

KOLEJ *na* Wielkopolskie



 **Przyszłość kolei
samorządowych w Polsce**

 **Podkociołek
po wielkopolsku**

 **Grzegorz Górczewski:
Dwie pasje**



aplikacja mobilna

**Dodawaj
wydarzenia
do ulubionych!**

**Bądź na bieżąco
i korzystaj
z atrakcyjnych
benefitów!**



Biznes, sztuka,
kultura, rozrywka.
Sprawdź co się dzieje.

**Pobierz aplikację
Grupa MTP app!**



App Store jest znakiem towarowym firmy Apple Inc.
Google Play to znak towarowy Google LLC.

Kolej na wstęp



KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS

Redaktor naczelna

Witam serdecznie na pokładzie i zapraszam do lektury najnowszego wydania naszego magazynu. Wierzę, że znajdziecie tu inspirujące historie, ciekawe informacje i trochę podróżniczej magii.

Za nami I Konferencja Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych „Koleje Samorządowe – Doświadczenia i Perspektywy”, która okazała się ogromnym sukcesem! – To pierwsza tego typu konferencja i muszę powiedzieć, że przerosła moje wyobrażenia – przyznał Wojciech Jankowiak, Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego.

W tym wydaniu zabieramy Państwa w podróż do Pleszewa, pierwszego w Polsce miasta 15-minutowego, gdzie wszystko jest na wyciągnięcie ręki. O tym, jak miasto z sukcesem łączy mobilność i funkcjonalność, pisze Alicja Dec. Z kolei Dominik Robakowski opowiada o różnorodnym i dynamicznym Koninie oraz zabiera nas w niezwykłą wyprawę do Rakoniewic, gdzie czekają prawdziwe perełki związane z historią pożarnictwa. Ale to nie wszystko! Jeśli szukacie ukrytych skarbów Wielkopolski, koniecznie zajrzyjcie do artykułu Jacka Cieśliewicza – gwarantuję, że znajdziecie tam inspiracje na kolejne podróże. A skoro mamy karnawał, nie może zabraknąć tematów kulinarnych! Bartosz Kirchner serwuje opowieść o smakołykach tego radosnego okresu.

Nie zapomnieliśmy także o ważnym marcowym święcie – 8 marca obchodzimy Dzień Kobiet! Z tej okazji polecamy wywiad z Katarzyną Czachorek, która mówi: „Nie bójcie się podejmować wyzwań i wybierać kierunki, które są uznawane za «męskie» – dziewczyny są w tym tak samo dobre!”. Dla miłośników sztuki mamy niespodziankę – Grzegorz Górczewski, starszy kierownik pociągu Kolei Wielkopolskich, zaprasza nas w teatralny świat swojej drugiej pasji.

Życzymy Państwu wspaniałej podróży i miłej lektury!

Kolej na Wielkopolskę

4 Pierwsza taka konferencja

10 Początek nowego rozdziału

14 Na wąskich i szerokich torach

Kolej na podróż

8 Nie tylko dla zapaleńców

12 Energetyczny Konin

16 Ukryte perły Wielkopolski

Kolej na legendę

10 Legenda o Diabelskiej Górze

Kolej na ciekawostki

18 Ostatki po wielkopolsku

Kolej na rozmowę

20 Przed kolejną świetlaną przyszłość

22 Pociąg na scenę

Kolej na relaks

24 Wielkopolska w literaturze

Kolej na technologie

26 Aplikacje ułatwiające zwiedzanie

Zdjęcie na okładce:
KATARZYNA ZELLER

Pierwsza taka konferencja

I Konferencja Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych pt. „Koleje Samorządowe – Doświadczenia i Perspektywy” okazała się wielkim sukcesem, przyciągając 240 uczestników. W ramach wydarzenia odbyło się 31 wystąpień, a wśród prelegentów znaleźli się eksperci nie tylko z Polski, ale także z Czech i Niemiec, którzy podzielili się swoimi doświadczeniami w zakresie transportu.

Tekst: KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS, PATRYCJA PIOTROWIAK
Zdjęcia: PATRYCJA PIOTROWIAK, KATARZYNA ZELLER, POLSKA IZBA KOLEI



I Konferencja
KOLEJE SAMORZĄDOWE
- DOŚWIADCZENIA I PERSPEKTYWY
(KONFERENCJA ORGANIZATORÓW PRZEWÓZÓW, PRZEWÓZNIKÓW)

Termin: 14 - 15 stycznia 2025 r. | Miejsce: Poznań, Hotel Novotel

Pierwszy dzień konferencji rozpoczął się od obrad Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych (ZSPK) oraz posiedzenia Komitetu Honorowego Konferencji. Wzięli w nim udział Marszałkowie oraz członkowie Zarządów Województw, dla których temat regionalnego transportu kolejowego jest priorytetowy. Samorządy od lat angażują się w rozwój kolei regionalnych, a obecność ich przedstawicieli podczas konferencji była kluczowa dla wypracowania nowych kierunków i rekomendacji dla branży.

– Jest to pierwsza tego typu konferencja i muszę powiedzieć, że przerosła moje wyobrażenia. Jest wielu uczestników, dynamiczne i interesujące formy prezentacji, które są atrakcyjne dla odbiorców. Najważniejsze, że jest zainteresowanie ze strony samorządów, żeby rozwijać kwestie związane z koleją regionalną. Doświadczenia i realia każdego województwa są inne, ale najważniejsze,

że wszyscy chcemy iść w tym samym kierunku: w kierunku rozwoju transportu kolejowego – podsumował Wojciech Jankowiak, Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego.

DEBATY, PRELEKCJE I KLUCZOWE WNIOSKI

Po części formalnej rozpoczęła się część merytoryczna, w której prelegenci przedstawili szereg tematów związanych z wyzwaniem i perspektywami kolei samorządowych. Najważniejszym wydarzeniem pierwszego dnia była dyskusja w ramach panelu pt. „Doświadczenia i perspektywy rozwoju kolei samorządowych”, w którym udział wzięli: Wojciech Jankowiak – Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego, Adam Struzik – Marszałek Województwa Mazowieckiego, Łukasz Smółka – Marszałek Województwa Małopolskiego, Grzegorz Boski – Wicemarszałek Województwa Śląskiego, Dariusz Grajda – Wice-





prezes Zarządu PKP S.A., Mikołaj Grzyb – Prezes Zarządu ZSPK, Wojciech Zdanowski – Przewodniczący Rady ZSPK.

– Od czasu wstąpienia do Unii Europejskiej wykorzystywaliśmy wszystkie możliwości, by pozyskiwać środki na zakup nowego taboru. Dzisiaj możemy się pochwalić, że dysponujemy ponad 70 jednostkami. Pojazdy są wykorzystywane bardzo efektywnie, jednak myśląc o ciągłym rozwoju, musimy myśleć o nowym, dodatkowym taborze. Liczyliśmy na pieniądze z KPO, jednak musimy się skupić na własnych możliwościach. Na szczęście nasze województwo jest w dobrej sytuacji finansowej, a że przyjęło politykę rozwoju kolei, takie środki na zakup taboru przeznaczymy – powiedział Wojciech Jankowiak, Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego.

Paneliści omówili aktualne wyzwania i szanse dla kolei samorządowych, a także ich rolę w zrównoważonym rozwoju transportu publicznego. W wymianie doświadczeń podkreślono, jak istotna jest współpraca między regionami oraz rozwój infrastruktury kolejowej w mniejszych miastach i aglomeracjach.

ODZNAKA HONOROWA I STATUETKA

W trakcie konferencji wyróżniono osoby szczególnie zasłużone dla rozwoju kolei samorządowych. Minister Infrastruktury Dariusz Klimczak wręczył Odznakę Honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa” dwóm Marszałkom: Wojciechowi Jankowiakowi, Wicemarszałkowi Województwa Wielkopolskiego,

oraz Adamowi Struzikowi, Marszałkowi Województwa Mazowieckiego. Obaj Marszałkowie otrzymali to wyróżnienie za swoją nieocenioną rolę w rozwoju transportu kolejowego w swoich województwach. Dodatkowo Dariusz Grajda, Wiceprezes Zarządu PKP S.A., otrzymał statuetkę „Zasłużony Przyjaciel Związku”, przyznaną przez Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych za wyjątkowy wkład w rozwój i wsparcie dla samorządowych przewoźników kolejowych. Wyróżnienie wręczyli Mikołaj Grzyb i Szymon Sobczak z Zarządu ZSPK oraz Wojciech Zdanowski, Przewodniczący Rady ZSPK.

– Należy mieć na uwadze, iż przeciętny pasażer nie dokonuje rozróżnienia pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami kolejowymi, postrzegając transport szynowy jako jednolity organizm. Fakt administracyjnego podziału na odrębne spółki jedynie uwypukla, w jaki sposób jednostka zarządzana przez samorząd może kształtować swoje struktury. Kluczowym aspektem pozostaje integracja taryfowa, obejmująca nie tylko harmonizację systemów biletowych w obrębie jednego regionu, ale także ścisłą współpracę z przewoźnikami dalekobieżnymi, takimi jak InterCity. Choć funkcjonuje mechanizm wspólnego biletu samorządowego, obejmujący przewoźników regionalnych, w praktyce nie w pełni realizuje on swoje założenia. Pełna integracja wymaga również koordynacji rozkładów jazdy oraz optymalizacji dostępu do infrastruktury, w tym zapewnienia kompleksowych węzłów przesiadko-

wych. W związku z tym nieodzownym elementem planowania transportu powinno być tworzenie infrastruktury uzupełniającej, w szczególności miejsc parkingowych przy każdej stacji kolejowej, umożliwiających wygodne i efektywne korzystanie z transportu publicznego.

PREZENTACJE, WARSZTATY I NETWORKING

Drugi dzień konferencji obfitował w prezentacje przewoźników samorządowych, którzy przedstawili swoje osiągnięcia, plany rozwoju oraz innowacyjne projekty, które mogą stać się inspiracją dla innych regionów. Podczas drugiego dnia konferencji uczestnicy mogli skorzystać z okazji, by wymieniać się doświadczeniami oraz nawiązać cenne kontakty zawodowe.

W przyszłym roku przedstawiciele organizatorów przewozów kolei samorządowych oraz dostawców podczas kolejnej edycji Konferencji „Koleje Samorządowe – Doświadczenia i Perspektywy” gościć będzie Małopolska. – Serdecznie zapraszam do Małopolski na kolejną odsłonę tego prestiżowego wydarzenia. Dziękuję Panu Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, spółce Koleje Wielkopolskie i Polskiej Izbie Kolei za organizację tegorocznej konferencji oraz za przygotowanie panelu „Doświadczenia i perspektywy rozwoju kolei samorządowych” – powiedział Łukasz Smółka, Marszałek Województwa Małopolskiego.





Nie tylko dla zapaleńców

Raczej nie boimy się ich jak ognia, ale też nie pali nam się, aby odwiedzili nasz dom. Mowa oczywiście o strażakach. W Polsce tych zawodowych, jak i ochotników, jest ok. 250 tys. Szansa, że znamy jakiegoś druha jest dość spora. Jak na co dzień wygląda ich praca, dowiemy się, odwiedzając Rakoniewice.

DOMINIK ROBAKOWSKI

Czasami myślę, że w moich żyłach płynie nie krew, ale woda. Pożarnictwa może nie wyssałem z mlekiem matki, ale wpoili mi je moi dwaj dziadkowie, a jakże, zasłużeni strażacy. Rakoniewice znałem więc ze słyszenia od małego i pewnie sporym szokiem było później dla mnie zrozumienie, że to miasto znacznie mniejsze od Warszawy czy Krakowa.

W DAWNYM ZBORZE

Wróćmy jednak na strażacką mapę Polski. Na niej Rakoniewice to miejsce wyjątkowe. Czyżby niespełna czterotysięczne miasteczko płonęło wiecz-

nym ogniem, aby znał je każdy strażak w Polsce? Na szczęście dla miejscowych, aż tak gorąco tu nie jest. A nawet jeśli temperatury latem znacząco dają popalić, to na lokalnym rynku można ochłodzić się przy fontannie. Ma ona dość nietypową formę: strumienie wody nie tryskają tutaj ani z dzbanka greckiej bogini, ani z ust rybich czy żabich, jak to najczęściej bywa. Za „nawodnienie” fontanny odpowiada dwójka pomnikowych strażaków.

To zaledwie zwiastun tego, co czeka na nas w Rakoniewicach. Od 1974 r. działa tu bowiem Wielkopolskie Muzeum Pożarnictwa. Odnajdziemy je bez większego trudu, choć jego lokalizacja wcale nie jest zbyt oczywista. Siedzibą

muzeum jest bowiem górujący nad miejscowością dawny zbór ewangelicki. Drewniana budowla z 1763 r. niszczała po II wojnie światowej i groziła jej całkowita ruina. Na szczęście, jak to zwykle mają w swoim zwyczaju, z pomocą przybyli strażacy i uczynili to miejsce swoim domem.

Możliwość zwiedzania drewnianego zboru z XVIII w. jest atrakcją samą w sobie. Szachulcowa konstrukcja, w środku obszerne empory, piękna wieża. Jest na czym oko zawiesić. Zrobiono jednak wszystko, aby zniechęcić nas do oglądania architektury: zbiory muzealne są bowiem tak bogate, że szybko zapomnimy o otaczającym nas świecie.

CYSTERN NIE BYŁO

Budynek kościoła to przede wszystkim potężna wozownia, nad którą powiewają barwne sztandary strażackie. Czerwienią skrzy się tutaj kilkanaście niezwyklejch pojazdów reprezentujących najstarsze dzieje zorganizowanego pożarnictwa. To wielki hołd dla czasów, gdy do pożaru jechało się konno, co dziś może wydać się abstrakcją, a nie było nią jeszcze 50 lat temu. Co więcej, same wozy przeżyły zwierzęta i po lekkiej modyfikacji zaczepu ciągnęły je... konie mechaniczne w postaci traktorów.

W Rakoniewicach możemy podziwiać prawdziwe rarytasy. Najstarszy z pojazdów strażackich pochodzi jeszcze z XVIII w. Taki pojazd mógł śmigać po miejscowych ulicach zaledwie kilka lat po wybudowaniu zabytkowego zboru, w którym się znajdujemy!

Wśród wozów próżno szukać cystern. Dawne podwozia nie były w stanie poradzić sobie z przewozem dużej ilości ciężkiej wody. Wozy służyły bardziej do transportu strażaków i ich sprzętu gaśniczego. Potrzebne były węże oraz wszelkiej maści topory i bosaki. Najważniejsza była jednak sikawka – początkowo ręczna, a później zastępowana przez coraz wydajniejsze pompy, które umożliwiały dostarczenie wody do miejsca pożaru.

Wśród wyposażenia indywidualnego strażaków ciekawym narzędziem gaśniczym są tzw. szpryce. Były to tłoczone drewniane „strzykawki”, które pozwalały zasysać wodę z wiadra, a następnie kierować ją pod dużym ciśnieniem w wybrane miejsce zapalne. Brzmi znajomo? Nic dziwnego, piankowe strzykawki to popularna zabawka, którą bez problemu odnajdziemy w aquaparku lub nad morzem w czasie urlopu.

Obok kościoła znajdują się pawilony na samochody strażackie. To prawdziwa gratka nie tylko dla miłośników straży pożarnej, ale także motoryzacji. Kolekcja jest imponująca i posiada swoje gwiazdy – dosłownie – bo nie mogło tutaj zabraknąć swojskiego Stara. Zresztą pojazdy ratownicze to nisza krajowej motoryzacji. W Rakoniewicach przekonają nas o tym i Jelcz, i Żuk, i Polonez. Do niektórych zabytkowych aut możemy nawet wejść i poczuć się, jeśli nie jak strażak Sam, to przynajmniej jak Wojtek, który chciał zostać strażakiem.

Z ELEMENTAMI INTERAKTYWNYMI

W kolejnym budynku, gdzie kiedyś znajdowała się szkoła, czeka na nas wystawa umundurowania. Oczywiście najwięcej uwagi przyciągają żelazne hełmy o fantazyjnych formach. Nie zabrakło także miejsca na modele, dokumenty oraz imponujące zbiory medali. Innymi słowy – prawdziwa strażakomania. Znaczną część zbiorów stanowi kolekcja pułkownika pożarnictwa Władysława Piławskiego. Nestor polskiego pożarnictwa, autor licznych publikacji był przy okazji posiadaczem sporej liczby zbiorów przyrodniczych, a więc spreparowane sylwetki zwierząt będą małym przerwynikiem w opowieści o walce z pożarami.

Przyrodę, ale w zgoła innych okolicznościach, możemy obejrzeć w sali edukacyjnej muzeum. Na własne oczy mamy możliwość zobaczenia pożaru w lesie, a dokładniej jego inscenizacji. Zaraz obok przeniesiemy się na miejsce wypadku drogowego. Największe wrażenie robi jednak inscenizacja pożaru w mieszkaniu. Rzut oka wystarczy, aby już na zawsze pamiętać o wyłączeniu żelazka.

Na muzealnym dziedzińcu znajdziemy jeszcze jedną ciekawostkę. To rekonstrukcja słynnego wozu Michała Drzymały. O przynależności tego bohaterskiego chłopca do OSP nic nie wiadomo, ale jest inny klucz, który sprawił, że słynny dom na kółkach zawitał do Rakoniewic. Otóż akcja prawnej batalii między Drzymałą a niemieckim państwem rozegrała się zaledwie kilka kilometrów stąd: we wsi, która nosi obecnie dumne miano Drzymałowo.

Choć wystawa przygotowana jest w dość tradycyjnej formie, to jednak nie brakuje tu elementów interaktywnych. Możemy np. zjechać strażackim ślizgiem lub uruchomić syrenę alarmową. Chętni mogą także skorzystać z symulatora jazdy wozem strażackim. Muzeum w Rakoniewicach to miejsce nie tylko dla zapaleńców.

Legenda o Diabelskiej Górze

Zamek Przemysła od ponad 10 lat góruje nad Starym Rynkiem w Poznaniu. Jego odbudowa budziła wiele emocji, które do dziś nie ustały. Nie mogło być inaczej, bo zamek powstał w miejscu... przeklętym. Mieszkańcy średniowiecznego miasta starali się okiełznać złe moce, nazywając wzgórze Górą Przemysła, była to jednak wciąż Diabelska Góra.

PAWEŁ CIELICZKO

Góra Przemysła nie powstała w odległych epokach, kiedy kształtowała się powierzchnia naszej planety. Jej metryka jest znacznie krótsza, a sięga lat 60. X wieku. Wiąże się z panowaniem pierwszego historycznego władcy Polski, księcia Mieszka I, który w 966 r. ochrzcił się i pojął za żonę czeską księżniczkę Dobrawę. Decyzja władcy spowodowała dramatyczne zmiany w życiu jego poddanych. Nawrócony na katolicyzm książę natychmiast odesłał swoich siedem pogańskich żon, bo chrześcijaństwo wymagało monogamii. Bóg nie akceptował też konkurencji, wycinano

więc święte gaje, palono chramy, a posągi dawnych bóstw topiono w jeziorach.

NARADA DIABŁÓW

Wydarzeniom na ziemiach polskich z przerażeniem przyglądano się w piekle. Dział personalny miał ręce pełne roboty, bo ochrzczonych wykreślano z rejestru poddanych Szatana. Każdego dnia ubywało tych, którzy po śmierci trafią do piekła, by ciężką pracą powiększać dochody piekielnej gospodarki. Lucyfer i jego ministrowie rwali włosy z grzywek między rogami i szukali sposobu na powstrzymanie zbliżającej się katastrofy. Do



Wielkopolski wysłana została misja specjalna dla zbadania sytuacji na miejscu i wsparcia lojalnych wobec Pana Ciemności kapłanów starych kultów.

Gdy wysłannicy powrócili, okazało się, że sytuacja jest gorsza, niż się wydawało. Ich ziemskie struktury zostały rozbite, a kapłani zginęli albo weszli w pakt z Niebem i głoszą słowo Boże. Piekielni szpiedzy przynieśli jeszcze jedną ważną wiadomość. Książęca para uznała, że Wzgórze Lecha w Gnieźnie jest zbyt przesiąknięte pogaństwem i na stolicę chrześcijańskiego państwa wybrali Poznań – gród, w którym książę poznał nową religię i został ochrzczony. Było źle, a miało być jeszcze gorzej, bo do Poznania przybył z Rzymu wielki kapłan, biskup Jordan, który przyniósł potężny talizman – miecz św. Piotra – na której to relikwii zaczęto budować katedrę. Gdy ona powstanie, raportowali diabelscy szpiedzy, piekielne siły stracą wszelki dostęp do polskich dusz.

Nie było czasu do stracenia. Lucyfer zwołał pilną radę, na którą wezwał polskie diabły: Borutę, Rokitę, Smółkę, Węglika oraz Widorackiego i przedstawił im swój ściśle tajny i absolutnie genialny plan zniszczenia chrześcijaństwa w Polsce. Diabelski desant miał porwać górę i zrzucić ją tam, gdzie łączy się Warta z Cybiną, aby ich wody się spiętrzyły i pochłonęły zbuntowany Poznań razem z jego biskupem i mieszkańcami.

LOT NAD MIASTEM

W bezksiężycową noc oddział z piekła rodem wylądował pod Gnieznem. Diabły opasały linami kamienną górę, z której niedawno strącono posąg bogini Nii, uniosły ją i wolno ruszyły ku Poznaniowi. Dowodzący akcją Boruta nakazał wznieść się ponad chmury, by ktoś przedwcześnie nie odkrył ich szatańskiego planu. Po godzinie poczuł rzeźkie powietrze unoszące się znad Warty, Boruta kazał obniżyć lot, chmury się rozrzedziły, a oni wolno przemieszczali się nad błękitnymi wstęgami rzek płynących wokół Poznania. Noc była ciemna, ponura i wietrzna, dlatego nie mogli dostrzec wyspy, na której budowano katedrę. Boruta postanowił nieco oświetlić okolicę. Uderzył kopytem o kopyto i skrzesał pierwszą iskrę. Uderzył po raz drugi i spod kopyt wypadł snop iskier. Całe miasto widoczne było jak na dłoni, a właściwie nie na dłoni, ale... za ogonem, bo diabły w ciemności ominęły Ostrów Tumski. Boruta nakazał w tył zwrot, lecz diabły... zamarły w powietrzu. Na ich zbrojeckich pyskach malowało się

przerażenie. Usłyszały coś, co budziło w nich lęk tak potworny, że szczecina jeżyła się im na karkach, a rogi przeżyły się ze strachu. Było to pianie koguta. Pierwszemu kurowi odpowiedział drugi, drugiemu trzeci, trzeciemu czwarty i wkrótce cały Poznań rozbrzmiewał pianiem kurów zwiastującym nadchodzący poranek.

Boruta krzyczał, że to nie blask jutrzeńki, ale iskry z jego kopyt obudziły koguty. Diabły jednak ani myślały ruszyć na wschód, ku Poznaniowi, skąd obawiały się pierwszych blasków porannego słońca, które je spopiela. Puściły liny i pędem czmychnęły do piekła. Gdy ostatnia iskra skrzesała przez Borutę zgasła, koguty uspokoiły się. Ciemność za oknami kurników oznaczała noc. Zasnęły na grzędach. Podobnie uczynili poznaniacy, obudzeni pianem kogutów i wielkim wstrząsem.

SPADŁA Z NIEBA

Rankiem, gdy się obudzili, ujrzeni wzgórze, którego nie było, gdy kładli się spać. Zaskoczeni wylegli nad Wartę, przepawili się na jej drugi brzeg i ze zdumieniem przyglądali się kamiennej górze. Pojawiły się natychmiast fantastyczne teorie dotyczące jej pochodzenia: jedni mówili, że spadła z nieba, nazywa się meteorem, a jej odłamki poleciały ku Morasku; drudzy, że wypiętrzyła się w nocy, nazywa się wulkanem i za chwilę wybuchnie. Poznaniacy lubią jednak spokój i porządek, dlatego szybko przewagę zdobyli ci, którzy mówili, że góra musiała być tu zawsze, a tak się przyzwyczaili do jej widoku, że jej nie zauważali. Opinię tę poparł biskup, bo nie chciał, by świeżo nawróceni mieszczanie rozprawiali zbyt wiele o szatańskich wybrykach.

Szczęście, że zawsze byli jacyś niedowiarkowie, którzy nie dowierzali temu, co pisali skrybowie i głosili księża. Przechowali oni opowieść o górze, którą magicznym sposobem zdesperowane polskie diabły przeniosły do Poznania.

Król Przemysław II, który zbudował swój zamek na diabelskiej górze niedługo cieszył się koroną, a liczne szatany do dziś tam mieszkają, by nie było zgody pomiędzy poznaniakami.



DR PAWEŁ CIELICZKO

literaturoznawca i historyk, prezes Fundacji Kochania Poznania



Energetyczny Konin

Możecie polecieć na księżyc, albo pojechać do Konina. Możecie wybrać wenecką lagunę, ale Konin jest znacznie bliżej. Możecie zdecydować się na Malediwy... No dobrze, w tym jednym przypadku Konin może przegrać.

DOMINIK ROBAKOWSKI

Jakkolwiek powyższe słowa mają charakter humorystyczny, to jednak trzeba przyznać, że w Koninie nie możemy narzekać na brak atrakcji, które nawiązywałyby do innych miejsc na świecie.

Na początek rozprawmy się z „polskimi Malediwami”, z których Konin słynie głównie w internecie. Termin ten wziął swój początek od sztucznego zbiornika wodnego, zwanego potocznie Jezioro Turkusowym. Woda rzeczywiście miała w nim kolor, który znamy z reklam biur podróży. Niestety odpowiadały za niego odpady kopalniane.

Na polskich Malediwach lepiej więc się nie kąpać, a i dotarcie do nich nie jest ani łatwe, ani legalne. Co więcej, na skutek poprawy jakości wody Konin powoli traci swoją wątpliwą atrakcję. Całkiem dobrze, bo ma do zaoferowania znacznie, znacznie więcej.

W CENTRUM WYDARZEŃ...

Konin zawsze był w środku wydarzeń. Dziś niemal każdy podróżujący pociągiem wie, że to miasto położone między Warszawą i Poznaniem. Przed wiekami każdy wiedział, że Konin leży w połowie drogi między Kaliszem a Kruszwicą. A jeśli na chwilę o tym zapomniał, to w grodzie nad Wartą przypominał mu o tym słynny słup. Ten XII-wieczny zabytek uznaje się za najstarszy znak drogowy w naszej części Europy. Warto przyjrzeć mu się z bliska, nie tylko aby poćwiczyć łacinę, ale może też jak chcą niektórzy badacze, aby dostrzec w kamieniu ślady pogańskiego bożka.

Zaraz obok słupa znajduje się równie ciekawy zabytek – kościół św. Bartłomieja. Świątynia o XIV-wiecznym rodowodzie skrywa kilka tajemnic. Warto odszukać kamienny krzyż wmurowany w gotyckie mury kościoła – to najprawdopodobniej tzw. krzyż pokutny. W dawnych wiekach

mordercy w ramach pokuty musieli sfinansować i umieścić taki krucyfiks w miejscu zbrodni. Z pewnością krzyż z kościoła św. Bartłomieja nie znajdował się tutaj pierwotnie, co jednak nie znaczy, że świątynia nie skrywa w sobie innej mrocznej tajemnicy. Wystarczy wejść do środka, aby olśniły nas bajecznie kolorowe polichromie i zjawiskowe witraże. Te piękne secesyjne dzieła wyszły spod ręki Eligiusza Niewiadomskiego. Do historii przeszedł on jednak nie jako wielki malarz, ale przede wszystkim zamachowiec, który zabił pierwszego polskiego prezydenta, Gabriela Narutowicza. Konińskie malunki to najlepiej zachowane dzieło artysty-mordercy.

...I CENTRUM MIASTA

Po wizycie w świątyni warto skierować się do formalnego centrum miasta. Jego skromnym reprezentantem jest koniński ratusz. Niewielka klasycystyczna budowla przypomina, że rozwój miasta nastąpił stosunkowo niedawno. Przez wieki Konin był znacznie mniejszy niż obecnie. Nie oznacza to jednak, że przy miejscowym rynku, nazywanym placem Wolności, nie da się dostrzec cennych zabytków. Wystarczy nadmienić, że najstarsza miejscowa kamienica pochodzi z XVI wieku!

Romański słup oraz gotycki kościół z renesansową kaplicą mamy już za sobą, a więc czas na barok. Jego pięknym reprezentantem jest XVIII-wieczny klasztor franciszkanów, kolejny cenny zabytek miasta nad Wartą. Niecodziennym obiektem jest także synagoga w stylu bizantyjskim, która niestety nie jest dziś w najlepszym stanie. To jednak wystarczy, aby uspokoić niedowiarków: Konin to nie tylko miasto przemysłowe, miłośnicy tradycyjnej turystyki nie będą się tutaj nudzić.

Dla niektórych dużym problemem w zwiedzaniu Konina może być rozpiętość miasta. Od lat 60. XX wieku Konin przeżył gwałtowny rozwój, a o kształcie osadnictwa decydowała przede wszystkim lokalizacja miejscowych kopalń węgla brunatnego. Dziś odległość z jednego końca miasta na drugi to 15 km. Niewiele mamy w Polsce miast, które rozwijałyby się tym schematem. Podobieństw znów możemy szukać za granicą, np. w ukraińskim Krzywym Rogu.

Konin to przede wszystkim różnorodność. Starówka, jakkolwiek nieduża, posiada niecodzienne zabytki. Kolejnym ciekawym obszarem są tereny położone nad rzeką – bulwary, most Toruński, a i sama Warta jest tutaj bardzo malownicza. Mi-

łośnicy przyrody nie będą także narzekać na park Chopina – najstarszy i największy park w mieście ze znacznym obszarem leśnym.

KSIEŻYCOWY KRAJOBRAZ

Pozornie mało turystyczne widoki czekają na nas na północy Konina. W dzielnicy Gosławice turyści mogą oczywiście zajrzeć do miejscowego zamku. Znajdziemy tu nawet nieduży skansen architektury wiejskiej. Warto jednak choć raz zapomnieć o zabytkach i pozwiedzać w klimatach industrialnych. Miejscowa elektrownia robi piorunujące wrażenie. Szacuje się, że ponad 8 proc. energii produkowanej w Polsce pochodzi właśnie stąd. Najlepsze widoki czekają na nas na brzegu Jeziora Gosławskiego, zwłaszcza nocą. Niezwykłą instalacją jest także rurociąg ciągnący się nad wodami jeziora. Być może niektórym może on psuć krajobraz, ale przyznajcie – czy aż tak wielką zbrodnią jest jedno jezioro z tak niesamowitą konstrukcją?

Jeśli zabraliśmy ze sobą do pociągu rower, to w Koninie będziemy wniebowzięci. Płatanina grobli, kanałów i stawów to znakomite miejsce na rowerową przejażdżkę. Do pociągu zmieści się także wędka, a nawet składany kajak – w Koninie obie opcje są warte rozważenia. Miejscowa laguna, choć znacznie mniej znana niż wenecka, czeka na swoich odkrywców.

Idąc dalej za ciosem, polecam wybrać się na wycieczkę szlakiem pobliskich ...kopalni odkrywkowych. Brzmi to może kuriozalnie, ale nieczęsto ma się okazję oglądać tak wielkie dziury w ziemi. Przy odrobinie szczęścia będziemy mieli także okazję zobaczyć niesamowite maszyny. Spotkanie z wysoką na 38 metrów koparką to rzecz, którą trudno zapomnieć. Nie dość, że dookoła panuje iście księżycowy krajobraz, to zdaje się, że obcy wysłali tutaj któryś ze swoich pojazdów...

Konin ma więc różne oblicza i z pewnością na tle innych miast jest miejscem, którego nie da się zapomnieć. Dodajmy, że rzut kamieniem stąd odnajdziemy tak ciekawe lokacje jak Licheń, Kazimierz Biskupi, Ślesin czy Puszcza Bieniszewska. Warto popłynąć pod prąd i zajrzeć do elektryzującego Konina.



DOMINIK ROBAKOWSKI

historyk, etnolog, autor książek, dziennikarz, miłośnik podróży małych i dużych

Na wąskich i szerokich torach

Tym razem wybieramy się do południowej Wielkopolski.
Pleszew może pochwalić się więcej niż jedną linią kolejową i jednym
dworcem. Gdzie je znajdziemy i który z nich zyskał nowy blask?

ALICJA DEC

Historia kolei w Pleszewie rozpoczyna się wraz z rokiem 1875, kiedy to uruchomiona zostaje linia nr 272 Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – Klučbork.

NA TORZE SZEROKIM...

Dlaczego stacja kolejowa i dworzec nie pojawiły się w centrum miasta? Według niektórych właścicieli majątku Julius von Jouanne nie zgodził się, żeby torowisko przechodziło przez jego grunty. Stację zbudowano zatem w Kowalewie, 4 km od Pleszewa.

Wsiądźmy tu do pociągów regionalnych do Bydgoszczy, Gniezna, Kalisza, Kępna, Kłodawy, Krzyża, Łodzi, Odolanowa, Ostrowa i Poznania.

W dalszą podróż wybierzemy się do Jastrowia, Katowic, Krakowa, Lublina, Piły, Szczecina i Warszawy.

Stacja niedawno przeszła modernizację, która polegała na odnowieniu peronu 1, instalacji nowych ławek, wiat i oświetlenia. Przed budynkiem zbudowano parking przesiadkowy. Sam dworzec czeka jednak na odnowienie. Według zapowiedzi ma się to wydarzyć do 2030 r.

...ORAZ WĄSKIM

W 1900 r. zostaje uruchomiona linia wąskotorowa z Krotoszyna do Pleszewa. Linię kolei wąskotorowej łączącej Pleszew z Kowalewem (w którym znajdowała się stacja kolejowa Pleszew) zbudowano kilka lat później. Inicjatorem budowy kolei

Stacja kolejowa Pleszew Miasto



dojazdowej był hrabia Zygmunt Czarnecki. W czasie II wojny światowej linia została wydłużona do Broniszewic. Na trasie Pleszew – Kowalew były trzy szyny – tory wąskie i normalne, a oba układy miały jedną szynę wspólną. Obsługę całej kolejki stanowiły dwie osoby: maszynista i kierownik pociągu.

W kolejnych latach pociągi były stopniowo wypierane przez PKS-y. Po raz ostatni pociąg na linii wąskotorowej z Krotoszyńska do Pleszewa wyruszył w 1986 r. Po prawie 90 latach kolejka przestała funkcjonować. Tory rozebrano aż do Kowalewa, czyli prawie na całej linii.

REWITALIZACJA DWORCA

Zajrzmy teraz do centrum miejscowości, gdzie znajduje się stacja kolejowa Pleszew Miasto. Dworzec powstał razem z Krotoszyńską Koleją Dojazdową w 1900 r. Budynek był świadkiem zarówno rozkwitu działalności wąskotorówki oraz jej powolnego upadku w latach 80. W 2006 r. gmina Pleszew zleciła Stowarzyszeniu Kolejowych Przewozów Lokalnych regularne kursy wąskotorówki ze stacji Pleszew Wąskotorowy do Pleszew Miasto. Podobne próby z różnym skutkiem odbywały się jeszcze w 2008, 2010 i 2013 r. W 2017 r. powrócono do regularnych kursów, ale już na normalnym torze. Ten niewielki system można określić mianem kolei miejskiej: dojeżdżamy nim ze stacji usytuowanej poza miastem aż do samego centrum.

W 2018 r. wyremontowano budynek dworca i otwarto w nim siedzibę biblioteki miejskiej. Rok później w budynku „małej parowozowni” otwarto Zajezdnię Kultury. Zachowano jednak kolejowy charakter tego miejsca, a w budynku i na zewnątrz pozostawiono... torowisko! Jest ono wyeksponowane pod szklaną podłogą. Znalazło się tam miejsce na główną salę koncertową, sale muzyczne, do nauki tańca czy baletu. Od frontowej strony pojawiła się zieleń, a z drugiej parking z opcją organizowania tam plenerowych wydarzeń.

Tak pomysłową adaptację docenili specjaliści. W 2020 r. w konkursie Towarzystwa Urbanistów Polskich w kategorii na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną to właśnie pleszewski projekt „Pociąg do kultury” otrzymał główną nagrodę. Urbaniści docenili pomysłowość rozwiązań technicznych, precyzję w zachowaniu historycznych wartości oraz społeczny charakter tego miejsca.



Dworzec w Kowalewie

Warto podkreślić, że przebudowa objęła nie tylko budynki. Rewitalizacja dotyczyła też ulicy Kolejowej wraz ze skwerem, łącznika przy torach od ulic Kolejowej do Targowej, a także wkomponowanie w ten układ pociągów jeżdżących już bez przerw od kilku lat kolejki do Kowalewa. Na niegdyśjszym terenie przeładunkowym powstał nowy parking typu Park&Ride.

KOLEJ W DNA

Do dziś w mieście jest duże zainteresowanie koleją. W listopadzie 2024 r. zawiązano Stowarzyszenie Pleszewska Kolej Trójszynowa. Jej cel to gromadzenie materialnych śladów po działalności kolejki. Zwraca też uwagę na unikalne w skali Polski rozwiązanie pleszewskiego splotu trójszynowego. Te i inne ciekawostki będzie można wkrótce zobaczyć w planowanym muzeum w budynku dworca stacji Pleszew Wąskotorowy w Kowalewie.

Kolejowych akcentów w Pleszewie jest tak wiele, że nie pozostaje nic innego, jak zaprosić do ich samodzielnego odkrywania podczas podróży pociągiem. Oczywiście najpierw do stacji Pleszew w Kowalewie, a potem koleją dojazdową do stacji Pleszew Miasto. A stamtąd już wszędzie blisko, bo – jak przekonują władze – Pleszew jest pierwszym w Polsce miastem 15-minutowym, gdzie do wszystkich ważnych punktów w mieście dotrzemy zaledwie w kwadrans.



ALICJA DEC

dziennikarka radiowa;
mgr inż. transportu szynowego,
miłośniczka kolei



Ukryte perły Wielkopolski

Ratusz w Poznaniu, gnieźnieńska katedra czy pałac w Rogalinie – te atrakcje Wielkopolski zna właściwie każdy. Jednak równie dużo arcyciekawych obiektów odnaleźć można w miejscach, które rzadziej goszczą na kartach opracowań krajoznawczych.

JACEK CIEŚLEWICZ, Wielkopolska Organizacja Turystyczna

Iwcale nie oznacza to, że są mniej warte uwagi! Wręcz przeciwnie – wiele z nich to niezwykle atrakcje, które potrafią zaskoczyć.

GNIEZNO NIE TAKIE STARE

Mówiąc Gniezno, myślimy od razu o katedrze, o św. Wojciechu, o Bolesławie Chrobrym i epoce pierwszych Piastów. To trop jak najbardziej prawdziwy, ale na tym nie kończą się atrakcje miasta i jego wspaniała historia.

Wyjątkowo ciekawy jest w Gnieźnie wątek kolejowy. Zresztą mówi się, że w tym mieście w każdej rodzinie był przynajmniej jeden kolejarz. Gniezno pod koniec XIX w. stało się nie tylko znaczącym węzłem kolejowym, ale też bazą serwisową dla pociągów. Świadectwem tamtych czasów jest Parowozownia Gniezno – jeden z największych, o ile nie największy tego typu obiekt w Polsce. Na wyposażeniu znajduje się hala wachlarzowa,

obrotnice, wieża ciśnień, warsztaty i dyspozytornia. Wyjątkowo cenny jest jedyny zachowany w Europie drewniany żuraw węglowy, wpisany w 2024 r. na listę zabytków.

Parowozownię można zwiedzać z przewodnikiem: przez cały rok w weekendy, a w wakacje codziennie. W bezpośrednim sąsiedztwie parowozowni i dworca znajduje się również stacja Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej, na której wyposażeniu są czynne lokomotywy oraz wagony w stylu retro. Niecierpliwie czekamy na moment, kiedy kolejka znowu będzie dojeżdżać na plażę w Powidzu, a tymczasem musimy zadowolić się wakacyjnymi przejazdami do stacji Jelonek.

Z CESARZEM NA STACJI

Innym fascynującym miejscem bezpośrednio związanym z kolejową historią Wielkopolski jest dworzec kolejowy w Nowych Skalmierzycach.

Pierwsze co rzuca się w oczy, to budowla, która jest nieproporcjonalnie wielka w stosunku do potrzeb małego, liczącego nieco ponad cztery tysiące mieszkańców miasta. Do tego monumentalna, neogotycka architektura, przypominająca średniowieczne katedry lub ratusze wielkich miast kupieckich.

Skąd taki rozmach? Otóż Nowe Skalmierzyce były przez szereg lat stacją graniczną pomiędzy Cesarstwem Niemieckim a carską Rosją, swoistą wizytówką cesarstwa. Na dworcu spotykały się tory o europejskim rozstawie biegnące z Ostrowa Wielkopolskiego i szeroki tor z Kalisza, trwał ożywiony ruch podróżnych i towarów. Kulminacyjnym momentem złotej epoki dworca było spotkanie cesarza Wilhelma II z carem Mikołajem II w 1913 roku.

WSPINACZKA PO WIEŻY

Neogotycki sznyt i rodowód ma także wieża ciśnień w Kościanie. Byłaby warta wspomnienia nawet gdyby chodziło wyłącznie o jej architekturę. Prezentuje się bowiem niezwykle ciekawie i jest najbardziej charakterystycznym elementem panoramy miasta. Jadąc pociągiem na trasie Poznań-Wrocław bez trudu wypatrzymy coś, co do złudzenia przypomina zamkową basztę. To jednak kostium historyczny, a wieża miała czysto użyteczną funkcję. Można jednak pozazdrościć czasów, kiedy architekci dbali, by nawet techniczna infrastruktura była równie piękna, co użyteczna.



Dworzec w Nowych Skalmierzycach



Wieża ciśnień w Kościanie

Dzisiaj wieża ma drugie życie i znalazła się w roli, której z całą pewnością nie przewidywali jej twórcy ponad sto lat temu. Nowoczesny wodociąg w Kościanie nie potrzebował już wieży do regulowania ciśnienia w sieci. W związku z tym puste wnętrze budowli zostało przebudowane na centrum sportowe, którego najciekawszym elementem jest mająca ponad 18 metrów ścianka wspinaczkowa. Ciekawy twist historii, gdyż w przypadku prawdziwych baszt obronnych, szturmowano je wspinając się raczej po ich zewnętrznych ścianach.

To jednak nie wszystko. Szczyt wieży przebudowano na jedyne w swoim rodzaju obserwatorium astronomiczne. Jest ono doskonale wyposażone, a co szczególnie ciekawe, po przebudowie czubek wieży wraz z dachem można obracać dla zapewnienia odpowiedniego ustawienia przyrządów. W obserwatorium są organizowane warsztaty, spotkania i wykłady popularnonaukowe.



JACEK CIEŚLEWICZ

Pasjonat Wielkopolski, przewodnik miejski, z-ca dyrektora Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej

Ostatki *po wielkopolsku*

Karnawał w tym roku potrwa wyjątkowo długo. Środa Popielcowa przypada dopiero 5 marca. Poprzedzające ją ostatki to czas hucznych zabaw, obfitych uczt i pożegnania zimy.

BARTOSZ KIRCHNER



Choć korzeni karnawału możemy do-
patrzeć się w starożytności, od cza-
sów chrześcijaństwa przyjęło się, że
to okres między uroczystością Objawienia Pańskiego 6 stycznia a Środą Popielcową.
Ostatnie dni karnawału to ostatki. Jednym z naj-
bardziej rozpoznawalnych dni ostatkowych jest
tłusty czwartek, a w niektórych regionach Pol-
ski – szczególnie na Wielkopolsce i Kujawach –
nieodłączną częścią tych obchodów jest zwyczaj
zwany podkoziołkiem.

Końcowi karnawału i początkowi Wielkiego
Postu towarzyszył szereg zwyczajów. Obchody
ostatkowe różniły się w zależności od regionu.
W niektórych miejscach organizowane były po-
chody przebierańców, w innych – konkursy na
najciekawsze maski. W niektórych regionach
Polski popularne były obrzędy związane z odpę-
dzaniem zimy i zapraszaniem wiosny.

PĄCZKI NIE TYLKO NA SŁODKO

Pierwszym dniem zwiastującym koniec kar-
nawałowego szaleństwa i początek tzw. ostat-
ków był wspomniany już tłusty czwartek, czyli
ostatni czwartek przed Wielkim Postem. Wów-
czas, jak wskazuje nazwa, jadło się dużo i tłusto.
Od pewnego czasu ten dzień kojarzymy głównie
z pączkami. Szacuje się, że Polacy w tłusty czwar-
tek zjadają ich aż sto milionów! Co ciekawe, nie
zawsze wyglądały one tak jak współcześnie. Kie-
dyś pączki nie były ani okrągłe, ani słodkie. Po-
czątkowo nadziewano je np. słoniną i dodawano
do nich skwarki. O słodkich pączkach mówi się
w Polsce mniej więcej od XVI wieku. Oprócz
pączków w tłusty czwartek na wielu stołach
goszczą też faworki, zwane także chruścikami
lub chrustem – delikatne, kruche ciasteczka,
smażone na głębokim tłuszczu.

Ostatki kończy wtorek przed Środą Popielcową,
nazywany w wielu miejscach Polski śledzikiem,
a w Wielkopolsce i na Kujawach podkoziołkiem.
Gdziekolwiek możemy też spotkać się z nazwą
mięsopest bądz mięsopesty, nawiązującą do
włoskiego *carnevale*, oznaczającego pożegnanie
z mięsem. Wspomniany już podkoziołek swoją
nazwę wzięło od celebrowanej tego dnia ludowej
zabawy. Brały w niej udział przede wszystkim
młode, niezamężne dziewczęta. Zabawa miała
miejsce w karczmie. Jej centralnym punktem
była figurka koziołka (czasem chłopca). Ponadto
młodzi mężczyźni obwozili po wsi kukłę z kozimi

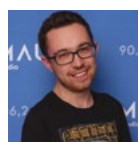
rogami i zwabiali w ten sposób panny na zabawę.
Kukła bądź drewniana figurka była symbolem
płodności, siły i vitalności. W karczmie stawiano
ją obok kapeli wykonującej muzykę, a tańczące
dziewczęta składały przy niej pieniężne datki.
Przekazywane pieniądze miały im zapewnić
szczęście w miłości i szybkie wyjście za mąż.
Podkoziołek to także nazwa wykonywanego
wówczas tańca. Miał on szybką i bardzo żywio-
łową formę, a wykonywali go zarówno chłopcy,
jak i dziewczęta.

ŚLEDŹ NA RÓŻNE SPOSOBY

Dlaczego ostatni dzień karnawału zyskał gdzie-
niegdzie nazwę śledzik? Przyczyną były śledzie
jedzone tego dnia pod różnymi postaciami. Nie-
które teorie wskazują, że w ostatnią noc karna-
wału zapasy jedzenia były już na wyczerpaniu,
stąd jedzenie śledzi – tanich i łatwo dostępnych.
Inne założenie, które wcale nie musi przeczyć
wcześniejszemu mówi, że jedzenie śledzi we wto-
rek przed Środą Popielcową miało być zapowie-
dźią zbliżającego się postu.

Ostatnim posiłkiem jedzonym w karnawale
był tzw. podkurek zapustny. Podkurek to dawne
określenie ostatniego posiłku jedzonego w nocy,
tuż przed snem. Nazwa ta wywodzi się od pory
spożywania posiłku, czyli tuż przed paniem
koguta. Dania na podkurek zwykle były lekkie.
Nieco inaczej wyglądało to w przypadku pod-
kurka zapustnego. W nocy z ostatkowego wtorku
na Środę Popielcową jedzono jaja, mleko i śle-
dzie. Te potrawy miały symbolizować przejście
od potraw pełnych mięsa do bardziej postnego
menu.

Następnego dnia rozpoczynał się Wielki Post.
Tego dnia ludzie szli do kościoła, aby posypać
głowy popiołem i rozpocząć nowy okres roku.
Zwyczaj posypywania głów popiołem był obecny
w Kościele od czasów starożytnych. W XI w. pa-
pież Urban II uczynił z niego obowiązek dla
wszystkich katolików i określił, że popiół ma
pochodzić ze spalonych palm, które święcono
poprzedniego roku w Niedzielę Palmową.



BARTOSZ KIRCHNER

dziennikarz poznańskiego Radia
Emaus, doktorant na Wydziale
Antropologii i Kulturoznawstwa UAM

Przed koleją światłana przyszłość

Kolej staje się bardziej ekologiczna, szybsza i wygodniejsza, do czego przyczyniają się absolwenci mojego kierunku – mówi **KATARZYNA CZACHOREK**, studentka piątego roku Politechniki Poznańskiej na kierunku Mechanika i Budowa Pojazdów – specjalność Pojazdy Szynowe.

Rozmawia: KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS Zdjęcie: MICHAŁ LESIŃSKI

Co Cię skłoniło do wyboru kierunku Mechanika i Budowa Pojazdów, a w szczególności specjalizacji Pojazdy Szynowe?

– Na pierwszym stopniu studiów wybrałam Mechanikę na sąsiednim wydziale. Miałam okazję zgłębiać tajniki pracy maszyn takich jak tokarki czy frezarki, co było dla mnie bardzo ciekawe. Jednak prawdziwym przełomem było moje zaangażowanie w działalność Koła Naukowego Inżynierów Transportu Publicznego (KNITP). To właśnie tam zaczęłam bardziej interesować się pojazdami szynowymi. Z kolei wybór specjalizacji zawdzięczam koledze z Koła, który mnie namówił.

Jakie były Twoje pierwsze wrażenia po rozpoczęciu studiów na tym kierunku? Czy były jakieś zaskoczenia?

– Jednym z miłych zaskoczeń był wprowadzony dodatkowo przedmiot dotyczący podstaw budowy pojazdów szynowych, który pozwolił osobom, które nie studiowały na I stopniu kierunku związanego z kolejnictwem, łatwiej odnaleźć się w tematyce zajęć. Wrażenie na mnie zrobiło również zaangażowanie pracowników Zakładu Transportu Szynowego. Ich wiedza i podejście są niezwykle inspirujące i motywujące do nauki.

Czy od dziecka interesowałaś się kolejnictwem, czy pasja do pojazdów szynowych pojawiła się później?

– Zdecydowanie później. Na początku studiów szukałam dla siebie odpowiedniego koła naukowego, ale długo nie mogłam się zdecydować.





Dopiero podczas Dni Organizacji Studenckich i Kół Naukowych na Politechnice spotkałam członków KNITP i zobaczyłam projekt – lokomotywę PUTrain. To właśnie dzięki zaangażowaniu w projekt zaczęłam interesować się koleją i z czasem stało się to moją prawdziwą pasją.

Twój kierunek jest często postrzegany jako „męski”. Czy spotkałaś się z jakimiś stereotypami?

– Tak, niestety zdarza się, że ludzie bywają zaskoczeni, widząc kobietę-konstruktora. Jednak zauważam, że to postrzeganie stopniowo się zmienia. Dziewczyny na uczelniach technicznych są coraz bardziej doceniane, zwłaszcza za swoją dokładność i odpowiedzialność. Co więcej, z każdym rokiem na politechnikach pojawia się więcej kobiet – na mojej specjalizacji dziewczyny stanowią już prawie połowę studentów.

Jakie rady dałabyś dziewczynom, które rozważają studia na Twoim kierunku?

– Przede wszystkim chciałabym powiedzieć: nie bójcie się podejmować wyzwań i wybierać kierunków, które są uznawane za „męskie” – dziewczyny są w tym tak samo dobre! A wszystkim, zarówno dziewczynom, jak i chłopakom, na pewno polecam zaangażowanie się w życie uczelni: w samorząd, koła naukowe czy inne organizacje. To świetna okazja, by poznać inspirujących ludzi i zdobyć praktyczne doświadczenie.

W jaki sposób uczelnia wspiera rozwój studentów w zakresie praktyk, staży lub kontaktu z przemysłem?

– Politechnika Poznańska oferuje naprawdę dużo możliwości w tym zakresie. Organizowane są Targi Pracy, które ułatwiają studentom znalezienie praktyk czy staży. Funkcjonuje także Centrum Praktyk i Karier, które pomaga w kontaktach z przemysłem. Mamy możliwość realizacji laboratoriów w przedsiębiorstwach branży szynowej. Sama niedawno brałam udział w badaniach oświetlenia pojazdów, które realizowaliśmy wspólnie z Kolejami Wielkopolskimi w Wągrowcu. Takie projekty są nie tylko ciekawe, ale również bardzo wartościowe zawodowo.

Kolej jest często określana jako przyszłość transportu. Jakie według Ciebie są największe szanse i wyzwania dla rozwoju kolei w Polsce i na świecie?

– Zdecydowanie się z tym zgadzam. Aby kolej mogła stać się konkurencyjna wobec innych środków transportu, kluczowe jest rozwijanie infrastruktury oraz tworzenie dobrze zaplanowanych systemów przesiadkowych. Ważnym wyzwaniem jest również wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, które pozwalają na budowę nowoczesnych pojazdów szynowych. Kolej staje się bardziej ekologiczna, szybsza i wygodniejsza, do czego przyczyniają się absolwenci mojego kierunku.

Jak wyobrażasz sobie swoją karierę po ukończeniu studiów?

– Dzięki działalności w kole naukowym udało mi się znaleźć pracę jako konstruktor pojazdów szynowych jeszcze przed ukończeniem studiów. Chciałabym iść dalej tą ścieżką, ponieważ czuję, że jest to nie tylko praca, ale również moja pasja. Możliwość współtworzenia nowoczesnych rozwiązań w branży kolejowej daje mi ogromną satysfakcję i motywację do dalszego rozwoju.

Co najbardziej inspiruje Cię w świecie kolejnictwa?

– Kolej jest ekologicznym środkiem transportu. Ze względu na możliwość przewozu dużej liczby pasażerów, generuje znacznie mniej dwutlenku węgla na pasażera lub tonę towarów niż transport drogowy czy lotniczy. Nowoczesne pociągi oferują coraz większy komfort podróży i umożliwiają szybkie przemieszczanie się między miastami. To właśnie ekologia, innowacyjność i potencjał do pozytywnej zmiany w transporcie inspirują mnie najbardziej. Wierzę, że kolej ma przed sobą świetlaną przyszłość i cieszę się, że mogę być jej częścią.

21 stycznia 2025 roku podpisano porozumienie o współpracy między Politechniką Poznańską, reprezentowaną przez Rektora, prof. dr. hab. inż. Teofila Jesionowskiego, a Kolejami Wielkopolskimi sp. z o.o., reprezentowanymi przez Prezesa Zarządu, Pana Marka Nitkowskiego oraz Członka Zarządu – Pana Mikołaja Grzyba.



Czytaj więcej:

Pociąg na scenę

Na co dzień jest starszym kierownikiem pociągu Kolei Wielkopolskich. Jednak odwiedzając zbąszyneckie teatry, można go zobaczyć w zupełnie innej roli. **GRZEGORZ GÓRCZEWSKI** od kilku lat spełnia się tam jako aktor.

Rozmawia: BARTOSZ KIRCHNER zdjęcia: ZBĄSZYNECKI OŚRODEK KULTURY

Co było pierwsze w Pana życiu: kolej czy aktorstwo?

– Oczywiście, że kolej. Kolejarzem jestem od piętnastego roku życia. Trochę już zleciało. Aktorstwo to w moim życiu, w porównaniu z koleją, dość nowe zajęcie. Zajmuję się nim od pięciu lat.

Jakie były Pana aktorskie początki?

– Można powiedzieć, że to romantyczna historia. W 2019 r. zaprosiłem żonę do teatru. U nas, w Zbąszynku, grał Teatr 18+. Wystawiano sztukę zatytułowaną *Statek bez miłości*. To przedstawienie bardzo nam się spodobało. Powiedziałem wtedy do żony, że też chciałbym zagrać w takim spektaklu, być jak aktorzy na scenie. Na jej reakcję nie musiałem długo czekać. Postanowiła się skontaktować z panią Malwiną Kubicką, dyrektorką Zbąszyneckiego Ośrodka Kultury, która zajmuje się też reżyserią,

pisze scenariusze i jest aktorką. Niestety, wtedy okazało się, że teatr miał pełną obsadę. Na moje szczęście trzy miesiące później jeden z aktorów zrezygnował z przedstawienia, w którym nie mógł zagrać. Stało przede mną wyzwanie, aby w dwa tygodnie przygotować się do roli.

Jaka to była rola?

– Grałem wtedy notariusza. To była sztuka *Sekret uszyty na miarę*.

I od tego czasu gra Pan w zbąszyneckim Teatrze 18+?

– Tak. W tym roku zostaliśmy wyróżnieni Złotym Dukatem. To nagroda honorowa przyznawana przez marszałka województwa lubuskiego za wspieranie i promowanie życia kulturalnego regionu.





Gratuluje. Przez te parę lat spędzonych na scenie pewnie uzbierało się Panu kilka zagranych ról. Którąś bardziej Pan polubił?

– Lubię wszystkie role. W Teatrze 18+ zagrałem łącznie w pięciu przedstawieniach. Ponadto podczas Narodowego Czytania *Balladyny* byłem Kirkorem. W rozwoju aktorskiej pasji pomagają nam warsztaty. Mieliśmy okazję spotkać się m.in. z aktorem Janem Mierzyńskim czy aktorkami Karoliną Miłkowską i Małgorzatą Paszkier.

Wspomniał Pan na początku o żonie, która „popchnęła” Pana na scenę. Chyba sporo jej Pan zawdzięcza?

– To mój największy fan. Najbardziej we mnie wierzy i jest na każdym przedstawieniu, gdziekolwiek gramy. Dostrzega nasze błędy, ale też to, jak się rozwijamy. Nie opuściła żadnego mojego przedstawienia. Bardzo jej dziękuję za to wsparcie. Dziękuję zresztą całej rodzinie, bo często przychodzą na moje przedstawienia.

Żonę na każdym Pana przedstawieniu czeka niespodzianka, prawda?

– Tak, ona nigdy nie wie, kogo będę grał, nie zna ani scenariusza, ani tekstu, więc kiedy przychodzi na premierę, jest to dla niej pełne zaskoczenie.

Coś Pana szczególnie zaskoczyło w teatrze? Jakież tajniki aktorskiej pracy, o których Pan wcześniej nie wiedział?

– Zdziwiło mnie to, jak może pracować ludzka pamięć. Na co dzień zdarza mi się zapominać

różne sprawy, a w teatrze nagle jestem w stanie zapamiętać cztery strony tekstu.

Ma Pan taką rolę, którą chciałby Pan zagrać? Czarny charakter, albo coś komediowego? A może marzy się Panu przeniesienie postaci z filmu na teatralne deski?

– Każda kolejna rola to dla mnie zaskoczenie. W większości przedstawień grywałem postaci komediowe, ale ostatnio trafiła mi się bardziej dramatyczna rola. Musiałem odgrywać poważne stany osobowości. To było ciekawe wyzwanie. Jeśli chodzi o to, kogo bym chętnie przeniósł na teatralne deski, to zawsze aktorsko podobał mi się Jack Sparrow, czyli postać grana przez Johnnynego Deppa w *Piratach z Karaibów*.

Czy aktorskie doświadczenie zmieniło jakoś Pana spojrzenie na film albo teatr?

– Jeśli chodzi o filmy i seriale to nie, nie mam innego podejścia. Tam można robić duble. Zmieniło się za to moje spojrzenie na teatr, bo wiem ile to wymaga pracy. Nieraz jak się pomyśl na scenie – a zdarza się coś takiego – trzeba z tego wszystkiego wybrnąć.

I co się wtedy robi?

– Nie można wyjść z roli, cały czas trzeba być w tej postaci, to jest najważniejsze.

Ostatnio zaczął Pan także grać w innym zbąszyneckim teatrze.

– Tak, w ubiegłym roku w Zbąszynku zaczął działać teatr Trakcja. Prowadzi go Aleksander Rożek, reżyser i aktor ze Zbąszynia. Zagrałem tam w jednym spektaklu *Winny*.

Jesienią zeszłego roku w trakcie jednego miesiąca miał Pan dwie premiery dwóch różnych spektakli.

– To było duże wyzwanie. Na szczęście w spektaklu teatru Trakcja scenariusz i dialogi tworzyły się na żywo na scenie, więc nie trzeba było zapamiętać żadnego tekstu, ale trzeba było zagrać tutaj emocjami, mimiką, zabarwieniem głosu. Faktycznie czasami dwie postacie z dwóch sztuk trochę mogły mi się mylić.

Czego Panu życzyć na kolejny rok aktorskiej działalności?

– Żeby ta nutka aktorstwa we mnie nie wygasła.

Wielkopolska w literaturze

Kiedy turystyczne przewodniki zaczynają nas nudzić, wtedy warto sięgnąć po książki, które pozwalają odkrywać Wielkopolskę z zupełnie innej strony. Dzięki publikacjom obyczajowym, powieściom kryminalnym czy wydawnictwom historycznym możliwe są wycieczki w czasie, odkrywanie mało popularnych miejsc, czy spoglądanie na świat oczami literackich bohaterów.

MARIUSZ MALINOWSKI



Wspólnie z moją córką uwielbiamy książki, które poruszają wyobraźnię, bawią, a przy okazji uczą i inspirują. W ostatnim czasie naszym odkryciem są przygody Arbuza i Pchełki, czyli dwójki dzielnych bohaterów dzielnie przemierzających najciekawsze zakątki wielkopolskiej krainy. Książka *Arbuz i Pchełka*,

czyli wielkie wyprawy w Wielkopolskę wydana przez Departament Kultury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego została zilustrowana fantastycznymi grafikami i prezentuje losy świnki morskiej oraz psa. Zwierzęta te mają niecodzienną okazję odwiedzić niezwykle miejsca, gdzie poznają ciekawe legendy, charyzmatyczne postacie, czy sztandarowe atrakcje województwa.

W swojej podróży udają się m.in. na spotkanie z Kormoranami z Mewiej Wyspy w Lednickim Parku Krajobrazowym. W opowiadaniu *Para, kwiaty i muchy w nosie* zwiedzą wolsztyńską parowozownię, a nawet spotykają ducha podczas nocnej wyprawy do Wielkopolskiego Parku Narodowego.

Książka dostępna jest w formie audiobooka i została bezpłatnie udostępniona do słuchania na platformie Spotify, a jej wersję ebookową można bez problemu pobrać na stronie Kultura u Podstaw.

Inną ciekawą pozycją dla dzieci jest *Magiczny dywan. Opowieści z Ostrowa Tumskiego* – książka, która wiąże się z Ostrowem Tumskim w Poznaniu oraz bogatym światem przyrody Doliny Cybiny. Publikacja trafiła premierowo w ręce najmłodszych czytelników w 2024 r. przy okazji obchodów 10. urodzin Bramy Poznania.

Dla tych, którzy wolą spędzać czas z książką kryminalną, polecam cały cykl *Milicjanci z Poznania* autorstwa Ryszarda Ćwirleja. Jeśli wciąż nie was pierwsza odsłona całej serii, to w kolejce czeka już dziewięć kolejnych, mrocznych historii osadzonych w latach 80. Opowieści te burzą spokój mieszkańców Poznania i potrafią wciągnąć na długie godziny. Żeby sprawdzić, jak śledztwo w świecie PRL-u poprowadzi porucznik Marcinowski, wystarczy sięgnąć po książkę *Upiory spacerują nad Wartą*. Poczytajcie sami, a przy okazji przeniesiecie się do klimatycznego Poznania z dawnych lat.

Innym ciekawym kryminałem z Wielkopolski, który warto dodać do swojej biblioteczki, jest *Velveteen youth* Karoliny Kasprzak-Dietrich. Fabuła powieści przenosi nas na obrzeża Gniezna, gdzie dochodzi do zbrodni. Ginie szanowany urzędnik, który jak się okazuje, miał wiele na sumieniu. Jego liczne przestępstwa bardzo mocno rozszerzają krąg podejrzanych. Jeśli lubicie tropienie zagadek, ciekawe zwroty akcji i wędrówki po Gnieźnie śladem mordercy, to ta propozycja jest dla was.

Jeśli mrozące krew w żyłach historie są zbyt drastyczne, to alternatywą będzie książka Filipa Czechały *Historie warte Poznania. Od Pewuki i Baltony do kapitana Wrony*. Publikacja została wypełniona ciekawostkami i historiami, które pozwolą spojrzeć na Poznań z zupełnie innej perspektywy. Jeśli chcecie przejść się w literackim świecie ulicami stolicy Wielkopolski i wczuć w klimat dawnego

miasta, to poświęćcie trochę czasu na lekturę tego wielkopolskiego almanachu.

Dla pasjonatów poezji wartościowy może okazać się tomik *Tu był las*, czyli zbiór poezji Ewy Wyrembskiej. Autorka w poetycki sposób opisuje swoje doświadczenia związane z życiem na skraju lasu na kresach zachodniej Wielkopolski. To zbiór wierszy obrazujących pustoszące ostępy Puszczy Noteckiej, znikający las i rzeczywistość codziennego życia w małej miejscowości niedaleko dawnej granicy polsko-niemieckiej. Książka to autorski debiut laureatki nagrody głównej w 12. konkursie Poetyckim Fundacji Duży Format.

Natomiast historie niezwyklej kobiety w książce *Cień zegara słonecznego* opisuje Jolanta Sroczyńska-Pietz. Autorka snuje opowieść, której główną bohaterką jest pani Ida – stuletnia mieszkanka Trzemeszna. Jej życiowe losy są osiłą całej powieści i pokazują historię kobiet z małej, zamkniętej społeczności. Powieść rozgrywa się od połowy XIX do połowy XX wieku i prezentuje trudne czasy przemian i życia w strachu. Przy okazji wsłuchiwanie się w kolejne kluczowe momenty życia pani Idy, można dostrzec zmiany zachodzące w Trzemesznie.

Dla czytelników o mocnych nerwach wyjątkową czytelnictwem przygodą może okazać się książka *Dwugłowy aligator*. W tym horrorze grupa archeologów przeczesuje teren w Błażewku, gdzie natrafiają na podziemną konstrukcję z czasów II wojny światowej. Wtedy też w dawnym ośrodku wypoczynkowym zaczyna się dziać coś dziwnego i zaczynają ginąć kolejni ludzie. Zmutowana bestia po latach budzi się ze snu i czai się w wodzie zaniedbanego stawu. W książce Robert Cichowlas sprawnie buduje napięcie i umiejętnie wplata w opowieść atrakcje wielkopolskich lokalizacji takich jak Kórnik, Błażewko, czy Jezioro Kierskie.

Wielkopolskich propozycji na półkach czytelnictwa nie brakuje. Od horrorów i thrillerów, przez wzruszające powieści obyczajowe, po bogato ilustrowane książki dla dzieci i tomiki wierszy. Każdy z nas na pewno znajdzie coś dla siebie, co pomoże na nowo odkrywać Wielkopolskę i jej mniej znane zakątki. Miłej lektury!

**MARIUSZ MALINOWSKI**

fotograf, pasjonat ogrodnictwa



Aplikacje ułatwiające zwiedzanie

Zwiedzając świat czy nawet najbliższą okolicę warto sięgnąć po nowinki technologiczne. Jakie aplikacje należy zainstalować przed planowanym urlopem w Wielkopolsce?

MARIUSZ MALINOWSKI

Jeśli planujecie w najbliższym czasie ruszyć śladami szlaku piastowskiego, wtedy warto ściągnąć sobie na telefon przygotowaną przez Wielkopolską Organizację Turystyczną aplikację **SZLAK PIASTOWSKI AR**. Działa ona w dwóch trybach: rozszerzonej rzeczywistości oraz tradycyjnej mapy z funkcją przewodnika. By zwiedzać atrakcje zlokalizowane na szlaku, nie potrzeba specjalnych, drukowanych przewodników. Wystarczy aplikacja z dostępem do sieci, by mieć w zasięgu dłoni aż 18 wybranych przez WOT piastowskich atrakcji.

Jeśli zamierzacie wędrować po lasach w północno-zachodniej części Wielkopolski oraz części województwa lubuskiego, to warto mieć w zasięgu ręki aplikację **PUSZCZA NOTECKA**, przygotowaną przez Lasy Państwowe. Aplikacja obejmuje ogromny kompleks leśny łączący aż dwa województwa. W zasięgu mapy znajduje się teren od Międzychodu przez: Skwierzynę, Drezdenko, Krzyż Wielkopolski, Wieleń, Czarnków, Oborniki, Szamotuły, Wronki aż po Sieraków. W aplikacji znajdziecie aż siedem tematycznych zakładek, które pozwolą bezpiecznie i atrakcyjnie spędzić czas w okolicznych lasach. Wśród nich propozycje tras trekkingowych, polecane miejsca turystyczne, edukacyjne, przyrodnicze czy historyczne. Dodatkowo przed wejściem do lasu warto zweryfikować zakładkę „zagrożenia” obejmującą okresowe zakazy wstępu do lasów czy informacje o zagrożeniach pożarowych. W aplikacji został uruchomiony również moduł zgłoszenia, dzięki któremu można przysyłać informacje o pożarach, problemach czy własnych inicjatywach.

Zostając przy tematyce wędrowek, lasów i aktywnego spędzania czasu na łonie natury, to zachęcam do zabawy w samodzielnie szukanie skarbów poprzez aplikację **GEOCACHING** czy **QUESTY - WYPRAWY ODKRYWCÓW**. Wspomniane aplikacje sprawdzą się również jako urozmaicenie czasu w podróży dla dzieci oraz młodzieży. Nie ma nic lepszego niż wędrowka na świeżym powietrzu połączona z poszukiwawczą misją. Obie apki posiadają wbudowane wyszukiwarki, które pozwalają bliżej zlokalizować czy to geocachingową skrytkę ze skarbem, czy też dostępny w okolicy questowy spacer z zagadkami.

Natomiast z poziomu przeglądarki (bez konieczności pobierania) dostępna jest aplikacja **CZAS W LAS**, która swoim zasięgiem obejmuje tereny

wielkopolskie, ale również ogólnopolskie. Portal określany jest mianem Leśnego Przewodnika Turystycznego. Czytelnik może sprawdzić przed przyjazdem dostępne parkingi leśne, przejrzeć noclegi, czy miejsca biwakowe. Na mapie znajdują się również specjalne obszary, gdzie można zakosztować nocowania w lesie pod gołym niebem. Dodatkowo portal zawiera bogatą listę szlaków pieszych, rowerowych, konnych, ścieżek edukacyjnych czy polecanych atrakcji leśnych.

Po leśnych spacerach czy zwiedzaniu Szlaku Piastowskiego trzeba wiedzieć też, gdzie warto się zatrzymać, by zjeść coś pysznego. W popularnych sklepach z aplikacjami możecie poszukać propozycji przygotowanej przez członków Sieci Dziedzictwa Kulinarnego Wielkopolska - **KULINARNA WIELKOPOLSKA**. W każdym miejscu regionu po lokalizacji wyszukacie przedstawicieli produktów regionalnych, którzy są certyfikowani i zrzeszeni pod wspólnym wielkopolskim szyldem.

Dla tych, którzy uwielbiają tropić, realizować zadania i cieszyć się poznawaniem miejsc w aktywny sposób, ciekawą alternatywą będzie aplikacja terenowa **TROPIMY**. Za jej pośrednictwem możemy poznać m.in. przyrodę poznańskiego przełomu Warty i wysoczyzny grodziskiej. W jej wnętrzach znajdują się gry z całej Polski, a ja polecam serdecznie wyzwanie „Poznajemy Wielkopolski Park Narodowy”. Na trasie tej rozgrywki znajduje się aż 11 punktów kontrolnych oraz 72 tematyczne zadania.

W marcu 2024 r. swoją premierę miała aplikacja, która sprawdzi się idealnie dla tych, co często podróżują na pokładzie Kolei Wielkopolskich. **KW APKA** pozwala w szybki i łatwy sposób kupić bilet na planowaną podróż pociągiem. Bez kolejek i bez drukowanych biletów. Wszystko w jednym miejscu w smartfonie. Aplikacja została wyposażona w bardzo prostą i intuicyjną wyszukiwarkę połączeń, w której sprawdzisz najbliższe planowane przejazdy oraz zweryfikujesz ceny biletów.

Pamiętajcie, że podróże z telefonem wymagają od nas wcześniejszego przygotowania. Podczas zabawy w terenie warto mieć ze sobą dobry powerbank z zapasową energią. Warto również poza wskazówkami w telefonie zwracać uwagę na tablice informacyjne dostępne w terenie. Uważajcie na siebie i trzymajcie się wyznaczonych szlaków.



**Koleje
Wielkopolskie**



Komu w drogę, temu **KW** apka

WYGODNIE WYSZUKASZ POŁĄCZENIA

SZYBKO KUPISZ BILET, NAWET TUŻ PRZED ODJAZDEM

BEZPIECZNIE DLA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Dowiedz się więcej na
www.koleje-wielkopolskie.com.pl

KW APKA – POBIERZ I KORZYSTAJ

