręby, Czarnej Góry czy Zieleńca korzystają narciarze, a miłośnicy biegów na nartach odwiedzają Jakuszyce, jeden z najlepszych w Europie Ośrodków Narciarstwa Biegowego.

Ale nie tylko góry i turystyka aktywna przyciągają na Dolny Śląsk. Od lat gości fascynuje blisko 150-kilometrowy Szlak Zamków Piastowskich, które powstawały na przestrzeni wieków. Pałace, zamki systematycznie odrestaurowywane stają się nie tylko ciekawymi ruinami, ale także luksusową bazą noclegową i wypoczynkową. Niezwykłe dolnośląskie podziemia i fortyfikacje militarne, zabytki techniki przyciągają miłośników historycznych tajemnic. Szlak Wygasłych Wulkanów, liczący około 85 kilometrów to atrakcja geologiczna, a największy kompleks stawów w Europie założony przez cystersów w okolicach Milicza to gratka nie tylko dla ornitologów.

Wymieniając walory turystyczne Dolnego Śląska nie można pominąć jego stolicy Wrocławia, który zachwyca zabytkowym Rynkiem, Ostrowem Tumskim czy unikalnym kompleksem zabytków modernistycznych z Halą Stulecia na czele. Warto zajrzeć do Bolesławca, miasta słynącego z produkcji znanej na całym świecie ceramiki. Swoim pięknem zachwyca również wpisany na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO Kościół Pokoju w Świdnicy.

Każdy, kto zdecyduje się odwiedzić Dolny Śląsk i poznać jego tajemnice, znajdzie tu nie tylko wytchnienie w otoczeniu przyrody, korzystając z dobrodziejstw licznych uzdrowisk dolnośląskich, agro- i ekoturystyki, ale też będzie mógł rozkoszować się pięknem cennych zabytków przeszłości, dziedzictwa kulturowego. Nasz region to piękna i ciekawa kraina, którą z pewnością warto poznać i polubić, by wracać tu stale bądź we wspomnieniach.

Dolny Śląsk - Nie do opowiedzenia, do zobaczenia

Rafał Jurkowlaniec, Marszałek Województwa Dolnośląskiego

Dolny Śląsk to region wyjątkowy. Ogromna ilość atrakcji turystycznych oraz zróżnicowany krajobraz sprawiają, że z roku na rok liczba odwiedzających nas turystów rośnie. I jestem pewien, że każdy z nich może u nas znaleźć coś dla siebie. Zbliżająca się zima, to czas dla miłośników białego szaleństwa. Najlepsze warunki do uprawiania narciarstwa zjazdowego panują w Karkonoszach. Na zboczach Szrenicy, u podnóża Śnieżki oraz w rejonie Ziemi Kłodzkiej znajdziemy kilkadziesiąt kilometrów tras zjazdowych, z pełną infrastrukturą oraz

szeroką bazą hotelową.

Amatorzy biegówek, do których również się zaliczam, do dyspozycji mają trasy w rejonie Gór Izerskich oraz Gór Suchych nieopodal Wałbrzycha. Najwięcej zapaleńców przyciąga oczywiście Polana Jakuszycka, gdzie co roku odbywa się słynny Bieg Piastów. Mam nadzieję, że także w tym sezonie gościć będziemy w trakcie tej imprezy światową czołówkę sportowców.

Oczywiście Dolny Śląsk kusi nie tylko zimą. W lecie nasz region staje się królestwem osób uprawiających piesze wycieczki oraz rowerzystów, których na pewno zadowolą liczne szlaki górskie i nizinne. Większość dolnośląskich gmin stawia sobie za cel dobre oznakowanie ścieżek i dzięki temu cykliści mogą przemierzać leśne trasy m. in. Wzgórz Trzebnickich, Doliny Baryczy oraz Masywu Ślęży.

Wierzę, że każdy, kto lubi aktywnie wypoczywać będzie zachwycony możliwościami, jakie stwarza mu nasz region. Ja natomiast, jako marszałek województwa zgodnie z naszym hasłem promocyjnym zapraszam do przyjazdu, bo „Dolny Śląsk - Nie do opowiedzenia, do zobaczenia"

Zapraszam na niepowtarzalny Dolny Śląsk

Jerzy Pokój, Przewodniczący Sejmiku Województwa Dolnośląskiego

Szanowni Państwo,

Dolny Śląsk to obszar szczególny, przestrzeń wielu szans, możliwości i atrakcji. Położony w południowo-zachodniej części Polski i graniczący z Niemcami i Czechami stwarza jak najkorzystniejsze warunki do pracy, wypoczynku i rozrywki, zarówno swoim mieszkańcom, jak i gościom z kraju i zagranicy. Województwo Dolnośląskie to „Europa w Pigułce", oferująca turystom szerokie możliwości spędzania czasu wolnego. Zróżnicowany krajobraz poprzecinany siecią rzek i kanałów przenika się z niezwykłą atmosferą miast i miasteczek, które przyciągają nie tylko licznymi zabytkami, ale również bogatą ofertą różnorodnych imprez. Są wśród nich perły polskich uzdrowisk, unikalne w skali Polski z uwagi na architekturę oraz klimat i wieloletnie tradycje. To region, w którym wolny czas spędzają zarówno ludzie młodzi, osoby starsze, turyści indywidualni, jak i grupy zorganizowane, którzy z satysfakcją powracają na Dolny Śląsk, bo zawsze ma on coś nowego do zaoferowania. Zaskakuje nowymi wydarzeniami, udoskonaloną infrastrukturą i wysoką jakością obsługi.

Turystyka znacząco wpływa na funkcjonowanie naszego regionu, jest nie tylko jedną z największych dziedzin gospodarki, ale również wyznacznikiem nowoczesności i miernikiem poziomu życia. Warunki krajobrazowo-przyrodnicze, unikatowe zasoby turystyczne w skali kraju, sprzyjające wielu formom wypoczynku, rekreacji oraz turystyki aktywnej, warunki klimatyczne.

Krajobraz Dolnego Śląska jest niezwykle zróżnicowany i urozmaicony. Na południu regionu wznoszą się piękne i wysokie góry - Sudety z najwyższym szczytem Śnieżką (1602 m n.p.m.). Przez jego centrum płynie druga co do wielkości rzeka w Polsce – Odra tworząc, wraz z licznymi dopływami, malownicze meandry i rozlewiska. Na zachodzie swoim pięknem i tajemniczością przyciągają rozległe Bory Dolnośląskie. Na wschodzie uwagę przykuwa, zagospodarowany już od czasów średniowiecza, zespół Stawów Milickich. Bogactwo form przestrzennych uzupełnia wyjątkowa szata roślinna i rzadkie gatunki zwierząt. O pięknie Dolnego Śląska świadczy utworzenie na jego terenie dwóch parków narodowych – Karkonoskiego i Gór Stołowych oraz dziewięciu parków krajobrazowych.

Z uwagi na warunki naturalne i krajobrazowe Dolny Śląsk jest wprost wymarzonym miejscem rekreacji dla wszystkich ceniących sobie aktywny wypoczynek – tak latem jak i zimą. Gęsta sieć szlaków turystycznych wiodących przez najbardziej urokliwe zakątki dolnośląskiej ziemi przyciągają rzesze turystów szukających kontaktu z naturą. Tylko w Sudetach jest oznakowanych ponad 2000 km szlaków turystycznych, a Główny Szlak Sudecki, prowadzący od Paczkowa po Świeradów Zdrój liczy aż 350 km.

Odwiedzając Dolny Śląsk wiele satysfakcji zaznają miłośnicy kolarstwa górskiego i turystyki rowerowej. Sudety słyną ze wspaniałych szlaków rowerowych. Góry Izerskie wydają się wręcz stworzone do jazdy na rowerze dzięki łagodnym, odsłoniętym wzniesieniom i przepięknej panoramie pobliskich Karkonoszy. Wspaniałe trasy oferują ponadto Rudawy Janowickie, Góry Sowie, Bystrzyckie, Orlickie, czy Masyw Śnieżnika.

Również miłośnicy innych form aktywnej turystyki mogą poczuć się na Dolnym Śląsku usatysfakcjonowani. Ulubionym miejscem wspinaczy skałkowych są Rudawy Janowickie i Sokoliki. Wytrawni wspinacze zdobywają też strome ściany Szczelińca Wielkiego w Górach Stołowych, czy Śnieżnych Kotłów w Karkonoszach. Oblegane przez amatorów wspinaczki skałki znajdziemy niemal w całych Sudetach.

Swoje pasje realizować mogą też miłośnicy sportów lotniczych, szczególnie na słynącej ze sprzyjających im warunków Górze Szybowcowej w okolicach Jeleniej Góry. Swoje atrakcyjne „miejscówki" mają także speleolodzy, amatorzy konnej jazdy (słynna w Europie stadnina przy zamku Książ koło Wałbrzycha), czy wędkarze.

Osobną atrakcją Dolnego Śląska jest możliwość przeżycia przygody przy poszukiwaniu skarbów i tajemnic, takich jak poszukiwanie złota i jego wypłukiwanie ze złotonośnych strumieni Gór Złotych i Kaczawskich, jak i związanych z zagłębianiem się w tajemnice II wojny światowej ukryte w sztolniach Gór Sowich.

Atrakcyjna dla miłośników aktywnego wypoczynku jest także oferta zimowa regionu. Nieodzownie łączy się ona z narciarstwem, głownie zjazdowym. Do największych dolnośląskich ośrodków sportów zimowych należą Szklarska Poręba i Karpacz w Karkonoszach, Świeradów Zdrój oraz ośrodek Czarna Góra na Masywie Śnieżnika i Zieleniec w Górach Orlickich. Sudety oferują także wspaniałe warunki dla uprawiania biegów narciarskich. Na położonej w Górach Izerskich Polanie Jakuszyckiej jest rozgrywania od ponad 30 lat największa w Polsce impreza narciarska przyciągająca uczestników niemal z całego świata – Bieg Piastów. W okolicach Dusznik Zdroju znajduje się popularna wśród biegaczy Jamrozowa Polana ze stadionem biatlonowym. Do szczególnie atrakcyjnych szlaków narciarskich należą wspaniałe trasy wokół Czarnej Góry, Masywu Śnieżnika i przez pierwotne puszcze Gór Bialskich, interesujące turystycznie są też szlaki wytyczone w górach Bardzkich i Sowich.

Dolny Śląsk znany jest ze swoich wód mineralnych. Znane od średniowiecza przyciągały już w XVIII i XIX wieku licznych kuracjuszy z całej Europy. Usytuowanych zostało tutaj kilkanaście uzdrowisk o zróżnicowanych ofertach leczniczych. Dolnośląskie uzdrowiska mają niepowtarzalny mikroklimat, sprzyjający także wypoczynkowi i rekreacji. Wody zdrojowe wspomagają leczenie wielu dolegliwości, takich jak reumatyzm, nerwobóle, choroby serca, skóry, układu krążenia, choroby układu trawiennego i inne. Pięknie położone miasteczka, oprócz walorów uzdrowiskowych, posiadają także ciekawą ofertę kulturalną i turystyczną. Główne ośrodki uzdrowiskowe na Dolnym Śląsku to: Zespół Uzdrowisk Kłodzkich (Kudowa Zdrój, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój), Lądek Zdrój, Cieplice Zdrój, Świeradów i Czerniawa Zdrój.

Dolny Śląsk jest miejscem, gdzie toczy się przebogate życie kulturalne. Jedną z ikon dolnośląskiej kultury jest międzynarodowy festiwal Wratislavia Cantans. Organizowany od 1966 roku jest jednym z najwyższej rangi przedsięwzięć artystycznych w Polsce. Opera Dolnośląska zalicza się do grona największych i najznaczniejszych teatrów operowych w kraju. Jako jedyna w Polsce realizuje tzw. megawidowiska przygotowywane w niekonwencjonalnych dużych przestrzeniach dla wielotysięcznej widowni np. „Skrzypek na dachu" wystawiany w trzech różnych miejscach, „Straszny dwór" S. Moniuszki, „Trubadur" G.Verdiego, czy „Pierścień Nibelunga" R. Wagnera.

Dolny Śląsk znajduje się na jednym z pierwszych miejsc wśród województw w Polsce w odniesieniu do bazy noclegowej i ilości miejsc noclegowych. Baza noclegowa na Dolnym Śląsku obejmuje nie tylko obiekty skategoryzowane o standardzie hoteli. Żaden inny region w Polsce nie może poszczycić się takim bogactwem zamków i pałaców. Co czwarty polski zamek i pałac znajduje się właśnie w tym regionie, a większość z nich również oferuje miejsca noclegowe. Na

szczególną uwagę w tej dziedzinie zasługuje Dolina Pałaców i Ogrodów w Kotlinie Jeleniogórskiej.

Ponadto w regionie funkcjonuje ok. 610 gospodarstw agroturystycznych. W wiejskiej chacie turysta ma możliwość zakosztować wiejskiego życia z wszystkimi jego urokami.

Dolny Śląsk oferuje także miejsca noclegowe w licznych obiektach uzdrowiskowych. Uzdrowiska dolnośląskie to centra turystyczne i kulturalne. Ich oferta zaspokoi nawet najbardziej wymagających gości - od koncertów chopinowskich w Dusznikach, po nartostrady i ścianki alpinistyczne dla żądnych mocnych wrażeń.

Zdecydowanie największa ofertę noclegową i gastronomiczną mają subregiony: Karkonosze i Góry Izerskie, Wrocław oraz Ziemia Kłodzka. Rozwój bazy noclegowej zdeterminowany jest przez turystów, którzy cenią sobie komfort oraz wygodę.

Bardzo serdecznie zapraszam wszystkich do skorzystania z szerokiej gamy ofert, które oferuje Dolny Śląsk i Dolnoślązacy.

Z wyrazami szacunku,

Jerzy Pokój

Nasz raport

Koleją po Dolnym Śląsku

Wojciech Głodek

Na Dolnym Śląsku operuje pięciu przewoźników pasażerskich, jednak dla podróży po regionie właściwie ważna jest oferta tylko dwóch – ogólnopolskich Przewozów Regionalnych i samorządowych Kolei Dolnośląskich, którzy utrzymują wspólne honorowanie biletów i prawie wszystkich ofert promocyjnych. Wśród pozostałych, w "taryfie regionalnej" znajduje się połączenie RegioEkspres między Dreznem a Wrocławiem realizowane wspólnie przez PR i DB Regio AG oraz dwa połączenia transgraniczne z czeskim GW Train Regio (z PR w Jakuszycach/Harrachovie i z KD w Lubawce/Kralovcu). Piąty przewoźnik to ogólnopolskie PKP Intercity obsługujące pociągi dalekobieżne. Oferta PKP IC nie jest taryfowo zintegrowana z pociągami regionalnymi więc właściwie może być traktowana tylko jako dowozowa z innych województw. Jedyne sensowne połączeniem wewnątrzwojewódzkie, gdzie dzięki promocji cena jest konkurencyjna, to odcinek Jelenia Góra – Wrocław.

D1 Wrocław – Oleśnica

tablice SRJP: 200 Wrocław Główny – Ostrów Wielkopolski – Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia

Początkowa stacja linii to Wrocław, stolica regionu, który mimo siedemdziesięcioprocentowych zniszczeń wojennych, zachował wiele oryginalnych budowli, w tym prawie 8 tysięcy zabytkowych kamienic pochodzących głównie z XIX i XX wieku oraz neogotycki budynek dworca głównego świeżo odremontowany na zeszłoroczne mistrzostwa w piłce nożnej, który może być początkiem wielu interesujących podróży po Dolnym Śląsku. Obecnie jeszcze w dużej części niezagospodarowany, jednak dzięki odbywającym się od czasu do czasu imprezom można zobaczyć także piękno piętra i niedostępnych na codzień sal.

Największym i najcenniejszym obiektem w kończącej linię Oleśnicy jest czternastowieczny zamek książąt piastowskich. Jego krużganki przypominają te z Wawelu i wiele innych renesansowych rezydencji Europy. Po drodze mijamy zabytkowy budynek dworca Sibyllenort z 1868 roku w Długołęce i gruntownie odremontowany przez nowego właściciela pałac w Borowej Oleśnickiej. Po drodze w stronę Ostrowa Wielkopolskiego – Twardogóra z barkowym pałacem i zespołem parkowym oraz laureatem konkursu "Zabytek Zadbany 2012" szachulcowym kościołem ewangelickim pw. Świętej Trójcy i Matki Boskiej; Międzybórz z zabytkowym centrum i pomnikami pastorów ewangelickich na cmentarzu miejskim; w stronę Namysłowa – Bierutów z zespołem zamkowym z XIV i XV wieku.

Między Wrocławiem a Oleśnicą w dni robocze pojedzie 19 par pociągów regionalnych, 15 i pół w soboty, a 17 i pół w niedziele. Mimo tak dużej liczby połączeń nie udało się utrzymać żadnego taktu. O ile w szczycie odstęp między niektórymi pociągami wyniesie mniej niż pół godziny, o tyle poza nim przyjdzie nam poczekać nieraz i 2 godziny na następne połączenie. Mniej niż połowa pociągów z Wrocławia skończy bieg w Oleśnicy, będzie 11 par w tygodniu i 7 w weekendy do Kluczborka (w tym 4 do/z Lublińca) oraz 4 pary do Ostrowa Wielkopolskiego (w tym niektóre do/z Łodzi).

Wszystkie połączenia regionalne na tym kierunku obsłużą Przewozy Regionalne elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57. Duża rozpiętość godzin i równomierne rozłożenie kursów w ciągu dnia pozwoli właściwie na ułożenie każdej wycieczki zarówno na ziemię oleśnicką, jak w kierunku Śląska Opolskiego (liczne połączenia do Namysłowa i Kluczborka).

W związku z remontem na trasie poznańskiej tędy w najbliższych miesiącach pojedzie także sporo pociągów dalekobieżnych (2 nad morze i 5 w kierunku Warszawy), ale ze względu na wysoką cenę biletu i przede wszystkim brak integracji taryfowej z pociągami regionalnymi, a także jedynym przystankiem poza Wrocławiem na stacji Oleśnica Rataje, odległej od centrum i głównego dworca, nie stanowią one interesującej oferty dla podróży po Dolnym Śląsku. Warto tu zaznaczyć, że także kilka pociągów regionalnych nie kończących jazdy w Oleśnicy i omija główny dworzec, zastrzymując się tylko w Ratajach.

D2 Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Węgliniec

tablice SRJP: 260 Wrocław Główny – Legnica – Węgliniec – Zgorzelec – Görlitz

Ta linia zabierze nas w region legnicki, który słynie z miedzi. Zbiory m.in. przedmiotów z miedzi wykonanych zgromadzono w Muzeum Miedzi. W mieście znajduje się również zamek piastowski i bazylika mariacka, której najdawniejsze fragmenty datowane są na czasy Henryka Brodatego. Kolejny na trasie Bolesławiec to znany w całej Europie ośrodek produkujący ceraminkę, uroczy rynek, przypominający typową angielską szkołę budynek sądu oraz zabudowania dawnej fabryki Concordia. Węgliniec to ważny węzeł kolejowy z monumentalnym dworcem obecnie już niestety nieczynnym.

Po drodze mijamy Mrozów z zespołem pałacowym z przełomu XVIII i XIX wieku oraz nieodległym renesansowym zamkiem na wodzie w Wojnowicach, Środę Śląską z zabytkowym centrum, wypoczynkowe Jezierzany z dwoma kąpieliskami, Miłkowice z ogromnym zabytkowym dworcem i skomplikowanym układem torowym dawnej stacji towarowej obecnie już słabo wykorzystanej, Chojnów z zabytkowym centrum i zespołem dawnej cukrowni z przełomu XIX i XX wieku, Okmiany ze stuosiemdziesięcioletnimi dębami w przypałacowym parku i Zebrzydową, słynącą dawniej z ogromnej przedwojennej fabryki cegły.

Końcowy odcinek linii przebiega przez Bory Dolnośląskie, jeden z największych kompleksów leśnych w Polsce. Cieszą się one od dawna uznaniem myśliwych w kraju i za granicą, ze względu na dużą liczebność jeleni, saren, dzików, lisów i zajęcy. Coraz częściej pojawiają się tutaj rownież wilki.

Między Węglińcem a Wrocławiem pojedzie 13 par pociągów w dni robocze i 10 i pół w weekendy. Do tego na odcinku do z Wrocławia do Legnicy pojawi się 5 par dodatkowych, w tym 3 przedłużone do Żar, a 1 do Bolesławca tylko w dni robocze. Wszystkie połączenia obsłużą Koleje Dolnośląskie, w większości nowymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi 31WE Impuls, chociaż w lipcu 2013 na stanie KD pojawiły się też pierwsze zmodernizowane 3 składy z rodziny EN57, których właścielem jest Urząd Marszałkowski i wcześniej jeździły Dolnośląskim ZPR. W okresie szczytów elektryczne zespoły trakcyjne pojadą także w trakcji podwójnej.

Mimo że połączenia są ułożone średnio co godzinę, to pełnego taktu nie udało się zachować. Jak poinformował Witold Kurzyjamski z Działu Organizacji i Promocji Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego zarządca infrastruktury planuje w rozkładzie 2013/14 prowadzić prace modernizacyjne i remontowe, które obejmą m.in. północną część węzła wrocławskiego, gdzie zbiegają się linie z Wałbrzycha, Legnicy, Głogowa, Rawicza i Oleśnicy. W związku z tym spodziewane długotrwałe zmniejszenie przepustowości, co spowoduje istotne utrudnienia w prowadzeniu ruchu na całym węźle oraz konieczność czasowych zmian w rozkładach jazdy. W związku z tym ustalenie stałej końcówki minutowej (taktu) dla pociągów w kierunku Legnicy będzie prawdopodobnie bardzo trudne – natomiast będziemy starać sie osiągnąć jak największą jednorodność końcówki minutowej.

Na linii D2 pozostaną również 3 codzienne pary REGIOekspresów relacji Wrocław - Drezno (przez Zgorzelec/Görlitz) prowadzone nowoczesnymi spalinowymi zespołami trakcyjnymi VT642 (niektóre w trakcji podwójnej) należącymi do DB Regio AG oraz EIC Wawel z Wrocławia do Hamburga.

Poza pociągami bezpośrednimi Kolei Dolnośląskich z Wrocławia do Żar Przewozy Regionalne

uruchomią 4 pary pociągów z Legnicy do Żar (w tym 1 przedłużony do Zielonej Góry) obsługiwane szynobusami województwa lubuskiego. Będą one skomunikowane z pociągami z Wrocławia (5-13 min.).

Dużo gorzej będzie ze skomunikowaniami pociągów Kolei Dolnośląskich z Wrocławia z pociągami... Kolei Dolnośląskich w kierunku Jawora i Strzegomia (linia do Kłodzka). Właściwie będą tu dwa rozsądne połączenia: jedno wcześnie rano oraz jedno popołudniu w dni robocze. Dla pociągów dojeżdżających do Legnicy od strony Węglińca dogodne (12-16 min.) skomunikowanie w stronę Żar (i Zielonej Góry) będzie średnio dla połowy kursów. W kierunku Kłodzka rano i przed południem skomunikowanie będzie bardzo dobre (5 min.). Niestety pozostały kursy z Węglińca będą już przybywywać zazwyczaj kilka do kilkunastu minu po odjeździe pociągu w stonę Kłodzka. Konieczne będzie więc każdorazowo pojechanie pociągiem wcześniejszym i prawie godzinne oczekiwanie na dworcu w Legnicy.

D2 Węgliniec – Görlitz

tablice SRJP: 260 Wrocław Główny – Legnica – Węgliniec – Zgorzelec – Görlitz

Linią D2 dojedziemy do jednego z najciekawszych dolnośląskich miast pogranicza. Podobno nazwa Zgorzelec pochodzi od pogorzeliska, jednak obecnie jest tu wiele rzeczy wartych obejrzenia. Niezwykle piękny budynek Miejskiego Domu Kultury z przełomu XIX i XX wieku, most kolejowy nad Nysą Łużycką oraz nadrzeczny bulwar, z którego widać zabytki niemieckiej strony, Görlitz, z wieloma starymi renesansowymi kamieniczkami i wąskimi uliczkami starego miasta. Nad miastem wznosi się wzgórze Landeskrone, z którego wieży widokowej można dostrzec także polski Zgorzelec. Warto zwrócić uwagę również na przystanki, które mijamy po drodze. Tutaj na szczególną uwagę zasługuje Pieńsk z zespołem pochodzącej z pierwszej ćwierci dwudziestego wieku huty "Lucyna" i Jędrzychowice z niewielki obronnym gotyckim kościołem NMP.

Niestety w rozkładzie jazdy 2013/2014 znikną bezpośrednie pociągi regionalne z Wrocławia do Zgorzelca (poza 3 REGIOekspresami do Drezna o stosunkowo wyższej cenie biletów). Jednak znalezienie rozsądnego połączenia z przesiadką w Węglińcu jest możliwe. Wcześnie rano (1 połączenie), popołudniu (3 połączenia) i wieczorem (1 połączenie) można skorzystać ze skomunikowania z oczekiwaniem od 6 do 12 min. Przed południem i w południe jest natomiast bardzo źle – na przesiadkę trzeba czekać ponad dwie godziny!

W drugą stronę wypada dużo lepiej – dla 7 par pociągów na odcinku Zgorzelec – Węgliniec na skomunikowanie z pociągiem do Wrocławia trzeba czekać 5-12 minut (za wyjątkiem jednego połączenia popołudniowego, gdzie przerwa wyniesie prawie godzinę). Jako że obsługę połączeń na szlaku z Wrocławia powierzono przede wszystkich elektrycznym zespołom trakcyjnym, a odcinek od Węglińca do granicy jest nadal niezeelekryfikowany, to na razie nie należy się spodziewać powrotu połączeń bezpośrednich.

Pewną zmianę może jednak przynieść ostateczne porozumienie ze stroną niemiecką w sprawie wspólnych połączeń. Jak mówi Agnieszka Zakęś, zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury UMWD - Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest zainteresowany kursowaniem pociągów regionalnych do Görlitz - oprócz obecnie funkcjonujących pociągów Wrocław - Drezno - natomiast zależy to od wydania stosownego zezwolenia na wjazd taboru przez stronę niemiecką. Do tej pory nie udało się go otrzymać, w związku z tym w rozkładzie jazdy 2013/14 nie przewiduje się zmian w komunikacji do/z Görlitz. Nie przewiduje się też zmian w kursowaniu pociągów REGIOekspres Wrocław - Drezno.

Potwierdza to Kathleen Brühl z saksońskiego Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Komunikacji. Lepsze połączenia kolejowe między Saksonią i naszymi polskimi sąsiadami pozostają priorytetem polityki komunikacyjne Saksonii . Stosunki handlowe potrzebują wydajnej i zrównoważonej infrastruktury transportowej. Cieszymy się, że całkiem niedawno utworzone połączenie kolejowe Drezno - Görlitz - Wrocław stało się sukcesem. Zwłaszcza ze względów turystycznych to

połączenie jest bardzo ważne. Ponadto województwo dolnośląskie i ZVON (Celowy Związek Komunikacyjny Górnych Łużyc i Dolnego Śląska) próbuje utworzyć bezpośrednie połączenie między Jelenią Górą i Görlitz. Poprawiłoby to połączenia między Saksonią i Karkonoszami. Negocjacje wciąż trwają. Dodatkowo Saksonia wprowadza w życie kilka transgranicznych kolejowych projektów infrastrukturalnych: pełną elektryfikację szlaku kolejowego Drezno - Zgorzelec - Wrocław oraz rozbudowa trasy kolejowej Knappenrode - Horka - Węgliniec w ruchu towarowym.

D2 Wrocław – Lubań

tablice SRJP: 252 Lubań Śląski – Gierałtów – Węgliniec, 260 Wrocław Główny – Legnica – Węgliniec – Zgorzelec – Görlitz

Lubań, nazywany polską stolicą Górnych Łużyc, został mocno zniszczony w trakcie działań wojennych, zachowała się jednak część bloku śródrynkowego oraz część murów miejskich z 3 basztami i Wieżą Bracką. W Lubaniu przez cały rok, w każdą trzecią sobotę miesiąca, na rynku miejskim wystawiają na sprzedaż swoje skarby liczni "antykwariusze". Ich stoiska przyciągają tutejszych kolekcjonerów i miłośników regionalnej historii. Można tutaj nabyć przedmioty ściśle związane z przeszłością Dolnego Śląska i Górnych Łużyc.

Rozkład 2013/2014 przywraca do ruchu pasażerskiego linię 279 z Lubania Śląskiego do Węglińca przez Gierałtów. Dzięi temu przejazd między tymi dwoma miejscowościami skróci się o ponad połowę, a droga do Wrocławia - o pół godziny; dotychczas trzeba było jechać okrężną trasą przez Zgorzelec. Ale wytrasowanie pociągów przez Gierałtów było też przyczyną utraty bezpośrednich połączeń Zgorzelca z Wrocławiem (o czym było wyżej). Na trasie Lubań – Wrocław pojadą 4 pary pociągów w dni robocze oraz 3 i pół pary w weekendy (bez późnowieczornej w soboty i porannej w niedziele). Wszystkie połączenia obsłużą Koleje Dolnośląskie elektrycznymi zespołami trakcyjnymi 31WE Impuls. Lubań został niestety potraktowany jako stacja końcowa dla podróżnych i właściwie nie można liczyć na jakiekolwiek sensowne skomunikowanie z pociągami w stronę Zgorzelca (za wyjątkiem wczesnego poranka – około pół godziny oczekiwania) lub Gryfowa Śląskiego i Jeleniej Góry. Pozostanie tylko przesiąść się w autobus albo zrobić sobie dłuższą przerwę w podróży.

D3 Wrocław – Trzebnica

tablice SRJP: 204 Wrocław Główny - Trzebnica

W Trzebnicy, do której zabiorą nas pociągi kursujące linią D3, znajduje się najstarsze sanktuarium św. Jadwigi na Śląsku z piękną trójnawową bazyliką, nad którą góruje sześćdziesięcioośmiometrowa wieża.Warte zobaczenia jest też podziemne lapidarium oraz wystawa archeologiczna w Muzeum Regionalnym. To właśnie w okolicach Trzebnicy odkryto osiedle Homo erectus sprzed pół miliona lat. Cała linia biegnie przez malownicze Wzgórza Trzebnickie, popularnie nazywane Kocimi Górami. Są one w większości wylesione, a przy dobrej widoczności można zobaczyć całą panoramę Sudetów od Jesioników po Karkonosze ze Śnieżką, a na północy dolinę Baryczy i Nizinę Południowowielkopolską. Na stokach można podziwiać liczne sady, zwłaszcza przed samą Trzebnicą, które zastąpiły w XVIII wieku ufundowane przez księcia Henryka Brodatego dla swojej żony Jadwigi w 1202 winnice.

W wyniku regresu lat dziewięćdziesiątych linia do Trzebnicy została zamknięta dla ruchu pasażerskiego, a w 2000 roku także dla towarowego. Torowisko bardzo szybko zaczęło ulegać degradacji. Linię udało się uratować po przejęciu jej przez samorząd województwa. W styczniu 2009 roku rozpoczęto remont i modernizację dla podniesienia dopuszczalnych prędkości. 20 września 2009 roku pojechał pierwszy szynobus Kolei Dolnośląskich z Wrocławia do Trzebnicy.

W nowym rozkładzie dla Trzebnicy przybędzie 1 połączenie w tygodniu (pojedzie 12 par pociągów, w tym 3 i pół będzie skrócone - ze względu na roboty torowe w węźle wrocławskim – do Nadodrza lub Mikołajowa) oraz ubędzie 1 połączenie weekendowe (pozostanie 7 par

pociągów). Kursy są równomiernie rozłożone przez cały dzień, pozwalają też na zarówno wczesny wyjazd jak i stosunkowo, jak na ofertę kolejową, późny powrót – ostatni pociąg z Trzebnicy koło 21, z Wrocławia po 22. Wszystkie połączenia obsłużą szynobusy Kolei Dolnośląskich.

D4 Wrocław – Wołów – Ścinawa – Głogów

tablice SRJP: 265 Wrocław Główny – Wołów – Ścinawa – Głogów, 355 Głogów – Zielona Góra

Wybierając się do Głogowa, warto pamiętać, że jest to jedno z najstarszych miast Polski. Ten słowiański gród Dziadoszan znany jest z bohaterskiej obrony z czasów Bolesława Krzywoustego. W okresie wojny trzydziestoletniej stał się strategiczną twierdzą, której pozostałości można oglądać i dziś. To tutaj, 23 października 1987 roku, podczas prac na ogrodach działkowych przy Osiedlu Piastów Śląskich odkryto ponad 2 tysiące monet całych i fragmentów, 7 srebrnych sztabek i 1 grudkę srebra. Zachowana część skarbu równa się wartości około 34 grzywien; pod względem liczby monet należy do największych swojej doby w Europie.

Zanim jednak dojedziemy do samego Głogowa, warto zwrócić uwagę na przystanki mijane po drodze.

Ścinawa posiada zachowany trzynastowieczny układ urbanistyczny oraz pomnik z czołgu T-34 na rynku. Warty zobaczenia jest też zespół dworca i stacji kolejowej ostatniego ćwierćwiecza XIX wieku wraz z całym zespołem urządzeń i budynków.

Malowniczo położony nad rzeką Juszką Wołów założył pierwszy ze śląskiej linii piastów Władysław II Wygnaniec. Warto tu zobaczyć zamek piastowski i zespół kościelno-klasztorny św. Karola Boromeusza z kościółem św. Wawrzyńca, w którym zachowały się zbudowane w 1716 roku przez Adama Caspariniego organy. Już od kilku lat odbywają się tutaj koncerty Wratislavia Cantans i Cantus Organi.

Po drodze, na wrocławskich Praczach, widzimy ogromny kampus wrocławskiego EIT+ w budynkach zaprojektowanego przez Richarda Plüddemann, Karla Klimma i Fredricha Friese na początku XX wieku na trzydziestu hektarach zespołu Miejskiego Ośrodka Opieki Społecznej; w Brzezińce Średzkiej stacja kolejowa o długości prawie półtora kilometra; Brzeg Dolny z ogromnymi zakładami chemicznymi PCC Rokita oraz funkcjonującym do tego roku jednym z ostatnich drogowych promów rzecznych na Odrze, który po wybudowaniu mostu drogowego ma zostać atrakcją turystyczną; opuszczona wieś Wróblin Głogowski i jedna z najstarszych budowli regionu, romański kościów z XIII wieku w Brzegu Głogowskim.

Do Wołowa w dni robocze pojedzie 17 par pociągów, a w weekendy 11. Nie uda się utrzymać taktu, chociaż poza dwoma wyjątkami pociągi będą jeździć prawie dokładnie co godzinę (ponad 3 godzinna przerwa nastąpi z kierunku Wrocławia w godzinach przedpołudniowych, a ze strony Wołowa – wczesnopopołudniowych). Większość pociągów nie będzie kończyła biegu w Wołowie. W dni robocze z 17 par 13 par obsłuży również Ścinawę, w tym 11 – Głogów. W soboty będzie to odpowiednio 9 i pół oraz 8 i pół pary, w niedziele – 10 par oraz 8 par i 2 połówki.

Z połączeń do Głogowa 5 i pół pary w dni robocze i 5 par w weekendy jest w relacji Wrocław - Zielona Góra. Do tego dochodzą 2 paryod poniedziałku do soboty i 1 w niedziele relacji Głogów - Zielona Góra. Wszystkie połączenia obsługują Przewozy Regionalne elektycznymi zespołami trakcyjnym.

D5 Wrocław – Rawicz

tablice SRJP: 330 Wrocław Główny – Poznań Główny

Wychodząc z Wrocławia, w okolicach przystanku Osobowice, linia kolejowa przechodzi pod Autostradową Obwodnicą Wrocławia. Widać stąd - przentujący się szczególnie ciekawie, gdy jest ciemno - Most Rędziński. Jest to najwyższy most wantowy w Polsce, ma po trzy pasy ruchu

i 612 metrów długości. Po drodze warto zobaczyć pałac w Pęgowie, dawny zespół sanatoryjny w Obornikach Śląskich, wieś Osolę z symetrycznym układem 11 ulic zachowanym od czasu międzywojennego i zabudowaną wyłącznie jednorodzinnymi domkami oraz kamienną mieszkalną i ruiny pałacu Hatzfeldów w Żmigrodzie.

Na odcinku z Wrocławia do Rawicza pojedzie 13 par pociągów regio w dni robocze oraz 10 i pół pary w weekendy. Połączenia nie będą rozłożone równomiernie, połowa będzie realizowana w godzinach rannych. Najgorzej będzie popołudniu i wieczorem – dwa ostatnie pociągi w okolicach godziny 17 i 20. 7 par pociągów do Rawicza będzie przedłużonych – 5 w relacji do Poznania przez Leszno, 2 – tylko do Leszna. Pewne wsparcie stanowić będą, niestety znacznie droższe i bez zintegrowanego biletu, a jadące tylko kilka lub kilkanaście minut krócej, pociągi pospieszne TLK Intercity w liczbie od 5 do 8 połączeń w zależności od dnia.

Poza interREGIO Mamry (na odcinku do Rawicza w taryfie regio), Kamieńczykiem i 1 parą pociągów do Leszna z wagonami piętrowymi pozostałe połączenia Przewozy Regionalne obsłużą elektrycznymi zespołami trakcyjnymi.

D6 Wrocław – Wałbrzych

tablice SRJP: 240 Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba - Harrachov

Wałbrzych to przede wszystkim dawne kopalnie węgla kamiennego, z których jedna udostępniona jest do zwiedzania, ale także zabytkowe centrum z "dwoma" rynkami. Wałbrzych to również perła dolnośląskiej architektury – Zamek Książ łączący historię jednego z najbogatszych rodów Europy, Hochbergów, z tajemnicami nazistowskich skarbów i możliwe, że miejsca przygotowywago na ostatnią kwaterę Adolfa Hitlera.

Po drodze: Kąty Wrocławskie z zabytkowym ryneczkiem i odrestaurowanym pałacem rodziny Blücherów w nieodległych Krobielowicach, podarowanym marszałkowi w uznaniu zasług i w nagrodę za zwycięstwo nad Napoleonem w bitwie pod Lipskiem; jezioro zaporowe na Bystrzycy w Mietkowie z uruchomioną w zeszłym roku nową mariną; Jaworzyna Śląska z fabryką porcelany "Karolina" oraz jedynym w swoim rodzaju skansenem parowozów i wystawą motocykli Harley-Davidson w Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku oraz Świebodzice z zachowanym zespołem staromiejskim i monumentalną bramą wjazdową na teren zespołu zamku Książ.

Z Wrocławia do Wałbrzycha będzie 13 par pociągów osobowych w dni robocze oraz 10 i pół pary w weekendy. Wszystkie poza 1 weekendową parą Kolei Dolnośląskich będą obsługiwane przez Przewozy Regionalne. Dodatkowo pojadą tędy 2 pary pociągów pospiesznych TLK relacji Warszawa – Wschodnia – Szklarska Poręba, a na odcinku Wrocław – Jaworzyna Śląska wsparcie stanowić będą 4 codzienne pary pociągów Kolei Dolnośląskich z Wrocławia do Świdnicy. Połączenia są rozłożone równomiernie przez cały dzień.

D6 Wrocław – Jelenia Góra

tablice SRJP: 240 Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba - Harrachov

Jelenia Góra to piękne i zadbane miasto z klasycystycznym ratuszem i odnowionymi kamieniczkami z XVII i XVIII wieku. Jelenia Góra to też idealne miejsce wypadowe w otaczające kotlinę Karkonosze, Góry Izerskie, Góry Kaczawskie i Rudawy Janowickie. To również dogodne miejsce dla szybowników (o czym piszemy w artykule wspomnieniowym dotyczącym początków polskiej szkoły szybowcowej w Jeżowie Sudeckim). Do tego dochodzi tak niezwykłe miejsce, jak Dolina Pałaców i Ogrodów określana mianem polskiej doliny Loary - kilkadziesiąt odrestaurowanych zamków, pałaców i dworów zlokalizowanych w przepięknym krajobrazie Karkonoszy i Rudaw Janowickich.

Po drodze do Jeleniej Góry atrakcji też nie brakuje. Niewątpliwie jedną z ciekawszych jest Wojanów z bajkowym zespołem pałacowym, który widoczny jest już z pociągu tuż przed wjazdem na stację. Wśród innych: Trzcińsko będące znakomitym miejscem wypadowym w Góry Sokole - raj dla wszystkich górskich wspinaczy, Janowice Wielkie o charakterze wsi letniskowej z nieodległymi ruinami zamku Bolczów, Kolorowe Jeziorka w okolicach Marciszowa i Sędzisławia, powstałe w miejscu wyrobisk dawnych niemieckich kopalni, które swoje niezwykłe barwy zawdzięczają różnym rozpuszczonym w nich związkom chemicznym; Witków, skąd prowadzi najciekawszy szlak na Trójgarb i do ruin zamku Cisy oraz Boguszów-Gorce z dawnymi kopalniami i zabudowaniami przemysłowymi.

Z Wrocławia do Jeleniej Góry pojedzie 8 par pociągów regionalnych w dni robocze oraz 7 i pół pary w weekendy. Do tego będą 2 pary pociągów pospiesznych TLK. Ciekawostką może być, że poza jednym niedzielnym połączeniem z Jeleniej Góry do Wrocławia, wszystkie pozostałe pociągu na tej trasie otrzymały swoją nazwę. Poza znanymi już Izerami, Chojnikiem, Łomnicą, Kamieńczykiem, Rudawami, Szklarką, Karkonoszami, Śnieżką oraz Mamrami i Piastem, pojawi się Kunegunda i Gerhart Hauptmann, a pod wykorzystywaną dotychczas przez Przewozy Regionalne nazwą Szrenica pojedzie weekendowa para pociągów Kolei Dolnośląskich.

Kamieńczyk, tak jak dotychczas, będzie łączyć Karkonosze z Poznaniem, Karkonosze i Śnieżka – z Warszawą Wschodnią. Pewną nowością są Mamry, które jechały dotychczas z Międzylesia do Olsztyna, teraz będą startować w Jeleniej Górze. Powrotny pociąg (z Olsztyna do Jeleniej Góry) zmieni nazwę z Sokolików również na Mamry. Od nowego rozkładu miało się też pojawić bezpośrednie połączenie z Lublinem, ale jak tłumaczy Marek Wiercioch z Dolnośląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych - Pierwotnie planowany pociąg interREGIO LICZYRZEPA relacji Jelenia Góra - Lublin - Jelenia Góra kursował będzie jedynie w skróconej relacji Jelenia Góra - Katowice - Jelenia Góra jako interREGIO RUDAWY. Od dnia 11 stycznia jego relacja zostanie wydłużona od Katowic przez Centralną Magistralę Kolejową do Warszawy - zmieni się wtedy nazwa pociągu na interREGIO PIAST. Do i z Lublina kursował będzie tak jak obecnie tylko jeden pociąg - interREGIO BOLKO z Wrocławia Głównego.

Pociągi Kamieńczyk i Mamry będą, jak przed zmianą rozkładu, zestawione ze składów wagonowych, Rudawy pojadą elektrycznymi zespołami trakcyjnymi, jednak po zmianie w Piasta również będzie to skład z złożony z wagonów. Pozostałe połączenia będą wykonywane jednostkami EN57 (trzywagonowe ezt) lub EN71 (czterowagonowe ezt). Kurs weekendowy KD zostanie obsłużony czterowagonową jednostką 31WE Impuls.

Do Jeleniej Góry nie jest się tak trudno dostać, chociaż miłośnicy całodziennych wycieczek górskich mogą czuć się zawiedzeni poranną weekendową ofertą - najwcześniej można przyjechać dopiero na godzinę 9 rano, czyli w Szklarskiej Porębie czy Karpaczu być dopiero koło 10 - i być zmuszeni do skorzystania z oferty przewoźników autobusowych, którzy na tej trasie kursują tak naprawdę przez całą noc. Powrót będzie jednak kłopotliwy nawet dla mniej ambitnych turystów. Myśląc o wiosennych i letnich wieczorach w górach, trudno uwierzyć, że ostatni pociąg regionalny zaplanowano o 19:30 (TLK o 21), podczas gdy ostatni autobus odjeżdża o 22.

D6 Wrocław – Świdnica

tablice SRJP: 235 Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn-Koźle, 240 Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov

Świdnica, z racji swego historycznego znaczenia posiada wiele zabytków architektury sakralnej, mieszczańskiej i przemysłowej. Miasto uniknęło prawie całkowice zniszczeń w czasie II wojny światowej, dzięki czemu ma drugi co do wielkości po Wrocławiu zespół zabytkowy na Dolnym Śląsku. Jedynie jego wschodni fragment uległ częściowemu wyburzeniu i został zastąpiony przez socjalistyczne bloki mieszkalne. Poza świeżo wyremontowanym dworcem i zadbanym rynkiem, w Świdnicy znajduje się też szachulcowy kościół Pokoju wzniesiony z 1657 roku, jeden z

największych zabytków Dolnego Śląska, wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Bezpośrednie połączenie z Wrocławia do Świdnicy jest nowością w rozkładzie jazdy 2013/2014. Niestety, nie zrealizowano go, jak zapowiadano jeszcze parę lat temu przez rewitalizację linii przez Kobierzyce i Sobótkę. Pociągi pojadą do Jaworzyny Śląskiej i tam po zmianie czoła podażą do Świdnicy (dotychczasowa linia Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko). Codziennie pojadą 4 pary pociągów. Pociągi będą przyspieszone, zatrzymają się tylko na stacjach Kąty Wrocławskie, Żarów i Jaworzyna Śląska. Obsłużą je szynobusy Kolei Dolnośląskich.

Niestety koszt biletu będzie stosunkowo wysoki w porównaniu do przewoźników autobusowych (ponad 2 razy). Koleje Dolnośląskie zapowiedziały wprawdzie promocyjną cenę biletu na tej linii, ale będzie ona dotyczyła przede wszystkim mieszkańców Świdnicy gdyż oferta promocyjna dostępna będzie wyłącznie dla podróżnych zaczynających przejazd w stacji Świdnica Miasto. Będzie można więc nabyć bardzo tani (8 złotych) bilet relacji Świdnica – Wrocław – Świdnica, jednak za bilet Wrocław – Świdnica – Wrocław przyjdzie zapłacić zgodnie z normalną taryfą (29,20 zł!).

D6 Wrocław/Jelenia Góra – Trutnov

tablice SRJP: 240 Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov, 247 Sędzisław – Lubawka – Kralovec, czeska 047 Trutnov – Kralovec – Lubawka

Z pewnością jednym z bardziej interesujących przystanków na linii jest Kamienna Góra, położona między dwiema rzekami w otoczeniu wzgórz i parków. Pod miastem znajdują się częściowo zasypane labirynty korytarzy, które wykonali więźniowe obozów koncentracyjnych oraz robotnicy przymusowi. Na terenie miasta sztolnie były drążone aż w dziesięciu miejscach, najlepiej zachowany jest kompleks znajdujący się na Górze Kościelnej owiany tajemnicą zaginionego laboratorium Hitlera, którego historię można odkrywać odwiedzając kamiennogórską Sztolnię Arado.

Podobnie jak w przypadku wcześniej opisywanych linii, tak i tutaj właściwie każda mijana miejscowość posiada walory czyniące ją ciekawą dla osób z różnymi pasjami.. Lubawka leży na obszarze Depresji Śródsudeckiej nad potokiem Czarnuszka, stanowi idealne miejsce wypadkowe w Góry Kamienne, Stołowe i Wałbrzyskie, a także wschodnią część Karkonoszy i Rudaw Janowickich oraz efektowne z prawie 30-metrowymi urwiskami porfirowe Krucze Skały w Górach Kruczych. W dzielnicy Ulanowice znajduje się skocznia narciarska, narciarskie trasy biegowe oraz liczne szlaki piesze i rowerowe.

Nad wsią Babi koło Zaclerza znajduje się wybudowana w latach 1935-1938 - jako część czechosłowackich umocnień granicznych przeciw hitlerowskim Niemcom Twierdza Stachelberg. Obiekty wchodzące w jej skład połączone są podziemnymi korytarzami na głębokości od 20 do 50 metrów i łącznej długości 3,5 km, mieści się w nich muzeum wojskowe. Na wschód od miasta Trutnov położony jest unikatowy w skali europejskiej Rezerwat Przyrody "Skały Adrszpasko-Teplickie". Całość, uformowana w niezwykły sposób przez siły natury, stanowi kompleks wąwozów, labiryntów, baszt, wież i form o innych malowniczych kształtach noszących – odpowiednie do wyglądu – fantazyjne nazwy. Sam Trutnov jest dużym węzłem kolejowym i miastem przemysłowym, znanym między innymi z browaru Krakonos.

Połączenie do Trutnova Kolei Dolnośląskich i czeskiego GW Train Regio to oferta iście wakacyjna. Od długiego weekendu majowego w soboty i niedziele do końca sierpnia szynobus Kolei Dolnośląskich pojedzie z Wrocławia przez Wałbrzych, Sędzisław i Lubawkę do czeskiego Trutnova. Potem dwa razy do Jeleniej Góry i z powrotem, aby ostatecznie tą trasą co rankiem powrócić wieczorem do Wrocławia. Dodatkowo będzie możliwe (z półgodzinną przesiadką) poranne "złapanie" pociągu do Trutnova w Sędzisławiu przy podróży ze strony Jeleniej Góry oraz wieczorny powrót do Jeleniej Góry (także z około pół godzinną przesiadką w Sędzisławiu).

Warto pamiętać, że to dopiero 3 rok takich połączeń (w 2012 były realizowane w takim samym

układzie, jak te zaplanowane na 2014, w 2013 były to 3 pary tylko na odcinku Jelenia Góra - Trutnov). Trasa ta jest przykładem udanej rewitalizacji, gdyż po raz pierwszy od zakończenia wojny przez przejście graniczne Lubawka/Kralovec pociąg pasażerski przejechał 31 maja 2008 roku. Przejazd specjalny szynobusem SA134-005 odbył się ze stacji Pilchowice Zapora przez Jelenią Górę i Sędzisław do Zaclerza w Republice Czeskiej. Pojazd jechał w okolicach Lubawki z prędkością 30 km/h, a po stronie czeskiej zwolnił do 10 km/h. Procedury dla przejazdu po czeskiej stronie (pierwszego od 1945 roku) były czasochłonne - na każdym byłym posterunku czeski maszynista wysiadał, telefonował do dyżurnego ruchu w Trutnovie, zapisywał fakt w dzienniku ruchu i po uzyskaniu potwierdzenia kontynuował jazdę. Wtedy po czeskiej stronie partnerem był jeszcze Viamont, który przekształcony został później w GW Train Regio, obsługujący dziś to połączenie wspólnie z Kolejami Dolnośląskimi (tabor KD). GWTR obsługuje też drugie w naszym regionie połączenie transgraniczne (wspólnie z PR, tabor GWTR) - Szklarska Poręba Górna - Harrachov/Korenov.

D7 Wrocław – Jelcz-Laskowice

tablice SRJP: 215 Wrocław Główny – Jelcz-Laskowice – Opole Główne

W Jelczu-Laskowicach poza sentymentalnym spacerem do niedziałającej juz fabryki Jelcza, można zobaczyć dwa pałace – odnowiony i ogólnodostępny w Laskowicach (obecnie Urząd Miasta) oraz pałac w Jelczu, równie piękny, jednak zamknięty w zaniedbanym parku. Po drodze pałac w Czernicy, obecnie własność prywatna, a kiedyś siedziba Wojewódzkiego Urzędu Spraw Wewnętrznych oraz Siechnice z gospodarstwem ogrodniczym posiadającym największą jednolitą powierzchnię pod szkłem w Europie i pozostałą po działającej do lat 90. zbrojeniowej hucie stali chromowej wielką hałdą usypaną z popiołów.

Do Jelcza Laskowic pojedzie 13 par pociągów w dni robocze oraz 8 i pół pary w weekendy. Wszystkie połączenia obsłużą Przewozy Regionalne składami EN57. Częściowo uda się utrzymać takt godzinny, chociaż nie przez cały dzień. Dodatkowo w dni robocze pojedzie poranny pociąg z Jelcza Laskowic do Opola, powrotny - po południu.

D8 Wrocław – Kłodzko

tablice SRJP: 230 Wrocław Główny – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Główne – Kudowa Zdrój / Międzylesie – Lichkov

Kłodzko to centralne miejsce dla wszystkich wybierających się w Sudety Środkowe. Zachwyca starym miastem z prowadzącym od dworca do rynku kamiennym gotyckim mostem na Młynówce porównywanym do Mostu Karola w Pradze oraz górującą nad miastem twierdzą. Warto też zobaczyć "potrójny" pomnik – w 1902 mieszkańcy uhonorowali dowódcę obrony twierdzy kłodzkiej przed wojskami napoleońskimi hrabiego Fryderyka Wilhelma Götzena okazałym pomnikiem przy obecnym skwerze Daszyńskiego. Po wojnie został on obudowany pomnikiem wdzięczności żołnierzom radzieckim, a w 1990 zasłonięty szlaną konstrukcją na której umieszczono reklamę PZU.

Po drodze mijamy Kamieniec Ząbkowicki z ogromnym pałacem Marianny Orańskiej, który opisujemy w tym numerze, kamieniołom granitu pod Strzelinem posiadający ogromne wyrobisko głębokości około 120 metrów i szerokości ponad pół kilometra, największy w Polsce i drugi w Europie - granit wydobywany tu od najdawniejszych czasów posłużył do wzniesienia wielu śląskich budowli, jedną z najstarszych jest prawdopodobnie dwunastowieczny kościółek św. Gotarda w Strzelinie; Żórawina z nieodległym Muzeum Powozów w Galowicach, Biały Kościół stanowiący najlepszy punkt wypadowy na Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie, Henryków z ogromnym dawnym opactem cysterstkim skąd pochodzi Księga Henrykowska przechowywana w Muzeum Archidiecezjalnym we Wrocławiu i zawierająca prawdopodobnie najstarsze spisane zdanie po polsku (słynne: Day, ut ia pobrusa, a ti poziwai); Ziębice z zachowanym historycznym centrum miasta i jedynym w Polsce Muzeum Sprzętu Gospodarstwa Domowego; Suszka z

niewielkim kościołem wybudowanym w XVII wieku przez dziedzicznego właściciela tutajszej karczmy i zawierającym do dzisiaj cenną fisharmonię wykonaną przez "Schiedmayer Pianofortefabrik Stuttgart"; Ławica z hydroelektrownią przepływową z początku XX wieku funkcjonującą do dzisiaj; Bardo z zabytkowym kamiennym mostem nad Nysą Kłodzką, ogromnym i znanym saktuarium maryjnym, gdzie umieścił część akcji swojej powieści historycznej "Narrentum" Andrzej Sapkowski.

Na trasie Wrocław – Kłodzko uruchomionych zostanie 13 par pociągów regionalnych w dni robocze, 11 w soboty i 12 w niedziele. 5 par zakończy bieg w Kłodzku Głównym, pozostałe pojadą dalej do Bystrzycy Kłodzkiej Przedmieścia, Międzylesia lub do Czech. Prawie wszystkie pociągi natomiast będą kończyć/rozpoczynać bieg we Wrocławiu, wyjątek to Sudety z/do Łodzi Kaliskiej (skomunikowane we Wrocławiu z Kamieńczykiem relacji Poznań Główny – Jelenia Góra – Poznań Główny) oraz jadący na tym odcinku w taryfie REGIO, interREGIO Galicja (wytrasowany wcześniej z Krakowa do Jeleniej Góry, a teraz relacji Międzylesie – Kraków Główny - Międzylesie, skomunikowanana ze Szklarką relacji Jelenia Góra – Wrocław – Jelenia Góra).

Warto zwrócić uwagę na te skomunikowania, gdyż połączenie Kamieńczyka z Sudetami jest przykładem modelowej sytuacji jakich powinno być więcej – wykorzystując dwa pociągi można obsłużyć (w obydwie strony) aż cztery popularne relacje: Poznań – Jelenia Góra (bezpośrednio), Poznań – Kło-*dzko (z 1 krótką przesiadką), Łódź – Kłodzko (bezpośrednio) i Łódź – Jelenia Góra (z 1 krótką przesiadką).

Wszystkie pociągi, poza dwoma połączeniami obsługiwanymi przez koleje czeskie składami wagonowymi, będą realizowane elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57 Przewozów Regionalnych (w wypadku interREGIO Galicja będą to czterowagonowe ED72 z dawnym zdeklasowanym obecnie przedziałem 1 klasy).

D8 Kłodzko – Lichkov

tablice SRJP: 230 Wrocław Główny – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Główne – Kudowa Zdrój / Międzylesie – Lichkov

Linią D8 dotrzemy do urokliwej czeskiej miejscowości. Zanim jednak znajdziemy się na miejscu, warto przyjrzeć się mijanym okolicom. Wśród nich wyróżnia się niewątpliwie Bystrzyca Kłodzka, która w ostatnich latach przeszła prawdziwą metamorfozę dzięki przeprowadzanej na starym mieście rewitalizacji. Jest poza tym świetnym miejscem wypadowym w Góry Złote i Bystrzyckie oraz na Śnieżnik, posiada też jedyne w Polsce muzeum etykiet zapałczanych. Położone nieopoal Długopole Zdrój to wioska z zaledwie 570 mieszkańcami, ale za to z 3 szpitalami uzdrowiskowymi i sporym kompleksem zdrojowym, słynącym głównie z tzw. suchych kąpieli w dwutlenku węgla. Sąsiadujące z uzdrowiskiem Międzylesie zachowało oryginalny układ urbanistyczny, ukształtowany ostatecznie w XVII wieku, poza który to układ miasto praktycznie nie wyrosło do dzisiaj. Centrum to wydłużony o kształcie zbliżonym do klina rynek, nowe budownictwo to tylko domy jednorodzinne umiejscowione na dawnych przedmieściach Kłodzkim i Górnym. W dalej położonym Gorzanowie znajduje się ruina monumentalnego renesansowego zespołu zamkowego, a w Krosnowicach - niezwykły kościelny cmentarz obronny.

Na odcinku Kłodzko – Bystrzyca Kłodzko będzie 11 par pociągów w dni robocze, 8 w soboty i 10 w niedziele, z tego większość pojedzie w relacji z Wrocławia (Galicja z Krakowa przez Wrocław). Te, które nie znajdą się w relacji bezpośredniej, posiadać będą bardzo korzystne skomunikowania (rzędu kilku minut) z pociągami z/do Wrocławia na stacji Kłodzko Głównej. Bieg w Bystrzycy Kłodzkiej przedmieście zasadniczo kończyć będą tylko 2 pociągi, co najmniej do Międzylesia będzie więc 9 połączeń w dni robocze i 8 w weekendy.

W ramach wymienionych wyżej znajdą się też bezpośrednie pociągi do Czech. Na odcinku Kłodzko – Lichkov będzie 5 par pociągów codziennych. Nysa z Wrocławia Głównego do

Letohradu i z powrotem, Orlice z Kłodzka Głównego do Usti nad Orlici i z powrotem oraz Czarna Góra z Wrocławia Głównego do Lichkova i z powrotem, zostaną obsłużone elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57 przez Przewozy Regionalne, natomiast Śnieżnik relacji Pardubice – Kłodzko Główne - Usti nad Orlici oraz Glacensis relacji Usti nad Orlici - Wrocław Główny - Usti nad Orlici obsłużą České dráhy składami wagonowymi.

D10 Wrocław – Ostrów Wlkp.

Patrz: D1 Wrocław – Oleśnica.

D11 Oleśnica – Kluczbork

Patrz: D1 Wrocław – Oleśnica.

D12 Wrocław – Krotoszyn

tablice SRJP: 200 Wrocław Główny – Ostrów Wielkopolski – Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia, 321 Oleśnica – Krotoszyn – Jarocin – Gniezno – Gniezno Winiary

Pociągi podróżujące trasą D12 zabiorą nas m.in. w okolice Stawów Milickich. To największy kompleks stawów rybnych w Europie z ponad osiemsetletnią tradycją hodowli ryb. Należą do światowej sieci Living Lakes (żyjące jeziora) obok takich zbiorników, jak Bajkał, Morze Martwe, Balaton, Titicaca, Jezioro Wiktorii. Jest to jeden z najbardziej malowniczych regionów Dolnego Śląska. Sam Milicz posiada pełne uroku zabytkowe centrum, warty zobaczenia jest też jeden z dawnych ewangelickich kościółów łaski.

Już w rozkładzie 2012/2013 Milicz był potraktowany po macoszemu, jednak w rozkładzie 2013/2014 w Miliczu zamelduje się tylko 1 para pociągów piątki i 1 para w niedziele. Będzie to pociąg Barycz z Wrocławia do Poznania przez Krotoszyn i Jarocin. Kompletnie znikną z rozkładu inne połączenia z Wrocławia do Krotoszyna. Barycz będzie się sama z sobą krzyżować między Miliczem a Wierzchowicami, więc zaplanowanie jakiejkolwiek jednodniowej wycieczki koleją nad stawy milickie będzie praktycznie nierealne. Jak informują Przewozy Regionalne, powodem jest kolejne wydłużenie czasu przejazdu i średnia prędkość pociągów za Grabownem Wielkim wynosząca ok. 30 km/h.

W ten sposób niestety nie da się również wybrać koleją na jednodniową wycieczkę do Krośnic, gdzie w 2013 roku wybudowano parkową kolejkę wąskotorową. Kursuje na terenie Zespołu Pałacowo – Parkowego w Krośnicach, po niemal 3 km trasie, gdzie znajduje się 5 mniejszych stacyjek. Dumą krośnickiego taboru jest parowóz Px48 – 1907, wyprodukowany w 1955 r. W przeciwieństwie do Milicza, tu weekendy nie dojeżdżają nawet autobusy PKS. A szkoda, że na wycieczkę do Krośnic nie można się wybrać koleją, bo dworce: normalnotorowy i wąskotorowy, znajdują się zaraz obok siebie.

D20 Węgliniec – Żary

tablice SRJP: 356 Węgliniec – Zielona Góra

W tym roku Sejmik Województwa Lubuskiego po raz kolejny przyjął uchwałę, na mocy której Województwo Lubuskie przekazało Województwu Dolnośląskiemu realizację części organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na dwóch liniach - ciąg linii nr 275/14 od granicy województw do Żar (jako fragment trasy Legnica – Żagań – Żary) oraz linię nr 282 od granicy województw do Żar (jako fragment trasy Węgliniec – Żary). Przyjęcie takiego rozwiązania wynika ze specyfiki funkcjonowania Kolei Dolnośląskich – spółki będącej w 100% własnością samorządu wojewódzkiego, której realizacja przewozów zlecana jest bezpośrednio, z pominięciem zapisów Ustawy Prawo Zamówień Publicznych. Aby KD mogły nadal obsługiwać trasy z Legnicy i Węglińca do Żar, potrzebne jest – zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym

transporcie zbiorowym – przejęcie przez Woj. Dolnośląskie zadań organizatora przewozów na „lubuskich" odcinkach ww. linii.

Na tym odcinku pozostaną 3 pary pociągów w dni robocze (w tym 2 do Jeleniej Góry, 1 z Jeleniej Góry i 2 ze Zgorzelca), z których 2 będa dobrze skomunikowane z pociągami do Wrocławia (4 i 5 minut), a 1 (6 minut) z pociągiem z Wrocławia.

D25 Legnica – Żary

tablice SRJP: 270 Legnica – Żagań – Żary – Tuplice – Zasieki – Forst Lausitz

Z Legnicy do Żar będzie 7 par pociągów w dni robocze oraz 6 i pół w weekendy, z czego 1 para pojedzie w relacji Legnica - Zielona Góra (obsłużona przez Przewozy Regionalne), a 3 pary w relacji Żary - Wrocław Główny (obsłużone przez Koleje Dolnośląskie). Wszystkie połączenia będą obsługiwane szynobusami. KD wszystkim pociągom z Wrocławia do Żar nadały nazwy własne. Będą to: Bóbr, Kwisa i Jan Kepler.

Po drodze znajdziemy wiele ciekawych obiektów. W Rokitkach - nawodny neogotycki pałac i wysoki na 80 metrów krzyż pokutny z wyrytą łopatą (narzędzie zbrodni) oraz liczne domki wypoczynkowe – miejscowość leży na obszarze chronionego krajobrazu Doliny Czarnej Wody (wody I klasy czystości i niemalże morski mikroklimat). W Modłach znajdziemy zabytkowe zabudowania dworskie, a w Wierzbowej - szypułkowy dąb Wernyhora - pomnik przyrody, którego wiek szacowany jest na ponad 340 lat (wykiełkował najprawdopodobniej około 1666 roku).

Na trasie znajduje się też przystanek osobowy Studzianka. Stacja Studzianka została wybudowana około 1920 roku, jako bliźniacza do pobliskiej Wierzbowej - budynek dworca był niemal w 100 % taki sam. Przystanek znajduje się w lesie na terenie dawnego poligonu lotniczego Północnej Grupy Wojsk w trójkącie poligonowym pomiędzy miejscowościami: Wierzbowa, Trzebień, Przemków. W pobliżu nie ma żadnych zabudowań mieszkalnych, gdyż pozostałości wsi Armadebrunn zostały rozebrane przez polskich szabrowników i wojska radzieckie w latach 60. XX wieku. Do 1992 roku była tutaj stacja towarowa z rampą przeładunkową i dworzec kolejowy do obsługi eszelonów wojskowych dla pobliskiego poligonu. Zostały jednak rozebrane w 2004 roku. Mimo braku infrastruktury, pociągi zatrzymują się tu zawsze w okresie wiosenno-letnim - ze względu na ludzi zbierających runo leśne w pobliskich borach.

D35 Legnica – Kłodzko

tablice SRJP: 235 Legnica – Jaworzyna Śląska – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa – Kędzierzyn Koźle

Po z Legnicy do Kłodzka mijamy drodze Jawor z drugim na Dolnym Śląsku Kościołem Pokoju z listy UNESCO, który mimo iż z zewnątrz nie sprawia wielkiego wrażenia, w środku olśniewa bogatym wystrojem malarskim i rzeźbierskim;. Następna jest Rogoźnica z pozostałościami nazistowskiego obozu koncentracyjnego Groß Rosen; Strzegom z jednym z najwyższych na Dolnym Śląsku kościołów - bazylika pw. śś. ap. Piotra i Pawła oraz zachowanym kompletnym zespołem dworca kolejowego w centrum miasta z początku XX wieku (jest to druga linia w mieście, obecnie nieczynna); Krzyżowa, miasto rodzinne pruskiego feldmarszałka von Moltke z odrestaurowanym pałacem i utworzony przez Fundację Krzyżowa Międzynarodowym Centrum Spotkań Młodzieży; Dzierżoniów z zabytkowym zespołem urbanistycznym oraz kino-teatrem "Zbyszek", nazwanym imieniem Cybulskiego, który w latach 1945–1947 mieszkał i uczył się w Dzierżoniowie; Piława Górna z zabytkowym zespołem dworca kolejowego oraz pałacem Gladishof z połowy XIX wieku; Ząbkowice Śląskie z krzywą wieżą, które przed wojną nosiły nazwę Frankenstein, wykorzystaną przez Mary Shelley w nazwisku demonicznego doktora. Pomysł na stworzenie człowieka z części innych ludzi dała jej podobno historia sześciu grabarzy skazanych na początku XVII wieku oskarżonych o bezczeszczenie grobów i wywołanie tym

zarazy w mieście.

Na tej obsługiwanej przez Koleje Dolnośląskie przepiękniej górskiej trasie ubędzie niestety 1 para pociągów w dni robocze. Pozostaną 4 codzienne pary Legnica – Kłodzko – Legnica (przy czym ostatnia wieczorna z Legnicy i pierwsza poranna do Kłodzka będą skrócone do Dzierżoniowa Śląskiego). Jedna para będzie natomiast przedłużona do Polanicy.

Poranny pociąg z Dzierżoniowa będzie skomunikowany w Jaworzynie Śląskiej zarówno w kierunku Wrocławia, jak i Wałbrzycha (7 i 21 min.). Kolejne już niestety dużo gorzej. Przesiadka w obydwu kierunkach będzie możliwa, jednak czas oczekiwania - zbliżony do godziny. Pociągi od strony Legnicy, Jawora i Strzegomia będą, za wyjątkiem porannego, skomunikowane z dojazdem w kierunku Wrocławia (6-17 min.). W stronę Wałbrzycha lub Jeleniej Góry też zawsze będzie można się jeszcze udać, ale czas oczekiwania będzie wynosił od 30 minut do godziny.

Poranny pociąg dojeżdżający do Legnicy będzie skomunikowany z RegioEkspresem do Drezna przez Zgorzelec/Goerlitz (10 min), dwa popołudniowe - z osobowymi do Węglińca. Ostatni będzie również umożliwiał przesiadkę w kierunku Węglińca, ale niestety dopiero po ponad godzinnym oczekiwaniu. W stronę Wrocławia będzie też stosunkowo dobrze (10-25 min.) za wyjątkiem ostatniego skomunikowania – 55 min. oczekiwania na dworcu w Legnicy. W kierunku Żar/Żagania na przesiadkę trzeba będzie czekać średnio 20 min. za wyjątkiem połączenia przedpołudniowego (prawie 3 godziny) oraz ostatniego, dla którego pociągu w kierunku województwa lubuskiego już nie będzie.

Brak niestety rozsądnych skomunikowań z pociągami z i do Wrocławia w Kamieńcu Ząbkowickim. Dłuższy czas na przesiadkę - między pół godziny a godziną - na tej stacji jest szczególnie uciążliwy ze względu na brak chociażby najprostszej infrastruktury gastronomicznej i znaczną odległość stacji od centrum miejscowości (20-30 min marszu). Właściwie jedyny wyjątek to istniejące tylko w niedzielę skomunikowanie ostatniego pociągu z Legnicy z niedzielnym pociągiem przyspieszonym z Kłodzka do Wrocławia; tutaj czeka się krócej.

D61 Jelenia Góra – Harrachov

tablice SRJP: 240 Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov

Zanim po linii D61 dotrzemy do Harrachova, trzeba zatrzymać się w Szklarskiej Porębie. Po pierwsze dlatego, że nadal nie ma pociągów dalekobieżnych w tej relacji, a po drugie - to jeden z najbardziej rozpoznawalnych kurortów górskich w Polsce. Stanowi świetne miejsce wypadowe w Karkonosze i Góry Izerskie oraz ogromny zbiór XIX i XX wiecznej zabytkowej zabudowy pensjonatowej - między innymi dom Gerharta i Carla Hauptmannów, w którym ten pierwszy napisał dramat "Tkacze" uhonorowany literacką nagrodą Nobla w 1912 roku. W Szklarskiej Porębie znajdują się też dwa niezwykłe wodospady, których nazwy posłużyły między innymi do oznaczenia docierających tu pociągów - Szklarka i Kamieńczyk. Ten drugi tak zachwycił Andrew Adamsona, że umieścił tutaj scenę nad wodospadem w II części "Opowieści z Narni".

Po drodze mijamy równie ciekawe Piechowice z otwartą dla turystów hutą szkła Julia, Górzyniec z rezerwatem krokusów i jednym z pięknej położonych przystanków kolejowych, Sobieszów z uroczymi małymi kościółkami górującym nad nad nim majestatycznymi ruinami zamku Chojnik oraz Cieplice Śląskie Zdrój będące najstarszym w Polsce uzdrowiskiem, ze świeżo odrestaurowanych zespołem parkowy oraz ogromnym, mieszczącym dzisiaj filię Politechniki Wrocławskiej, Pałacem Schaffgotschów.

Z tej uroczej górskie linii pociągi zniknęły 1 października 2012 roku. Początkowo przerwa w ruchu miała trwać tylko do 8 grudnia (ostatniego dnia obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012), pomimo że zakończenie całego remontu planowano na jesień 2013. Jednak już pod koniec 2012 roku przesunięto termin wznowienia ruchu na wiosnę, a potem na kolejne terminy. Ze względu na liczne kursy autobusów PKS na tej trasie przewoźnicy nie zdecydowali się na uruchomienie

w rozkładzie 2012/2013 jakiejkolwiek komunikacji zastępczej. Wyjątkiem był krótki czas funkcjonowania autobusu PKP Intercity skomunikowanego z pociągiem TLK Karkonosze.

Po rezygnacji z pierwotnego terminu wznowienia ruchu kolejowego z jesienną korektą rozkładu jazdy (20 października), PKP PLK S.A. założyła, iż termin zakończenia prac nastąpi 15 listopada 2013 r. Rzeczywiście - pociągi pojechały następnego dnia. Jednak już po 10 dniach linię zamknięto ze względu na grożący zawaleniem wiadukt drogowy w Piechowicach. Relacje wszystkich pociągów skrócono, a na odcinku Piechowice – Szklarska Poręba Górna zaczęła kursować komunikacja zastępcza. Dolnośląski Urząd Marszałkowski zapowiedział sfinansowanie zabezpieczenia wiaduktu w trybie pilnym (a także – późniejszej jego rozbiórki), jednak w chwili zamykania tego numeru (15 grudnia) prac jeszcze nie rozpoczęto ze względu na problemy formalne z ustaleniem właściciela wiaduktu.

W nowym rozkładzie będzie 5 par codziennych pociągów REGIO spółki Przewozy Regionalne: Olsztyn Główny – Szklarska Poręba Górna – Olsztyn Główny (Mamry, do/od Wrocławia Głównego jako InterREGIO), Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – Jelenia Góra, Poznań Główny – Szklarska Poręba Górna – Poznań Główny (Kamieńczyk), 2 pary Wrocław Główny – Szklarska Poręba Górna – Wrocław Główny (Chojnik i Łomnica/Izery). Zostaną one wsparte 2 połączeniami pospiesznymi spółki PKP Intercity relacji Warszawa Wschodnia – Szklarska Poręba Górna – Warszawa Wschodnia: dzienny TLK Śnieżka (za wyjątkiem wtorku/środy), nocny TLK Karkonosze (za wyjątkiem środy). Nie będzie już natomiast bezpośredniego połączenia z Zieloną Góra, a spółka Koleje Dolnośląskie będzie obsługiwać dodatkowe połączenie w dni wolne w relacji Wrocław Główny – Szklarska Poręba Górna – Wrocław Główny pod nazwą Szrenica (wykorzystywaną jeszcze w zeszłorocznym rozkładzie przez spółkę Przewozy Regionalne).

Między Harrachovem a Szklarską Porębą Górną pojadą 3 całoroczne pary pociągów GWTR obsługiwane charakterystycznymi dla czeskich szlaków "motrakami" – wozami motorowymi serii 700 i 900 w trakcji podwójnej lub potrójnej. Połączenia całoroczne zostaną wsparte przez 3 dodatkowe pary pociągów uruchamiane w sezonie zimowym (do połowy marca) i w letnie wakacje: codziennie oraz w weekendy w pozostałym czasie.

Poprawią się też skomunikowania pociągów z Jeleniej Góry z pociągami GW Train Regio do Czech, chociaż nadal będzie im daleko do tego, co zapewniają GWTR i CD w przesiadkach między swoimi pociągami. Jadąc pierwszym rannym pociągiem z Jeleniej Góry na przesiadkę do Harrachova trzeba czekać 30 minut, w drugą stronę – zaledwie 3. Nie najgorzej wypadają połączenia przedpołudniowe i wieczorne - odpowiednio 16 i 13 minut oraz 11 i 19 minut . Popołudniowe w stronę z Czech do Polski to 11 minut oczekiwania, w drugą stronę – aż 1 godzina 6 minut. Nie najlepiej jest też z weekendowymi połączeniami GWTR skomunikowanymi (teoretycznie) z pociągami osobowymi Kolei Dolnośląskich – na przesiadkę trzeba poczekać 56 minut rano (z Polski do Czech) i 1 godz. 1 minutę wieczorem (z Czech do Polski). Przerwy te mogłyby być idealne na kawę i przekąskę, jednak - w przeciwieństwie na przykład do malutkiej granicznej stacyjki Harrachov Mytiny - w Szklarskiej Porębie Górnej na dużym dworcu żadnego baru się nie znajdzie.

Dodatkowa ramka: W ramach modernizacji linii kolejowej 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – granica państwa na szlaku Piechowice – Szklarska Poręba Górna przeprowadzona została wymiana nawierzchni torowej od km 16,100 (około 1 km przed przystankiem Górzyniec, za serpentynami w Piechowicach) – 27,153 (okolice wiaduktu w ul. Szpitalnej w Szklarskiej Porębie) wraz z modernizacją przejazdów kolejowych w km 17,258 i 17,561 (przed i za przystankiem Górzyniec w Piechowicach), mostu kolejowego w km 19,780 oraz przejazdów kolejowych w km 22,635 (w ul. Ludwika Waryńskiego w Szklarskiej Porębie Dolnej) i w km 26,206 (w ul. Wolności w Szklarskiej Porębie Średniej).

Na stacji Piechowice wymieniono nawierzchnię toru nr 1 od km 12,856 do 13,749 wraz z rozjazdami nr 19 i 20, zmodernizowano peron nr 1 wraz z oświetleniem oraz przejazd kolejowy w km 13,137 (w ul. Cmentarnej). Na stacji Szklarska Poręba Górna nastąpiła wymiana

nawierzchni toru nr 1 i 3 od km 28,307 do 28,830 wraz z rozjazdami nr 1, 2, 9, 13, modernizacja peronu nr 1 i 2 wraz z oświetleniem oraz naprawa wiaty peronowej przy torze nr 1. Perony po remoncie mają być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

D62 Jelenia Góra – Lwówek Śląski

tablice SRJP: 250 Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Zebrzydowa

Stacja końcowa, czyli Lwówek Śląski, to jedno z najstarszych miast regionu. Tutaj odbył się pierwszy na Śląsku turniej rycerski, tu założono pierwszy w Polsce browar, który - po bankructwie pod koniec XX wieku - w ostatnich latach wznowił działalność dzięki Browarowi Ciechan. Obecnie można zwiedzić część zakładu oraz spróbować piwa na miejscu. Co ciekawe, miasto na początku XIV wieku liczyło więcej mieszkańców niż obecnie.

Po drodze do Lwówka mijamy Siedlęcin z odrestaurowaną mieszkalną Wieżą Rycerską udekorowaną niezwykłymi średniowiecznymi malowidłami; Pilchowice z drugą co do wysokości (po Solinie) i drugą co do czasu powstania zaporą w Polsce; Wleń z obfitującą w lasy okolicą i pełnymi pstrągów zakolami Bobru oraz ruinami XII wiecznego zamku, określanymi mianem Wleńskiego Gródka.

Na trasie Lwówek Śląski - Jelenia Góra nastąpi prawdziwa rewolucja, jeśli chodzi o połączenia weekendowe. Zamiast 1 pary (przez krótki okres od września do połowy października 2013 roku - 2 par) pojadą 3 pary szynobusów Kolei Dolnośląskich, co pozwoli na sensowne zaplanowanie wycieczki zarówno do Lwówka, jak i położonych na trasie wspomnianych wyżej innych atrakcji - tamy Pilchowickiej czy siedlęcińskiej wieży rycerskiej.

W dni robocze pojedzie jeszcze dodatkowa poranna para, pozwalająca na dojazd do Jeleniej Góry tuż po gozinie 7 rano. Poranny i popołudniowy pociąg będzie skomunikowany z połączeniem do Wrocławia (4 i 19 minut), południowy - tylko w niedziele (21 minut), a z wieczornego pozostanie tylko ponad godzinne oczekiwanie na pociąg TLK, a więc dodatkowo - znacząco wyższa cena biletu ze względu na brak wspólnej oferty Kolei Dolnośląskich i PKP Intercity. Oczywiście problem z ostatnim połączeniem to raczej wina planu dla linii D6 Wrocław - Jelenia Góra, gdzie ostatni pociąg regionalny odjeżdża w porze dobranocki.

D65 Wałbrzych – Kłodzko

tablice SRJP: 245 Wałbrzych Główny – Kłodzko Główne

Wałbrzych – Kłodzko to kolejna górska trasa kolejowa oferująca niezapomniane widoki. Po drodze Jedlina Zdrój z XIX wiecznym funkcjonującym do dziś założeniem uzdrowiskowym oraz zespołem pałacowym w Jedlince, znanym z dużych rekonstrukcji historycznych; Głuszyca z zespołem sztolni z czasów II wojny światowej – Kompleks Osówka i Podziemne Miasto Głuszyca; Bartnica z drugim co do długości tunelem kolejowym w Polsce; Ludwikowice Kłodzkie z malowniczym wiaduktem oraz najbardziej tajemniczą budowlą kompleksu Riese, tzw. "muchołapką", żelbetową konstrukcją na terenie kopalni, którą niektórzy utożsamiają z czymś w rodzaju lądowiska dla nazistowskich UFO; Nowa Ruda z zabytkowym centrum miasta z wieloma uroczymi uliczkami oraz niezwykłą Białą Lokomotywą prowadzoną przez Leszka Kopcio ozdobioną setkami łyżeczek zbieranych przez właściciela i podającą nieuzykłe kawy oraz lody wg włoskich receptur z lat 70-tych; Ścinawka Średnia z zabytkowym zespołem pałacowym i cmentarzyskiem parowozów na torach odstawczych. Cała trasa jest też znakomitym miejscem wypadowym w Sudety Środkowe.

W dni robocze pojadą 4 pary pociągów, w weekendy - 3 i pół pary. Wszystkie połączenia obsłużą szynobusy Kolei Dolnośląskich. 1 para będzie przedłużona do Kudowy Zdroju. Pociągi odjeżdżające z Kłodzka w stronę Wałbrzycha będą skomunikowane (od 9 do 32 min.) z pociągami Przewozów Regionalnych z Wrocławia. Pociągi przyjeżdżające do Kłodzka również będą miały zazwyczaj dobrą (4-17 minut) przesiadkę w kierunku Wrocławia, wyjątkiem będzie

pociąg przedpołudniowy (41 minut).

W Wałbrzychu skomunikowania będą dużo gorsze. Na pociąg w kierunku Wrocławia trzeba będzie oczekiwać od 25 minut do ponad 1 godziny. Wyjątkiem będzie ostatnie wieczorne połączenie. Skomunikowanie będzie po zaledwie 9 minutach, ale z pociągiem pospiesznym TLK Intercity. Nie będzie ono jednak zbyt atrakcyjne, ze względu na podkreślany już brak wzajemnego honorowania biletów przez Koleje Dolnośląskie i PKP Intercity, a co za tm idzie - konieczność zakupu dwóch osobnych biletów, co znacząco podnosi koszty podróży. Lepiej wypadną skomunikowania w stronę Jeleniej Góry. Poza porannym (55 minut do pociągu TLK lub 1 godz. 16 minut do pociągu regionalnego) czas na przesiadkę będzie wahać się od 5 do 21 minut.

D75 Jelenia Góra – Zgorzelec

tablice SRJP: 252 Lubań Śląski – Zgorzelec – Görlitz, 255 Jelenia Góra – Lubań Śląski – Węgliniec

Jadąc tą trasą do Zgorzelca, mijamy Rybnicę i Starą Kamienicę z ruinami średniowiecznych zamków, Rębiszów z dwoma zabytkowymi kościołami ewangelickimi i możliwością przesiadki na autobus do uzdrowiska Świeradów Zdrój, Gryfów Śląski z zabytkowym centrum i ratusz z charakterystyczną żelbetową wieżą ratuszową z okresu międzywojennego; małe miejscowości (Ubocze, Biedrzychowice, Olszyna, Zaręba, Mikułowa) z zespołami pałacowo-parkowymi i Jerzmaki z jednym z najstarszych na Łużycach romańskim kościołem św. Franciszka z Asyżu. Oczywiście na uwage zasługuja także opisane już wcześniej Jelenia Góra, Lubań i Zgorzelec.

W rozkładzie 2013/2014 Koleje Dolnośląskie zrezygnowały z bezpośrednich połączeń Wrocław - Jelenia Góra przez Zgorzelec, które ze względu na długość trasy (4 godziny w porównaniu do 2 i pół godziny przy jeździe przez Wałbrzych) nie cieszyły się dużą popularnością na całej relacji, a ruch był tylko odcinkami. Wszystkie połączenia zostaną skrócone do Węglińca i pojadą dotychczasową trasą przez Gryfów Śląski, Lubań i Zgorzelec. Będą w Węglińcu jednak dobrze skomunikowane z pociągami do Wrocławia, co pozwoli przewoźnikami na zachowanie także klientów, którzy korzystali z tych połączeń w dłuższej realacji. Bez skomunikowania pozostanie tylko pociąg jadący z Jeleniej Góry przez Zgorzelec i Węgliniec do Żar oraz weekendowy pociąg Przewozów Regionalnych z Jeleniej Góry do Zielonej Góry.

Na odcinku Jelenia Góra - Gryfów Śląski - Lubań - Zgorzelec - Węgliniec pojedzie 5 par pociągów w dni robocze (w tym 1 do i z Żar) oraz 6 w weekendy (w tym 1 z i do Żar oraz 1 z i do Zielonej Góry przez Żary). Wszystkie połączenia będą obsługiwane szynobusami. Równomierne rozłożenie pociągów przez cały dzień pozwala na zaplanowanie ciekawych wycieczek po polskiej części Łużyc z każdego z kierunków.

Pociągi docierające do Jeleniej Góry będą skomunikowane (z wyjątkiem wieczornego) z pociągami do Szlarskiej Poręby (5-27 minut) i 2 poranne oraz 1 popołudniowy z pociągami w kierunku Wałbrzycha (4-28 minut).

D81 Kudowa Zdrój – Kłodzko

tablice SRJP: 230 Wrocław Główny – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Główne – Polanica-Zdrój – Kudowa Zdrój / Międzylesie – Lichkov

Cała wybudowana ok. 1890 roku linia kolejowa z Polanicy-Zdrój przez Szczytną, Duszniki-Zdrój do Kudowy-Zdroju jest wyjątkowo urozmaicona. Podróżnych oczekują tu wysokie wiadukty, wspaniałe widoki gór rozpościerające się z okien wagonów i przejazdy przez tunele. Kudowa Zdrój, jedno z bardziej znanych polskich uzdrowisk, ma poza ogromną pijalnią wód połączoną z salą koncertową i otoczoną parkiem w stylu angielskim z palmami, kaktusami i agawami, także niezwykłe muzea - zabawek i żaby - oraz kilkanaście tysięcy ludzkich czaszek stanowiących wystrój kaplicy w Kudowie-Czermnej.

Po drodze mijamy Lewin Kłodzki z mierzącym 27 m wysokości i 102 m długości wiaduktem

kolejowym z 1905 roku nad drogą międzynarodową E67 z Pragi do Wrocławia, ruinami zamku Homola z XIV wieku i kaplicą św. Jana Nepomucena wybudowaną w 1727 roku z rzeźbami Ignacego Klahra w Lasku Miejskim; Kulin Kłodzki z dwoma tunelami kolejowymi; Szczytną z Leśnym Zamkiem na górze Szczytnik, który - chociaż wiernie odzwierciedla średniowieczną architekturę - powstał w latach 1832-1838; Duszniki Zdrój z działającą od 400 lat, chociaż obecnie już nie na skalę przemysłową, papiernią, dzisiaj w pięknie odnowionym siedemnastowiecznym młynie.

Odcinek Kłodzko - Polanica Zdrój był nowością w roku 2013. Dzięki dalszej modernizacji udało się go przedłużyć i po kilkuletniej przerwie pociągi powrócą do Kudowy Zdroju. Na trasie z Kłodzka pojadą 4 pary codziennych pociągów Kolei Dolnośląskich - w tym 1 ranny bezpośredni z Wałbrzycha (powrotny tylko w dni robocze) oraz 1 południowy z i do Legnicy. Dodatkowa para pociągów pojedzie też na odcinku skróconym, Kłodzko – Polanica Zdrój.

Wszystkie pociągi odjeżdzające z Kłodzka będą skomunikowane z pociągami przyjeżdżającymi z Wrocławia (od 2 do 12 minut oczekiwania) – niestety pierwszy tylko w dni robocze, a więc na weekendowy przyjazd do kłodzkich uzdrowisk można sobie pozwolić dopiero na 11. Co ważne, pociągi powrotne będą również dobrze skomunikowane (7 do 20 minut). Niestety tutaj znowu problemem są godziny powrotu: ostatni pociąg z Kudowy Zdroju odjeżdża już o wpół do szóstej, co o ile teraz może być rozsądne, o tyle, gdy dni staną się dłuższe, będzie zdecydowanie za wcześnie dla większości turystów.

W weekendy (przyjazd w soboty, odjazd w niedziele) do Kudowy Zdroju dotrze także pociąg Przewozów Regionalnych. Będzie to przedłużony z Kędzierzyna Koźla IR Chemik z Warszawy Wschodniej. Stanie się to jednak dopiero od kwietnia. Wg plotek problemem jest brak spalinowej lokomotywy, która mogłaby zapewnić ogrzewanie wagonów w sezonie zimowym. Warto jednak poczekać, gdyż połączenie to stworzy niepowtarzalną okazję ponownego przejechania się pociągiem rozkładowym po całej margistrali podsudeckiej. Będzie to na razie jedyny pociąg pasażerski na odcinku z Kamieńca Ząbkowickiego do Nysy.

O1 Jelcz Laskowice – Opole

Patrz: D7 Wrocław – Jelcz-Laskowice

O2 Wrocław – Opole

tablice SRJP: 220 Wrocław Główny – Opole Główne – Strzelce Opolskie / Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Katowice

Na odcinku Wrocław – Opole prawie udało się utrzymać takt godzinny w dni robocze i dwugodzinny w weekendy i święta. Jednak poza kilkuminutowymi odstępstwami od taktu dwa razy należy uważać na brak pociągu przed godziną 11 w dni robocze i około południową trzygodzinną zamiast dwugodzinnej - przerwę w weekendy. Jeździ 13 i pół pary pociągów regionalnych w dni robocze oraz 7 i pół w pozostałe. 4 pary pojadą z Wrocławia do Kędzierzyna Koźla (w tym 2 do Raciborza) oraz 1 do Gliwic. Dodatkowie 2 pary zostaną uruchomione tylko na odcinku Wrocław – Brzeg w dni robocze. Jako że jest to jedna z ważniejszych linii magistralnych, można na niej skorzystać także codziennie z ok. 10 par pociągów Intercity i kilku pośpiesznych regionalnych.

Po drodze Święta Katarzyna, gdzie swoje posiadłości kuchenne miał wrocławski zakon rycerski joannitów, z późnoromańskim kościołem patronki miasta (pod wezwaniem św. Katarzyny Aleksandryjskiej) oraz Oława z blisko osiemseletnią historią - posiada kilka cennych zabytków, jak Pałac Luizy z początku XVIII wieku, gdy władał nią syn Jana III Sobieskiego - Jakub Sobieski.

Wszystkie połączenia regionalne obsłużą Przewozy Regionalne elektrycznymi zespołami trakcyjnymi rodziny EN57, w większości świeżo zmodernizowanymi. W pociągach

dalekobieżnych - składami wagonowymi, chociaż wspomniana już Galicja czy Rudawy będą wykorzystywać ED72 i EN57.

Dodatkowa ramka: *Pociągami Kolei Dolnośląskich można dojechać do wielu malowniczych zakątków Dolnego Śląska. Przewoźnik obsługuje połączenia na trasie Jelena Góra - Lwówek Śląski, z przystankiem kolejowym Pilchowice Zapora, z którego rozpościera się piękny widok na Zaporę Pilchowicką, drugą co do wielkości zaporę w kraju. Pociągami Kolei Dolnośląskich można podróżować atrakcyjną turystycznie trasą z Kłodzka do Wałbrzycha. Pociąg pokonuje ją najdłuższymi tunelami kolejowymi w regionie i malowniczo położonymi wiaduktami, a z jego okien rozpościerają się piękne widoki, m.in. na Szczeliniec Wielki. Przewoźnik organizuje także połączenia do miejscowości uzdrowiskowych (Kłodzko – Polanica Zdrój – Kudowa Zdrój od 15 grudnia 2013 roku) i kurortów turystycznych (Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba od 16 listopada 2013 roku). W ten sposób pasażerowie Kolei Dolnośląskich mogą korzystać z letnich i zimowych atrakcji Karkonoszy i Gór Stołowych. W sezonie letnim 2014, podobnie jak w roku bieżącym, Koleje Dolnośląskie mają w planach realizację połączenia z Jeleniej Góry do Trutnova. Linia ta jest bardzo atrakcyjna dla przygranicznego ruchu turystycznego.*

Justyna Stachniewicz, Koleje Dolnośląskie

Wycieczki i spacery

Spacer ścieżką przemytników

Wojciech Głodek

Biały Jar – Wilcza Poręba: szlak zielony (2 pkt GOT, czas 30 min, w drugą stronę: 2 pkt, 15 min.)

Wilcza Poręba – Szeroki Most: szlak zielony (1 pkt, 15 min., w drugą stronę: 1 pkt, 15 min.)

Szeroki Most – Budniki: szlak zielony (5 pkt, 50 min., w drugą stronę: 3 pkt, 45 min.)

Budniki – Przełęcz Okraj: szlak zielony (5 pkt, 60 min., w drugą stronę: 3 pkt, 45 min.)

Przełęcz Okraj – Sowia Przełęcz: szlak czerwony (4 pkt, 60 min., w drugą stronę: 3 pkt, 50 min.)

Sowia Przełęcz – Szeroki Most: szlak czerwony (3 pkt, 45 min., w drugą stronę: 8 pkt, 65 min.)

Szeroki Most – Karpacz PKP: szlak czarny (3 pkt, 45 min., w drugą stronę: 5 pkt, 45 min.)

Cała trasa – 24 pkt GOT, 5 godz. 5 min, w drugą stronę: 25 pkt GOT, 4 godz. 55 min

Wycieczkę rozpoczynamy na przystanku Karpacz Biały Jar (715 m n.p.m.), gdzie autobusem z Jeleniej Góry można dotrzeć średnio co pół godziny. Znajduje się tu jeden z głównych węzłów szlaków w Karkonoszach. Sam Biały Jar wznosi się nieco wyżej. Jest to zagłębienie podcinające północne zbocze Równi pod Śnieżką, powstałe podczas ostatniego zlodowacenia.

Jeszcze w XIX wieku w Białym Jarze (niem. Seifengrube) prowadzono prace górnicze, jednak opisywanych z tego okresu szybów – Gustaw i Heinrich - nie udało się nigdy znaleźć.

Biały Jar znany jest chyba przede wszystkim z najtragiczniejszej w Polsce lawiny. 20 marca 1968 obryw śniegu o długości ponad 700 m i szerokości prawie 80 m pochłonął 19 turystów rosyjskich, niemieckich i polskich. Prawie dokładnie 40 lat później, bo 22 marca 2008 roku, wystąpiła równie wielka lawina. W przeciwieństwie do tej wcześniej, ta nie była naturalna, pochłonęła tylko jedną ofiarę – ciało snowboardzisty, który ją wywołał, odnaleziono dopiero po 24 godzinach.

Z Białego Jaru wybieramy szlak zielony na Przełęcz Okraj. Początkowo będziemy szli przez miasto. Szlak biegnie ulicą Gimnazjalną, Leśną i Wilczą. Przejdziemy tu nad trzema urokliwymi dolinkami górskich potoków – Bystrzyka, Wilczego Potoku i Łomniczki. Na ulicy Gimnazjalnej możemy obejrzeć sporo zachowanych willi sudeckich z pocz. XX wieku oraz okazały budynek Zespołu Szkół Licealnych i Mistrzostwa Sportowego. Szkoła istnieje od 1945. Obecnie w klasach sportowych szkoli się narciarzy alpejskich, biegaczy i saneczkarzy. Obok szkoły widać sztucznie lodzoną ścieżkę saneczkowo-bobslejowa o długości 110 m.

Dalej, za schroniskiem Liczyrzepa, przecinamy dwa mostki na dopływach Łomniczki – Bystrzyku (niem. Tanengraben, Tonnengraben, Kleine Seifen) i Wilczym Potoku (niem. Gifseifen). Szczególnie ten pierwszy jest warty uwagi, bo ponoć jeszcze w średniowieczu można było w nim znaleźć złoty piasek. Następnie powoli wspinamy się bardzo malowniczą ul. Leśną, przy której widać sporo zachowanej zabudowy pensjonatowej z początku XX wieku. Po chwili schodzimy do mostu nad Łomniczką (nadal w ul. Leśnej), który jest, nie licząc krótkiego odcinka końcowego, najniżej położonym punktem naszej wycieczki (660 m n.p.m.).

Leżący tutaj obszar nosi nazwę Wilczej Poręby. Kiedyś była to niezależna osada, w której produkowano węgiel drzewny dla kowarskich hut. Potem sprowadzili się tutaj wyrabiający sławne eliksiry ziołowe karkonoscy laboranci. Gdy w XIX wieku działalność laborantów zaczęła zanikać, osada rozwijała się nadal dzięki „odkryciu" masowej turystyki. Zbudowano tu wtedy wiele willi i pensjonatów, które cieszą oczy turystów do dzisiaj. Jeśli będziemy tu w okresie zimowym, to może zaskoczyć brak słońca przez cały dzień – jest ono wtedy na tyle nisko na horyzoncie, że przez cały czas zasłaniają je masywy Kowarskiego i Czarnego Grzbietu.

Przez moment znaki zielone prowadzą razem z żółtymi schodzącymi ze schroniska Pod Łomniczką. Rozchodzą się na ul. Wilczej – żółty w dół w stronę dworca kolejowego, zielony pod górę. Po kilku minutach szlak dochodzi potoku Płomnicy, gdzie w miejscu określanym jako Szeroki Most (718 m n.p.m.) na chwilę spotyka się ze szlakiem czarnym (którym za jakieś 4 godziny będziemy wracać). Za Szerokim Mostem droga staje się trochę monotonna. Biegnie przez las i powoli pnie się pod górę. Szerokim łukiem omijamy Kruczy Stok, aby po niecałej godzinie dotrzeć mostku na Skałce (890 m n.p.m.).

Skałka (niem. Steinseifen) jest kolejnym dopływem Łomniczki. Mimo że potok jest niewielki, to dzięki wartkiemu prądowi prawie każdej wiosny występuje z brzegów. Za mostkiem wchodzimy na większą śródleśną polanę, tzw. Budniki (850-900 m n.p.m.). Mimo że trudno znaleźć jeszcze jakieś pozostałości, to do końca wojny istniała tutaj śródleśna osada. Założyli ją podczas wojny trzydziestoletniej uciekinierzy z Kowar, Karpacza i Wilczej Poręby., podobnie jak parę innych w okolicy. Początkowo nazywano ją Forstbauden (Leśne Budy), potem Forstlangwasser (Leśny Długi Strumień) i w końcu Forststille (Leśne Zacisze). Początkowe ziemianki bardzo szybko przekształcono w domy.

Dziewiętnastowieczny rozwój turystyki pieszej nie ominął także i tej osady położonej w dobrach Schaffgotschów. Na przełomie XIX i XX wieku w wiosce funkcjonowały dwie gospody i schronisko dla turystów Forstbaude nawiązujące swą nazwą do pierwszej nazwy miejscowości. Przed wybuchem II wojny światowej odnotowano 12 zamieszkałych domów. Po wojnie wysiedlono stąd wszystkich, gdyż wioska znalazła się na terenie przygranicznym. Schronisko, wtedy przemianowane na Budnik, przekazano Stowarzyszeniu Studenckiej Bratniej Pomocy z Wrocławia. Jednak na początku lat 50. przestało przyjmować gości ze względu na prowadzone w okolicy poszukiwania rud uranu.

Obecnie na terenie dawnej osady wzniesiono pierwszą, po prawie pięćdziesięciu latach, budowlę. Pojawiły się też tablice informacyjne oraz wytyczono Szlak Miłośników Budnik biegnący w okolicach osady. Wszystko to było możliwe dzięki zawiązanej w 2010 roku grupie miłośników Budnik i funduszom z budżetu partycypacyjnego miasta Karpacz. Ścieżka biegnie częściowo wzdłuż szlaku zielonego, potem odchodzi leśną dróżką w stronę Ponurej Kaskady. Jest to wodopad na potoku Malina, który wpada do Jedlicy zasilającej wspomnianą już wcześniej Łomnicę. Miejsce wręcz obowiązkowe do odwiedzenia, zarówno ze względu na swoją urodę, jak i piękny widok na Kotlinę Jeleniogórską zamkniętą w oddali wzgórzem Chojnika. Przejście całej pętli nie zajmie nawet godziny.

Od trzech lat w ostatni weekend listopada organizowane jest też Pożegnanie Słońca w Budnikach, a z roku na rok atrakcji będzie przybywać jak mówi Paweł Paliga z grupy miłośników Budnik - planujemy oczyścić budynki które są warte uwagi i po których coś pozostało, zabezpieczyć je i opisać. Będziemy organizować wycieczki po osadzie z przewodnikiem. Poszukujemy osób, które przed 1950 były na Budnikach lub znają osoby, które były jako studenci domów wypoczynkowych politechniki Wrocławskiej Bratniak.

Z Budnik na Okraj będziemy podążać trzykilometrową szutrową drogą, określaną mianem Tabaczanej lub Przemytniczej Ścieżki (niem. Tabaksteig). Nazwę tę zawdzięcza nielegalnemu handlowi tytoniem w XIX wieku, który to towar szmuglerzy z Austrii przenosili do okolicznych miejscowości. Tak naprawdę mimo różnych oficjalnych profesji, większość mieszkańców górskich osad trudniła się w tym okresie przemytem. Dojście na przełęcz Okraj zajmuje około godziny, ale my na szczęście nie musimy martwić się o przenoszenie wielkich pak z towarami.

Tuż przed końcem Przemytniczej Ścieżki przechodzimy przez najwyższy punkt tej części szlaku na poziomie 1112 m n.p.m. Sama przełęcz znajduje się o ponad 60 m niżej, na wys. 1046 m n.p.m.

Przełęcz Okraj (niem. Grenzbauden Pass, Schlesische Grenzbaude) pomiędzy Kowarskim a Lasockim Grzbietem jest najważniejszym węzłem szlaków we wschodnich Karkonoszach. Pierwsza budowla, o której wiadomo na pewno, że się tu pojawiła, to schronisko Karla Nagela wybudowane w 1814 roku. Stąd rok później feldmarszałek hrabia von Gneisenau zjechał w 20

minut rogatymi saniami do Zajazdu Gold Krone w Kowarach. Wydarzenie to uważane jest do dziś za symboliczny początek popularnych przez prawie całe kolejne stulecie zjazdów. Dziś to historyczne kuriozum znowu wraca do łask, chociaż daleko jeszcze mu do popularności, jaką miało sto lat temu – w 1896 roku na potrzeby turystów przygotowano 3000 sań rogatych i taką samą liczbę koni pociągowych.

Na przełęczy Okraj warto zrobić przerwę, aby przejść na „drugą stronę". Do 21 grudnia 2007, czyli chwili podpisania przez Polskę Traktatu z Schengen, znajdowało się tutaj najwyżej położone drogowe przejście graniczne Polski. Przez granicę przechodzimy do czeskiej wsi Malá Úpa, znanej z bardzo dobrze zachowanej architektury ludowej. Nawet jeśli nie mamy czasu na przejście całej wsi, która ma dobre kilka kilometrów długości, warto zajrzeć przynajmniej do graniczącej z Polską Horní Malá Úpa (Górnej Małej Upy), gdzie poza stacją czeskiej „Horskiej Služby" znajdują się też dwie gospody oferujące pyszne czeskie jedzenie i piwo. Idealne miejsce na przerwę przed drugą częścią wycieczki, która rozpocznie się od najwyższego na całej trasie podejścia.

Od dawnego budynku placówki granicznej, gdzie też znajduje się węzeł szlaków, kierujemy się za znakami czerwonymi w kierunku Sowiej Przełęczy. Przez moment podejście jest stosunkowo strome, chociaż niezbyt trudne. Może jednak każdego nieuprawionego turystę przyprawić o niemałą zadyszkę. Potem jest już prosto i bardzo łatwo. Szlak przez prawie 4 km do do Sowiej Przełęczy biegnie łagodnie południowym zboczem Kowarskiego Grzbietu (czes. Střecha, niem. Schmiedeberger Kamm). Wierzchołki są częściowo wylesione, więc w wielu miejscach można znaleźć ciekawe punkty widokowe.

Przełęcz Sowia (czes. Soví sedlo,) wcięta na wys. 1146 m n.p.m między Grzbiet Kowarski i Czarny, do którego należy również Śnieżka, kształtem przypomina rozległe wgłębienie o bardzo łagodnych zboczach, skąd też czeska nazwa „sowie siodło". Widać stąd prawie idealnie prostą drogę biegnącą aż do Równi pod Śnieżką , którą podąża dalej szlak czerwony, nazywany też Drogą Przyjaźni Polsko-Czeskiej (Cesta československo-polského přátelství). Został udostępniony turystom obydwu krajów jeszcze w okresie zimnej wojny, na mocy umowy polsko-czechosłowackiej, 16 czerwca 1961 roku i biegnie dokładnie tak jak granica. To tutaj w latach 70. i 80. ubiegłego stulecia spotykali się bez problemów opozycjoniści z obu krajów, co zapoczątkowali nieżyjący Jacek Kuroń i Vaclav Havel. W czasie stanu wojennego szlak zamknięto, a turyści wrócili na niego dopiero po 1984.

Na Sowiej przełęczy swój początek bierze szlak czarny do dolnego Karpacza, którym będziemy wracać. Drogą wśród karkonoskich lasów schodzimy do Sowiej Doliny uznawanej często za najładniejszą w Karkonoszach. Zainteresować powinna ona również wszystkich miłośników „kamiennych skarbów". Od średniowieczu wydobywano tu złoto i kamienie szlachetne, a Walończycy pojawiali się tu do końca wieku XVIII. Potem zbocza eksplorowano w poszukiwaniu granatów, miedzi i ołowiu.

Szlakiem czarnym schodzimy do Szerokiego Mostu, który mijaliśmy na początku naszej wycieczki. Można stąd wrócić znakami zielonymi z powrotem do Białego Jaru lub, co ciekawsze, zejść za znakami czarnymi aż do dawnego dworca kolejowego w Karpaczu. Obecnie pociągi już niestety nie docierają do tego górskiego zakątka. Połączenia kolejowe zlikwidowano w 2000 roku, chociaż i tak jeżdżące zazwyczaj na tej linii dwuwagonowe składy niczym nie przypominały tego, co działo się tu przed wojną, kiedy Karpacz miał bezpośrednie połączenia pośpieszne między innymi z Berlinem czy Amsterdamem.

Współcześnie stację przejęła gmina i wyremontowała zabytkowy budynek dworca. Na szczęście podczas prac nie modyfikowano układu torowego, pociągi mogą więc kiedyś do Karpacza jeszcze powrócić. Plany takie pojawiają się od czasu do czasu, ostatnio na przykład przy tworzeniu koncepcji Jeleniogórskiego Tramwaju Regionalnego. Przez pewien czas na linii do Mysłakowic aktywnie działały przewozy drezynami ręcznymi, jednak i to odeszło w niepamięć.

Obecnie w dawnym budynku dworca miejsce znalazły: centrum informacji turystycznej oraz Muzeum Zabawek działające w Karpaczu o 1995 roku dzięki kolekcjonerskiej pasji Henryka

Tomaszewskiego, słynnego mima i założyciela Wrocławskiego Teatru Pantomimy. W bajkowej scenografii Kazimierza Wiśniaka można zobaczyć lalki, które się uczą, spacerują czy jedzą, na miniaturowym straganie podziwiać dawno zapomniane ozdoby z cukru i piernika, zobaczyć koguciki gliniane i koniki drewniane. Kolekcja pokazuje świat zabawek od osiemnastowiecznych figurek szopkowych poprzez bogato ubierane i tworzone na wzór ludzki dziewiętnastowieczne lalki z bogatych domów po typowe dwudziestowieczne zabawki, które niejednokrotnie mogą przypomnieć każdemu czasy jego dzieciństwa.

DOJAZD (do przystanku Karpacz Biały Jar):

- autobusem z Jeleniej Góry (ok. 30 min, 2-4 połączenia na godzinę, 5-7 zł, pierwszy kurs o 4:40)
- autobusem z Wrocławia (6.45, 3 godz. 15 min, 33 zł)
- autobusem z Legnicy (6.50, 2 godz. 12 min, 23,70 zł)

POWRÓT (z przystanku Karpacz PKP):

- autobusem do Jeleniej Góry (ok. 30 min, 2-4 połączenia na godzinę, 5-7 zł, ostatni kurs o 22.19)
- autobusem do Wrocławia (18.41, 3 godz. 10 min, 33 zł)
- autobusem do Legnicy (19.47, 1 godz. 53 min, 21,30 zł)

Regionalne smaki

Przysmaki Ślężysława

Jolanta Kluba, Wojciech Głodek

Sulistrowiczki to niewielka wieś pod Sobótką położona w kotlinie otoczonej Wzgórzami Oleszeńskimi, Ślężą i Radunią. Pierwszy raz wspomniana została już w 1677 roku pod nazwą Klein Silsterwitz. W połowie XVIII wieku w Sulistrowiczkach funkcjonowało pruskie królewskie podleśnictwo, gorzelnia, 2 młyny wodne, piekarnia, tartak, wytwórnia wosku, oleju i soków, katolicka szkoła filialna oraz 28 warsztatów rzemieślniczych, w tym blisko połowa tkackich. Na początku XX wieku właścicielem wsi został dr Erich Bohn, z którego inicjatywy powstał jeszcze przed I wojną światową zakład leczniczy (obecnie budynek Caritasu, w czasie wojny - szpital wojskowy) i otaczający go kompleks parkowy. Ze względu na zastosowanie licznych dzieł wodnych – stawów i kaskad - park nazwano "Wenecją". Do dziś zachowała się kompozycja parku i część urządzeń wodnych (dwa stawy o obmurowanych granitem brzegach i zespół kaskad), jednak trudno dojrzeć w tych pozostałościach ślady dawnej świetności. Stylowe ogrodzenie rozebrano około 1970 roku, pozostawiając wyłącznie dwie kamienno-drewniane bramy (górną i dolną) od strony szosy, w które wmontowano fragmenty zabytkowej szesnastowiecznej kamieniarki - piaskowcowe płaskorzeźbione personifikacje Wiary i Miłosierdzia oraz ornamenty akantowe. Dzięki stworzeniu sztucznego zalewu na Sulistrowickim Potoku w 1970 roku Sulistrowiczki stały się miejscowością letniskową, szczególnie atrakcyjną dla mieszkańców pobliskiego Wrocławia. Znaczna część wsi została wtedy rozparcelowana na małe działki, na których postawiono liczne domy rekreacyjne - zarówno letnie, jak i całoroczne. Spacerowanie wśród nich i dzisiaj wywołuje wrażenie sennego uzdrowiska.

Nieopodal znajduje się jedno z tajemniczych dolnośląskich miejsc - góra Ślęża. Tutaj znaleziono kultowe rzeźby (dzieło miejscowej ludności z okresu kultury łużyckiej): niedźwiedzia, postać z rybą i grzyb. Szczególnie popularny stał się niedźwiedź, nazywany często "śleżańskim misiem" – dzisiaj jego wizerunek wykorzystywany jest w promocji Sobótki. Ów ślężański miś, określany także mianem Ślężysława, użyty został również w nazwie specjalności restauracji Zielone Wzgórze w Sulistrowiczkach.

Do Zielonego Wzgórza nie jest trudno trafić. Z głównej szosy wystarczy skręcić w ulicę Słupicką, na której końcu widać spory ceglany budynek. Znajduje się on na rogu ulic Parkowej i Zielone Wzgórze właśnie. Za nim, z niewielkiego parkigu, wchodzimy do uroczej, przytulnej sulistrowickiej restauracji. Stolików w środku jest zaledwie osiem i w weekendowe popołudnia może być naprawdę trudno znaleźć wolne miejsce. Dużo łatwiej jest latem, gdy na zewnątrz na gości czeka całkiem spory ogródek.

Wystrój wnętrza jest rustykalny, z grubymi linami podwieszającymi półkę nad barem, drewnianymi stołami, muszelkami zdobiącymi toaletę oraz żeliwnym piecykiem pod ścianą. Nie zabrakło też nowoczesnych elementów (m. in. lampy), które wkomponowane zostały w całość na tyle udanie, że podkreślają jej charakter nie kłócąc się z nim. Jednak nie tyle rustykalny wystrój sprawia, że czujemy się tutaj jak w przytulnym pokoiku, ile obsługa. Uśmiechnięci kelnerzy udzielający wyczerpujących informacji o każdym daniu, starający się razem z klientem wybrać odpowiednią pozycję z menu, krzątający się wokół baru i wspomnianego piecyka... Można odnieść wrażenie, że wpadliśmy z wizytą do znajomych, a nie – odwiedzili restaurację.

W karcie dań znajdziemy niewiele, ale za to jakie! Szczególnie godnie polecenia są trzy potrawy regionalne - Zupa Ślężysława (12 zł), Kiszeniaki (15 zł) oraz Misa Włosta z bułeczkami ślężańskimi (45 zł). Zupa Ślężysława to gęsta zupa z czerwoną fasolą, cebulą, papryką i ziemniakami oraz dużymi kawałkami mięsa przypominający kluski. Kiszeniak to duży

podpłomyk przykryty serem twarogowym i lekko kiszoną kapustą, w całości oprószony specjalną mieszanką. Co znajduje się w tej mieszance, trudno jednoznacznie stwierdzić. Na pewno jest dużo ziół, jednak zapytany o to kelner uśmiechał się tajemniczo... Tajemnica szefa kuchni! W Misie Włosta znaleźć natomiast można duszoną w czerwonym winie wołowinę podawaną ze świeżo pieczonymi bułeczkami oraz domową konfiturą śliwkową. Warte uwagi są i inne potrawy, jak pstrąg w mięcie czy podawana z ryżem zupa z cukinii. Ta ostatnia, lekka, ale ostra, wyrazista, pozostawia niezapomniane wrażenia smakowe.

Wszystkie dania przygotowywane są na bieżąco. Nie dostaniemy dania po 5 minutach od zamówienia, nie usłyszymy też charakterystycznego "brzęku" kuchenki mikrofalowej, jak ma to miejsce w wielu współcześnie działających lokalach.

W restauracji można też zaopatrzyć się na wynos. Właściciele zadbali o kontakty z lokalnymi producentami i dzięki temu można spróbować i zakupić przepyszną kiełbasę czy wędzoną słoninę. By klienci nie musieli kupować w ciemno, na barze wyłożone zostały kawałeczki sprzedawanych produktów – można degustować do woli. Szczególnie warta polecenia jest właśnie słonina o lekko dymnym posmaku.

Przed świętami w lokalu pojawiły się również produkty rękodzielnicze - obrazy i wieńce bożonarodzeniowe. Autorką obrazów jest malarka mieszkająca ledwie kilka domów od restauracji, a specjalizująca się – jak wnioskować można z wystawionych dzieł – w pejzażach oraz kwiatach. Te ostatnie - jasne, namalowane w odcieniach bieli, robiły szczególne wrażenie, ale również ci, co chcieliby przyozdobić wnętrza nieco żywszymi barwami, nie mieliby problemów ze znalezieniem odpowiedniego obrazu. Ozdoby świąteczne zaś, obecne w restauracji już od listopada, przydawały wnętrzu charakteru ciepłego domu i zachwycały precyzją wykonania i różnorodnością. Przystępne ceny sprawiały, że trudno było nie poddać się odświętnemu nastrojowi i wyjść bez zakupienia nawet najmniejszego wieńca lub stroika.

Wyrobem, o którego spróbowaniu nie można zapomnieć, jest lokalne piwo. Tak naprawdę browaru w Sulistrowiczkach nigdy nie było. Był za to w nieodległej Sobótce, w zachodniej dzielnicy Górka. Uruchomił go Ernest von Luttwitz w 1817 roku. Piwo produkowano początkowo według metody bawarskiej pod nadzorem mistrza browarnianego Schmidta, używając do tego wody z niedalekiego Źródełka Piwnicznego. Sprzedawano je nie tylko w lokalnej gospodzie, ale także w specjalnie otworzonym lokalu "Piwnica w Górce" we Wrocławiu. Syn założyciela, Wilhelm, w celu modernizacji i rozbudowy browaru, utworzył w 1858 roku spółkę "Gorkauer Societats Brauerei", której zarządcą został Reinhold Seifferst. Prace, dzięki sprowadzeniu prawie 300 murarzy, cieśli i innych robotników, trwały niespełna rok. W 1859 roku browar uroczyście poświęcono.

Browar był bardzo nowoczesny jak na tamte czasy. Urządzenia do produkcji słodu i ważenia piwa napędzała maszyna parowa o mocy 30 KM wyprodukowana przez firmę C. Kulmitz. Wytwarzane piwo miało jednak bardzo krótką trwałość - ze względu na stosowanie kiepskiej jakości wody. W miarę upływu czasu piwo sprzedawało się coraz gorzej, a browar zaczął podupadać. W 1864 roku Wilhelm von Luttwitz znalazł inwestora, który w zamian za kontrolę nad firmą zapewnił kredyt na dalszą działalność. W 1870 roku browarem zarządzało specjalnie do tego celu utworzone towarzystwo handlowe reprezentowane przez Kulmitza, radcę rządowego Pfahla oraz radcę handlowego Tielscha. W granitowych stokach za browarem wykuto sztolnie, dzięki którym zbierano przefiltrowaną przez skały wodę do ogromnych cystern w podziemiach. Do nadzoru nad ważeniem piwa zatrudniono Czecha - pana Burkę. Zwiększenie produkcji spowodowało kolejne problemy. Zabudowania browaru były zbyt małe i piwo magazynowano w składach we Wrocławiu, Wałbrzychu, Dzierżoniowie, Strzegomiu, Legnicy, co znacząco zwiększało koszty działalności.

14 grudnia 1886 roku postanowiono browar przekształcić się w spółkę akcyjną. 9 kwietnia 1887 spółka została zarejestrowana z kapitałem akcyjnym 508 000 marek. Rozpoczęto produkcję piwa leżakowego oraz piwa sezonowego tzw. "koźlaka" warzonego metodą dolnej fermentacji i sprzedawanego w maju, wrześniu i październiku oraz na Boże Narodzenie. Piwo z browaru w

Sobótce Górce było znane na całym Śląsku, na początku XX wieku otworzono oddziały w Wałbrzychu i Nowej Rudzie (gdzie przejęto inny lokalny browar). Produkowano wtedy co roku nawet 50 tysięcy hektolitrów piwa. Po wojnie wznowiono działalność zakładu. W rekordowym roku rozlano 90 tysięcy hektolitrów. Przemiany ustrojowe lat 90. doprowadziły do bankructwa i zamknięcia browaru w 1997 roku.

Na początku października 2013 roku pojawiło się ponownie piwo sygnowane nazwą Sobótka Górka. Pochodzi ono jednak niewielkiego browaru rzemieślniczego założonego przez Bartłomieja Bogdańskiego, Piotra Sieniawskiego i Roberta Kopcia. Współpracuje z nimi emerytowana piwowar zakładu w Górce, Zuzanna Wierzbicka. Premiera nowego piwa, tradycyjnego lagera "dwunastki" odbyła się w restauracji Zielone Wzgórze na początku listopada. Jest to piwo ze słodów: czeskiego klepiskowego, karmelowego i pilzneńskiego, chmielone szyszką Marynki i chmielu Lubelskiego, refermentowane w butelce. Na etykiecie – jakżeby inaczej – znajdziemy ślężańskiego misia.

Do najtańszych piwo nie należy, gdyż mała butelka (0,33) niezależnie od tego, czy rozlana na miejscu, czy kupiona na wynos kosztuje 10 zł. Jest jednak warte spróbowania. Sobótka Górka to zdecydowanie jedno z lepszych piw rzemieślniczych, jakie ostatnio pojawiły się na rynku.

DOJAZD (do przystanku Sulistrowiczki - Kościół):

- autobusem z Wrocławia (ok. 1 godz., w dni robocze 12.00, 15.30, w dni wolne 13.10, 14.20, 16.30, 7-8 zł)

GODZINY OTWARCIA: codziennie, od 13 do 22

POWRÓT (do przystanku Sulistrowiczki - Kościół):

- autobusem do Wrocławia (ok. 1 godz., w dni robocze 16.45, 17.40, 18.05, w dni wolne 15.42, 17.40, 18.48, 7-8 zł)

ALTERNATYWNIE: dojazd lub powrót można połączyć z wycieczką przez masyw Ślęży z/do Sobótki (ok. 2 godz., trasa lekka, terenowa) skąd autobusy do Wrocławia kursują 1-2 razy na godzinę, pierwsze połączenia już wcześnie rano, a ostatnie powrotne o 20:40 w dni wolne i 21:30 w dni robocze

Zapiski i wspomnienia

Początki polskiej szkoły szybowcowej w Jeżowie Sudeckim

Zdzisław J. Wolczko

Po I wojnie światowej latanie stało się modne. Rzesze młodych przyciągneło teże szybownictwo, ale uprawianie tego sportu było wtedy możliwe tylko w terenie górzystym. Szybko okazało się, że warunki panujące w Kotlinie Jeleniogórskiej, szczególnie na stokach Gór Kaczawskich, były idealne dla szybowników.

W 1922 roku założono Jeleniogórskie Stowarzysznie Lotnicze. Jego członkowie na zawodach szybowcowych w Rhön w Bawarii przekonali do przyjazdu na Dolny Śląsk Edmunda Schneidera i Gottloba Espenlauba, młodych niemieckich projektanci szybowców, którzy założyli nową szkołę nieopadal podjeniogórskiego Grunau (pol. Jeżów Sudecki) na wzniesieniu Schieferberg (561 m n.p.m., obecnie Góra Szybowcowa) w Grzbiecie Małym Gór Kaczawskich. Już 2 marca 1924 roku Gottlob Espenlaub na szybowcu swojej konstrukcji odbył rekordowy, sześćdziesięciominutowy lot. Latał tu też badający zjawisko chmur stojących, urodzony we Wrocławiu dr Joachim Küttner, który w 1937 roku ustanowił rekord świata wznosząc się bez tlenu na wysokość ponad 7000 m.

Wojna przerwała działanie szkoły, jednak ledwie przetoczył się front II wojny światowej do Grunau przybyli polscy szybownicy oraz fascynaci, którzy stawiali pierwsze kroki w tym sporcie. Jednym z nich był Zdzisław Wolczko (wtedy występujący pod nazwiskiem Adama Górskiego). Poniżej przedstawiamy jego wspomnienia z tego okresu, spisane w 2003 roku w odległej Australii. Pierwszy raz zostały opublikowane w nieistniejącym już portalu miejskim MojaJeleniaGora.com. W tekście zachowano oryginalne sformułowania i styl wypowiedzi autora, niezbędnej korekty dokonano jedynie w zakresie interpunkcji.

Koniec wojny zastał mnie z rodzicami w Przeworsku, skąd również pochodziła mego ojca rodzina. Rodzice, wysiedleni z Drohobycza (dzisiejsza zachodnia Ukraina), tam tymczasowo zamieszkali (przed wyjazdem na zachód do Ziem Odzyskanych).

Moja osobista wojna jednak jeszcze się nie skończyła, bo jako członek byłej Armii Krajowej w czasie wojny, byłem dalej - z innymi członkami AK - prześladowany przez komunistyczne UB i musiałem się ulotnić z Przeworska, gdzie byłem dobrze znany. Moje prośby o wyrobienie sobie dokumentów, przy pomocy lokalnych władz AK na wyjazd za granicę, zostały brutalnie odrzucone i musiałem się ratować na własną rękę.

Po wojnie powstało wielkie zamieszanie ludnościowe w nowej Polsce. Około cztery i pół miliona wysiedleńców z byłych ziem wschodniej Polski jechało na zachód do nowo odzyskanych ziem, skąd sześć i pół miliona Niemców uciekło lub było wysiedlonych poza Odrę i Nysę. Zdecydowałem się skorzystać z tego zamieszania i przyłączyć się do tej „emigracji" z nowym nazwiskiem, Adam Górski, aby wyeliminować łączność z moim pochodzeniem i możliwość jakichkolwiek dochodzeń w związku z byłą Armią Krajową. W takim administracyjnym zamieszaniu wiele ludzi nie miało żadnych dokumentów z powodu bombardowań, pożarów i innych skutków wojny, jak np. likwidowanie kościołów na byłych ziemiach wschodniej Polski, w których znajdowały się metryki urodzin itp. Dokumenty były wyrabiane w tych powojennych czasach na podstawie informacji, którą kandydat sam podawał. Byłem więc w stanie dać nurka do tego oceanu poruszającej się ludzkości i wypłynąć na górę jako kompletnie inna osoba z dokumentami zaprojektowanymi przeze mnie. Miałem długą rozmowę na ten temat z rodzicami i zadecydowaliśmy, że wyjadę na zachód, szukać nowego mieszkania dla naszej rodziny i podjąć próbę zbudowania sobie tam nowego życia.

Pewnego wieczoru, żegnając się z rodzicami, jak się później okazało - z ojcem ostatni raz w życiu, wyjechałem na Śląsk do Opola, gdzie zatrzymałem się u znajomych z Drohobycza , którzy – wraz z wieloma innymi - już się tam osiedlili.

Podczas moich poszukiwań mieszkania w Opolu pewnego dnia zauważyłem ogłoszenie w oknie jakiegoś sklepu zachęcające odważnych młodzieńców do wstąpienia do nowo zakładanej Polskiej Szkoły Szybowcowej w Grodźcu koło Sosnowca [przypis 1] za bardzo małą opłatą. Zawsze marzyłem o lotnictwie i o lataniu i tutaj przede mną stała okazja do zrealizowania moich planów, jak również zniknięcia w polskim społeczeństwie na zachodzie. Wobec tego bez namysłu spakowałem swoje manatki i wyjechałem pociągiem tego samego dnia do Sosnowca. Przyjechawszy tam, natychmiast poszedłem do biura szkoły. Zastałem tam jednego z instruktorów, który, jak się okazało, był również dyrektorem całego przedsięwzięcia i prawdopodobnie Komendantem Szkoły (St. Kwaśniak, plutonowy podchorąży pilot, którego nazwisko występuje na moim zaświadczeniu ukończenia kursu kategorii „A" 22/9/45). Od Niego dowiedziałem się, że były to tylko pierwsze kroki tej powojennej polskiej szkoły, która składała się tylko z dwóch instruktorów i paru studentów. On był bardzo ucieszony moim przyjazdem i ochotą wstąpienia do szkoły, ale gdy pojawiła się kwestia opłaty za kurs powiedziałem mu, że niestety nie mam żadnych pieniędzy i że jestem tylko właścicielem tego ubrania, które miałem wówczas na sobie. Moja odpowiedź bardzo go wzruszyła i ten wspaniały człowiek na miejscu zaoferował mi pracę „dozorcy obozu" w Grunau koło Jeleniej Góry, gdzie ćwiczenia lotnicze miały się niedługo rozpocząć. Naturalnie propozycję przyjąłem z uciechą i on zaraz wypisał mi bilet kolejowy do Jeleniej Góry i już po południu wyjechałem pociągiem do mojego „nowego świata".

Do miasta przyjechałem w następny dzień i na piechotę pomaszerowałem do Jeżowa Sudeckiego (około cztery kilometry na północ od Jeleniej Góry). W tych czasach Jeżów jeszcze miał niemiecką nazwę Grunau i jakkolwiek mieszkało już tam wielu wysiedleńców z polskiego wschodu, jeszcze dalej mieszkało tam wielu Niemców, właścicieli domów, a szczególnie starszych ludzi, którzy nie mieli ani siły, ani potrzeby uciekania do Niemiec. Trochę później dowiedziałem się, że Grunau posiadało również słynną fabrykę szybowców, założoną jeszcze przed wojną, która wyrabiała wspaniałe szybowce pod nazwą „Baby Grunau" [przypis 2]. Nie wiem czy ta nazwa była polską wersją „Kinder Grunau" czy też Niemcy sami dali taką nazwę tym szybowcom.

Po zarejestrowaniu się zostałem przydzielony do mieszkania z drugim rekrutem w bardzo ładnym piętrowym, murowanym domu, w którym mieszkali starzy niemieccy właściciele. Oni mieszkali na parterze, a my mieliśmy pojedyncze pokoje na górze. Wioska była położona malowniczo, w otoczeniu, w którym nasza szkoła była organizowana. Było nas już tam około dwunastu kandydatów.

Niedługo później nasz komendant przyjechał z dodatkową grupą rekrutów i dzienny rozkład zajęć szkoły rozpoczął się na dobre. Codziennie zaczynaliśmy zbiórką na małej polanie przed głównym budynkiem administracyjnym, gdzie był również nasz masz z flagą lotniczą. W tym budynku mieszkali instruktorzy, kierownik fabryki szybowców, inni starsi rangą przedstawiciele szkoły, jak również i nasz Komendant. Po zbiórce chodziliśmy na śniadanie do wspólnej dosyć obszernej jadalni, a potem na lekcje. Po paru dniach porannych zbiórek nasz Komendant musiał zauważyć, że miałem w pewnym stopniu znajomość wojskowej musztry i natychmiast dał mi awans na instruktora. On nigdy nie pytał, gdzie ja taką wiedzę otrzymałem, a ja byłem zadowolony, że nie musiałem się tłumaczyć. Wprawdzie uważałem go za uczciwego i fantastycznego człowieka, lecz nie znałem go na tyle dobrze, aby się jemu zwierzyć. W tym wypadku obydwaj byliśmy zadowoleni i od tego czasu uczyłem rekrutów podstawowej musztry. W każdą niedzielę prowadziłem ich, coraz lepiej maszerujących, do kościoła w Jeleniej Górze na Mszę Św. Nauczyłem ich też śpiewać odpowiednie żołnierskie piosenki w czasie tych marszów. Z tygodnia na tydzień wyniki musztry były coraz lepsze, z czego mój dobroczyńca był bardzo zadowolony. Z mojej strony byłem też zadowolony, że chociaż w niewielkiej mierze byłem w stanie Jemu się odwdzięczyć za jego dobre serce i pomoc w biedzie.

Nasze pierwsze doświadczenia latania miały miejsce w dwuosobowej wersji szybowca „Baby Grunau". Była to wspaniała maszyna podobna do samolotu myśliwskiego prowadzona przez młodego pilota, który prawdopodobnie był Niemcem, ale nie pytaliśmy się o jego pochodzenie. Był natomiast świetnym pilotem i latał z każdym z nas bardzo wysoko ponad pasmem gór. Pod koniec każdego lotu dawał nura w dół przed lądowaniem. Z tego powodu paru studentów było chorych w czasie tych lotów, a ja tylko straciłem przytomność odzyskując ją, jak już wylądowaliśmy, z czego wszyscy się dobrze naśmialiśmy.

Nasze pierwsze lekcje były lataniem podstawowym szybowcem w prostej linii, startując ze wzgórza na jednym końcu długiej i obszernej polany i lądując mniej więcej w połowie dystansu, gdzie polana była już na równym polu. Podstawowy szybowiec był bardzo prymitywną konstrukcją mającą otwarte, drewniane siedzenie pilota w centrum konstrukcji drewnianego szkieletu z dwoma skrzydłami pokrytymi cienkim materiałem i serią metalowych linii łączących pilota i drążek sterowy ze skrzydłami i ogonem szybowca. Loty były szczególnie podniecające, ponieważ w czasie lotu wiał nam w twarz silny wiatr. Wtedy jeszcze nie mieliśmy odpowiedniego wyposażenia do latania, tylko normalne ubrania, w których się chodziło. W dodatku już od pierwszego lotu byliśmy odpowiedzialni sami za siebie i nasze akcje w lotach, co było też podniecające.

Startowanie szybowca też było raczej prymitywne, bo nie mieliśmy luksusu używania specjalnego motoru, który startował szybowiec za pomocą wielokrążka z linką. Mieliśmy tylko do dyspozycji podstawową linkę, którą zakładało się do haka w nosie szybowca stojącego na szczycie pagórka. Ośmiu z nas, czterech po każdej stronie, ciągnęło tę linkę w dół góry - najpierw powoli a potem coraz szybciej aż do biegu, podczas gdy instruktor, stojący w tyle szybowca, obserwował linkę i gdy zadecydował, że była dostatecznie naciągnięta, uwalniał ogon szybowca trzymany sznurem przypiętym do mniejszego haka. W rezultacie szybowiec momentalnie startował, a studenci, natychmiast padali płasko na ziemię, aby szybowiec - z początku nisko lecący - ich nie uderzył. Po starcie szybowiec nabierał wysokości i pilota zadaniem było powrócić maszynę do poziomego lotu, potem obniżyć się i lądować na równi. Każdy z nas praktykował te pierwsze kroki latania przez wiele tygodni nabierając coraz więcej doświadczenia. Te podstawy latania skończyliśmy pod koniec jesieni 1945 roku i latanie zostało zawieszone na czas zimy. Na wiosnę 1946 roku byliśmy gotowi do następnego etapu ćwiczeń, które miały nauczyć nas skręcać szybowcem w lewo i w prawo i robić zawrót 180 stopni.

W czasie dosyć srogiej zimy wieczorami i na weekendach staraliśmy się sami bawić i czasem robiliśmy przyjęcia w niemieckich domach, gdzie niektórzy nasi chłopcy już poszukali sobie niemieckie dziewczyny. Te zabawy nie podobały się polskiej ludności. Wielu z nich posądzało nas o bratanie się z nieprzyjacielem, ale byliśmy młodzi, pełni życia i uciechy. Uważaliśmy, że wojna się już skończyła i że cywilni mieszkańcy Grunau nie zagrażali nam w żaden sposób. Wobec tego ignorowaliśmy te zarzuty i często wieczorami wesoło się bawiliśmy.

Nasza grupa została również zaproszona pewnej niedzieli przez komisariat lokalnej milicji i tam potem często chodziliśmy na kielicha i śpiewanie polskich piosenek. Pomimo mojej niebezpiecznej sytuacji politycznej, o której naturalnie nikt nie wiedział, nie odmówiłem uczęszczania na te spotkania, bo na pewno wzbudziłoby to podejrzenia. Miałem również mały repertuar popularnych w tych czasach piosenek i grając trochę na gitarze, brałem czynny udział w śpiewach i akompaniamencie. Milicjanci byli tym zachwyceni i pozostaliśmy dobrymi przyjaciółmi.

Na wiosnę 1946 roku Polskie Linie Lotnicze LOT organizowały pierwszą powojenną konferencję wybierając Jeżów jako idealne miejsce na taki zjazd. Wybór Jeżowa prawdopodobnie był spowodowany tym, że szef LOT-u był znajomym (czy też kolegą) naszego Komendanta szkoły. W tym czasie już dosyć dobrze mówiłem po niemiecku w rezultacie styczności z niemieckimi mieszkańcami, a w dodatku zawsze miałem pewne zdolności do języków. Pewnego dnia mój szef zawołał mnie do swego biura i oznajmił decyzję o urządzeniu wspomnianej konferencji w Jeżowie, powierzając mi zorganizowanie zakwaterowania dla ponad stu gości reprezentujących wszystkie rejony Polski. Ten projekt sam w sobie był ogromny do zrealizowania, a do tego

miałem tylko dwa tygodnie do zorganizowania tak bardzo ważnej operacji. Poinformował mnie również, że z powodu tej konferencji nasze wiosenne ćwiczenia latania zostały zawieszone.

Było to niesamowite przedsięwzięcie i zabrałem się natychmiast do pracy z pełną werwą i poświęceniem. Włączyłem wszystkich studentów rozdzielając im rejony w Jeżowie, w których każdy miał odwiedzić domy i przeprowadzić rozmowy z właścicielami na temat tego, czy oni byliby gotowi zaoferować mieszkanie u siebie na jeden weekend dla uczestników konferencji i ile mogliby przyjąć do siebie osób. Pokoje, w których goście mieli mieszkać, musiały też być skontrolowane - czy nadają się do takiego wynajęcia. W efekcie takiej kontroli studenci sami decydowali na miejscu, czy pokój się nadaje, czy nie, co świadczyło o ich dojrzałości (pomimo ich młodego wieku). Ponieważ wiele słynnych przedstawicieli lotnictwa miało przyjechać do Polski, prawie wszyscy, tak niemieccy jak i polscy mieszkańcy Jeżowa, z wielką chęcią przyłączyli się do tego projektu uważając za zaszczyt gościć u siebie tak ważne osobistości. Jednak pomimo tak chętnej kooperacji mieszkańców, praca była bardzo nużąca, zajmująca wiele czasu, bo każdy z nas musiał chodzić wiele kilometrów dziennie, zwiedzając każdy dom i sprawdzając możliwości zakwaterowania gości. Pomimo tak krótkiego czasu, udało się nam jednak zwerbować wystarczającą ilość chętnych mieszkańców i pod koniec drugiego tygodnia zdołaliśmy zrealizować nasze zadanie. W piątek, w dzień przyjazdu naszych gości, byliśmy gotowi do rozprowadzenia przybyszów do uprzednio przygotowywanych dla nich kwater według mojej skrupulatnie przygotowanej listy.

Podczas gdy konferencja miała miejsce w naszej obszernej sali jadalnej, gdzie też podawano dzienne posiłki, my, wyczerpani studenci, odpoczywaliśmy z wielką ulgą po tak wielkim wysiłku który nam się udał i z którego byliśmy bardzo zadowoleni. Konferencja skończyła się w poniedziałek po południu. Uczestnicy zjazdu byli po prostu zachwyceni naszą świetną organizacją, gościnnością mieszkańców, jak również naszą kuchnią. Wszystko to spowodowało, że nie tylko ich obrady okazały się bardzo produktywne, ale ich pobyt w tych pięknych górach był bardzo przyjemny. Wszyscy uczestnicy konferencji byli do tego stopnia mile zaskoczeni naszym wysiłkiem, że szef LOTu osobiście podziękował mnie i wszystkim studentom, którzy brali udział w tym przedsięwzięciu, za tak szybkie i świetne zorganizowanie zakwaterowania członków konferencji. Jako organizatora tego pomyślnego przedsięwzięcia zaprosił mnie do spędzenia całego tygodnia w Warszawie z jego rodziną. Byłem tym zaskoczony, ale z przyjemnością przyjąłem zaproszenie. Szef LOTu poinformował mnie, że zaraz po powrocie do stolicy zorganizuje mój pobyt tam i że wyśle dla mnie bilet kolejowy do Warszawy. Jakkolwiek byłem wdzięczny szefowi LOTu za jego hojność, miałem trochę skrupułów, bo żal mi było moich, też tak ciężko pracujących, kolegów, którzy nie dostali podobnego zaproszenia.

Po wyjeździe gości szef naszej szkoły, również zachwycony naszą pracą, dał nam dwa dni wolnego, byśmy doszli do siebie po tak ogromnym wysiłku. W środę powróciliśmy do naszej codziennej rutyny porannych musztr wojskowych, a po śniadaniu - na ćwiczenia latania. Tym razem mieliśmy rozpocząć następny etap naszych ćwiczeń, w ramach których trzeba było po wystartowaniu skierować szybowiec naprzód, później w lewo i lądować pod górę w stronę startu. Innymi słowy, szybowiec miał zrobić zwrot 180 stopni od startu do lądowania. Niestety w tygodniu rozpoczęcia tych ćwiczeń pogoda była wyjątkowo niesprzyjająca - do tego stopnia, że prawie cały tydzień nie lataliśmy z powodu bardzo silnego tylnego wiatru. Wiatr taki jest niebezpieczny do startowania szybowców, którymi normalnie startuje się pod wiatr. Byliśmy wszyscy zniecierpliwieni tym odwlekaniem, ale jakoś pod koniec tygodnia wiatr trochę się zmniejszył, chociaż nadal wiał w złą stronę. Tego dnia nasz instruktor, stojąc z nami na szczycie góry, dyskutował możliwości latania w takich niepewnych warunkach. Dalsze zmniejszenie siły wiatru skłoniło go w końcu do decyzji, aby popróbować lotów pomimo braku idealnych warunków. Ponieważ ja już w tym czasie byłem dobrze znany jako „organizator", więc kogo on wybrał na ten próbny lot? Naturalnie mnie. W rezultacie zostałem królikiem doświadczalnym do wypróbowania niebezpiecznego lotu w takich nieprzychylnych warunkach. Nic innego nie wypadało zrobić, tylko przygotować się do lotu. Z drugiej strony byłem zadowolony z tego wyboru, bo też już miałem dosyć tych odwlekań i chciałem w końcu skończyć kurs.

Usiadłem więc na siedzeniu pilota i zostałem skrupulatnie przypięty przez instruktora, który skontrolował wszystko, aby nie było błędów. Chłopcy już poszli w dół góry, gdzie mieli wystartować szybowiec linką. Instruktor był bardzo dokładny i z wielką troską dawał mi instrukcje do lotu, specjalnie ze względu na to, że wiatr dalej wiał w tył szybowca. Przede wszystkim tłumaczył mi, że najważniejszą rzeczą w moim locie było to, o czym już dobrze wiedzieliśmy z naszych poprzednich lotów - utrzymanie drążka sterowego trochę do przodu, aby nos szybowca zawsze był skierowany trochę w dół (na tym opiera się jego szybkość i podstawa lotu). Było to wyjątkowo ważne przy locie ponad pobliskim lasem. Tłumaczył, że ponieważ tylny wiatr nad lasem będzie mnie bardzo silnie ciągnął w dół, to atmosfera powietrzna utrzyma mnie ponad lasem tak długo, jak długo ja utrzymam drążek sterowy w prawidłowej pozycji. Moim zadaniem było, po wystartowaniu, powrócić szybowiec na poziomy lot i skręcić w prawo stronę pobliskiego lasu. Tam miałem skręcić trochę w lewo, aby wyrównać lot ponad lasem w stronę pobliskiej, wąskiej polany, która znajdowała się pomiędzy tym a następnym lasem. Przelatując ponad polaną miałem skręcić znowu w lewo i wyrównać lot wzdłuż tej polany aż dolecę ponad naszą, już dobrze znaną z poprzednich lotów, obszerniejszą polanę. Tam miałem skręcić szybowiec znowu w lewo, tym razem już w kierunku startu i po paru minutach lotu lądować. Byłem taki zajęty, koncentrując się nad wskazówkami mojego instruktora, że po prostu nie miałem czasu bać się tego lotu, który, jak wszyscy z nas zdawali sobie sprawę, był wyjątkowo niebezpieczny. W przygotowaniu się do lotu bardzo pomogły mi moje doświadczenia z Armii Krajowej, gdzie nauczyłem się skrupulatnie wykonywać rozkazy.

Po wystartowaniu szybko wyrównałem szybowiec na poziomy lot i przycisnąłem prawy ster skręcając w stronę lasu według instrukcji. Szybowiec ładnie odpowiedział i po paru minutach już rozpoczął lot nad lasem. Natychmiast przycisnąłem lewy ster, aby wyprostować lot nad lasem i znowu maszyna ładnie odpowiedziała. Na szczęście bardzo dobrze pamiętałem ostrzeżenia instruktora na temat silnego ciągnięcia szybowca w dół nad lasem i wiedziałem, że muszę zawsze mieć ster trochę do przodu – nawet, gdy będzie wydawać się, że szybowiec uderzy w las. Wykonałem to skrupulatnie według instrukcji i właściwie mogę uznać, że uratowało mi to życie w tym dniu. Po paru minutach przeleciałem ponad lasem i znalazłem się nad wąską polaną pomiędzy lasami, gdzie zrobiłem zwrot w lewo pod kątem prostym i poleciałem w stronę startu. Ponieważ był to mój pierwszy lot w tej nowej serii i to w takich trudnych warunkach, nie chciałem próbować lądować za blisko do miejsca startu, gdzie musiałbym lądować pod górę. Powziąłem decyzję wylądowania na równej polanie tuż przed wzniesieniem. Uważałem że nie było co się wygłupiać i grać wielkiego mistrza i wykonałem wszystkie zadania według wskazówek instruktora.

Niestety w tym wypadku czuję się trochę winny, bo mój instruktor był tak zadowolony moim lotem, że natychmiast wybrał drugiego studenta, aby zrobił taki sam lot pomimo dalej nieodpowiedniego tylnego wiatru. Byłem niedaleko szybowca i stale się świadkiem tego, jak nasz instruktor dawał nowemu lotnikowi takie same instrukcje i z taką samą troską i szczegółami, jak i mnie wcześniej. Szybowiec znowu wystartował i po paru minutach już leciał w prawo ponad lasem. Niestety, na pewno doświadczając tego samego silnego ciągnięcia szybowca w dół do lasu, którego ja doświadczyłem podczas swojego lotu, musiał dostać ataku paniki zapominając o ważnym utrzymaniu drążka sterowego do przodu. Wyglądało na to, że musiał pociągnąć drążek sterowy do siebie, aby podnieść nos szybowca bojąc się uderzyć w las, nad którym nisko leciał. Takie posunięcie w locie szybowcem niestety jest fatalne, bo w takiej sytuacji szybowiec natychmiast traci szybkość i wysokość. W rezultacie ten nieszczęsny chłopak wpadł na las, uderzył w drzewo i się zabił. Obserwowaliśmy ten tragiczny wypadek z przerażeniem. Natychmiast pobiegliśmy w stronę wypadku. Z trudem wspinaliśmy się na drzewo, w które uderzył. Byłem pierwszym, który dotarł do studenta, dalej przypiętego do siedzenia pilota. Krew na czole i nosie świadczyła, że uderzył głową w drzewo. Natychmiast wyciągnęliśmy go z szybowca, ale było jasne że już nie żył. Musiał zginąć natychmiast po zderzeniu, bo - pomimo że staraliśmy się udzielić mu pierwszej pomocy - nie odzyskał przytomności. Natychmiast zadzwoniliśmy po pogotowie ratunkowe, które odwiozło go do szpitala i po godzinie szpital w Jeleniej Górze potwierdził zgon naszego kolegi.

Jego rodzina w Chorzowie, skąd pochodził, została natychmiast powiadomiona o wypadku. Ponieważ ja już jechałem do Warszawy, w związku z zaproszeniem szefa LOTu, zostałem wybrany jako jeden z dwóch do eskortowania zwłok kolegi do rodziny. Lokalny wojskowy garnizon w Jeleniej Górze dał nam do dyspozycji wojskową ciężarówkę aby przetransportować ciało lotnika do rodziny w Chorzowie. Szef LOTu też został powiadomiony o tym nieszczęśliwym wypadku i o mojej pielgrzymce z ciałem kolegi do Chorzowa. Wobec tego wysłał dla mnie bilet kolejowy z Chorzowa do Warszawy telegramem do naczelnika stacji, o czym zostałem natychmiast poinformowany i wyjechałem do stolicy jeszcze tego samego dnia, w którym dotarłem do Chorzowa.

Byłem mile zaskoczony biletem pierwszej klasy, który czekał na mnie w biurze naczelnika stacji w Chorzowie. Do Warszawy wyjechałem tego samego wieczoru i następnego dnia, na dworcu w stolicy, spotkał mnie szef LOTu i odwiózł do swojej rodziny, gdzie zostałem bardzo serdecznie przywitany. Tam zamieszkałem przez tydzień mego pobytu w Warszawie. Jak się okazało rodzice szefa LOTu mieszkali w szpitalu „Dzieciątka Jezus" gdzie jego ojciec był dyrektorem. Spędziłem z nimi bardzo przyjemny czas, a wyjątkowo miły był po poznaniu ich córki, Renaty.

W drodze powrotnej do Jeleniej Góry spotkałem się w Chorzowie z moim kolegą, z którym przywieźliśmy zwłoki do rodziny, i razem powróciliśmy do Jeleniej Góry. Przyjechaliśmy około drugiej nad ranem i na piechotę pomaszerowaliśmy do Jeżowa.

Po powrocie do Jeżowa czekała na mnie przykra wiadomość. Mój kolega, który mieszkał w pokoju obok, nie spał czekając całą noc na mój powrót. Z miejsca dowiedziałem się od niego, że ci starzy niemieccy właściciele domu, w którym mieszkaliśmy, zameldowali mnie do lokalnej milicji, że „ukradłem" im ich rower i że milicja była u nas w domu szukając mnie. Było to kłamstwo. Wprawdzie używałem ich roweru („damki"), który tam zawsze stał nieużywany i niestety rzeczywiście bez ich pozwolenia (po prostu nie chcieli z nami wcale rozmawiać, okazując w stosunku do nas jawną nienawiść). Jednak zawsze ten rower zwracałem na swoje miejsce po użyciu. Uznałem jednak, że w tej sytuacji nie było sensu czekać do rana i tłumaczyć się moim znajomym milicjantom, bo nie byłem pewny, czy to była tylko sprawa tego nieszczęsnego roweru, czy też może sprawa mego byłego członkostwa w AK. Po prostu nie było sensu ryzykować i wobec tego spakowałem swoje manatki, pożegnałem się z moim wiernym kolegą i tym razem naprawdę podwaniłem tym paskudnym Niemcom ten rower. Natychmiast ruszyłem w stronę Świdnicy, jadąc do rana bocznymi drogami aż dotarłem do miasta, gdzie mieszkali moi znajomi z Drohobycza.

W Świdnicy spotkałem się z przedstawicielami byłej Armii Krajowej, którzy mnie zwerbowali do służby w AK Drohobyczu w 1942 roku. Opowiedziałem im o swoim krytycznym położeniu i po tygodniu dostałem papiery na wyjazd za granicę. Skorzystałem z nich dwa tygodnie później szczęśliwie przeprawiając się przez granicę na Zaolziu i przez Czechosłowację dobrnąłem do Zachodnich Niemiec.

Na tym, niestety, zakończyła się moja kariera szybowcowa w Jeżowie Sudeckim. Jak się dowiedziałem, po moim nagłym opuszczeniu szkoły, które było dla mnie tragicznym wydarzeniem, szkoła zrobiła fantastyczne postępy, z których dziś jestem bardzo dumny. Wyszkolono tam wielu pilotów, którzy zdobywali później laury w sportach szybowcowych. Tam też padały rekordy wysokości i długości lotów. Zdobywano najwyższe trofea i kształcono mistrzów w lotach szybowcowych. Około roku 1988, jak się dowiedziałem, szkoła w Jeżowie Sudeckim przestała istnieć, ale tylko jako odrębna jednostka, wchodząc po prostu w skład Aeroklubu Jeleniogórskiego. W związku z tym życzę z całego serca wszelkich dalszych sukcesów tej fantastycznej szkole szybowcowej. Mam nadzieję, że będzie ona dalej świecić przykładem dla odważnych polskich młodzieńców decydujących się tam studiować i kształcić na przyszłych polskich pilotów, poważanych na całym świecie i znanych z ich wyczynów lotniczych.

Zdzisław Jan Wolczko (alias Adam Górski)

23 czerwca 2003 roku, Studio Village, Queensland, Australia

Kolejne lata działania szkoły przynoszą dalsze sukcesy - loty Stanisława Wieczorka i Edmunda Kocura trwające 12 godzin i 49 minut, Feliksa Jankowskiego na odległość 97 kilometrów i Bogdana Urbanowicza na odległość 230 km, Ireny Kempówny na przewyższenie 3710 m. Pierwsze kroki w lotnictwie stawiał tu też jedyny polski kosmonauta - gen. Mirosław Hermaszewski. W 1962 roku startując z Jeleniej Góry z pasażerem, na szybowcu typu Bocian, Zenon Skolski wylądował w odległości 640 km na granicy polsko-radzieckiej. W 1963 roku Jerzy Popiel ustnowił nowy rekord świata w kategorii szybowców jednomiejscowych, na trasie trójkąta o łącznej długości ramion 300 km uzyskując szybkość 95,35 km/h. W roku 1964 Henryk Lisiecki ustanowił rekord Polski w przelocie otwartym - 740 km. W 1987 Elżbieta Urbanowicz osiągnęła wysokościowy szczyt na jednoosobowym Juniorze SP 3301 w wysokości absolutnej (9250 m) i przewyższeniu (8250 m). Rekord świata, z wysokość absolutną 13 015 m, należy od 14 kwietnia 1955 roku do latającego tu jeszcze przed wojną Joachim Küttner.

Przypis 1: *Grodziec, będący od 1 stycznia 1975 roku dzielnicą Będzina, w okresie międzywojennym był jednowioskową gminą w powiecie będzińskim. Znajdujące się w niej wzgórze Parcina było prężnym szybowcowym ośrodkiem lotniczym. Istniała tam szkoła szybowcowa z dobrym zapleczem technicznym. Dziś na jej miejscu można odnaleźć tylko zniszczone mury hangaru. Szkoła powstała z sekcji szybowcowej utworzonej przy działającej w latach 30. XX wieku przy cementowni „Grodziec" Ligi Obrony Lotniczej i Przeciwgazowej. Jej pierwszym kierownikiem był inż.Turski pracujący jako kierownik warsztatu w cementowni. Szkoła miała trzech instruktorów – Imielińskiego, Habryka i plut. pilota Stanisława Kwaśniaka, który został pierwszym powojennym komendantem szkoły. Wykonał też pierwszy po wojnie lot, jednak pilotowany przez niego szybowiec rozbił się o zbocze wzgórza. Sam pilot wyszedł z wypadku bez szwanku nie licząc kilku drobnych zadrapań.*

Przypis 2: *Baby Grunau to jednomiejscowe szybowce zaprojektowane przez związanego z przedwojenną szkołą szybowcową w Jeżowie Sudeckiem (niem. Grunau) Edmunda Schneidera. Wyprodukowano ich ponad 6 tysięcy. Pierwszy egzemplarz powstał w 1931 roku i został przetestowany właśnie w Jeżowie. Kolejne wersje (pierwsza została zniszczona w wypadku) używane były przez niemieckich mistrzów, a potem - jako podstawowe szybowce szkoleniowe Nationalsozialistisches Fliegerkorps (odpowiednik dziesiejszego Aeroklubu Polskiego w III Rzeszy). Ten typ szybowca bardzo szybko pojawił się też poza Niemcami. Kopie Baby Grunau były w czasie wojny produkowane nawet w Wielkiej Bytanii. Po wojnie kolejne wersje powstały w Australii, dokąd wyemigrował Schneider.*

redakcja: J. Kluba, przypisy: W. Głodek

Ludzie i miejsca

Pałac w Kamieńcu Ząbkowickim

Wojciech Głodek

W zakolu Nysy Kłodzkiej górując nad zabudowaniami niewielkiego Kamieńca Ząbkowickiego wznosi się ogromne zamczysko. Przy dobrej pogodzie można je zauważyć nie tylko z przebiegającej nieopodal magistralnej linii kolejowej Wrocław – Kłodzko – Lichkov, ale i z odległej o kilka kilometrów drogi wojewódzkiej z Ząbkowic Śląskich do Kłodzka. Mimo że z daleka wygląda na prawdziwie średniowieczną warownię, to jego historia ma niecałe dwa stulecia. Wszystko zaczęło się 15 października 1838 roku, kiedy to na Grodowym Wzgórzu położono kamień węgielny pod budowę pałacu.

25 lutego 1812 księżniczka Fryderyka Luiza Pruska (Hohenzollern) stała się właścicielką zsekularyzowanych przez jej brata, króla pruskiego Fryderyka Wilhelma III, posiadłości poklasztornych w Kamieńcu, Henrykowie i Lubiążu. Mimo uroku tych rejonów i rosnącej w XIX stuleciu popularności wiejskich siedzib, nigdy nie zdecydowała się jednak na dłużej opuścić Berlina. Na ziemi kamienieckiej przebywała wraz ze swoim mężem, przyszłym królem Zjednoczonych Niderlandów, Wilhelmem I, założycielem panującej do dzisiaj rodziny Oranje-Nassau, zaledwie przez kilka miesięcy. Dopiero jej córka, Marianne Wilhelmine Friederike Luise Charlotte Prinzessin von Niederlande, znana u nas krócej jako Marianna Orańska, odziedziczywszy w 1837 roku kamieniecki majątek przeniosła się na Śląsk. Jeszcze w tym samym roku, dzięki pozostawionej przez matkę fortunie, powiększyła swoje posiadłości – głównie o okoliczne klucze: stroński i śnieliński oraz majątek Strachocin. Dzięki temu stała się właścicielką dużej części Ziemi Kłodzkiej przy ówczesnej granicy prusko-austriackiej (w przybliżeniu to obszar dzisiejszego powiatu ząbkowickiego i wschodniej części kłodzkiego).

Dlaczego na swoją siedzibę Marianna wybrała Kamieniec? Podobno miała na to wpłynąć legenda o wielkiej miłości dawnej polskiej księżniczki i księcia ziębickiego związana właśnie z Grodową Górą (Grodowym Wzgórzem). Jednak na wyborze zaważyły przede wszystkim walory krajobrazowe. Rozpościera się stąd przepiękna panorama Gór Złotych i Bardzkich. W planach księżniczki jej nowy pałac miał być najznakomitszą rezydencją rodzinną w Prusach. Potrzebowała więc znakomitego architekta. Wybór padł na Karla Friedricha Schinkla, ówcześnie największego pruskiego architekta, urbanisty i projektanta stylu klasycystycznego. Niebagatelne znaczenie miało też to, że pracował on już wcześniej dla męża Marianny, Albrechta von Hohenzollerna, najmłodszego syna króla pruskiego Fryderyka Wilhelma III, projektując i nadzorując budowę wspaniałego pałacu przy berlińskiej Lindenstrasse.

Jednak w 1838 roku Schinkel był już poważnie chory. Mimo regularnych kuracji, poprawa zdrowia nie następowała, przez co słynny architekt niechętnie opuszczał Berlin. Było prawie pewne, że nie będzie osobiście nadzorować budowy pałacu. Prawdopodobnie Kamieniec odwiedził tylko dwukrotnie. Nadzór nad budową Schinkel powierzył jednemu ze swoich najzdolniejszych uczniów – Ferdinandowi Martiusowi. Martius, urodzony w Lipsku 7 lipca 1811 roku, w chwili rozpoczęcia prac w Kamieńcu miał wprawdzie dopiero 27 lat, jednak za sobą już niemałe sukcesy. Od najmłodszych lat uwielbiał rysować, jako dziecko tworzył rysunki pełne detali architektonicznych. Do Schinkla trafił podczas studiów. Jego pierwszym zadaniem było opracowanie rysunków do wydawanego przez jego mistrza Sammlung architektonischer Etnwurfe (Zbiór szkiców architektonicznych). Kolejne, już samodzielne projekty, zdobywały uznanie i nagrody. Jeszcze przed obroną egzaminu zwyciężył w konkursie berlińskiego stowarzyszenie architektów na fasadę budynku mennicy.

Martius na miejscu budowy znalazł się 4 czerwca 1838 roku. Zajął mieszkanie na pierwszym piętrze w północno-wschodnim skrzydle dawnej "prałatówki" kamienieckiego klasztoru pocysterskiego (obecnie budynek Archiwum Państwowego we Wrocławiu, Oddział w Kamieńcu

Ząbkowickim). Schinkel nie przyjechał na Dolny Śląsk razem z nim. Mistrz przekazał młodemu architektowi tylko krótką notatkę: Wszystko, co najistotniejsze, uzgodnić z Panem Dyrektorem Dominium Platnerem. Pomoc techniczną odbierać od Pana Inspektora Budowlanego Bruknera, obydwoje z Kamieńca. W sprawach górniczych z Panem Zobel sztygarem ze Złotego Stoku. Częste spotkania z zarządcą majątku wpłynęły także na osobiste życie Martiusa. Poznał jego córkę Idę, z którą wkrótce wziął ślub. Miał siedmioro dzieci, spośród których jednak tylko jeden syn doczekał wieku dorosłego.

Pałac w Kamieńcu został zaprojektowany tak, aby mógł uchodzić za średniowieczny zamek obronny. Zgodnie z życzeniem Marianny budowla nawiązywała do architektury romańskiej i północno-włoskiego gotyku. Za jeden ze wzorów założenia uchodzi zamek krzyżacki w Malborku. Jedynie duże okna, schody zewnętrzne i szerokie tarasy oranżerii przybliżają go do współczesnych dziewiętnastowiecznych budowli.

Prace nad budową pałacu postępowały bardzo szybko, chociaż nie brakowało problemów. Przez pewien czas uszkodzona masa kamienna na stoku stwarzała nawet niebezpieczeństwo osunięcia gruntu i zniszczenia całej budowli. Jednak po umocnieniu prace kontynuowano niezwykle staranie tworząc ogromną bryłę założenia z kamienia i cegły produkowanej w specjalnie postawionej dla potrzeb budowy cegielni. Elementy ceglane wykończono cegłą glazurowaną, która i dzisiaj sprawia wrażenie, jakby pałac po prostu błyszczał. Po dwóch latach budowa była już tak zaawansowana, że Martius opuścił wynajmowane mieszkanie i zajął pokoje w północnym skrzydle pałacu, dokładnie nad planowaną powozownią.

Marianna była bardzo zadowolona z młodego architekta. Królewna w 1840 roku nadała mu tytuł Generalnego Dyrektora, a następnie – w 1861 roku – Dyrektora Nadwornego Budowniczego. Wtedy też otrzymał nieograniczone pełnomocnictwa co do dalszej pracy. W dokumencie Marianna napisała, iż (...) wszystko, co Dyrektor Nadworny Budowniczy Martius na mocy niniejszego pełnomocnictwa czyni lub rozkaże, to tak jak bym sama czyniła, a więc zezwoliła (...). Jednak to zaufanie królewny do głównego architekta nie powodowało wcale, że nie ingerowała sama w projekty. Taką największą osobistą interwencję królewny widać na dziedzińcu. To na jej polecenie wybudowano tam półpiętro z okrągłymi oknami. Znajdował się tam "korytarz techniczny" dla służby oraz różnego rodzaju składziki gospodarcze. Wybudowane zostały, aby służba nie krzątała się po komnatach pałacowych i mogła obsługiwać gości i rodzinę pozostając prawie niewidoczną.

Dużo gorzej niż budowa miało się małżeństwo Marianny. Związek z Albrechtem, który już od początku zapowiadał się burzliwie, nie był udany. W życiu księcia pojawiło się kilka kochanek, również Marianna zakochała się - i to z wzajemnością - w jednym ze swoich zarządców, koniuszym, Holendrze Johannesie van Rossumie. Kochankowie nie poprzestali jednak na schadzkach po kryjomu. W 1845 wyjechali razem z nim do Voorburga w Holandii. Wywołało to oburzenie zarówno pruskiego, jak i holenderskiego dworu i to nie dlatego, że Marianna miała kochanka, co w tych czasach zdarzało się i było źródłem plotek nader często, tylko z uwagi na fakt, że był on tak niskiego stanu. Sam Albrecht miał wtedy również romans, z córką pruskiego ministra wojny. Apogeum sprawy osiągnęły jednak, gdy okazało się, że Marianna spodziewa się z Rossumem dziecka. Doszło wtedy do głośnego rozwodu, a Fryderyk Wilhelm IV, będący szwagrem królewny, zakazał jej pobytu na terytorium pruskim dłużej niż przed 24 godziny. Dodatkowo przy każdym wjeździe i wyjeździe musiała zgłaszać się na najbliższym posterunku policji. Te zawirowania w życiu Marianny sprawiły, że w 1848 prace w Kamieńcu przerwano na prawie 5 lat.

Marianna nie zapomniała jednak o swojej wymarzonej rezydencji. W końcu znalazła sposób, by dalej doglądać budowy wbrew zakazowi przebywania dłużej niż dobę na pruskim terytorium. Kłodzkie posiadłości znajdowały tuż przy granicy prusko-austriackiej. Marianna zakupiła pałacyk w austriackiej (obecnie czeskiej) Bilej Wodzie, skąd do Kamieńca było niecałe 12 km. Dzięki temu mogła odwiedzać Kamieniec nie łamiąc zakazu. Podobno wtedy wymyślono dodatkową represję dla Marianny. Nie było jej wolno wchodzić do żadnego pruskiego pałacu główną bramą. Aby dostać się do swojej rezydencji, musiała wchodzić przez specjalnie wykute

w zachodniej wieży wejście po dostawionym drewnianym rusztowaniu. Schodki te zresztą ustawiono i dziś, i właśnie przez nie w czasie trwającego remontu wchodzą do wnętrza budowli turyści.

W 1853 roku pałac liczył już ponad 100 pomieszczeń mieszkalnych i technicznych o łącznej kubaturze 52000 m3. Funkcję reprezentacyjną otrzymało skrzydło południowo-zachodnie z rozciągającą się na dwa piętra nakrytą sklepieniami palmowymi i wyposażoną w wysokie ostrołukowe okna Salą Wielką, która miała nawiązywać do Wielkiego Refektarza w malborskim zamku. Jak można dojrzeć na dawnym zdjęcia przepych podkreślały ogromne stoły - rzymski i marmurowy, a za oświetlenie służyły stylizowane na pająki szesnastowieczne żyrandole. Posadzkę sali wykonano z intarsji marmurowych, podobnie zresztą jak i w innych reprezentacyjnych pomieszczeniach pałacu. Korytarze, przejścia i pomieszczenia gospodarcze zostały wyłożone kafelkami, natomiast jadalnia i pokoje gościnne - parkietami ze szlachetnych gatunków drewna. W 1858 roku Martius udał się wraz z synem Marianny - dwudziestoletnim księciem Albrechtem, późniejszym regentem Brunszwiki - do Anglii, aby zapoznać się z najnowszymi trendami w wystroju pałacowych wnętrz.

Gdy Martius przebywał w Anglii, rozpoczęto projektowanie założenia tarasowo-ogrodowego. Dokonał tego dyrektor generalny Ogrodów Pruskich, Peter Joseph Lenné, autor założeń ogrodowych w Parku Sanssouci w Poczdamie, kanału Luisenstädtischer w Berlinie czy Parku Zdrojowego w Świnoujściu. Wielopoziomowy park z tarasami, fontannami i pergolami otaczający rezydencję miał powierzchnię 200 ha. W największej pergoli przy każdym filarze posadzona została winorośl. W okresie letnim na konstrukcji z desek i belek winorośle tworzyły coś w rodzaju zielonego zadaszenia. W parku rozmieszono też neoklasycystyczne rzeźby, ławki, oczka wodne, malownicze groty, altany oraz, w pewnym oddaleniu od samego pałacu, mauzoleum Hohenzollernów.

Przez cały czas pałac był też wyposażany. Znalazła się tu między innymi ogromna kolekcja porcelany Hohenzollernów oraz odsprzedany ojcu Marianny, królowi holenderskiemu, piękny stół będący niegdyś własnością cesarza Napoleona Bonaparte. Wszystkie meble i boazerie posiadały reliefy nawiązujące do stylu gotyckiego, a w buduarze Marianny znalazły się naczynia i akcesoria toaletowe wykonane prawdopodobnie ze szczerego złota. Gdy do pałacu zwożono jego fantastyczne wyposażenie, w okolicy budowli trwały prace.

Dyrektor Nadworny Budowniczy Martius wyprowadził się z pałacu w 1861 roku. Przeniósł się do domu swoich teściów, który znajdował się nieopodal, przy dzisiejszym pl. Kościelnym 1. Współcześnie znajdują się tu biura Ośrodka Hodowli Zarodowej. Dom rodziny jego małżonki Idy był mieszkaniem o wiele wygodniejszym, miał 10 pokoi, kuchnię, palarnię, piwnicę i duży ogród. Jednak i tu Martius wykorzystał swoje zdolności i dzięki przebudowie niektórych ścian uzyskał dodatkowe pomieszczenia.

To już w nowym mieszkaniu zaprojektował wzniesiony w 1865 roku budynek gazowni i wodociągów. Mimo że w pałacu przebywano głównie latem, a poza sezonem pozostawało zaledwie trochę służby, pałac miał trójstopniowe ogrzewanie – coś na kształt współczesnego ogrzewania podłogowego, centralne ogrzewanie i specjalne szyby kominowe prowadzące z pieców kaflowych, przez które do wnętrza wtłaczano gorące powietrze. Wszystkie instalacje ukończono koło 1867. Po prawie 30 latach budowy, która pochłonęła równowartość mniej więcej trzech ton złota, pałac nadawał się do zamieszkania.

Rezydencję na planie prostokąta o wymiarach około 75 na 48 metrów i wysokości 25 metrów (nie licząc wież) wybudowano z dokładnie oszlifowanych i wyfugowanych elementów kamiennych oraz specjalnie wyglazurowanej cegły. Gmach jest dwupiętrowy, flankowany 4 wieżami o wysokości 33 m i 2 wieżyczkami na umieszczonymi na dłuższych bokach, pomiędzy którymi znajduje się tarcza herbowa. Wieże ozdobione są gzymsem z prostymi blankami na wysokości drugiego piętra, nad którym znajdują się, również dwupiętrowe, nasady wieżowe z blankowanym wieńcem na szczycie. Jak pisał twórca założenia budynek ten, z narożnymi wieżyczkami, niskimi zabudowaniami za murem i małymi schodkami, mógłby uchodzić za

średniowieczny zamek obronny, gdyby nie duże okna, schody zewnętrzne i szerokie tarasy oranżerii, które przybliżają go współczesnym zwyczajom i stylowi życia.

Skrzydła rezydencji tworzą prostokątny dziedziniec otoczony arkadami. Na dziedzińcu wzniesiono kryte, arkadowe przejście między dłuższymi bokami, które podzieliło dziedziniec na dwie równe, prawie kwadratowe części. Arkady na dziedzińcu były kiedyś przeszklone, do dziś widać jeszcze resztki drewnianych ram okiennych w łukach arkadowych, a przy każdym oknie znajdował się kaloryfer. Kanały centralnego ogrzewania wykorzystano i dzisiaj – podczas remontu zostały w nich ukryte wszystkie przewody techniczne.

Poza ogrzewaniem pałacu budynek gazowni i pompowni miał za zadanie zasilanie całego zestawu fontann, z których największa wyrzucała wodę na wysokość wieży zamkowej, a więc - ponad 33 metrów. Fontanny można było uruchamiać w sposób kombinowany. Mogły działać tylko niektóre albo wszystkie naraz. Jeśli były uruchomione wszystkie, to wody starczało na ok. 2 godziny. Każdej nocy, dzięki zainstalowanej maszynie parowej, napełniano zbiorniki robocze do wykorzystania w dniu następnym. Maszyna tłoczyła wodę do zbiorników na szczycie Góry Parkowej. Z tych zbiorników woda była wyciskana do systemu fontann pod wpływem siły grawitacji. Przez to fontanny położone na różnych tarasach wyrzucały wodę na tą samą wysokość bezwzględną i różne wysokości względne, ta położona najniżej wyrzucała wodę najwyżej. Gmina Kamieniec chce odtworzyć cały system i być może już wkrótce będzie można zobaczyć komplet fontann ponownie.

Pałac otoczony jest murem długości ponad 400 metrów, w narożnikach którego znajdują się cztery pary okrągłych baszt. Od strony północno-zachodniej umieszczono w ciągu murów wozownie, a od strony południowo-wschodniej - stajnie. Kubatura całego założenia to 90 tys. m3, natomiast powierzchnia użytkowa - 20 tys. m2. Najbardziej reprezentacyjną salą rezydencji była sala wielka, nazywana też balową. To w niej również przyjmowano oficjalnych gości. Tu też miejsce znalazła toaletka Napoleona. Sala obecnie jest remontowana, z dotacji Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego zostały odnowione sklepienia. Prace zakończono w listopadzie, a wykonała je ta sama firma, która zajmował się dworcem głównym we Wrocławiu.

Sala balowa, z bezpośrednim wyjściem na ogromny taras, jest wysoka na ponad dwie kondygnacje. Całość wspiera się na dwóch ogromnych kolumnach, które zachowały się w całości, mimo że - jak opowiadają przewodnicy - w latach 70. próbowano je "wynieść" przy użyciu helikoptera. Kolumny te same w sobie są bardzo ciekawe. Każdą wykonano z pojedynczego bloku granitu wydobytego w dolnośląskim Strzelinie.

Druga wielka sala, obecnie niedostępna dla zwiedzających, to znajdująca się na pierwszym piętrze jadalnia. Charakterystyczne dla niej były sklepienia umieszczone na tzw. łukach Tudorów (szerokość takich łuków jest znacznie większa niż ich wysokość, co wizualnie sprawia wrażenie, jakby były one spłaszczony pod naciskiem). Kiedyś znajdowały się w niej dwa ogromnych rozmiarów obrazy przedstawiające Wesele w Kanie i Ucztę Baltazara. Sala otrzymała również specjalnie podwyższenie, na którym mogła zmieścić się cała orkiestra smyczkowa, aby przygrywać przy posiłkach.

8 maja 1872 został odsłonięty ustawiony na jedenastometrowej kolumnie pomnik Nike nad sztuczną grotą po północno-wschodniej stronie pałacu. Dzień ten został uznany za datę zakończenia prac przy budowie pałacu i wokół niego, chociaż wykonywano jeszcze drobne wykończenia. Rok później, w 1873, z okazji ślubu swojego syna Albrechta z księżniczką Marią von Sachsen Alteenburg, Marianna przekazała mu pałac oraz zarząd nad całością dóbr śląsko-kłodzkich.

15 lipca 1875 Martius położył kamień węgielny pod protestancki kościół parafialny (obecnie tzw. "czerwony kościółek"), ufundowany również przez Mariannę, który budował kilka lat razem ze swoim synem. Gdy dokładnie w dziesięć lat później, 15 lipca 1885, nastąpiło poświęcenie kościoła, Kamieniec liczył dokładnie 935 mieszkańców. Wielki kamieniecki architekt umarł w cztery lata później, kilka dni po swoich 78 urodzinach - 29 lipca 1889 roku. Wieczny spoczynek znalazł w Kamieńcu na cmentarzu komunalnym, mimo że jego żona Ida oraz syn Otto ma swój

grób na cmentarzu ewangelickim . Nagrobek ufundował sam książę Albrecht.

Dobra pozostały w rękach Hohenzollernów przez kolejne 70 lat, jeszcze długo po abdykacji ostatniego cesarza. W dwudziestoleciu międzywojennym zaczęto też udostępniać od 15 maja do 15 października pałac wraz z parkiem i tarasami turystom. Można było zwiedzić prawie wszystko, łącznie z dwiema reprezentacyjnymi salami – wyłączone były tylko apartamenty prywatne. W 1940 roku, po śmierci ostatniego z linii, Fryderyka Henryka von Hohenzollern, Kamieniec Ząbkowicki odziedziczył Waldemar Pruski, który władał nim wraz z żoną Kalikstą właściwie aż do wkroczenia Armii Czerwonej w maju 1945, kiedy to obydwoje uciekli do Bawarii.

Formalnie jednak już od 1942 roku rezydencję przejęła III Rzesza. Zarząd nad nią, jak i nad wieloma innymi dolnośląskimi majątkami, jak choćby nieodległym zamkiem Hochbergów w Książu, sprawowała paramilitarna organizacja budowlana Todta. Urządzony został tutaj magazyn przejściowy dla zwożonych z całego Śląska dzieł sztuki. W pałacu, pobliskim kościele i zabudowaniach parafialnych rozlokowano między innymi zbiory i archiwalia z Wrocławia. Potem część została przeniesiona przez Niemców do innych skrytek, których na Dolnym Śląsku był ogrom, a reszta wywieziona bądź zdewastowana po 1945 przez stacjonującą tu Armię Czerwoną i okolicznych mieszkańców. Prawdopodobnie wywiezione wyposażenie i archiwalia zajęły aż 15 wagonów kolejowych.

W lutym 1946 cały kompleks spłonął, prawdopodobnie podpalony przez żołnierzy radzieckich. Przypuszczalnie dwukrotnie. Pierwszy pożar udało się stosunkowo szybko ugasić pozostającej jeszcze na tych ziemiach ludności niemieckiej. Drugi trwał prawie dwa tygodnie. Celem mogło być zniszczenie wszystkich pozostałości po niemieckiej dynastii, chociaż pojawiają się ostatnio też opinie, że pałac mógł zostać podpalony przez Polaków, aby ukryć dowodu szabru na wielką skalę, jaki miał tu miejsce w pierwszym roku po wojnie. Samą wojnę pałac przetrwał prawie całkowicie nienaruszony. Jak opowiadają przewodnicy, część kamienieckich marmurów zdobi dziś Salę Kongresową w warszawskim Pałacu Kultury i Nauki.

Ciekawa, choć odbiegająca od powszechnie przyjętej wersji wydarzeń, jest opowieść prawdopodobnego świadka, Zdzisława A. Wiktorowskiego. Jego list opowiadający o tamtych zdarzeniach w swojej książce „Pałac w Kamieńcu Ząbkowickim – architektura, właściciele" zamieścił Marek Gaworski. Według autora listu (...) Rosjanie spalili – owszem, ale chyba przypadkowo – wozownie, które mieściły się w obmurzu północnym. Nie ulega za to wątpliwości, że wywieźli zapewne wiele dóbr ruchomych „co i ile się dało", bo wtedy wywozili zewsząd. Poza wozowniami uszkodzeniu uległo wnętrze jednej z północnych wież – chyba północno-zachodnia, ale czy akurat ta, dziś nie jestem pewien.

(...) Zapamiętałem, że mówiono jakoby do wieży wpadła niewielka bomba, ale raczej inne było źródło wybuchu. Niewykluczone, że nastąpiło to jeszcze przed wkroczeniem Rosjan. Poza tym główny korpus pałacu był nie naruszony!!! (...) Wkrótce pałac spotkał kolejny kataklizm: wywóz materiałów do Warszawy – podobno na budowę Pałacu Kultury. Wtedy zniszczono do reszty pomnik Nike, zwalając marmurową kolumnę. (...) Niszczenie pałacu poszło lawinowo: tłuczono szyby, drewno szło na opał, wyrywano okna, podłogi, konstrukcje metalowe wywożono na złom, rozwalano co się dało np. sklepienia. Na początku lat 70. Nie było już okien, podłóg, części posadzek, dziedziniec zarosły krzewy. (...) Pałac niszczono ze szczególną pasją jako pozostałość niemiecką, a zatem obcą piastowskim korzeniom, za więcej niż cichą zgodą ówczesnych władz. (...)

Należy pamiętać, że pod ogromnych pałacem są się równie ogromne podziemia, które zawsze budziły zainteresowanie szabrowników i wszelkich innych poszukiwaczy skarbów. Zostały one wybudowane głównie jako korytarze techniczne, jednak fakt przeniesienia tu różnych magazynów podczas wojny rozpalał zainteresowanie poszukiwaczy. O wielkości pozostawionych tuneli może mówić na przykład fakt, iż można przejść z pałacu do położonego poza głównym korpusem rezydencji budynku maszynowni.

Nowego gospodarza pałac zyskał nieoczekiwanie prawie pod sam koniec PRL-u. W 1984 został

wydzierżawiony Włodzimierzowi Sobiechowi. Sobiech, wcześniej skromny pracownik poznańskiej Akademii Rolniczej, stał się z dnia na dzień bogaczem, dziedzicząc spory majątek po rodzinie mieszkającej na Zachodzie. Nie wiadomo dokładnie, dlaczego wybrał pałac w Kamieńcu, jednak sposób uzyskania fortuny zaważył na pomyśle, jaki przedstawił odnośnie przyszłości budowli. Miał tu zostać utworzony hotel dla Polaków zza zachodniej granicy, którzy często pragnęli na ostatnie lata życia powrócić do starego kraju.

Pomysł spodobał się ówczesnemu naczelnikowi gminy Kamieniec Ząbkowicki Zdzisławowi Fleszarowi. Zgodził się on na czterdziestoletnią dzierżawę, miał również obiecać późniejszą sprzedaż całej posiadłości spółce założonej przez Sobiecha wraz ze znajomym architektem i biznesmenem. Odpowiednie zapisy w umowie się nie znalazły, więc trudno dziś rozstrzygać o prawdziwości tych zapewnień.

Rekonstrukcja rozpoczęła się prawie od razu. Początkowo, dzięki odziedziczonym środkom, przebiegała bez większych problemów mimo braku większego wsparcia ze strony władz. U schyłku PRL-u za 1 dolara amerykańskiego można było mieć wykwalifikowanego pracownika na cały dzień. Udało się wtedy położyć dach, wstawić część okien i drzwi. Niestety wiele prac wykonano właściwie bez jakiegokolwiek nadzoru konserwatorskiego i budowlanego. Niektóre zmiany są już nie do cofnięcia, jak chociażby - pokazywana dziś podczas zwiedzania przez przewodników - przebudowa starej kuchni węglowej na kuchenkę gazową.

W latach dziewięćdziesiątych kilkakrotnie wydany został zakaz prowadzenia dalszych robót, nie był on jednak do końca egzekwowany. Gmina chciała przejąć majątek z powrotem, nie miała jednak dość środków na remont, a poszukiwanie nowego inwestora zakończyło się fiaskiem. Nie udało się również dojść do porozumienia z Sobiechem w sprawie wyceny wykonanych prac i spłacenia dzierżawcy.

Obiekt decyzją nadzoru budowlanego został wyłączony z użytkowania w 1999 roku, ze względu na to, że przeprowadzone w nim prace remontowe wykonane zostały niezgodnie z zaleceniami konserwatora zabytków i bez zgody nadzoru budowlanego. Ta decyzja również nie była do końca egzekwowana. Przez pewien czas w obiekcie działała kawiarenka i niewielki pensjonat. Kawiarenkę wspominają jeszcze turyści odwiedzający pałac w połowie pierwszej dekady XXI wieku. Nie przynosiło to jednak oczekiwanych dochodów i coraz trudniej było znaleźć nowe pieniądze na remonty czy nawet bieżące utrzymanie pałacu.

Trudno powiedzieć, czy ze względu na brak przychylności władz, czy z innych powodów, ale z czasem Sobiech stawał się coraz bardziej nieufny w stosunku do ludzi. Teren pałacu został ogrodzony, zwiedzanie było raz możliwe, raz nie – w zależności od humoru zarządzającego. Gdy weszliśmy z nim na pałacowe podwórze, nagle zniknął, zostawiając nas oko w oko ze sforą ujadających psów. Część z nich biegała swobodnie. Powiało grozą. Trzeba było zachować zimną krew i opuścić podwórze. O zwiedzeniu pałacowych wnętrz mogliśmy tylko pomarzyć. Tego dnia pałac próbowała zwiedzić też kilkuosobowa grupa turystów. Ale dzierżawcy akurat nie było. Mogli zrobić jedynie kilka zdjęć zza murów – wspominają w swoim artykule z 2006 w Polskim Tygodniku Regionalnym Patrycja Gowieńczyk i Marta Zieleń.

Rzeczywiście turyści przestali przybywać, a teren przypałacowy, mimo ogrodzenia, stał się miejscem nocnych imprez. Podczas porządkowania w 2012 roku terenu pałacu robotnicy wyrzucili koło 6 tysięcy butelek! Psy mające pilnować rozległego terenu niewiele pomagały. Później i same zwierzęta stały się problemem, bo i na ich utrzymanie zaczęło chyba brakować funduszy - z czasem zaczęły pojawiać się w okolicy opowieści o biegających wokół kamienieckiego pałacu watahach wygłodniałych psów.

Włodzimierz Sobiech zmarł 3 sierpnia 2010 roku. W Kamieńcu jest postacią bardzo kontrowersyjną. Nie wszystkie przeróbki dokonane przez Sobiecha zyskują akceptację.

Z jednej strony prawdopodobnie uratował pałac przed zburzeniem, z drugiej – szczególnie pod koniec życia – doprowadził do tego, że obiekt z powrotem zaczynał obracać się w ruinę.

W sierpniu 2012 roku, po zakończeniu postępowania spadkowego po zmarłym dzierżawcy,

pałac i przyległe grunty stały się ponownie własnością gminy, która rozpoczęła remont obiektu. Od 1 maja 2013 roku pałac został ponownie udostępniony dla zwiedzających. Jednak obecnie zwiedzać można jedynie tarasy i pomieszczenia ulokowane na parterze. Sale znajdujące się na wyższych kondygnacjach wymagają gruntownych prac remontowych. Turystów oprowadzają przewodnicy w charakterystycznych czerwonych polarach z nazwą gminy. Wejścia są o pełnych godzinach od 10 do 17, a zwiedzanie trwa ponad godzinę – w tej chwili obejrzeć można dawne stajnie, parter południowego skrzydła, dziedziniec wewnętrzny oraz część tarasów. Bez ograniczeń dostępny jest cały park przypałacowy, co wkrótce może się zmienić, gdyż i on będzie rewitalizowany. Początkowo planowano koniec sezonu w październiku, jednak teraz już wiadomo, że i zima pałac będzie otwarty. Bilet kosztuje 25 zł, ale - jak przekonał się autor tego artykułu - nawet przy dwóch osobach przewodnik opowiada i oprowadza po zamku dobrze ponad godzinę. Do połowy października zamek odwiedziło ponad 10 tysięcy turystów.

Aby zespół pałacowo-parkowy odzyskał dawny blask i świetność, potrzeba wiele czasu oraz – a może przede wszystkim - środków finansowych. Gmina Kamieniec Ząbkowicki podjęła w tym roku próbę pozyskania środków na rewitalizację założenia pałacowo-parkowego, obejmującą odtworzenie historycznych pokryć dachowych i całościowej odbudowy założenia ogrodowego z infrastrukturą towarzyszącą oraz rewitalizacji części zabytkowego parku. Wykonane wszelkie prace dokumentacyjne posłużą do podjęcia działań w celu aplikowania przez gminę o dostępne fundusze.

DOJAZD (do stacji Kamieniec Ząbkowicki):

- pociągiem z Wrocławia (połączenie co 1-2 godz., ok. 1 godz. 40 min, 16,10 zł)
- pociągiem z Legnicy (bezpośredni 9.01, 2 godz. 10 min, 22 zł)

DOJŚCIE ze stacji:

- niebieski szlak turystyczny (ok. 30 min.) najpierw ul. Parkową a potem przez zdziczałe założenie parkowe (dróżki dobrze widoczne w terenie)
- drogą jezdną (ok. 30 min.) do centrum miejscowości i potem przez parking koło czerwonego kościółka

ZWIEDZANIE:

- codziennie od 10 do 17, wejścia tylko o pełnych godzinach z przewodnikiem, cena biletu: 25 zł

POWRÓT (ze stacji Kamieniec Ząbkowicki):

- pociągiem do Wrocławia (połączenie co 1-2 godz., ok. 1 godz. 40 min, 16,10 zł)
- pociągiem do Legnicy (bezpośredni 14.31 lub 19.15, ok. 2 godz. 30 min, 22 zł)

Nawiedzone miejsca
Stary dąb w Będkowicach

Będkowice to niewielka wieś położona ok. 3 km na południe od Sobótki.

Po raz pierwszy wspomniał ją 10 maja 1209 roku Henryk I Brodaty w dokumencie rozgraniczającym dobra książęce i klasztorne opata Witosława na Ślężу. Dzisiaj, by znaleźć ślady tej dawnej historii, należy dobrze się rozejrzeć. Wśród kilkudziesięciu domów w centrum wsi stoi szesnastowieczny jednopiętrowy, murowany, otoczony fosą dwór z folwarkiem. Zaś w lesie, kilkaset metrów dalej, znajduje się wczesnośredniowieczny cmentarz kurhanowy, a właściwie – to, co zeń zostało. W wielu miejscach pośród drzew można zauważyć wyrastające kopczyki.

To zapewne właśnie z tą drugą atrakcją wiąże się opowieść powtarzana w okolicy. Opowieść o tajemnicy, duchach i dawnych dziejach. Nikt nie był świadkiem, jednak – jak to w przypadku takich opowieści bywa - każdy zna(ł) kogoś, kto widział, słyszał, kto doświadczył.

Jej związek z resztkami wspomnianego cmentarza jest przypuszczalny, zaś bezpośrednio dotyczy ściśle określonego miejsca. Miejsce to znajduje się na drodze z Sobótki do Świdnicy, tuż za wsią Będkowice. To tutaj przy rozjeździe dróg na Sulistrowice i Sulistrowiczki rośnie kilkusetletni dąb. Ma prawie 5 metrów obwodu i jest pomnikiem przyrody. Dostać się tutaj nietrudno. Można autobusem wrocławskiego PKS (7 połączeń w tygodniu i 4 weekendy) lub prywatnego przewoźnika Trako (2 połączenia w weekendy). Wysiąść należy na przystanku Sulistrowice skrzyżowanie. Po przejściu kilku kroków , za znakiem ostrzegawczym i tablicą kierunkową, jest się na miejscu.

Wróćmy jednak do tajemnicy i duchów. Podobno najłatwiej jest zaobserwować je jesienią, w okolicach września - listopada. Pojawiają się wówczas w rejonie tego dębu postacie o nieokreślonych kształtach. Można też zobaczyć ognisko, które samo się zapala i pali przez kilka minut. Czy to mieszkańcy kurhanowego cmentarzyska, czy może opuszczający na chwilę swój Kopiec Bzowscy, dawni właściciele wsi, którzy obchodzą co jakiś czas swoje dobra? Być może ktoś kiedyś wyjaśni tajemnicę... (JK)

Dolnośląska biblioteczka

Recenzje

Piotr Żuk, Z dziejów masta Mons Cervi – Hirschberg – Jelenia Góra

stron 448

Ad Rem, Jelenia Góra 2013

W powodzi regionalnej literatury o charakterze przyczynkarskim ta pozycja charakteryzuje się całościowym potraktowaniem historii Jeleniej Góry i jej najbliższych okolic. Faktycznie jest kroniką miasta obejmującą czasy od prehistorycznych, niemal do dnia dzisiejszego. Zapis istotnych faktów i wydarzeń jest imponujący i zdaje się rzetelny. Zdaje się, bo historycy z pewnością potrafią wytknąć jakieś braki, ale na to nie ma rady – żaden wybór nie może okazać się kompletny.

Przystoi, by historia naszej ziemi zaczynała się od opisu legend i tak właśnie postąpił autor. Ukazał Ducha Gór od najwcześniejszych jego wcieleń, wymienił liczne nazwy, nie pominął także jego czeskiej proweniencji.

Następnie w sposób niezwykle krótki, prosty i przystępny, taki jakiego dotychczas nie spotykało w naszych regionalnych wydawnictwach, opowiedział o geologicznym tworzeniu się naszych gór.

Dalej idzie opowieść o człowieku na tej ziemi. Od neandertalczyka, poprzez pierwszych przedstawicieli homo sapiens, zbieraczy, myśliwych, do człowieka historycznie określonego narodowościowo. I tu książka podkreśla specyfikę opisywanego terenu – na styku trzech organizmów politycznych, których interesy rzadko są zbieżne, co implikuje paletę następujących po sobie wydarzeń składających się na historię. Odtąd pojawiają się daty, które dla Jeleniej Góry stają się kamieniami milowymi.

A więc mityczny rok 1108 jako początek miejscowości, rok 1175 z odkryciem cieplickich źródeł, 1148 – rok, w którym pojawia się Laurentius Angelus w Kowarach... Znajdujemy sporo wiadomości na temat ważnych władców księstwa, takich np. jak niezwykle barwny Bolesław II Rogatka.

O dalszym podziale książki decydują następujące po sobie epoki historyczne – rozbicie dzielnicowe i tworzenie się księstw, ich dalsze rozdrobnienie, wojny, wrogie przejęcia, przynależność do różnych władców... A w szczegółach czytamy o datach pożarów, powodzi, osiedlenia Żydów w mieście, uzyskania przywileju górniczego, założenia łaźni miejskiej i wielu podobnym wydarzeniach. Co oczywiste, sporo miejsca autor poświęca wojnie 30-letniej i jej skutkom.

Daty i wydarzenia przeprowadzają czytelnika przez okres władztwa Habsburgów, pruskich Hohenzollernów, Trzeciej Rzeszy, polskiego realnego socjalizmu do czasów nam współczesnych.

Dla wygody polskiego czytelnika nazwy miejscowości, ulic i obiektów fizjograficznych są po polsku, natomiast równocześnie w nawiasach podaje się nazewnictwo aktualne w czasie opisywanym.

Tekst opatrzono kilku bardzo ciekawymi ilustracjami autora. Są to rysunki dobrze znanych każdemu jeleniogórzaninowi historycznych obiektów architektury, ale pokazanych w sposób odrealniony, nieco groteskowy. W ten sposób złagodzono nieco poważny i bardzo serio ton wydawnictwa.

Na końcu indeks nazwisk i nazw występujących w tekście, który pozwala czytelnikowi na swobodne poruszanie się po całym przedstawionym materiale. Książka w zasadzie nie jest do jednorazowego przeczytania, lecz jak słownik lub encyklopedia powinna stać na półce każdego, kto interesuje się regionem, by mógł sięgnąć po nią w razie potrzeby.

Romuald Witczak

Przemysław Żuchowski, Droga do domu, księga II

Stron 304

Ad Rem, Jelenia Góra 2013

Autor zakochał się w Górach Izerskich i Karkonoszach, czego wynikiem powstaje cykl historyczno-przygodowych powieści dla młodzieży. Po pierwszej części, jeszcze nieśmiałej, teraz znów autor doświadcza swoich bohaterów w karkołomnych przygodach wśród karkonoskiej i izerskiej XVII-wiecznej przyrody, z których jak się czytelnikowi może wydawać nie mogą oni wyjść obronną ręką. I nie wychodzą, ale oczywiście tylko czarne charaktery, których niecne postępki zostają przykładnie ukarane. Akcja gmatwa się nieprawdopodobnie. Postacie, które zyskały już sympatię czytelnika, nagle okazują się zdrajcami, by w końcu wybieleć jak śnieg. Lektura książki mimowolnie przywodzi czytelnikowi na pamięć uczucia towarzyszące pierwszemu czytaniu „Potopu" Henryka Sienkiewicza.

Wartkość fabuły pewnie nie będzie dobrze służyć naprawdę pięknym i poetyckim opisom przyrody naszych gór, bo młody czytelnik je pominie, żeby szybko się dowiedzieć jak bohaterowie zdołali wydobyć się z tych strasznych opresji. Ale jeśli ta książka spocznie na półce, zawsze w razie potrzeby regionalnych konkursów czytelniczych, recytatorskich lub krajoznawczych będzie można do niej wrócić, aby dotrzeć do głębszych smaków.

Bezwzględną wartością powieści – podobnie jak jej pierwszej części – są aspekty podnoszące staranność i szacunek do przyrody. Ma ona służyć człowiekowi, ale jednocześnie człowiek powinien czuć się jej częścią. Składają się na to wspomniane opisy, ale i fantastyczny aktywny udział wilczej watahy po stronie dobra i prawdy w dramatycznych wydarzeniach opowieści.

Autor konsekwentnie pielęgnuje i rozwija legendy Karkonoszy i Gór Izerskich. Aura Walonów jest obecna na każdej stronie książki a w losy jej bohaterów całkiem aktywnie wdaje się sam Duch Gór.

Sugestywność w przedstawianiu tych gór, szczytów, poszczególnych skał, potoków, dróżek, miejsc tajemniczych i ich widoków jest tak wielka, że jeśli młody czytelnik nie był tu jeszcze, to z pewnością zapragnie się szybko znaleźć, by osobiście móc zanurzyć się w ten świat, zaznać działania jego czarodziejskich fluidów a nawet podążyć śladami bohaterów. Na szczęście – szczególnie w Górach Izerskich – wciąż jeszcze są miejsca mało skażone nachalną komercjalizacją, które mogą przypominać scenografię powieści.

Trzeba mieć nadzieję, że będziemy mieć okazję czytać o dalszych losach Walona, Gucka i przyjaznych dobrym ludziom wilków.

Romuald Witczak

Roman Prystrom, Opowieść o Aesculapie. Zwykła historia niezwykłych ludzi

Stron 192

Ad Rem, Jelenie Góra 2013

To jest książka o współczesnych pozytywistach, którzy robiąc swoje, zbudowali dzieło gigantyczne. Niemożliwe do wykonania. W sferze materialnej to jest Mikrostacja Sportów Zimowych i Letnich na Łysej Górze w Dziwiszowie koło Jeleniej Góry. W Górach Kaczawskich.

Czyli wcale nie w Karkonoszach, gdzie zazwyczaj jeździ się na narty.

"Opowieść o Aesculapie" to porządnie i fachowo napisana książka, oparta na dokumentach, bogata ilustrowana zdjęciami. W niezwykle powściągliwy sposób ukazuje drogę rodzenia się i narastania tego dzieła. Najpierw był człowiek, który nie wiedział, że tego się nie da zrobić – Stanisław Rażniewski. Potem przekonał do pomocy żonę – Teresę Rażniewską, ona innych... A dalej poszło jak z tą kulą śniegową... Choć nie było tylko z górki...

Od początku to nie miało być przedsięwzięcie biznesowe, oni mieli inne cele. Postanowili wychować pokolenie ludzi, którzy kochają góry i umieją z nich korzystać. W tym celu już latem zbierali dzieci i wozili je w góry, wędrowali z nimi po stokach, przygotowywali do nart. A kiedy spadał śnieg metodycznie uczyli jeździć.

Przy wydatnej pomocy wielu ludzi dobrej woli w ciągu trzech dziesięcioleci stworzyli Stowarzyszenie Aesculap, posiadacza stoku z wielohektarowym obszarem ziemi, z licznymi wyspecjalizowanymi budynkami, z wyciągami, z urządzeniami do naśnieżania, z ratrakami, z końmi pod wierzch, nawet z hulajnogami, na których można zjeżdżać ze stoku latem...

Ale najwięcej warte jest to, co stworzyli w sferze pozamaterialnej. Pozostawili mianowicie w sercach setek ludzi ślad nie do zatarcia – jedyną taką przygodę życia – symbiozę z górami poprzez narty. Stworzyli etos ludzi zaradnych, dobrze wychowanych i porządnie wychowujących następne pokolenie. Przejście przez szkołę Aesculapa dla każdego uczestnika było i jest nobilitacją. Pod hasłem „wychowanie przez góry i dla gór" kilka już pokoleń – przede wszystkim jeleniogórzan – zostało przekonanych do ruchu, do zdrowego, sportowego trybu życia. Niektórzy z nich zostali nawet sportowcami wyczynowymi z wynikami na skalę międzynarodową, choć wcale nie to było celem tego przedsięwzięcia, stało się tak przy okazji.

Można też powiedzieć, że „przy okazji" mieszkańcy Jeleniej Góry i okolic mają zimą dobrze zorganizowany stok narciarski, z którego masowo korzystają, choć większość z nich nigdy do szkółek narciarskich Aesculapa nie chodziła. Aesculap jest fenomenem na skalę krajową. Czytajcie o nim koniecznie!

Romuald Witczak

W I kwartale 2014 roku ukażą się również:

Dom Wydawniczy Księży Młyn

- Architektura Śląskiej Kolei Górskiej
- Kolej Kłodzko-Stronie Śląskie

Wydawnictwo C2

- 50-lecie festiwalu Jazz nad Odrą

Muzeum Karkonoskie w Jeleniej Górze

- materiały pokonferencyjne "Krajobraz i_ludzie"

Wydawnictwo CB

- J. Skowroński "Zdarzyło się nad Nysą Łużycką" (zbiór artykułów o_różnorodnej tematyce, w_większości publikowanych w "Odkrywcy")
- S. Wrzesiński "Niemieckie podziemne fabryki zbrojeniowe w_rejonie Leśna - Lubań" + płyta CD z_kolekcją zdjęć dokumentalnych
- S. Wrzesiński "Pałace i_zamki w_dolinie Kwisy" + płyta CD

O tym pisano kiedyś

Na narty w Karkonosze!

Po raz pierwszy od trzech lat zimowa aura nie zawiodła narciarzy. Obfite opady sniegu sprzyjają uprawianiu "białego szaleństwa". Mimo że trudno dostać się na Halę Szrenicką czy na Kopę (znane kłopoty z miejscami na krzesełkach), narciarze nie rezygnują i wykorzystują każdy skrawek stoku, byle tylko pojeździć.

Dla tych wszystkich, którzy mieszkają w najbliższej okolicy Karkonoszy, lub którzy przyjadą na zimowy wypoczynek do miejscowości naszego regionu, przygotowaliśmy garść informacji, które - mamy nadzieję - ułatwią narciarzom pobyt w górach, a wszystkim innym pomogą lepiej je poznać. Zdajemy sobie sprawę, że nie wyczerpią one całego zagagnienia i nie zaspokoją gustów wszystkich Czytelników, ale w miarę możliwości będziemy się starali na bieżąco podawać najważniejsze dane dotyczące narciarstwa i turystyki narciarskiej.

Ze względu na popularność i najlepsze zagospodarowanie, Karpacz i Szklarska Poręba przyjmują co roku największą liczbę gości. W zasadzie są to jedyne większe ośrodki, gdzie uprawiane są sporty zimowe. Od nich też zaczniemy wędrówkę po trasach i nartostradach.

(...)

Opisane wyżej w wielkim skrócie nartostrady to już cały stan posiadania naszego regionu. Z każdym rokiem zwiększa się zapotrzebowanie nie tylko na nowe trasy narciarskiej. Po raz pierwszy w tym roku jedyny ratrak pracuje na trasach poszerzonych i zmodernizowanych, chociaż nie tak jak by to sobie wyobrażali miłośnicy białego szaleństwa. Bardzo szybko zwiększa się liczba korzystających z uroków jazdy na nartach, ale nie idzie za tym zwiększenie liczby nartostrad. Coraz bardziej popularne stają się zimowe wakacje na nartach wśród młodzieży, przybywa zagranicznych turystów (szczególnie z NRD) i coraz tłoczniej jest na górskich szlakach. Tłoczniej, a co za tym idzie, mniej bezpiecznie. Ostrożność, rozsądek i nieszarżowanie powinno cechować każdego narciarza korzystającego z publicznych tras narciarskich.

(ak) Karkonoski Informator Kulturalny nr 1 (83) styczeń 1974, Wydawnictwa Towarzystwa Klubów Robotniczych i Chłopskich

Jaki był 1983 rok w Zakł. Oddz. PTTK

Kończy się kolejny, już 18 rok, w którym nasz Zakładowy Oddział PTTK organizował turystykę i aktywny wypoczynej dla załogi "Celwiskozy".

W ciągu tego roku działał Klub Turystyki Pieszej "Dreptak", Klub Żeglarski "Bryza", Komisja Turystyki Motorowej, Komisja Krajoznawcza oraz szkolne koło PTTK.

Z najważniejszych i najciekawszych imprez tego roku należy wymienić:

- rejsy żeglarskie 14-dniowe po Wielkich Jeziorach Mazurskich (66 osób)
- spływ kajakowy 14-dniowy Czarną Hańczą (22 osoby),
- obóz wędrowny 7-dniowy na Mazurach i w Białowieży (21 osób),
- obóz wędrowny 7-dniowy w Beskidach (27 osób)
- wczasy turystyczne indywidualne (skorzystało 70 osób) oraz wiele wycieczek dwudniowych do czterodniowych.

Poza tym oddział PTTK organizował różne wycieczki dla organizacji społeczno-politycznych

naszego zakładu, PZPR, PZW, NOT, Koła Emerytów itp.

W tym roku odbył się też kolejny już XV Rajd Odbiorców i Dostawców "Celwiskoza". Ta imprezez gromadzi na swoich ciekawych trasach członków załóg zakładów - odbiorców naszych wyrobów dostawców i bratnich zakładów włókien chemicznych.

Oddział prowadzi też wypożyczalnię sprzętu turystycznego.

Poza tym Oddział zorganizował imprezy dla naszych milusińskich: kuligi, wyjazdy z okazji Dnia Dziecka i Mikołaja, w których uczestniczyło ponad 700 dzieci. Ogółem w różnego rodzaju imprezach uczestniczyło ponad 7000 członków naszej załogi i ich rodzin.

Obecnie działacze oddziału są w trakcie opracowywania planu imprez na rok 1984.

Prosimy Was, mili Czytelnicy o nadsyłanie propozycji co do rodzaju i celów imprez turystycznych, w których chcielibyście uczestniczych, tak, aby je można było uwzględnić w planie na nowy rok.

Z. Rześniowiecki, Wspólny Cel, Gazeta Załogi ZWCH "Chemitex-Celwiskoza", Nr 35 (900), 20 Grudnia 1983 r., Rok XXXI

Bibliotekarz Czytelnikowi

Konkurs "Bibliotekarz - Czytelnikowi" został ogłoszony przez Wojewódzką i Miejską Bibliotekę Publiczną we Wrocławiu w lutym 1983 r. Jego celem było uaktywnienie bibliotekarzy w działalności kulturalno-oświatowej oraz doskonalenie w tej dziedzinie pracy. Konkurs umożliwił uczestnictwo indywidualne i zbiorowe. (...) W konkursie wzięło udział ogółem 37 bibliotekarzy z terenu województwa wrocławskiego. (...) Najwyższą ocenę - pierwsze miejsca uzyskały następujące imprezy:

- Wieczór poezji Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego /MiGBP w Trzebnicy/
- "Matce" wieczór literacko-muzyczny /GBP w Kobierzycach/
- Poranek Mickiewiczowski /MiGBP w Obornikach Śląskich/
- Komisja Edukacji Narodowej /MiGBP w Wołowie/
- Sobieski pod Wiedniem. Długofalowy konkurs poparty innymi formami pracy /MiGBP w Kątach Wrocławskich/
- Poetycki obraz zimy. Poranek literacki dla dzieci /MiGBP w Środzie Śląskiej/
- Zabawa z książką. Gry literackie dla dzieci. /MBP w Oławie/
- Zabawa w teatr. Przedstawienie kukiełkowe baśni o Popiele i inscenizacja wierszy Tuwima. /Oddział Dziecięcy MiGBP w Strzelinie/
- Konspekty lekcji bibliotecznych dla klas I-III /GBP w Wiszni Małej/
- Uroczystość przyjęcia dzieci z I klasy w poczet czytelników /MiGBP w Miliczu, Filia w Czatkowicach/
- Konkurs czytelniczo-rysunkowy "Czytamy i rysujemy". Uroczystość zakończenia konkursu i wystawa rysunków /GBP w Malczycach/.

Drugie miejsce uzyskały imprezy:

- Święto lasu. Impreza dla dzieci na temat ochrony przyrody połączona z konkursem i wystawą /MiGBP w Bierutowie/
- Gustaw Morcinek. Wieczór literacki zorganizowany w XX rocznicę śmierci pisarza połączony z wystawą rysunków dzieci do utworów G. Morcinka /MiGBP w Wiązowie/

- Miasto Oleśnica w zbiorach biblioteki. Wystawa /MBP w Oleśnicy/
- Serie wydawicze literatury popularnonaukowej. Lekcja biblioteczna. /MiGBP w Miliczu/
- Wieczór Andrzejkowy /GBP w Czernicy/.

Miejsca trzecie otrzymały następujące prezentacje:

- Szanuj mowę swą ojczystą. Scenariusz wystawy /GBP w Łagiewnikach/
- Przegląd nowości wydawniczych /GBP w Jordanowie/.

Pozostałe 9 imprez wyróżniono również nagrodami. (...)

Florentyna Dąbrowska, Książka i Czytelnik, Zeszyty WiMBP im. T.Mikulskiego, 1984, nr 1

Więcej ryb z Podgórzyna

Różne były już koncepcje zagospodarowania podgórzyńskich stawów hodowlanych, stanowiących od lat niewykorzystaną rezerwę "produkcji" rynkowej. Do 1958 r. użytkowało je gospodarstwo rybackie, odławiające tylko 10-20 ton karpia rocznie. Kolejny gospodarz - Okręgowy Zarząd Lasów Państwowych podniósł wprawdzie efekty hodowli do 32 ton ryby rocznie, ale deficytu nie zlikwidował. Co więcej - mało konkretne poczynania nie rokowały szybkiej poprawy gospodarki stawowej.

W końcu - w październiku 1971 r. - władze regionu postawiły ultimatu: albo nowy gospodarz przystąpi do odbudowy stawów i intensywnie je zagospodaruje, albo przekaże się je innemu użytkownikowi, np. zabiegającej o to od lat spółdzielni produkcyjnej czy Polskiemu Związkowi Wędkarskiemu. TO poskutkowało. Okręgowa Dyrekcja Lasów Państwowych zdecydowała się w końcu na konkretne przedsięwzięcie inwesytycyjne: zleciła Rejonowemu Przedsiębiorstwu Melioracyjnemu w Jeleniej Górze generalną rekonstrukcję urządzeń poczynając już od przyszłego roku i przeznaczyła na trzyletni cykl budowy kwotę 11,4 mln zł.

Podgórzyński kompleks stawowy - to cztery oddzielne obiekty hodowlane: Sosnówka, Sobieszów oraz Podgórzyn wschodni i zachodni. W myśl założeń ich dotychczasowy areał w trakcie renowacji nie ulegnie zmianie, roboty polegać będą na gruntownym oczyszczeniu i pogłębieniu zbiorników, budowie grobli oraz urządzeń odprowadzających i doprowadzających wodę. W przyszłości gospodarstwo ma być samowystarczalne, tzn. prowadzić będzie pełny 8-letni cykl hodowlany od ikry do odławiania ryby handlowej. Obliczono, że z każdego hektara powinno się uzyskiwać ok. 450 kg karpia, co w przeliczeniu na złotówki da ponad 10..000 zł. Połowę tego przychodu pochłoną koszty eksploatacji, na zamortyzowanie się inwestycji trzeba będzie więc czekać aż 9 lat. Dokumentacja na pierwszy etap budowy jest już gotowa.

Magazyn Ilustrowany "Nowiny Jeleniogórskie" Rok XVII, Jelenia Góra, 3 stycznia 1974 r., Nr 1 (806)

Pomysły handlowców

W karczmie "Twardowski" w Bogatynii (II kategoria) do toalety idzie albo przez korytarz przylegający do kuchni, albo, kiedy kurcharki zdenerwują się i zmakną drzwi, naokoło budynku. W przybytku siedzi w półśnie starsza pani, która za skorzystanie z mało eleganckich urządzeń pobiera bez zmrużenia oka 5 zł, jakby to był hotel "Skalny". Natomiast w jadłospisie wyłożonym do dyspozycyji konsumentów aptekarska precyzja - porcja wątróbki waży... 92 gramy. Tylko czekać, aż się pojawią liczby po przecinku.

Obok "społemowskiej" karczmy stoi dom handlowy GS-u, który przy pomocy odręcznie wypisanego zawiadomienia zabrania wchodzenia do sklepu z... wózkami dziecięcymi. O

konieczności zostawiania parasoli w przedsionku jeszcze nic nie wiadomo.

Natomiast w restauracji hotelu "Pod Orłem" w Zgorzelcu (WPGT) objawił się, po Sejmie, który zakazuje sprzedaży alkoholu do godz. 13, nowy ustanawiacz praw - tu alkohol wzbroniony jest do 15 (z wyłączeniem piwa, które wyjątkowo mieści się w ustawowych rygorach czasowych).

Wszystkie te pomysły jednak bledna przy decyzji prezesa GS-u w Lubomierzu, zaliczającej piwo do wyjątkowo odrażających cieczy. Pomimo nastania stosownej godziny nikt nie poda piwa do obiadu, można je jednak po konsumpcji wyżłopać w sąsiedniej sali wraz z kiwającymi się nad stolikami opojami, i to bez zakąski.

Czekamy na następne pomysły.

Tygodnik PZPR "Nowiny Jeleniogórskie" Rok XXVII Nr 2 (1312), 11 I 1984 r.

Co słychać?

Na pytanie, "co słychać" - dyrektor Delegatury KOiW w Lubaniu Jerzy Zieliński odpowiedział: "brak pieniędzy". Redakcja podejrzewa, że wypowiedzią tą wyraził uczucia znacznej części oświatowej kadry kierowniczej.

*

Wygląda na to, że środki finansowe, jakie otrzymały gminy na oświatę, wyliczane były edług starego dobrze wypróbowanego klucza: wydaliście tyle, to dostaniecie tyle samo i jeszcze trochę. Podobno są jakiej inne metody określania potrzeb. Może by tak spróbować...

*

Notuje się wyraźny spadek podaży wytycznych dla dyrektorów szkół przy utrzymującym się w dalszym ciągu wysokim popycie na nie. Czy to wołanie o pomoc w podejmowaniu decyzji już naprawdę pozostanie bez echa? Nie do wiary.

*

Z Karty Nauczyciela wynika, że nowozatrudnionemu nauczycielowi należy się zasiłek na zagospodarowanie. Są dyrektorzy, którym ten zapis nie wystarcza - muszą mieć jego potwierdzenie z KOiW. Podkładka to jest to!

*

Od drugiego semestru Nauczycielskie Kolegium Języków obcych w Jeleniej Górze mieć będzie nowe pomieszczenie w "pałacyku" przy ul. Wolności 38. Tam już rozpocznie zajęcia ze słuchaczami nowy (drugi już) wykładowca z USA Marc Templer.

Jeleniogórski Informator Oświatowy "Kurenda" nr 1/91(25) luty 91

Wzorowy kierowca PKS

Aleksander Czuba, kierowca PKS, jest bardzo lubiany przez pasażerów, dla których zawsze jest miły i usłużny. Wyróżnia się również dbałością o stan techniczny i prezencję "Jelcza", którego pydzielono mu do obsługi w sierpniu 1962 r.

W ciągu 17 miesięcy A. Czyba przejechał swoim samochodem (nr rej. XL-8930) ok. 172 tys. km bez najmniejszego wypadku i remontu. Według przyjętych norm samochód "Jelcz" powinien być oddany do pierwszego remontu po przejechaniu 110 tys. km. (d)

Magazyn Ilustrowany Ziemi Jeleniogórskiej "Nowiny Jeleniogórskie", Rok VII, Jelenia Góra 2-8 stycznia 1964 r.