

MAGAZYN POKŁADOWY KOLEI WIELKOPOLSKICH

SIERPIEŃ/WRZESIEŃ 2024

NUMER ISSN 2720-1260 CN 4902 90 00

KOLEJ *na* Wielkopolskie



 85 lat „Poznańskich
Słowników”

 Kultowy program
„Pociąg do Wielkopolski”

 Ciekawe miejsca
na birdwatching

MULTIMEDIALNE SHOW

STREFA
OBCEGO

WNĘTRZE
METEORYTU

KOSMICZNY
GLUT

COPERNICUS

STACJA KOSMICZNA

START 21.09.2024



Stacja**Copernicus**.pl

LOKALIZACJA:



Międzynarodowe
Targi Poznańskie

Pawilon 11

KUP BILET:



ORGANIZATORZY:

mtp
GRUPA

NIZJA
MULTIMEDIA

VISIUM
WE ART THE WORLD

Kolej na wstęp



KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS

Redaktor naczelna

Serdecznie witamy na pokładzie naszego pociągu i zapraszamy do lektury najnowszego wydania magazynu pokładowego. W tym numerze przygotowaliśmy dla Państwa wiele fascynujących artykułów i wywiadów, które pozwolą lepiej poznać ludzi stojących za kulisami naszej codziennej działalności, a także innych pasjonatów z różnych dziedzin.

Polecamy Państwu rozmowę z naczelnikami Wydziału Utrzymania Taboru, Dariuszem Sobieskim i Maciejem Wagrowskim. Ci dwaj wyjątkowi specjaliści, razem ze swoim zespołem, dbają o stan techniczny naszych pojazdów przez cały rok, zapewniając, że każda podróż jest bezpieczna i komfortowa.

Nie przegapcie także wywiadu z Maciejem Wielochem, dyrektorem artystycznym słynnego chóru „Poznańskie Słowiki”. Dyrektor opowiada o bogatej historii tego niezwykłego zespołu oraz o nadchodzącym jubileuszu, który jest nie tylko okazją do świętowania, ale także do refleksji nad jego imponującym dorobkiem artystycznym.

Na łamach magazynu znajdziecie również tekst Bartłomieja Pomianowskiego, który już od 14 lat z sukcesem realizuje cykliczny program o tematyce kolejowej. Jego opowieść o miłości do Wielkopolski i kolei jest nie tylko pełna ciekawostek, ale także pokazuje, jak głęboko w jego życiu zakorzeniona jest ta pasja.

Alicja Dec przedstawia ciekawe historie miłośników kolejowych eskapad. Niektóre trzeba odsypiać nawet dobę. Nic dziwnego, w końcu 1571 kilometrów w dwa dni robi wrażenie.

Na koniec polecamy Państwu mapę atrakcji turystycznych Wielkopolski. Można ją wyrwać ze środka magazynu, złożyć i mieć zawsze pod ręką. Przecież wakacje jeszcze się nie skończyły. W przedstawionych propozycjach każdy znajdzie coś dla siebie, a dojechać do tych wyjątkowych miejsc można oczywiście pojazdami spółki Kolej Wielkopolskie.

Życzę Państwu przyjemnej lektury.

Kolej na rozmowę

- 4** Pracujemy
365 dni w roku
- 10** Podróż za jeden bilet
- 18** „Poznańskie Słowiki”
śpiewają już 85 lat

Kolej na historię

- 6** Wielkopolska
w pierwszych dniach wojny
- 8** Szamotulskie historie

Kolej na zwiedzanie

- 12** Najciekawsze miejsca
na krótki wypad

Kolej na legendę

- 20** Legenda o Władysławie
Poznańczyku

Kolej na wielkopolskie

- 22** Mam nieustający „Pociąg
do Wielkopolski”
- 24** Moda na birdwatching

Kolej na ciekawostki

- 26** Koleją, czyli ekologicznie

+

Mapa turystyczna
do wyrwania
str. 13-16



Zdjęcie na okładce:
KATARZYNA ZELLER

Pracujemy 365 dni w roku

W spółce Koleje Wielkopolskie pracują od kilkunastu lat. Naczelnik Wydziału Utrzymania Taboru **DARIUSZ SOBIESKI** i jego zastępca **MACIEJ WĄGROWSKI** stoją na czele dziewięcioosobowego zespołu, który nadzoruje stan techniczny pojazdów spółki.

Rozmawia: KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS Zdjęcia: KATARZYNA ZELLER

Jakie najważniejsze kwalifikacje i umiejętności są potrzebne w waszym zespole?

DARIUSZ SOBIESKI: Szeroko rozumiane „doświadczenie kolejowe”, wiedza techniczna i dyspozycyjność. Wyjazdy w naszym zespole są częste i to w każdym okresie, czy są to święta, ferie, czy wakacje. Pracujemy 365 dni w roku.

MACIEJ WĄGROWSKI: Tytuł inżyniera na pewno jest dodatkowym atutem, ale nie jest on wymagany. W naszym zawodzie i tak uczymy się przez cały czas. Musimy nadążać za zmianami i nowinkami technologicznymi.

Jak dzielicie się swoimi obowiązkami?

Zakładam, że macie ich całkiem sporo.

D.S.: Podzieliliśmy się z Maciejem ogromem naszej pracy w ten sposób, że ja się zajmuję sprawami, które nie wymagają wyjazdów. Działam na miejscu, a Maciej nadzoruje odbiory zewnętrzne i związane z wykonywaniem napraw P4 i P5 na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego.

Czyli Pan zapewne siedzi w tonie dokumentów?

D.S.: (śmiech) To nie do końca tak wygląda. Zarówno moja, jak i Macieja praca, związana jest z dokumentami. I jest ich naprawdę sporo.

M.W.: Ta tona dokumentów, o której wspominałaś, jest ważna. Oprócz samej fizycznej pracy na naszych pojazdach, bardzo ważna jest dokumentacja wszystkich zleconych usług, które

później są weryfikowane przez komórki sprawdzające naszą pracę, np. Urząd Transportu Kolejowego.



A jak wygląda praca waszego zespołu? Wiem, że też sporo jeżdżą, bo nie jest łatwo złapać was do wspólnego zdjęcia.

D.S.: Maciej stoi na czele zespołu, który z nim odbiera prace w różnych miejscach Polski. Teraz dodatkowo budujemy zespół wsparcia. Koleżanka i koledzy, którzy mają mniejsze doświadczenie, jeżdżą z nimi jako wsparcie techniczne, ale także ciągle się uczą i doskonalą swoje umiejętności. Docelowo oni także będą mogli sami przeprowadzać odbiory prac. Nasza spółka odpowiada za stan taboru przed organami zewnętrznymi, bez względu na to, czy są to nasze pojazdy, czy dzierżawione. I właśnie za to odpowiada nasz cały zespół. Mamy sporo pracy.

Ile zatem pojazdów macie pod swoim nadzorem?

D.S.: 75 pojazdów.

Ile przeglądów P4 i P5 rocznie przeprowadzacie?

M.W.: Jest tego z każdym rokiem coraz więcej.



A P1, P2 i P3?

D.S.: Te pierwsze trzy przeglądy przeprowadzają pracownicy naszej spółki w czterech Punktach Utrzymania Taboru. Nasz wydział dodatkowo odbiera prace wykonane w ramach przeglądu P3. Jeśli chodzi o przeglądy P4 i P5, to przeprowadzają je firmy zewnętrzne, a pracownicy naszego wydziału wspólnie z pracownikami Departamentu Transportu UMWW biorą udział w komisarycznych odbiorach tych prac przeglądowych.

Proszę wytłumaczyć, co się dokładnie kryje za tymi „P”?

M.W.: Każdy pojazd kolejowy ma swój cykl utrzymania. Kierowcy też ze swoimi samochodami udają się co roku na obowiązkowy przegląd. Przeglądy pojazdów kolejowych różnią się zakresami. I tak przegląd P1 jest przeprowadzony przy najmniejszym nakładzie prac, a przegląd P5 jest naprawą główną. To przegląd na najwyższym poziomie utrzymania pojazdu. Każdy pojazd w naszej spółce ma swoją dokumentację systemu utrzymania, w której jest wskazane, co jaki czas i przebieg należy zrobić przeglądy.

Jak długo trwa przegląd P5?

M.W.: Optymistycznie można powiedzieć, że 6 miesięcy. Mieliśmy jednak przypadki, że trwało to blisko rok.

Z czego to wynika?

M.W.: Z doświadczenia podmiotu, który wykonuje prace, dostępności podzespołów, które czasami są bardzo trudne do zdobycia. W przypadku naszych najstarszych pojazdów akurat ten problem jest często spotykany. Nie łąda wyzwaniem jest to, by wszystko zaplanować z odpowiednim wyprzedzeniem.

Za co lubicie swoją pracę?

D.S.: Każdy dzień jest inny. Kolej bardzo się zmienia i każda dostawa nowych pojazdów ma w sobie nową technologię, którą trzeba opanować. Na pewno nie jest to nudna praca.

M.W.: Mogę się podpisać pod tymi słowami. Praca nie jest monotonna i typowo administracyjna. Dużo wyjazdów, można poznać ciekawych ludzi i nowe technologie. Mamy świetną atmosferę w zespole. Mamy do siebie zaufanie. Dobrze nam się tutaj pracuje.

Wielkopolska w pierwszych dniach wojny

Kiedy Niemcy zaatakowały Polskę, Wielkopolanie nie chcieli oddawać wrogowi swojej niedawno odzyskanej ojczyzny i stanęli do walki. Niektórzy z nich byli jednymi z pierwszych, którzy dowiedzieli się, że wybuchła wojna.

BARTOSZ KIRCHNER



1 września 1939 roku wczesnym rankiem niemieckie bomby spadły na Wieluń, a pancernik Schleswig-Holstein ostrzelał polską składnicę na Westerplatte. Jednak najprawdopodobniej pierwszymi ofiarami II wojny światowej byli polscy pogranicznicy, którzy polegli jeszcze przed przytoczonymi powyżej wydarzeniami. Trzy godziny przed atakiem na Westerplatte zginął kapral Piotr Konieczka. Kiedy niemieccy dywersanci zaatakowali placówki straży granicznej i urzędu celnego w miejscowości Jeziorki (obecnie powiat pilski), osłaniał on odwrót polskiego personelu. Został ranny, a następnie Niemcy dobili go kolbami. Kaprała Konieczkę pochowano w Śmiłowie. Spoczywa tam obok Szczepana Ławniczaka – innego polskiego pogranicznika, który zginął w nocy z 31 sierpnia na 1 września zabity siekierą przez miejscowych Niemców.

WAR!

Antoni Paluch to kolejny z polskich pograniczników, który oddał życie jeszcze przed godziną, którą uznajemy za początek II wojny światowej. Paluch był komendantem posterunku w Silnej (obecnie powiat międzyszycki). Była to jedna z najbardziej wysuniętych na zachód polskich placówek granicznych. Kiedy w nocy niemieckie wojsko zbliżyło się do granicy z Polską, Paluch oddał strzał ostrzegawczy i polecił koledze ostrzeżenie mieszkańców w Silnej. Zginął ranny w głowę przez niemiecką kulę. Co ciekawe, przed śmiercią pocisk z jego karabinu dosięgnął żołnierza Wehrmachtu Richarda Schrappa – obu pochowano obok siebie w Silnej. Przez lata tamtejsi mieszkańcy dbali o obie mogiły, do czasu ekshumacji szczątków Niemca w 2020 r.

Ówczesnego województwa poznańskiego miała strzec armia „Poznań”. Jej dowódcą był gen. Tadeusz Kutrzeba – jeden z najzdolniejszych dowódców ówczesnej Polski. Jego armia liczyła ponad 100 tys. żołnierzy. Nie mieli oni jednak okazji bronić stolicy województwa poznańskiego. Niemieckie uderzenie w 1939 r. ominęło Poznań, a żołnierze gen. Kutrzeby po odparciu pierwszych drobnych ataków 2 września zapuścili się nawet w głąb niemieckiego terytorium. Niedługo potem otrzymali jednak rozkaz opuszczenia miasta, aby uniknąć okrążenia oraz wspomóc armie „Łódź” i „Pomorze” będące w dużo gorszym położeniu. Wycofujący się żołnierze wzięli później udział w bitwie nad Bzurą – największej w kampanii wrześniowej, w wyniku której armia „Poznań” została rozbita, ale udało się opóźnić niemiecki marsz na Warszawę i pozwolić na lepsze przygotowanie stolicy do obrony.

W OCZEKIWANIU NA POMOC

Mieszkańcy Poznania o niemieckiej agresji na Polskę dowiedzieli się z radia, które 1 września od godz. 6.30 nadawało komunikaty o wybuchu wojny. Dwie godziny później zawyły syreny alarmowe i rozpoczęły się naloty na miasto. Choć Poznań był bombardowany tylko 1 września, to w wyniku nalotów zginęło ponad 200 osób, w większości cywile. Informacja z 3 września o tym, że Wielka Brytania i Francja wypowiedziały wojnę Niemcom, wiała nadzieję w serca Polaków. W Poznaniu na ulicach śpiewano hymn Polski i „Marsylianę”. Wierzano, że pomoc sojuszników powstrzyma najeźdźców. Niestety, na granicy niemiecko-francuskiej mieliśmy do czy-



Prezydent Poznania Cyryl Ratajski

nienia z „dziwną wojną”, nazywaną także z niemieckiego *Sitzkrieg* „wojną na siedząco”. Brytyjczycy i Francuzi pomimo przewagi liczebnej nie zdecydowali się na atak na Niemcy.

Pomimo deklaracji wojny ze strony aliantów władze w Poznaniu przygotowywały się do ewakuacji. Wywieziono zasoby banków, a miasto opuściły kontyngent policji, straż pożarna oraz pozostałe oddziały wojska. 5 września wysadzono wszystkie mosty na Warcie. W obliczu narastającego chaosu oraz ewakuacji wielu ważnych urzędników wyższego szczebla – w tym władz miasta: Tadeusza Rugego i Stanisława Celichowskiego – funkcję prezydenta powierzono Cyrylowi Ratajskiemu. Rządził on już Poznaniem w latach 1925-1934 i cieszył się dużym autorytetem. Choć we wrześniu 1939 r. faktyczną władzę sprawował krótko, to uporządkował funkcjonowanie miasta w warunkach wojennych. Władzy zrzekł się 10 września po wkroczeniu wojsk niemieckich do Poznania. Tego dnia na ratuszu wywieszono flagę III Rzeszy, a w mieście i całym województwie poznańskim rozpoczęły się nowe porządki.



BARTOSZ KIRCHNER

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

Szamotulskie historie

Z Szamotułami wiąże się co najmniej kilka niesamowitych postaci. Warto więc wysiąść na miejscowej stacji i samemu spróbować odkryć tajemnicę godną Enigmy albo odnaleźć miłość – może bardziej szczęśliwą niż ta księżniczki Halszki?

DOMINIK ROBAKOWSKI

Dziwne rzeczy, w miłości będąc, poczęły się między nama... – pisał w liście do ukochanej Marcin z Międzyrzecza, który w 1492 r. zatrzymał się w Szamotułach i stąd nadał swoją wiadomość. Jego wyznanie, napisane po polsku na długo przed Rejem i Kochanowskim, wyjątkowe jest także z tego powodu, że uchodzi za najstarszy list miłosny na polskich ziemiach. Szamotuły to więc z pewnością miasto miłości, choć jak pokazuje inna historia związana z tym miastem – niekoniecznie szczęśliwej.

HALSZKA Z WIEŻY

Słyszeliście z pewnością baśń o księżniczce zamkniętej w wieży. Co jednak powiecie na to, że

historia ta wydarzyła się naprawdę w XVI-wiecznych Szamotułach, a jej uczestnicy niekoniecznie żyli długo i szczęśliwie? Poznajmy księżniczkę – Halszka Ostrogska była córką bajecznie bogatego magnata. Niestety, urodziła się już po jego śmierci, co sprawiło, że od kołyski wychowywała się w otoczeniu osób łapiących na jej majątek. Mając zaledwie 14 lat została porwana przez ukochanego, który wkrótce swój zajazd przypłacił życiem.

Po tej przygodzie w naszej historii pojawiają się Szamotuły oraz ich ówczesny właściciel – Łukasz II Górka (bardziej odpowiednik bajkowego smoka niż księcia). Potężny wielkopolski magnat z wielką przyjemnością przyjął Halszkę



Baszta Halszki

pod swój dach, widząc w niej nie tyle obiekt westchnień, co intratną inwestycję. Młodej dziewczynie, miasteczko, a raczej jego okrutny pan, nie przypadły do gustu. Nie tylko nie chciała doprowadzić do skonsumowania małżeństwa, ale nawet uciekła od męża do Lwowa. Tu spróbowowała fortelu, znajdując sobie pospiesznie nowego męża, ale w wyniku wielu nieprzychylnych czynników jej plan ostatecznie spalił na panewce. Halszka wróciła do Szamotuł i jakkolwiek nadal okazywała mężowi niechęć, to jednak została na niego skazana.

Ich nieszczęśliwe małżeństwo stało się kanwą wielu plotek, z których niektóre z czasem zamieniły się w legendy. Najpopularniejsza z nich opowiadała właśnie o zamknięciu Halszki w wysokiej baszcie szamotulskiego zamku. Co więcej, zdaniem niektórych nadal można w okolicach warowni spotkać jej niespokojnego ducha. Fakt, że nieopodal przepływa rzeka o znamiennej nazwie – Sama – może być kolejnym argumentem za tym, że żywot Halszki nie był najszcześniejszy.

ZAMEK I KOLEGIATA

Kto wie, czy wędrując tak po nocy, duch dziewczyny nie nuci czasem utworów Wacława z Szamotuł. To kolejny znany mieszkaniec miasta. Choć dziś kojarzą go głównie specjaliści, to jednak w czasach Zygmunta Augusta, robił on zawrotną karierę. Uznaje się go za jednego z najwybitniejszych polskich kompozytorów przed Chopinem. Jego pieśni były prawdziwymi „przebojami”, choć do dziś zachował się zaledwie mały ich zbiór. W samym mieście Wacława upamiętnia skromny pomnik postawiony w okolicy znacznie bardziej okazałego i bogatego w zdobne polichromie XVII-wiecznego kościoła św. Krzyża.

Wspominając o zabytkach Szamotuł nie sposób pominąć miejscowego zamku. Pamiątka po burzliwej historii Halszki zatraciła wiele swoich warownych cech w czasie wielkiej przebudowy dokonanej w XIX wieku. Choć to nadal interesujący obiekt, to jednak z naszymi wyobrażeniami o zamczyskach bardziej łączy się pobliska wieża, z racji legendy zwana basztą Halszki. Oba budynki można zobaczyć od środka – zlokalizowano w nich muzeum. Na zwiedzanie warto poświęcić dłuższą chwilę. Wrażenie robi nie tylko bogate wyposażenie wnętrz, ale też różnorod-

ność zbiorów. Znajdziemy tu m.in. kolekcję prawosławnych ikon czy wystawę etnograficzną (warto nadmienić, że region słynie z okazałego stroju ludowego). Choć pobliski park jest, jak już wspomniano, prawdopodobnie nawiedzony, to jednak jest równocześnie na tyle atrakcyjny, aby podjąć ryzyko spaceru.

Rodzinę Górków, a tym samym czas świetności miasta, pamięta także miejscowa bazylika pw. Matki Bożej Pocieszenia i św. Stanisława. Gotycka budowla skrywa w sobie prawdziwe perełki. Szczególne wrażenie robi XIV-wieczny drewniany krucyfiks, jeden z najstarszych tego typu obiektów w Polsce. Warto zwrócić też uwagę na otoczoną szczególnym kultem XVII-wieczną ikonę Matki Boskiej Kazańskiej czy wieczną lampkę – dar króla Jana Kazimierza. Nie powinniśmy przejść obojętnie także obok płyty nagrobnej Andrzeja Szamotulskiego. To niezwykle dzieło (szacuje się, że kosztowało mniej więcej tyle, co trzy kamienice) przewędrowało niemały kawałek Europy. Wytworzono je w Norymberdze, następnie w czasie II wojny światowej zostało zrabowane najpierw przez III Rzeszę, a następnie przez ZSRR. Do Szamotuł płyta powróciła dopiero w 1990 roku z odległego Petersburga. Jak widać, nawet nagrobki od czasu do czasu lubią podróżować.

ZDOLNY KRYPTOLOG

Od kolegiaty już tylko kawałek na szamotulski rynek. Rzeczą dla niego charakterystyczną jest to, że większość jego płyty została zabudowana, przez co znacząco różni się on od miejskich placów, które znamy z większości miast. Z pewnością nieraz przechadzał się tutaj kolejny ważny szamotulanin – Maksymilian Ciężki. Ten zdolny oficer odpowiedzialny był za zbudowanie zespołu kryptologów, który złamał szyfr niemieckiej maszyny szyfrującej Enigma. To właśnie on wpadł na pomysł, aby tajemniczym wiadomościom przeciwstawić zdolnych matematyków. Na miejscowym cmentarzu znajdziemy grób Ciężkiego, a bliżej centrum skwer z poświęconym mu pomnikiem.



DOMINIK ROBAKOWSKI

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

Podróż za jeden bilet

Dla wielu pasażerów kolej to codzienny sposób na dotarcie do pracy czy szkoły. Jednak ten środek transportu jest też sposobem na niesamowite podróże. Swoimi wspomnieniami dzielą się miłośnicy kolejowych eskapad.

ALICJA DEC

KRZYSZTOF

Ponad dekadę temu w wakacje wybrałem się z moim tatą w podróż na bilecie weekendowym, planując okrażenie Polski w przeciągu 48 godzin. Ułożyłem trasę tak, by znaleźć się zarówno w Tatrach, jak i nad morzem. Wyruszyliśmy w piątek wieczorem nocnym pociągiem na odcinku z Jeleniej Góry do Katowic. W Katowicach pociąg był około godz. 2.00, dając nam nieco ponad godzinę oczekiwania na kolejne połączenie do Zakopanego. Był to pociąg jadący przez Bielsko-Białą i Suchą Beskidzką. Podróż zdawała się nie mieć końca. W Zakopanem zameldowaliśmy się około godz. 9.00 w sobotę, mając prawie cały dzień na zwiedzanie. Towarzyszył nam jednak uporczywy deszcz. Przemoknięci i zmarznięci wsiedliśmy do ekspresu w kierunku Warszawy, gdzie czekała nas przesiadka w nocy na pociąg do Gdyni.

Po kolejnej nocy w pełnym ośmioosobowym przedziale, wczesnym rankiem zawitaliśmy do Trójmiasta. Pogoda tym razem była łaskawa i spędziliśmy na plaży całe przedpołudnie. Po godz. 14.00 czekała nas podróż w kierunku Poznania, gdzie mieliśmy się przesiąść w ostatni pociąg tej wyprawy. Trafił się nam niemal pusty skład. Wyjazd zakończyliśmy we Wrocławiu około godz. 21.00.

Ta sama podróż wyglądałaby dziś z pewnością nieco inaczej. Ośmioosobowe przedziały zniknęły z większości pociągów, prawie każdy wa-

gon jest też klimatyzowany. Gdybym dziś podjął takie wyzwanie, zrezygnowałbym z przesiadek w środku nocy i stawiał na bezpośrednie połączenia, by złapać choć trochę więcej snu. Kto wie, może wybiorę się tym razem w kierunku Bieszczad i Mazur, starając się przejechać interesujące linie kolejowe za dnia?

KACPER

Moja podróż to trasa z Wrocławia do Elku, same pociągi regionalne i dwie różne trasy w dwa dni. Zaczęło się od szalenie wczesnej pobudki, po której ruszyliśmy z Wrocławia do Ostrowa Wielkopolskiego z przesiadką w Oleśnicy. Już na tym etapie pierwotny plan musiał ulec zmianie. Pociąg odwrotnej relacji uszkodził się na trasie. Wyszadzono nas na stacyjce w Granowcu. Idealny poranek, chłód i widok na łąki w lutowej mgle. Przesiadka na Łódź Kaliską i dalej do Torunia nie mogła się zatem udać. Szybka korekta planów i maksymalny zwrot na północny zachód na trasę Ostrów – Poznań – Krzyż – Piła. Przerwa na specjały w zachwalanym barze Miś (wyborny placek po węgiersku!), a potem bezpośredni pociąg regionalny z Piły do Olsztyna przez Bydgoszcz i Toruń. Następnie trasa przez Korsze i około północy lądujemy w Elku. W nocy czas na spacer po centrum.

Dosypiamy w pierwszym porannym pociągu do Olsztyna przez Pisz. Nie dla nas widoki z Ma-



zur: jest ciemno, a my zmęczeni. W pociągu robi się przyjemnie ciepło (na szczęście żaden but się nie stopił koło grzejnika). Śniadanie w Tczewie, potem Chojnice, Piła i dalsza trasa do Wrocławia już na wprost. Podczas przesiadki w Poznaniu zaliczamy najdłuższy możliwy spacer – z peronu 4b na 4a (dzisiaj z dziewiątego na siódmy).

To jest coś, co trzeba lubić. Trasa 1571 km pociągami osobowymi w dwa dni. Wyprawę odsypiałem kolejnego dnia do popołudnia.

ARTUR

Moja przygoda z koleją zaczęła się w 2018 r. Pierwsza wycieczka samymi pociągami regionalnymi do Katowic trwała 7 godzin. Musiałem wstać o godz. 3.00, pójść na pierwszy pociąg o godz. 4.24 i tak byłem w Katowicach około godz. 11.00. Powrót o 17.00, przyjazd ostatnim pociągiem regionalnym po 22.30 do Głogowa. Potrafiłem tak co weekend! Co było moim motorem? Byłem zafascynowany ostatnimi jeżdżącymi autobusami marki Jelcz, które wtedy zaczęły znikać z polskich miast i podróżowałem tam, gdzie jeździły. W czasie pandemii pojechałem w moją najdłuższą podróż na karnecie – do Kołobrzegu. Podróż trwała ponad osiem godzin.

Chcąc spróbować podróży pociągiem za granicę postanowiłem odwiedzić Görlitz, Frankfurt nad Odrą i Liberec zarówno na bilecie tu-

rystycznym, weekendowym, jak i na Euro Nysa Ticket. Przełomem było wygranie biletu Eurail Global Pass. Wtedy udało mi się osiągnąć rekord na jednym bilecie: ponad 2150 km, przy okazji odwiedzając kilka miast w Czechach, Austrii, na Węgrzech i w Niemczech. Podróż była pełna przygód. Najbardziej zapamiętałem obraz wypychanych na siłę pasażerów do środka pociągu Railjet do Pragi – obrazek niczym w metrze w Japonii. Na Węgrzech z kolei w szczerym polu zorientowałem się, że nie jedziemy w tę stronę, w którą powinniśmy... Dziś wspominam to z uśmiechem. Takie podróże kształcą i rozwijają umiejętności radzenia sobie w podbramkowych sytuacjach. Gdybym mógł cofnąć się w czasie, pojechałbym tam jeszcze raz.

Postanowiłem zgromadzić swoją wiedzę na temat podróży na jednym bilecie i od roku dzielę się nią z innymi na swoim blogu „Kolej na przygodę”. Polecam takie wyprawy osobom, które nie boją się nowości. Ja się wkręciłem i w tym roku planuję kolejną wycieczkę – tym razem aż do Tallina. Oczywiście pociągiem.



ALICJA DEC

prezenterka i autorka audycji w Radiu Emaus; magister inżynier transportu szynowego i miłośniczka kolei

Najciekawsze miejsca na krótki wypad

Często szukamy daleko, a wspaniałe miejsca na weekendowy wypoczynek mamy na wyciągnięcie ręki. Jeśli korzystaliście wcześniej z oferty city breaków w europejskich metropoliach, to teraz skorzystajcie z pomysłu na krótką wizytę w wielkopolskich miastach.

DARIA WAŚKOWIAK

W pierwszej kolejności warto odwiedzić **KALISZ**, miasto z bogatymi tradycjami, wspaniałą historią i dobrą lokalizacją. Ze względu na swoje położenie pomiędzy trzema dużymi wojewódzkimi aglomeracjami (Poznań-Łódź-Wrocław), Kalisz idealnie nadaje się na szybką wycieczkę zarówno dla mieszkańców województwa wielkopolskiego, jak i dolnośląskiego czy łódzkiego.



Kalisz to jedno z najstarszych miast w Polsce, a o jego losach już w XI w. pisał w swoich kronikach sam Gall Anonim. Miasto było ważnym punktem handlowym w dawnej Polsce, bo to właśnie tędy przebiegał z Włoch przez Austrię, Czechy oraz Polskę Bursztynowy Szlak nad Bał-

tyk. Obecnie miasto jest ważnym punktem wielkopolskiego Szlaku Piastowskiego.

Kaliska Starówka to miejsce prześiąknięte historią, będące sercem tego regionu i urokliwą wizytówką powiatu kaliskiego. Na miejskim rynku znajduje się zabytkowy ratusz, w którym mieści się Urząd Miasta Kalisza, ale również wieża widokowa z ekspozycją multimedialną, gdzie można podziwiać malowniczą panoramę miasta. Dla tych, którzy cenią sobie baśniowe opowieści czy lokalne legendy, idealnym miejscem do zwiedzania będzie Baszta Dorotka, będąca ostatnim, zachowanym fragmentem murów miejskich, gdzie obecnie funkcjonuje Centrum Kaliskich Baśni i Legend. Natomiast prawdziwym rajem dla najmłodszych jest Rezerwat Archeologiczny na Zawodziu, gdzie uwagę przykują rekonstrukcje średniowiecznych budowli i urządzeń.

Z zupełnie innej strony Wielkopolski znajduje się **WĄGROWIEC** – miasto związane historycznie z Zakonem Cystersów. To właśnie ślady ich obecności można podziwiać w centrum miasta, jak i bliskiej okolicy m.in. w Opactwie Cystersów czy w Kościele Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny. Zakon w historii miasta odegrał bardzo ważną rolę i to dzięki niemu Wągrowiec rozkwitał.

Każdy z nas w swoim życiu widział pewnie niejedno skrzyżowanie, natomiast w Wągrowcu fenomenem jest skrzyżowanie dwóch rzek –

54. **OSTRÓW WIELKOPOLSKI – ratusz miejski** (1 km) – powstały w latach 1824–1828 z fundacji księcia Antoniego Radziwiłła, mieści Muzeum Regionalne, w którym co dwa lata prezentowana jest wystawa Międzynarodowego Biennale Małej Formy Graficznej i Ekslibrisu.
55. **OSTRZESZÓW – pobernardyński zespół klasztorny** (1,1 km) – obecnie nazaretanek, mieszkańcy miasta i okolic nazywają „Klasztorkiem”. To miejsce z prawie 400-letnią burzliwą historią. W klasztorze działa muzeum klasztorne, odbywają się warsztaty edukacyjne i koncerty muzyki kameralnej.
56. **OWIŃSKA – Park Orientacji Przestrzennej i Muzeum Tyflogiczne** (1,3 km) – działają na terenie Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych. To jedyny taki Park w Europie z przestrzenną dydaktyczną do nauki orientacji przestrzennej i z laboratorium tyfloakustycznym uczącym odgłosów miasta.
57. **PILA – Muzeum Stanisława Staszica** (1,1 km) – reformatora i uczonego polskiego Oświecenia urodzonego w Pile w 1755 r., mieści się w jego rodzinnym domu.
58. **PLESZEW – Muzeum Piekarnictwa** (0,9 km) – w dawnej piekarni posiada w zbiorach m.in.: piec piersiowy, dawne maszyny, krajalnice, foremki oraz dokumenty, zdjęcia i dyplomy. Turysty sami mogą upiec ciasto według starej receptury.
59. **POBIEŻDZKA LETNISKO – Gród Pobieżdzka** (2,2 km) – rekonstrukcja drewnianej warowni, wczesnośredniowiecznego grodu piastowskiego i wystawa machin obłącznych, miejsce praktycznego poznawania architektury, sztuki wojennej i życia codziennego w czasach Mieszka I i Bolesława Chrobrego.
60. **POBIEŻDZKA LETNISKO – Skansen Miniatur Szlaku Piastowskiego** (2,2 km) – przybliża Szlak Piastowski oraz rozwój osadnictwa i kształtowanie się polskiej państwowości. Na terenie zlokalizowano 30 miniatur budowli ze Szlaku i Wielkopolski oraz rzeźby postaci ze słowiańskiej mitologii.
61. **PUSZCZYKOWO – Muzeum-Pracownia Literacka Arkadego Fiedlera** (2,5 km) – mieści się w willi rodziny Fiedlerów. Zgromadzono tu książki i pamiątki po pisarzu-podróżniku oraz zbiory etnograficzne, entomologiczne i rzemiosło ludowe.
62. **RAKONIEWICE – Wielkopolskie Muzeum Pożarnictwa** (0,8 km) – centrum edukacji ratowniczej z prawie 4000 eksponatów i ponad 2000 książek. W multimedialnej Sali Edukacji Ratowniczej można poznać sposoby walki z różnymi zagrożeniami.
63. **RAWICZ – Muzeum Ziemi Rawickiej** (1,3 km) – mieści się w barokowym Ratuszu z lat 1753–1756, z mansardowym dachem, lukarnami i czworoboczną wieżyczką z zegarem.
64. **RYDZYNA – zamek** (3 km) – otoczony parkiem największy barokowy zamek w Wielkopolsce, dziś mieści Hotel „Zamek Królewski w Rydzynie”. Można zwiedzić piękne zamkowe komnaty z wystawami np. wyrobów złotniczych czy oręża.
65. **SWARZEDZ – Muzeum Pszczelarstwa im. profesora Ryszarda Kosteckiego** (1,1 km) – unikalny skansen z kolekcją uli, prezentujący historię bartnictwa, pszczelarstwa i jedwabnictwa na ziemiach polskich.
66. **SZAMOTULY – Muzeum Zamek Górków i Baszty Halszki** (1,2 km) – zbudowano w XV w. W muzeum prezentowane są wnętrza magnackiej siedziby oraz duża kolekcja sztuki cerkiewnej i polskiego malarstwa współczesnego na desce. Natomiast obronno-mieszkalna wieża przybramna jest najstarszym i najlepiej zachowanym obiektem założenia zamkowego z ekspozycją poświęconą przeszłości miasta i okolicy.
67. **SZRENIAWA – Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego** (0,3 km) – łączy wartości edukacyjne i rekreacyjne. Na terenie folwarku z XIX w. prezentowane są m.in. zabytkowe maszyny rolnicze, zwierzęta gospodarskie i sad starych odmian drzew owocowych.
68. **ŚRODA WIELKOPOLSKA – Średzka Kolej Powiatowa** (1,1 km) – miejsce na spędzenie wolnego czasu wśród zabytków techniki kolejowej i możliwość przeniesienia się w epokę pary i parowozów. Kolejka ma ponad 115 lat i nadal wykonuje sezonowe kursy turystyczne (trasa 14 km Środa Wielkopolska – Zaniemyśl).
69. **TRZEBAWA ROSNÓWKO – Deli Park** (0,5 km) – doskonałe miejsce na wypoczynek i zabawę. Atrakcjami są np.: prehistoryczne zwierzęta, gigantyczne owady, interaktywne place zabaw, Park Miniatur, Mini Zoo, Mini Park Linowy, plac zabaw, kreatywna piaskownica czy Podniebna Eko-Wioska.
70. **WĄGROWIEC – opactwo cystersów i kościół Wniebowzięcia NMP** (1,1 km) – najstarsze w Polsce opactwo tego zakonu. Gotycki kościół wzniesiono w 1493 r., klasztor w 1512 r., w latach 1681–1682 wnętrza zmieniono na barokowe.
71. **WIRY – most łukowy** (1,7 km) – ciekawy element architektury kolejowej. Most z czerwonej cegły znajduje się nad rzeczką Wirynką i przypomina rzymski akwedukt z trzema półkolistymi arkadami.
72. **WITASZYCE – Muzeum Wojen Napoleońskich** (0,8 km) – jest jedynym w Polsce muzeum poświęconym epoce napoleońskiej. Prezentuje wkład Polaków w walkę o niepodległość pod wodzą Napoleona.
73. **WŁOSZAKOWICE – pałac Sułkowskich** (0,5 km) – książęca rezydencja wzniesiona w latach 1749–1752 na planie trójkąta (taki plan mają tylko dwie budowle w Europie), jest siedzibą Urzędu Gminy. W parku rośnie najstarszy w Wielkopolsce platan (ponad 500 lat).
74. **WOLSZTYN – Parowozownia** (0,8 km) – jest jedyną czynną w Europie parowozownią. Oprócz zabytkowych elementów infrastruktury znajduje się tu ok. 30 parowozów w 14 seriach (niektóre czynne jeżdżą na trasie Wolsztyn – Poznań).
75. **WRZEŚNIA – Muzeum Regionalne im. Dzieci Wrzesińskich** (1 km) – powstało w 20. rocznicę wydarzeń 1901 r. Znajdują się w nim pamiątki z czasów walk politycznych i orężnych, Wiosny Ludów i Strajku Dzieci Wrzesińskich oraz Powstania Wielkopolskiego.
76. **WRZEŚNIA – stacja kolejki wąskotorowej z makieta** (1,2 km) – z wagonikami, parowozem oraz tablicą informacyjną i dawnym rozkładem jazdy, przypomina o świetności miejscowej towarowej kolejki, do której doczepiano wagony osobowe.

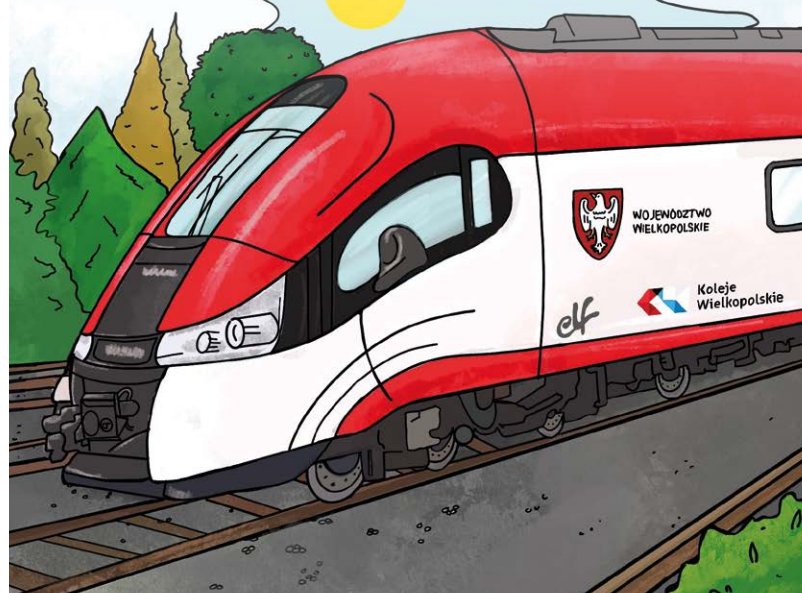
Institucje kultury
uczestniczące
w projekcie



Szczegółowa
informacja
o wysokości
zniżek



Mapa atrakcji turystycznych Wielkopolskie łączą **Wielkopolskę**



Odkryj możliwości Wspólnego Biletu Samorządowego

WBS to bilet kolejowy, umożliwiający nieograniczoną liczbę przejazdów pociągami oraz uzyskanie zniżki do wybranych instytucji kultury.

- ▲ Bilet ważny przez 24 godziny
- ▲ jedynie 49 zł
- ▲ nieograniczone przejazdy
- ▲ zniżki na zakup biletów do instytucji kultury

**Koleje
Wielkopolskie**



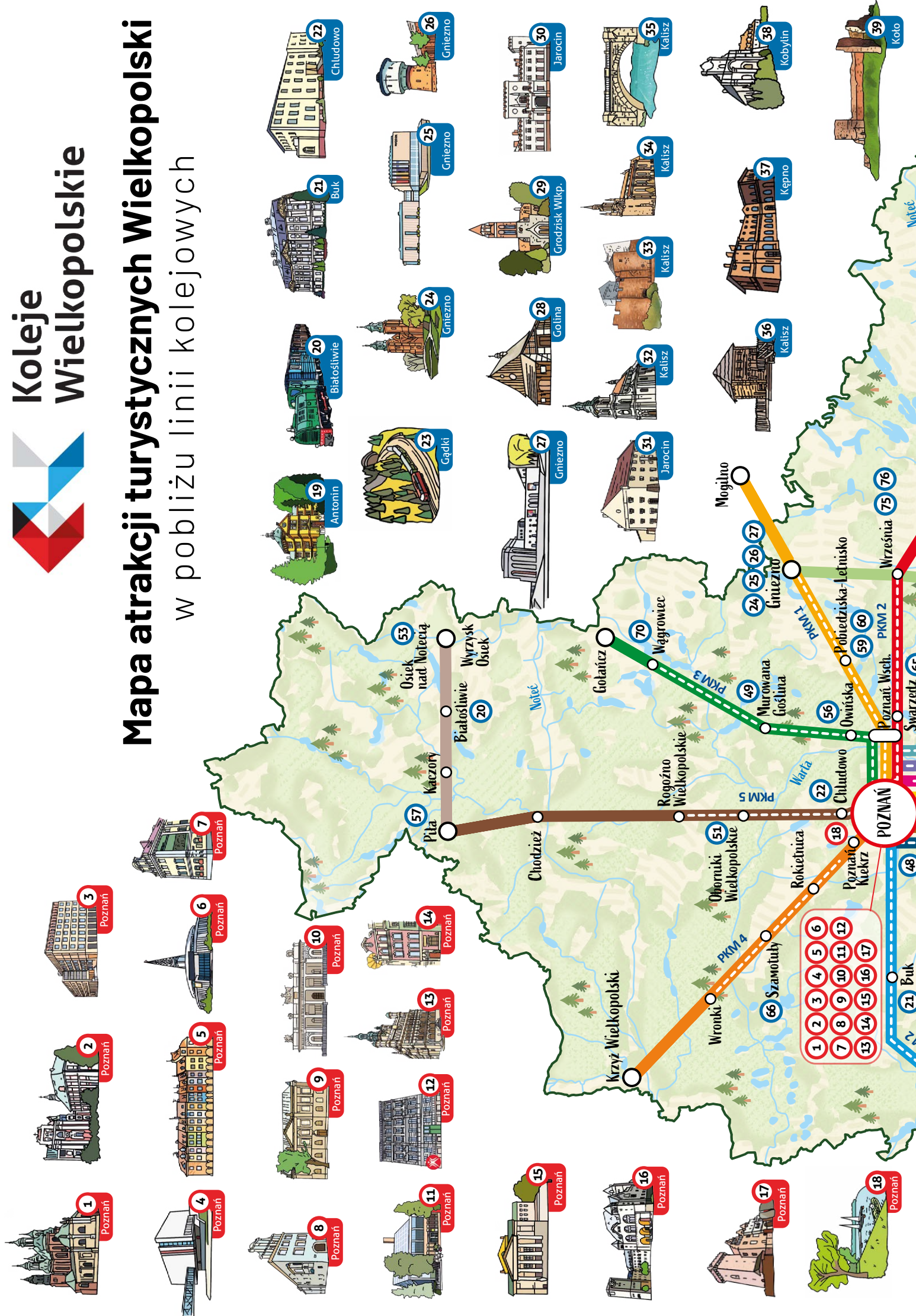
Zapraszamy do podróży Kolejami Wielkopolskimi i skorzystania z ofert instytucji kultury:

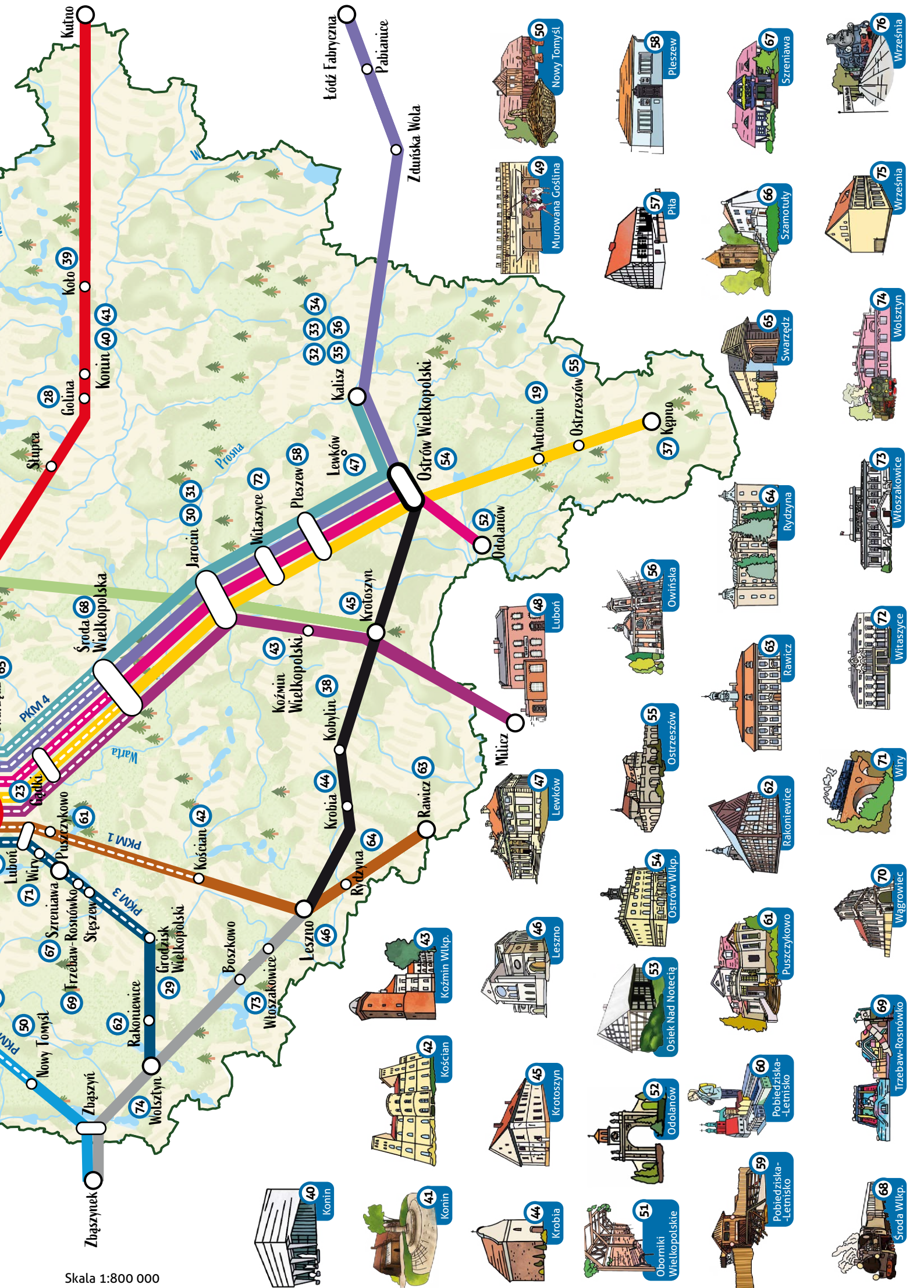
- Poznań:**
 - Wielkopolskie Muzeum
 - Niepodległość
 - Teatr Wielkiej Opery
 - Teatr Tańca
 - Polak
 - ICHO – Biama Poznań
 - Centrum Enigma
 - Centrum Kultury i Sztuki
- Gniezno:**
 - Muzeum Początków Państwa
 - Polakiego
 - Teatr im. A. Fredry
- Leszno:**
 - Muzeum Okręgowe
- Lewków:**
 - Palac im. Lipskich
- Szreniawa:**
 - Muzeum Narodowe Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego
 - Przemysłu Rolno-Spożywczego
- Konin:**
 - Centrum Kultury i Sztuki



Koleje
Wielkopolskie

Mapa atrakcji turystycznych Wielkopolski w pobliżu linii kolejowych





Mapy atrakcji turystycznych Wielkopolski

w pobliżu linii kolejowych

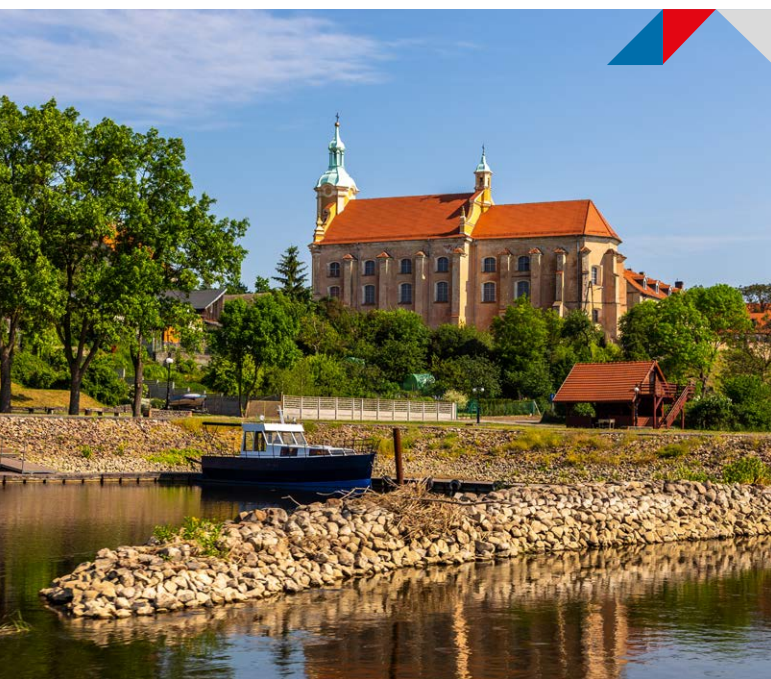
(w nawiasach odległość od stacji kolejowej)

- POZNAN – Bazylika Archikatedralna świętych Apostołów Piotra i Pawła na Ostrowie Tumskim** (2,9 km) – najstarsza katedra w Polsce z grobowcami pierwszych władców z dynastii Piastów i miejscem chrztu w bizantyjskiej Złotej Kaplicy Królów Polski (Mieszko I, Bolesław Chrobry).
- POZNAN – bazylika kolegiacka Matki Bożej Nieustającej Pomocy oraz świętych Marii Magdaleny i Stanisława Biskupa** (1,6 km) – barokowy kościół farny zbudowany w 1651 r. dla jezuitów. Na uwagę zasługuje kaplica Matki Bożej Nieustającej Pomocy i organy z 1876 r., dzieło najlepszego organmistrza Europy XIX w. F. Ladegasta.
- POZNAN – Centrum Szyfrów Enigma** (1 km) – unikalna, interaktywna ekspozycja multimedialna przybliżająca historię złamania szyfrów maszyny Enigma przez polskich matematyków-kryptologów: Mariana Rejewskiego, Henryka Żygalskiego i Jerzego Różyckiego. Historia ta zapoczątkowała późniejszą, trwającą do dziś, rewolucję cyfrową.
- POZNAN – ICHOT Brama Poznania** (3,5 km) – Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego. Gmach to kubik z betonu przecięty diagonalną szczeliną i pozostałość Twierdzy Poznań z lat 1834–1839, połączone kładką nad Cybina. Ekspozycja ma charakter multimedialny.
- POZNAN – kamieniczki budnicze** (1,7 km) – na Starym Rynku, zwane budami śledziowymi, to przykład szeregowej zabudowy targowej. W średniowieczu stały tu drewniane budy, w których sprzedawano artykuły spożywcze, później mieszkalne, murowane, wąskie kamieniczki kupieckie ze wspólnym, zamurowanym podcieniem ze sklepikami.
- POZNAN – Międzynarodowe Targi Poznańskie** (0,5 km) – jedna z najdłużej istniejących instytucji targowych w Europie, powstała po odrodzeniu Rzeczypospolitej po latach zaborów. I krajowy Targ Poznański odbył się w 1921 r.
- POZNAN – Muzeum Archeologiczne** (1,7 km) – mieszczące się w pałacu Górków, ma najbogatsze w Polsce zbiory starożytnego Egiptu (depozyt Muzeów Archeologicznych w Berlinie i Monachium), prowadzi wykopaliska i działalność wystawienniczo-edukacyjną.
- POZNAN – Muzeum Instrumentów Muzycznych** (1,7 km) – z siedzibą w kamienicy przy Starym Rynku, powstało w 1945 r. jako jedyne tego rodzaju i tej wielkości w Polsce z kolekcją około 2000 eksponatów z całego świata.
- POZNAN – Muzeum Narodowe** (1,4 km) – założone w 1919 r. jako Muzeum Wielkopolskie. Dziś kolekcja obejmuje polskie i europejskie malarstwo, rzeźbę i sztuki użytkowe od średniowiecza do współczesności.
- POZNAN – Muzeum Powstania Wielkopolskiego 1918–1919** (2 km) – zajmuje Odwach na Starym Rynku. Wystawa ukazuje wielkopolską drogę do niepodległości w sekcjach poświęconych zagadnieniom lub wydarzeniom z historii Polski i Wielkopolski z lat 1793–1939.
- POZNAN – Palmiarnia** (1,4 km) – jest największą w kraju i jedną z największych w Europie z 12 pawilonami z ekspozycją 1100 gatunków roślin i 170 gatunków ryb.
- POZNAN – Polski Teatr Tańca** (1 km) – założono w 1973 r. Pierwszym spektaklem było „Epitafium dla Don Juana”, autorskie przedstawienie pierwszego dyrektora Conrada Drzewieckiego.
- POZNAN – Ratusz** (1,8 km) – górujący nad Starym Rynkiem, to gotycki budynek wzniesiony w 1300 r., po wielkim pożarze, przebudowany w stylu włoskiego renesansu w latach 1550–1560. Zachwyca trzykondygnacyjną loggią i okazałą Salą Renesansową oraz zegarem z dwoma koziołkami. Dziś dawna siedziba władz miejskich mieści Muzeum Poznania.
- POZNAN – Rogalowe Muzeum Poznania** (1,7 km) – mieszczące się w kamienicy przy Starym Rynku, to żywe centrum poznańskich tradycji, kultury i historii, poświęcone 150-letniej tradycji wypieku rogalia świętomarcińskiego i legendzie o świętym Marcinie.
- POZNAN – Teatr Wielki im. Stanisława Moniuszki** (0,9 km) – to klasycystyczny teatr operowy, w którym pierwsze przedstawienie, „Halka” S. Moniuszki, odbyło się w 1910 r. Miały tu też światowe prapremiery utwory F. Nowowiejskiego i K. Szymanowskiego.
- POZNAN – Zamek Cesarski** (0,7 km) – był najważniejszą, neoromańską budowlą Dzielnicy Cesarskiej powstałej dla cesarza Wilhelma II. Dziś w Centrum Kultury „Zamek” organizowane są koncerty, wystawy, spektakle teatralne i pokazy kinowe.
- POZNAN – zamek królewski na Wzgórzu Przemysła** (1,7 km) – zbudowany w XIII w. przez Przemysła II, to rezydencja królewska włączona w system murów miejskich w 1253 roku, w 1337 r. ukończona przez Kazimierza Wielkiego. Dziś mieści Muzeum Sztuk Użytkowych.
- POZNAN-KIEKRZ – plaża nad Jeziorem Kierskim** (1 km) – największym, połodowcowym jeziorem w granicach Poznania, to miejsce wypoczynku i rekreacji z kąpieliskiem. Nad jeziorem działa znany ośrodek sportów wodnych.
- ANTONIN – pałac myśliwski Radziwiłłów** (0,9 km) – wzniesiony w latach 1821–1826, otacza go przenikający się z lasem park krajobrazowy w stylu angielskim. Bywali tu: caryca Aleksandra Teodorowna z synem Aleksandrem II, car Mikołaj I, książę Adam Czartoryski, Hohenzollernowie oraz F. Chopin. Dziś odbywają się koncerty pianistyczne. W Sali Kominkowej działa kawiarnia i restauracja.
- BIALOŚLAWIE – Wyrzyska Kolej Powiatowa** (4,3 km) – kolej wąskotorowa zbudowana w 1893 r. przez okolicznych właścicieli ziemskich; wtedy największa na ziemiach polskich. Obsługiwała majątki i manufaktury udziałowców. Zachowało się kilka torowisk (przejazdy turystyczne na trasie 20 km).
- BUK – pałac biskupów poznańskich** (1,7 km) – okazała, wielokrotnie przebudowywana, renesansowa rezydencja. W lokalach handlowych w piwnicach zachowały się sklepienia z gotyckiej cegły i zamurowane drzwi prowadzące do nieistniejących podziemi.
- CHŁUDOWO – Muzeum im. ojca Mariana Żelazka** (1,8 km) – polskiego zakonnika i misjonarza w Indiach, powstało w siedzibie Polskiej Prowincji Zgromadzenia Słowa Bożego – Domu Misyjnym.
- GADKI – makieta kolejowa Borowiec** (3 km) – wykonana w skali 1:87, wciąż jest rozbudowywana. Na ponad 250 m2 przedstawione są koleje europejskie poruszające się w krajobrazach Europy.
- GNIEZNO – katedra na Wzgórzu Lecha** (1,3 km) – Bazylika Prymasowska Wniebowzięcia NMP. W jej podziemiach zachowały się przedromańskie relikty z X–XI w. Koronowano tu pięciu królów Polski. Zachwycają romańskie Drzwi Gnieźnieńskie i konfesaja świętego Wojciecha.
- GNIEZNO – Muzeum Początków Państwa Polskiego** (1,9 km) – przybliży rozwój państwowości polskiej od wczesnego średniowiecza do panowania ostatniego króla z dynastii Piastów. Atrakcją są: spektakl audiowizualny i multimedialne lekcje muzealne.
- GNIEZNO – Parowozownia** (0,9 km) – wybudowana w 1875 r. na terenie przyległym do nowej stacji kolejowej, stała się ważnym punktem na trasie Poznań – Toruń. Dziś jest atrakcją dla miłośników kolei z jedynym w Europie drewnianym żurawiem węglowym z XIX w., wieżą ciśnieni z 1905 r. i lokomotywownią wachlarzową.
- GNIEZNO – Teatr im. Aleksandra Fredry** (0,5 km) – powstał dzięki inicjatywie Sekcji Teatralnej Towarzystwa Przyjaciół Gniezna. Jego siedzibą stał się budynek kina „Słońce”. Wystawiane są tu sztuki klasyki polskiej i obcej.
- GOLINA – Sanktuarium Matki Bożej Pocieszenia** (1,5 km) – unikatowy drewniany kościół z XIV w. Można w nim podziwiać obraz Matki Boskiej, obrusy wyszyte unikatową snutką golińską. Obok kościoła stoi dzwonnica 1750 r., a dalej rozciąga się park.
- GRODZISK WIELKOPOLSKI – Muzealna Izba Tradycji Ziemi Grodzkiej** (1 km) – mieści się w pałacu Heleny Zimerman. Tu w „stolicy piwa” można poznać historię piwowarstwa, OSP czy miejscowego harcerstwa, a w plenerze ekspozycję broni pancernej z czasów II wojny światowej.
- JAROCIN – pałac Radolińskich** (1,4 km) – wzniesiono w stylu angielskiego neogotyku w latach 1848–1865 z przeznaczeniem na siedzibę rodową. Przetrwwały pozostałości bogatego wystroju i wyposażenia wnętrz.
- JAROCIN – Spichlerz Polskiego Rocka** (0,9 km) – stała ekspozycja multimedialna poświęcona ponad 40-letniej historii jarocińskich festiwali i historii polskiego rocka, powstała w zaadaptowanym spichlerzu zbożowym. W klubokawiarni prezentują się młode zespoły i uznani twórcy.
- KALISZ – bazylika kolegiacka Wniebowzięcia NMP** (3 km) – Narodowe Sanktuarium świętego Józefa z ogromnym zbiorem relikwii. Jest tu też skarbiec gromadzący zabytki sztuki kościelnej z unikatami, romańską pateną Mieszka III Starego i gotyckim kielichem Kazimierza III Wielkiego.
- KALISZ – Centrum Kaliskich Baśni i Legend** (3 km) – otwarto w 2017 r. w Baszcie Dorotce zachowaną z dawnych murów miejskich. Prezentacje multimedialne pozwalają dzieciom poznać kaliskie podania i legendy.
- KALISZ – katedra świętego Mikołaja** (3 km) – gotycka świątynia zbudowana w XIII w. pod protektorem księcia kaliskiego Bolesława Pobożnego. Tu ślub wzięła polska poetka i nowelista okresu realizmu Maria Konopnicka. Witraże i polichromia w kaplicy są dziełem Włodzimierza Tetmajera.
- KALISZ – most kamienny na Prośnie** (2,4 km) – zbudowano w latach 1824–1845 na miejscu wcześniejszego mostu drewnianego, zwanego Młyńskim. To najstarszy most w mieście.
- KALISZ – rezerwat archeologiczny Zawodzie** (2,8 km) – nazywany jest kolebką Kalisza. We wcześnieśredniowiecznym grodzisku zrekonstruowano przyziemie kolegiaty świętego Pawła, wieżę obronną, drewniany most i fragmenty palisady, ostrokołu i wału obronnego, drewniane budynki mieszkalne i kamienny kopiec. W zagrodzie z XVIII w. działa ekspozycja etnograficzna.
- KEPNO – dworzec kolejowy** (0 km) – unikalny przykład nielicznych dworców typu piętrowego, na którym krzyżują się dwie linie (Kluczbork – Poznań i Herby Nowe – Oleśnica), każda z osobnym peronem i o różnych wysokościach.
- KOBYLIN – kościół Matki Bożej przy Żłobku i klasztor pobernardyński** (0,9 km) – należą do najcenniejszych zabytków Kobylina. Gotyckie prezbiterium kościoła kontrastuje z barokową nawą. Do kościoła przylega barokowy klasztor.
- KOŁO – ruiny zamku królewskiego** (4,8 km) – zbudowanego przez króla Kazimierz Wielkiego po 1365 r., wznoszą się na wzniesieniu w zakolu Warty. Z gotyckiego założenia zachowały się fragmenty muru obwodowego, narożna wieża, relikty wieży przybramnej i fundamenty donżonu.
- KONIN – Centrum Kultury i Sztuki** (2,5 km) – ciesząca się uznaniem instytucja kultury, w której rocznie organizowanych jest kilkadziesiąt wydarzeń, jak Jazz Festival Jazzonalia i Ogólnopolski Konkurs Filmów Niezależnych.
- KONIN – kamienny słup** (2,7 km) – w stylu romańskim to najstarszy znak drogowy w Polsce, który w 1151 r. ustawiono w połowie drogi z Kruszwicy do Kalisza. Dziś stoi w mieście obok kościoła świętego Bartłomieja, najstarszej zachowanej świątyni z około 1331 r.
- KOŚCIAN – klasztor i kościół bernardynów** (0,9 km) – zbudowano w latach 1605–1611. Najstarsza jest kaplica Najświętszej Maryi Panny Anielskiej powstała z barokowego prezbiterium.
- KOŹMIN WIELKOPOLSKI – Muzeum Ziemi Koźmińskiej** (1,3 km) – zajmuje osmioboczną wieżę zamku królewskiego z XIV w. Dziś jest w nim zespół szkół rolniczych.
- KROBIA – kościół świętego Łdźcio** (2,8 km) – wzniesiony w latach 1102–1108 w stylu romańskim jest jednym z najstarszych obiektów sakralnych w Wielkopolsce. Kamienny kościółek wielokrotnie płonął i odbudowywano go w pierwotnym stylu. Obecnie pełni rolę kaplicy cmentarnej.
- KROTOSZYN – Muzeum Regionalne** (1 km) – posiada w zbiorach eksponaty z zakresu: archeologii, historii, etnologii i sztuki. Ciekawostkami są fragment wiosła i drewniana obudowa studni z X w.
- LESZNO – Muzeum Okręgowe** (1,2 km) – gromadzi pamiątki artystyczne, historyczne i etnograficzne mieszkańców miasta i regionu. Oddział w dawnej synagodze to miejsce wystaw czasowych i sztuki współczesnej.
- LEWKÓW – pałac Lipskich** (1 km) – zbudowano w latach 1788–1791 w stylu klasycystycznym. Pałac mieści Muzeum z ekspozycją mebli z epoki, portretów sarmackich i pamiątek po dawnych właścicielach.
- LUBOŃ – dworzec kolejowy** (2,6 km) – zbudowany z cegły powstał przy linii kolejowej Poznań – Wrocław, uruchomionej w 1856 r. W poczekalni mieści się miejsce wystaw artystycznych „Stacja Kultura”.
- MUROWANA GOŚLINA – Park Dzieje** (2,3 km) – miejsce przeżywania historii na żywo z widowiskami, przedstawieniami teatrzyku dziecięcego, pokazami sokolarni, animacjami, nauką i zabawami.
- NOWY TOMYŚL – Muzeum Wikliniarstwa i Chmielarstwa** (1,8 km) – znajduje się w stojącym w parku drewnianym dworku myśliwskim z 1977 r. Jest tu największy na świecie kosz wiklinowy, dzieło miejscowych wikliniarzy.
- OBORNIKI WIELKOPOLSKIE – Park łązienki Obornickie** (1,2 km) – zrewitalizowane założenie parkowe i zespół urządzeń rekreacyjnych nad Wełną.
- ODOLANÓW – Park Natury i „pomnik dla każdego”** (1,1 km) – park rozrywki i wypoczynku oraz pomnik upamiętniający wszystkich mieszkańców miasta i okolicy.
- OSIEK NAD NOTECIĄ – Muzeum Kultury Ludowej** (0,8 km) – drugi pod względem wielkości skansen etnograficzny w Polsce, prezentujący zabytki architektury wiejskiej z obszaru środkowego dorzecza Noteci.



Wełny i Nielby – których wody się ze sobą nie mieszają. Nie jest to wynik działań natury, a cystersów oraz ich prac melioracyjnych w tym miejscu. Nie zmienia to faktu, że miejsce przyciąga zaciekawione spojrzenia i jest wyjątkowym celem pieszych wędrówek.

Wśród laureatów tegorocznego plebiscytu Cuda Polski 2024 organizowanego przez National Geographic Polska jest wielkopolskie miasteczko **PYZDRY**. Miasto ma swój unikatowy ka-



meralny klimat oraz wspaniałą historię. Kiedyś było jedną z ważniejszych lokalizacji w regionie, do której udawali się królowie. Tu odbywały się rycerskie czy szlacheckie wiece, a nawet wydawano królewskie dokumenty. To kolejny ważny punkt Szlaku Piastowskiego, ale również ważny element Wielkiej Pętli Wielkopolski. Szeroki wachlarz atrakcji sprawia, że każdy z nas znajdzie tutaj coś dla siebie. Wizytówką miasteczka jest

m.in. Wiatrak Holender, ale również zrobiony z ogromnym rozmachem mural pokazujący najważniejsze wątki z historii miasta.

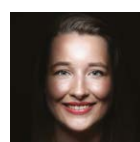
Na deser polecam **LESZNO** – miasto podniebnych akrobacji, ale również żużlowych emocji na światowym poziomie. Leszno jest gospodarzem lotniczego wydarzenia ANTIDOTUM, podczas którego można podziwiać popisy najlepszych polskich i międzynarodowych pilotów, ale również pokazy szybowców, paralotni oraz innych obiektów latających. Całości dopełniają



pirotechnika oraz muzyka oddająca dynamikę podniebnych wydarzeń. Robi to kolosalne wrażenie na tych, co mają okazję z ziemi śledzić widowiskowe akrobacje.

Najmłodszym podróżnikom przypadnie do gustu mini zoo czy park linowy, a miłośnicy unikatowej architektury pokochają zabytki: Pałac Sułkowskich, barokowy ratusz, czy Kościół św. Mikołaja, któremu w 2013 r. nadano tytuł bazyliki mniejszej.

Kalisz, Wągrowiec, Pyzdry czy Leszno to tylko kilka propozycji z szerokiej oferty wakacyjnych destynacji w Wielkopolsce. Dlatego jeśli w kalendarzu urlopowym macie jeszcze wolne miejsca, to wskakujcie w pociąg i odkrywajcie skarby najciekawszych miast regionu.



DARIA WAŠKOWIAK

urzędniczka, blogerka,
pasjonatka konkursów i nowych technologii

„Poznańskie Słowiki” śpiewają już 85 lat

MACIEJ WIELOCH, jako dziewięciolatek, został w chórze Stefana Stuligrosza sopranistą, nauczył się świetnie czytać nuty i poznał tajemnice wielkiej muzyki. Dzisiaj jest dyrektorem artystycznym „Poznańskich Słowików” i od 12 lat kontynuuje dzieło Profesora.

Rozmawia: KLAUDYNA BOGURSKA-MATYS
Zdjęcie: PATRYCJA PIOTROWIAK

„Poznańskie Słowiki” jesienią tego roku będą obchodziły okrągłą rocznicę swojego istnienia.
– Za moment powstania naszego chóru przyjmujemy jesień 1939 r. Aresztowany przez hitlerowców ks. Wacław Gieburowski, dyrygent Chóru Katedralnego, opuścił Poznań, a dwiętnastoletni Stefan Stuligrosz rozpoczął konspiracyjne próby z niewielką grupą śpiewaków tamtego słynnego zespołu. W czasie okupacji chór mógł śpiewać tylko podczas mszy w dwóch dostępnych dla Polaków poznańskich kościołach: św. Wojciecha i Matki Boskiej Bolesnej.



To pewnie miało ogromne znaczenie dla społeczności.

– Każdy z tych występów w tamtym ciężkim dla Polski czasie, był bardzo ważnym wydarzeniem dla poznaniaków. „Poznańskie Słowiki”, bo to chyba już wtedy zaczęto tak nazywać nasz chór, stały się sławne w Poznaniu. Nic zatem dziwnego, że po wojnie chór zaczął się błyskawicznie rozrastać. W pewnym momencie miał nawet 150 śpiewaków. Proszę mi wierzyć, że jak na chór, jest to bardzo duża liczba. Ba! Nawet śmiało można powiedzieć, że za duża (śmiech). Wszyscy chcieli śpiewać, koncertować.

„Poznańskie Słowiki” były „drzwiami” do wielkiego świata. Jak zaczęła się Pana przygoda chórem?

– Kiedy miałem 9 lat, rodzice przyprowadzili mnie na przesłuchanie. Doskonale pamiętam, że było wówczas 210 kandydatów na 15 wolnych miejsc. Konkurencja była więc bardzo duża. Ale udało się i zaczęła się ta moja piękna, muzyczna przygoda, która trwa do dzisiaj.

A dzisiaj jak wygląda rekrutacja?

– Zainteresowanie muzyką chóralną wśród dzieci i młodzieży jest niestety mniejsze niż kiedyś. Dlatego przy każdej okazji zapraszam rodziców, dziadków, przyjaciół rodziny, żeby przyprowadzali uzdolnionych muzycznie synów i wnuków w wieku od 7 do 10 lat do naszego chóru. Jeśli dziecko w domu chętnie śpiewa, lubi słuchać muzyki, to warto spróbować. Śpiewanie w „Poznańskich Słowikach” jest świetnym sposobem na spędzanie wolnego czasu, ale przede wszystkim uczy zespołowej pracy, odpowiedzialności, wzajemnego zaufania i, co najważniejsze, rozwija poczucie estetyki, rozbudza wrażliwość na piękno muzyki, zarówno tej dawnej, klasycznej, jak i bliższej nam i o lżejszym charakterze.

Gdzie można szukać informacji o przesłuchaniach?

– Wszystkie informacje są dostępne na naszej stronie internetowej i na naszym Facebooku. Zazwyczaj takie oficjalne przesłuchania organizujemy na przełomie sezonów, przed i po letnich wakacjach szkolnych. Ale nic nie stoi na przeszkodzie, żeby się z nami skontaktować także w innym czasie. Zawsze chętnie umówimy się na indywidualne przesłuchanie w dogodnym

dla każdego terminie. Wystarczy napisać maila, zadzwonić.

Ile osób śpiewa w „Poznańskich Słowikach”?

– Dzisiaj jest to około 80 osób. Taki zespół pozwala nam realizować nasz repertuar koncertowy. Cały czas intensywnie pracujemy, aby pięknie kontynuować i rozwijać dzieło profesora Stefana Stuligrosza, który przez ponad 70 lat budował ten chór, jego repertuar, brzmienie i rozpoznawalność.

Z czego jest Pan najbardziej dumny w swojej pracy?

– Z tego, że cały czas śpiewamy i że ciągle utrzymujemy bardzo wysoki poziom artystyczny. Jestem dumny ze wszystkich naszych filharmonicznych koncertów, które śpiewamy z towarzyszeniem orkiestry. One są dla nas najważniejszymi wydarzeniami sezonu, bo przecież jesteśmy zespołem Filharmonii Poznańskiej już od 1950 r. Te koncerty przygotowujemy zawsze bardzo pieczołowicie, tak jak zresztą wszystkie inne występy.

Ile razy w tygodniu spotykacie się na próbach?

– Trzy razy w tygodniu: w poniedziałki, środy i piątki. Spotykamy się wieczorami, po swoich obowiązkach szkolnych i zawodowych. Taki harmonogram, jak pokazują nasze wieloletnie doświadczenia, jest optymalny dla „Poznańskich Słowików”. Tak organizujemy pracę, żeby każdy utwór był doskonale wyćwiczony, doszlifowany i ośpiewany.

A co przygotowaliście z okazji jubileuszu?

– Główne koncerty jubileuszowe zaplanowane są na 4 i 5 października tego roku. W Auli Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza wykonamy z solistami i orkiestrą filharmonii największe dzieło polskiego baroku, czyli *Completorium* Grzegorza Gerwazego Gorczyckiego oraz słynne *Vesperae solennes de confessore* Mozarta. To naprawdę wspaniała muzyka.

Bardzo dziękuję za rozmowę.

– I ja dziękuję. A na koniec serdecznie zapraszam wszystkich na nasze koncerty i jeszcze raz zachęcam do zgłaszania muzycznych chłopców do naszego chóru. Śpiewaj z „Poznańskimi Słowikami”!

Legenda

o Władysławie Poznańczyku

Pewien mieszczanin wywołał w Poznaniu niemąłą konsternację, twierdząc, że jest zaginionym przed piętnastoma laty królem Władysławem Warneńczykiem.

PAWEŁ CIELICZKO

Historia zna wiele opowieści o władcach, którzy – jak Kazimierz Wielki – przebiali się w ubogie szaty i wędrowali po kraju, by poznać prawdziwe życie poddanych. Bywało też, że udawali własnych dworzan – jak Henryk Walezy, a nawet dwórki – jak Wielki Książę Konstanty, aby potajemnie opuścić Wawel czy Belweder. Do wyjątkowej sytuacji doszło w Poznaniu, gdzie pewien mieszczanin wprowadził władzę miejską w niemąłą konsternację, twierdząc, że jest zaginionym królem Władysławem Warneńczykiem.

CZEKAJĄC NA POWRÓT KRÓLA

W 1444 r. pod Warną doszło do wielkiej bitwy wojsk chrześcijańskich z tureckimi najeźdźcami. Krucjatą dowodził młody król polski Władysław III, który zginął w trakcie walki, zyskując przydomek „Warneńczyk”. Na poboju nie odnaleziono jednak królewskiego ciała, stąd jedni twierdzili, że król zginął, inni zaś, że tylko zaginął i na pewno wkrótce się odnajdzie. W całej Rzeczypospolitej czekano na powrót króla, a jego młodszy brat, wielki książę litewski Kazimierz Jagiellończyk, dwa lata zwlekał z przybyciem z Wilna do Krakowa i objęciem pustego tronu, wierząc, że jego brat wkrótce powróci i obejmie swoje władztwo.

Po całej Europie krążyły opowieści o młodym królu, który przebywa w niewoli u Saracenów, zamknięty jest w sułtańskim haremie, trafił na galery, uciekł z niewoli, zamieszkał na jednej ze śródziemnomorskich wysp itp. i nie myśli nawet o powrocie do zimnego kraju. Legenda młodego

krzyżowca czerpała z opowieści o przywódcy wcześniejszej krucjaty, angielskim władcy Ryszardzie Lwie Serce, który w tureckiej niewoli spędził ponad dziesięć lat, zanim udało mu się powrócić do kraju.

MIESZCZANIE PĘKALI Z DUMY

Na powrót króla Władysława czekać trzeba było jeszcze dłużej, bo piętnaście lat. Na miejsce ujawnienia wybrał sobie Poznań, miasto królewskie, bogate, ale oddalone od stołecznego Krakowa i od tych, którzy go doskonale znali. Przybysz opowiadał, jak w czasie bitwy warneńskiej starł się z wrogiem, pokonał wielu janczarów, jednak został zrzucony z konia i wylądował w wilczym dole. Ledwie żywego znaleźli go nocą opryszkowie, pozbawili go złotej zbroi i cennych przedmiotów, a rannego sprzedali saraceńskiemu kupcom. W ich niewoli przebywał długo, bo dopiero po piętnastu latach udało mu się z niej zbiec w przebraniu ormiańskiego kupca, w którym dotarł do stolicy Wielkopolski.

Młodzieniec opowiadał o podróżach po oddalonych krajach, o ludziach, których tam spotkał, o egzotycznych zwierzętach, jakie widział, i przygodach, które przeżył. Mieszczanie z zachwytem słuchali tych opowieści i pękali z dumy, że goszczą władcę. Marzyli o przywilejach, jakie na nich spadną, gdy tylko król powróci na krakowski tron. Król jednak wcale nie kwapił się do wyjazdu do Krakowa. Zachwycał się Poznaniem i obiecywał, że na powrót uczyni go stolicą kraju. Ucztowano więc z jeszcze większym zapałem, bo czymże były wydatki na najdroższe



jadła i napitki, wobec perspektywy objęcia najważniejszych i najbardziej intratnych stanowisk w państwie.

MIESZKANIE W RATUSZU

Nadzieje poznańskich patrycjuszy rozwiązał wojewoda Stanisław Górka, bliski współpracownik zmarłego króla Jagiełły, który doskonale znał relacje na krakowskim dworze. Przepytał młodziana o sprawy poufne, znane tylko rodzinie, i przekonał się, że człowiek ten nie ma o nich żadnego pojęcia. Mieszczanom trudno było jednak się pożegnać z marzeniami o stanowiskach i dochodach. Postanowili więc poczekać z ostateczną decyzją na przyjazd świadka, który miał rozstrzygnąć wszelkie wątpliwości. Aby odnaleziony król w międzyczasie nie zniknął, przeznaczyli mu na mieszkanie poznański ratusz i odelegowali czterech halabardników, by dbali o bezpieczeństwo królewskiego VIP-a. Fałszywy król cieszył się z okazywanego szacunku nie rozumiejąc, że gościnne komnaty są aresztem domowym, a osobiści ochroniarze mają go chronić, ale przede wszystkim pilnować.

Wkrótce do Poznania przybyła królowa Zofia, matka zaginionego pod Warną króla. Wieści o pojawieniu się w Poznaniu jej rzekomego syna dotarły bowiem do Krakowa i chciała osobiście sprawdzić ich prawdziwość. Bohatera tej opowieści zastała przy zastawionym suto stole, przyglądającego się występom wędrownych grajków. Spojrzał na nią tylko przelotnie i powrócił do oglądania ich występów. Patrzyła na niego długą chwilę, po czym tylko smutno westchnęła.

W skrytości serca marzyła, żeby jej pierworodny syn faktycznie się odnalazł. Nadzieja okazała się jednak płonna.

KARA DLA OSZUSTA

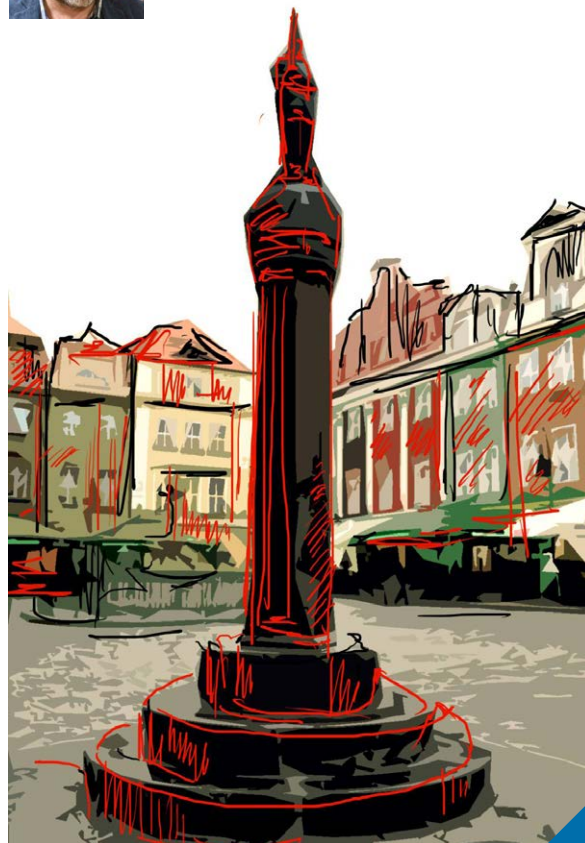
Hochsztapler, który przez tygodnie żył jak król, wprost z ratuszowej sali przeniesiony został do ratuszowej piwnicy. Znajdowało się tam miejskie więzienie, a w nim sala tortur, w której Mistrz Małodobry, zwany też Skruczem, szybko przywracał pamięć oszustom. Podobnie stało się z bohaterem naszej legendy, który jeszcze tego dnia przyznał się, że nie jest zaginionym królem, a mieszczaninem o nazwisku Rychlik. Sędziowie skazali go na karę śmierci, bo taka sankcja przewidziana była za obrazę królewskiego majestatu.

Na wniosek burmistrza karę jednak złagodzono. Oszusta skazano na publiczne pohańbienie. Zakuty został w metalową kunę przymocowaną do pręgierza, zwanego powszechnie „pilatem”, który stał przed poznańskim ratuszem. Na głowę założono mu papierową koronę, a miejski kat dwa razy dziennie okładał go solidnie różgami, żeby było wszystkim wiadomo, że za oszustwo w Poznaniu karze się surowo, ale sprawiedliwie.



DR PAWEŁ CIELICZKO

literaturoznawca i historyk, prezes Fundacji Kochania Poznania



Mam nieustający **Pociąg do Wielkopolski**

Zdaniem naszych widzów program przez lata zyskał miano kultowego, choć zawsze, gdy to słyszę, czuję się lekko onieśmielony. Nie da się jednak zaprzeczyć, że jesteśmy w tej chwili jedynym cyklicznym programem o tematyce kolejowej w polskich stacjach telewizyjnych.

Tekst: BARTŁOMIEJ POMIANOWSKI Zdjęcia: ARCHIWUM PRYWATNE

Historia „Pociągu do Wielkopolski” rozpoczęła się przypadkiem jak większość rzeczy na tym świecie. Był lipiec 2010 r., kiedy poprosiła mnie do siebie na rozmowę szefowa. „Słuchaj, jest

sprawa. Trzeba zrobić cykl o kolei. Ty czasami robisz newsy na ten temat, więc dasz radę!” – powiedziała. Pierwszą moją reakcją było przeżenie i dziesiątki pytań. News to prosta rzecz, ale pełnowymiarowy telewizyjny program i to





od razu siedem odcinków to wyzwanie! Skąd wziąć tematy? Jak to wszystko pokazać w telewizji? W końcu z kim się umówić na pierwsze zdjęcie i dokąd pojechać? Jednak szybko okazało się, że moje obawy były bezpodstawne.

ZNAK FIRMOWY

Od samego początku nasz program powstaje we współpracy z samorządem województwa wielkopolskiego, dlatego podstawowe założenie było takie, aby pokazać jak działa kolej w naszym regionie i jak będzie się ona zmieniać w kolejnych latach. Kiedy pojechaliliśmy na pierwsze zdjęcia na stację Poznań Główny na torach królowały „kible”, czyli elektryczne zespoły trakcyjne EN57, do Wolsztyna pociągi prowadziły nie tylko parowozy, ale także lokomotywy spalinowe SU45 z bipami na haku, a czerwono-białe szynobusy serii SA132 były szczytem nowoczesności. W tym miejscu warto dodać, że kiedy zaczęliśmy naszą przygodę Kolej Wielkopolskie jeszcze nie jeździły po wielkopolskich torach, choć formalnie spółka była już powołana do życia.

Z każdym kolejnym odcinkiem wjeżdżaliśmy na nowe tory, odkrywając kolejne niesamowite miejsca. Na pewno na zawsze w pamięci pozostanie pierwsza wizyta z kamerą w Wolsztynie i zapach dymu, pary oraz oleju. W dniu kiedy po raz pierwszy odwiedziliśmy Parowozownię Wolsztyn, pociąg planowy do Poznania prowadziła legendarna „Piękna Helena”, czyli lokomotywa Pm36-2, która dziś jest już nieczynna.

Przez lata tworzenia naszego programu pracowaliśmy pewien sznyt. W każdym odcinku pojawia się felieton pokazujący współczesną kolej, ale niezwykle ważne miejsce zajmuje też historia kolejnictwa. Pokazujemy pełne spektrum kolei: od linii i węzłów, przez tabor wszelkiej maści, jego utrzymanie i naprawy, po ludzi, którzy gromadzą różnego rodzaju artefakty, stworzyli niesamowite kolekcje, których nie powstydziłyby się największe kolejowe muzea.

To, co stało się naszym konikiem i z czym „Pociąg do Wielkopolski” zaczął być kojarzony w całej Polsce, to walka o nieczynne linie kolejowe, które dla ruchu pasażerskiego zostały w więk-

szości zamknięte w latach 90. minionego stulecia. Mowa tu chociażby o połączeniach do Międzychodu, Śremu, Czarnkowa czy Gostynia. Po latach okazało się, że walka ta nie poszła na marne, ponieważ wszystkie one znalazły się w programie Kolej Plus i istnieje olbrzymia szansa, że od 2029 r. na te trasy wrócą pociągi.

KULTOWY PROGRAM

„Pociąg do Wielkopolski” nie rozwinąłby skrzydeł, gdyby nie ludzie, których spotkałem przez te wszystkie lata na swojej drodze. Są to osoby, które przez całe życie pracują na kolei, są jej miłośnikami i wiedzą o niej tysiąc razy więcej niż ja. To oni wciągnęli mnie w arkana kolejnictwa. To dzięki nim zrozumiałem, jakie mechanizmy rządzą koleją. To oni wpuszcili mnie do swojego świata, zaufali i od czternastu lat wspólnie tworzymy ten program.

Dzień zdjęć dla naszej ekipy to zawsze wielkie wydarzenie, na które czekamy z utęsknieniem. Chłopacy mówią nawet, że to dla nich telewizyjne święto. Ekipę „Pociągu” tworzą dinozaury telewizji Poznań: operator Krzysztof Szyszka, dźwiękowiec Przemysław Leszczyński i ja, redaktor Bartek Pomianowski. Program od zawsze montuje Maciej Janaszak.

Stworzyliśmy team, który świetnie się ze sobą dogaduje i rozumie, a efekty wspólnej pracy możecie oglądać na antenie TVP3 Poznań.

Zdaniem naszych widzów program przez lata zyskał miano kultowego, choć zawsze, gdy to słyszę, czuję się lekko onieśmiałony. Nie da się jednak zaprzeczyć, że jesteśmy w tej chwili jedynym cyklicznym programem o tematyce kolejowej w polskich stacjach telewizyjnych. Do końca czerwca 2024 r. powstały 143 odcinki, co daje w sumie jakieś 32 godziny programu i około 430 felietonów. Największą nagrodą jest moment, kiedy na stacji kolejowej gdzieś daleko od Poznania podchodzi do nas pasażer czekający na pociąg i mówi: „Panowie, robicie świetną robotę”.

**To, co stało się
naszym konikiem
to walka o nieczynne
linie kolejowe**



BARTŁOMIEJ POMIANOWSKI

autor programu „Pociąg do Wielkopolski”

Moda na *birdwatching*



Ptasi przyjaciele od zawsze mieszkają wśród nas. Widok miejskich bywalców takich jak wróble czy sikorki nie robi większego wrażenia, jednak spotkanie na żywo z bielikiem, dudkiem czy zimorodkiem może na długo zapaść w pamięć. Gdzie szukać białych kruków ptasiego świata?

DARIA WAŚKOWIAK

Coraz popularniejszym hobby staje się birdwatching, czyli po prostu śledzenie życia ptaków. Co ciekawe, na całym świecie co roku odbywają się specjalne konkursy polegające na poszukiwaniu jak największej liczby gatunków ptaków. Pierwsze tego typu wydarzenia miały miejsce w latach 50. ubiegłego wieku w USA. W Stanach Zjednoczonych nakręcono również hollywoodzką produkcję *Wielki Rok*, która w zabawny sposób opowiada o losach rywalizujących ze sobą orni-

tologów. W Polsce również ptasi pasjonaci rywalizują ze sobą i ścigają się o miano najlepszego. Nasz dotychczasowy rekord to 323 gatunki i należy on do leśniczego z Lubelszczyzny.

Od dawna wiadomo, że Polska jest wspaniałym miejscem na ptasie przygody i od lat uznawana jest wręcz jako obowiązkowy punkt obserwacji dla wszystkich miłośników ornitologii. Szacuje się, że w naszym kraju znajdziemy ponad 400 gatunków ptaków, a ich występowanie zależne jest od sezonu lęgowego, wędrownego, czy zimowania. Wybierając się w teren na ptasie obserwacje, warto brać to pod uwagę.

NAJCIEKAWSZE OKAZY

Królem wielkopolskich lasów jest **BIELIK**, którego sama wielokrotnie spotykałam w Sierakowskim Parku Krajobrazowym. Ten drapieżnik budzi szacunek i podziw, gdy majestatycznie wznosi się w powietrzu, szybuje spokojnie nad Krainą 100 Jezior i szuka tam pożywienia. Jeśli chcielibyście spotkać go na żywo, wybierzcie się na spacer rezerwatem Buki nad Jeziorem Lutomskim, lub na rower drogą do Chorzépowa w gminie Sieraków, gdzie bielik często szybuje nad Jeziorem Kłosowskim.

Jednak najpiękniejszym modelem i ulubieńcem ptasich fotografów jest **ZIMORODEK**, któ-

rego kolory przypominają raczej gatunki ptaków żyjące w amazońskiej dżungli. Turkusowy grzbiet, rdzawo-brązowy brzuch, zaskakująco długi dziób i nakrapiane skrzydła to charakterystyczny wizerunek tego drobnego przystojniaka. Warto dodać, że zimorodki znane są z tego, że mimo swojego niepozornego wyglądu potrafią doskonale polować i wytrwać przez długi czas w bezruchu obserwując swoją ofiarę. Ptaki te upodobały sobie przejrzyste i czyste wody. Zimują w Polsce, więc są dostępne na wyciągnięcie ręki przez cały rok.

Innym ciekawym reprezentantem wielkopolskich ptaków jest **DUDEK**, którego poznamy po charakterystycznym bujnym czubie, przypominającym punkowego irokeza. Jego białe-czarne skrzydła kontrastują z rdzawo-brązową głową i imponującym pióropuszem na głowie. Dudek nie jest zaliczany do wybitnych lotników, woli podskoki w niskiej trawie. Ptak robi największe wrażenie, gdy rozkłada swój dziób podczas godów czy w momencie gdy wyczuje zagrożenie. Doskonałe warunki do obserwacji dudków panują w Dolinie Baryczy. To właśnie tam odnotowuje się liczną populację tego osobnika.

Natomiast prawdziwymi ptasimi celebrytami stały się **BOCIANY CZARNE** zamieszkujące tereny Nadleśnictwa Bolewice. Ich losy można śledzić w Internecie dzięki kamerom, które zostały zamontowane w bliskim sąsiedztwie ich gniazda. Bociany czarne systematycznie wracają do gniazda w tym rejonie, a od kilku lat można podglądać ich codzienne życie na kanale Komitetu Ochrony Orłów.

NAJLEPSZE MIEJSCA

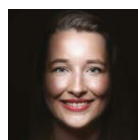
Wiemy już, jakie ptaki warto zobaczyć podczas wizyty w Wielkopolsce. A jakie miejsca warto odwiedzić, by znaleźć się w ptasim królestwie?

Jeżeli jednak chcemy poczuć się jak prawdziwy odkrywca i nie zależy nam na konkretnych gatunkach ptaków, to warto ruszyć w miejsca, gdzie ptasiej różnorodności nie brakuje. Takimi miejscami są m.in. **NADWARCIAŃSKI PARK KRAJOBRAZOWY I DOLINA WARTY**. Te okolice są doskonałym siedliskiem ptaków wodno-błotnych i bez problemu można się tam natknąć na bąki, czajki, bataliony, gągoły czy rybitwy czarne. W nadwarciańskim parku bogactwem są również ryby, które stanowią ważny punkt w diecie wielu ptasich drapieżników. Ciekawym przeżyciem jest obserwowanie ich zwyczajów związanych z polowaniami czy podglądanie technik łowieckich.

Rajem dla miłośników ptaków jest też **DOLINA NOTECI**, której torfowiska stały się domem dla 20 zagrożonych, europejskich gatunków. Ornitolodzy mogą się tutaj natknąć na błotniaki, derkacze, dzięcioły czarne, gąsioriki, jarzębatki, kanie czarne czy rude, orliki krzykliwe, bieliki czy żurawie. Wytrawni i cierpliwi obserwatorzy przyrody mogą spotkać tutaj sztandarowe ptaki nocne jak sowa, pójdzka czy uszatka.

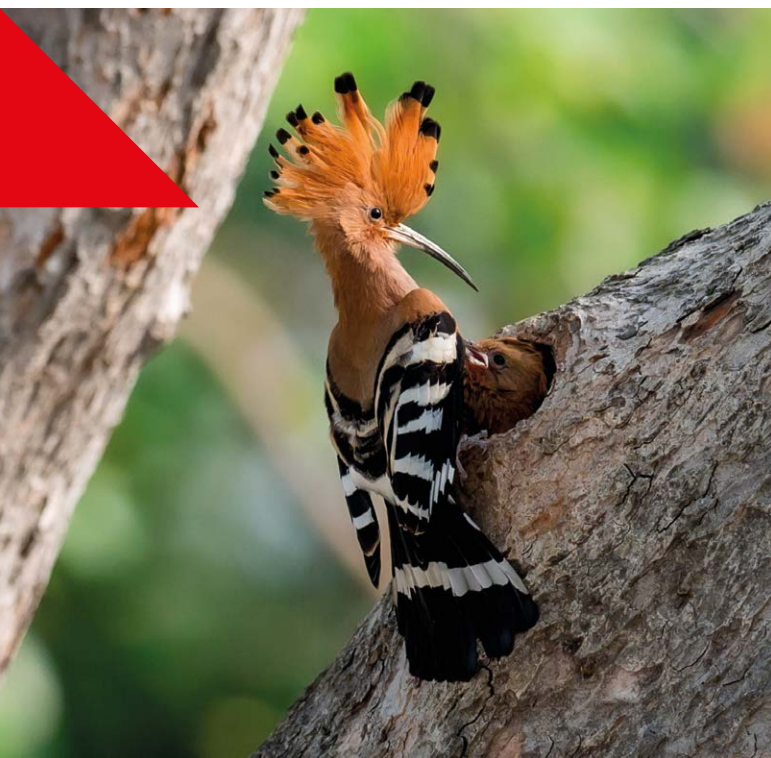
W okolicy Murowanej Gośliny na bagnach, łąkach czy mokradłach wchodzących w skład **PUSZCZY ZIELONKI** spotkać można dzięcioła średniego, czy trzmiełojada, a swoje najliczniejsze siedliska w Wielkopolsce ma tutaj muchołówka mała.

Trzeba pamiętać, że do obserwacji ptaków warto się przygotować. Ważny jest odpowiedni strój, nieprzemakalny plecak i dobry plan podróży. Zostawiamy samochód tylko w miejscach wyznaczonych i pamiętajmy, że w lesie jesteśmy tylko gościnnie. Uszanujmy wolno żyjące tam zwierzęta i zachowajmy spokój, tak aby nie zakłócać codziennego rytmu lasu.



DARIA WAŠKOWIAK

urzędniczka, blogerka,
pasjonatka konkursów i nowych technologii



Koleją, czyli ekologicznie

Wybierając środek transportu, bierzemy pod uwagę różne czynniki. Przekonują nas czas podróży, koszty i wygoda. Coraz częściej ważne jest jeszcze jedno: ekologiczność danego środka transportu.

Tekst: ALICJA DEC Zdjęcie: KUBA CICHOCKI

Jak ocenić ekologiczność? Pomocna będzie tutaj jednostka gramów emitowanego dwutlenku węgla na kilometr podróży przypadająca na jednego pasażera. Najkorzystniej wypada rower, który w ogóle nie emituje tego gazu. Zaraz potem jest pociąg, w przypadku którego wartość ta wynosi 15 g.

W autokarze pasażer przyczyni się do emisji 30 g, a tramwaju 60 g CO₂. Przesiadźmy się do samochodu: jeśli podróżujemy dieslem, to emisja wyniesie od 45 do 180 g. W przypadku samochodu hybrydowego kierowca przyczyni się do emisji 120 g, a elektrycznego 60 g. Wybierając zaś samolot, wyemitujemy od 115 do nawet 330 g CO₂.



ŚLAD WĘGLOWY

Przyjrzyjmy się bliżej różnym środkom transportu. Samoloty przewożą wielu pasażerów podczas jednego rejsu, mają jednak ogromny wpływ na środowisko: generują olbrzymie ilości CO₂ ze spalinowych silników. Transport drogowy również przyczynia się do sporych emisji spalin, zwłaszcza używany nieefektywnie (np. kiedy jednym samochodem podróżuje tylko jedna osoba). Tu rewolucją mogą być samochody elektryczne, które w przypadku zasilania energią odnawialną będą neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla. Możemy też wsiąść na rower, napędzany siłą ludzkich mięśni, co oznacza brak emisji spalin czy zużycia paliwa. Dzięki temu jest to jeden z najbardziej ekologicznych, choć indywidualnych środków transportu. To może pociąg? To środek transportu zbiorowego, który ma możliwość przewiezienia za jednym razem znacznej liczby osób. Warto pamiętać, że rodzaj zasilania wpływa na jego ślad węglowy. W przypadku spalinowych lokomotyw wpływ na środowisko jest większy, jeżeli zaś będzie to prąd pochodzący z odnawialnych źródeł, takich jak energia słoneczna czy wiatrowa, to wpływ ten może być znacznie mniejszy.

Czym jest wspomniany ślad węglowy? To suma emisji gazów cieplarnianych wywołanych przez pojazd. Obejmuje emisje dwutlenku węgla, jak i innych gazów cieplarnianych, takich jak metan czy podtlenek azotu. Co wpływa na wielkość śladu węglowego w transporcie? Jednym z czynników jest paliwo. Tradycyjne opcje, takie jak benzyna czy olej napędowy, powodują spore emisje. Korzystniejszym ekologicznie wyborem są paliwa odnawialne, takie jak biogaz, biopaliwa czy energia słoneczna. Ważna jest także intermodalność, czyli efektywne wykorzystanie różnych środków transportu w połączeniu z innymi, a także efektywność zarówno pojazdów, jak i infrastruktury do ładowania pojazdów (np. elektrycznych).

Wróćmy do kolei. Bez wątpienia jest ona jedną z najbardziej zrównoważonych gałęzi transportu. Świadczy o tym jej udział w emisji gazów cieplarnianych w transporcie (w Polsce jest to zaledwie 0,43 proc.). W przeliczeniu na jednego pasażera okazuje się, że pociągi produkują trzy razy mniej dwutlenku węgla niż samochody i aż osiem razy mniej niż samoloty. Kluczową rolę

odgrywa tutaj liczba osób, która może skorzystać z jednego przejazdu oraz rodzaj energii, którą zużywa. Ma to swoje odzwierciedlenie w cenie, jaką społeczeństwo płaci z tytułu zanieczyszczenia powietrza: za jednego pasażera kolei zapłaci 4,70 zł, za lecącego samolotem 6,80 zł, a za przejazd 100 km samochodem już 56 zł. Transport kolejowy naraża także mniejszą liczbę osób na ponadnormatywny hałas w porównaniu z transportem drogowym oraz większe bezpieczeństwo podróżowania.

KOLEJ – KORZYSTNY WYBÓR

O tym, jaki generujemy ślad węglowy korzystając z usług kolei, możemy się przekonać dzięki umieszczanej od pewnego czasu na bilecie specjalnej informacji. W najprostszym rachunku kolej charakteryzuje się ponad trzy razy mniejszą emisją dwutlenku węgla niż transport drogowy i ponad osiem razy mniejszą niż lotniczy, co czyni ją najbardziej ekologicznym środkiem transportu zbiorowego. Sprawdźmy to na przykładach. W przypadku podróży ze Szczecina do Gdańska emitowanych jest 11 kg CO₂ na pasażera (przy 37 kg przy podróży samochodem i 70 kg samolotem). Podróż między Poznaniem a Krakowem to 13 kg emisji dwutlenku węgla przy wyborze pociągu, 46 kg dla samochodu i 81 kg dla samolotu.

Jednak kolej stawia nie tylko na rozwiązanie infrastrukturalne, ale także na mądre zarządzanie zasobami, które już posiada. Maszyniści coraz częściej stosują eco-driving, czyli świadomą, umiejętną jazdę, która umożliwia zużycie jak najmniejszej ilości paliwa. W transporcie szynowym ekopojazda musi uwzględniać wiele czynników: rozkład jazdy, warunki atmosferyczne, frekwencję oraz rodzaj pojazdu. Wszystko po to, by bezpiecznie, ale i ekologicznie, wykorzystać pociąg do efektywnej jazdy.

Warto zatem korzystać z transportu kolejowego. Taki wybór jest korzystny zarówno dla nas, jak i dla naszej planety.



ALICJA DEC

prezenterka i autorka audycji w Radiu Emaus; magister inżynier transportu szynowego i miłośniczka kolei



**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

