

magazyn pokładowy

DOLNY
ŚLĄSK

Koleje
Dolnośląskie

#PodróżujzKD

Z WIZYTĄ
W BYDGOSKIEJ
PESIE

ŚWIĘTA
KATARZYNA
PROWADZI
POCIĄGI

Wywiad
numeru

RAFAŁ COLLINS

o Dolnym Śląsku, podróżach, działalności
charytatywnej, planach na przyszłość, odjazdowych
brykach i... pewnym odjazdowym pociągu

zabierz
mnie
do domu!



KIERUNEK NIEMCY

POJEDŹ Z NAMI NA ŚWIĄTECZNE JARMARKI

DREZNO | BAUTZEN | GÖRLITZ



**DOLNY
ŚLĄSK**

Koleje
Dolnośląskie 

Pociąg do porno



Kto nie ma, ręka w górę. A jak się właśnie okazało, nasze pociągi jeżdżą tam regularnie. I chociaż dotychczas przygranicznego Trutnova nikt nie postrzegał w kategoriach „porno”, to teraz niejaki Mark Zuckerberg, a konkretniej jego ludzie z czeskiego Facebooka, taki kierunek wytyczyli. I to wcale nie jest żart. Oficjalne konto miasta Trutnova zostało zablokowane za „rozpowszechnianie pornografii”.

Internetowy gigant za nieobyczajne uznał fotografie światowej sławy artysty Františka Drtík, które na profilu Trutnova opublikowano jako zachętę do odwiedzenia jego wystawy w Galerii Miejskiej. Ta niefortunna decyzja spotkała się, co zrozumiałe, z falą krytyki. Na oficjalnej stronie miasta opublikowano oświadczenie: „Jest dla nas niezrozumiałe, że dziś można tak postrzegać sztukę współczesną z pracowni światowej sławy autora.”

Zablokowanie obserwowanej przez kilkadziesiąt tysięcy osób strony, będącej źródłem informacji dla lokalnej społeczności, jest absurdalne. Jak powszechnie wiadomo, sztuka delikatną materią jest. Jej subtelności są nieskończone, niemierzalne, nieokreślone i niezrozumiałe. I tak należy ją postrzegać, nawet kiedy szeryf Zuckerberg widzi to inaczej, chwyta za rewolwer i strzela. Bo na jego Facebooku sam ustala zasady, nie bacząc na polityki państw czy miast, w ramach których funkcjonuje.

Na szczęście tym razem szeryf do błędu się przyznał i po kilku dniach profil został odblokowany. „Już działamy! Jeśli chcecie zobaczyć na własne oczy, dlaczego Facebook zablokował naszą stronę, zapraszamy na wystawę” - czytamy w pierwszym poście po „wskrzeszeniu”.

Do obejrzenia obrazoburczej ekspozycji zachęcam i ja. Dojedźcie na nią z Kolejami Dolnośląskimi. Naprawdę warto, bo Trutnov jest piękny o każdej porze roku. Latem jest tam parno, a jesienią - porno.

Bartłomiej Rodak

Rzecznik Prasowy Kolei Dolnośląskich

AKTUALNOŚCI

4 | Z wizytą w bydgoskiej PESIE

SAMORZĄD

8 | Dolny Śląsk urzeka i fascynuje

– rozmowa z Markiem Obrębalskim - Wiceprzewodniczącym Sejmiku Województwa Dolnośląskiego

ODKRYWAJ DOLNY ŚLĄSK

10 | Największe tajemnice wojny drzemią w lasach Głuszycy

WYWIAD MIESIĄCA

14 | Szczęściu trzeba pomóc

– rozmowa z Rafałem Collinsem

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE

18 | Święta Katarzyna prowadzi pociągi

ZDROWIE

20 | Onkolodzy z europejskim certyfikatem

FELIETON

23 | Słowokreska na pograniczu - Praski ratler

PODRÓŻUJ Z KD

24 | Dolny Śląsk i sezon na szczupaka

HISTORIA

26 | Na ziemie odzyskane szedł kolejarz sportowiec

SMAKI DOLNEGO ŚLĄSKA

28 | Wrocławska mapa smaków, czyli świat na talerzu





SPORT

30 | Nowe sportowe miejsca na mapie Wrocławia

31 | „Matomówki” podbiją świat?

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

www.kolejedolnoslaskie.pl

znajdź nasz profil w social media:    
 #MAGAZYNPOKŁADOWY



WYDAWCA: Koleje Dolnośląskie SA, REALIZACJA: Biuro Prasowe Kolei Dolnośląskich, REDAKTOR NACZELNY: Przemek Corso, ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Karolina Lis, Bartłomiej Rodak, WSPÓŁPRACOWNICY: Bartek Dziwak, Marcin Kuc, Marlena Kovařík, Mateusz Krzyk, Honorata Rajca, Aleksandra Szumska, Marek Żak.

KONTAKT: ul. Kolejowa 2, 59-220 Legnica, biuro.prasowe@kolejedolnoslaskie.eu

Z WIZYTĄ W BYDGOSKIEJ PESIE

Jak wygląda budowa pociągu od przystawionej kuchni? Wybraliśmy się do bydgoskiej PESY, aby uchylić rąbka tajemnicy.

Pierwszy pięcioczonowy elektryczny Elf 2 w barwach Kolei Dolnośląskich zjechał już z taśmy produkcyjnej. Pachnący nowością pojazd czeka teraz szereg testów i badań.



MACIEJ MACIEJEWSKI
Wiceprezes Zarządu i Dyrektor Sprzedaży PESA S.A.



MACIEJ GRZEŚKOWIAK
Dyrektor ds. Projektów Strategicznych i Komunikacji PESA S.A.

– To są pojazdy, które standardowo spełniają wymogi TSI. Są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, a oprócz tego mają zabudowane przestrzenie do przewozu rowerów czy większego bagażu. Pięciczonowy Elf 2, którego długość przekracza 90 metrów, jest zbudowany pod przewozy aglomeracyjne, posiada osiem par drzwi z jednej strony, co pozwala na szybką wymianę pasażerów. W sumie ma 250 miejsc siedzących i niemal drugie tyle miejsc stojących – mówi Maciej Maciejewski, Wiceprezes Zarządu i Dyrektor Sprzedaży PESA S.A.

Dzięki wizycie w bydgoskiej PESIE mieliśmy możliwość podejścia pracy specjalistów na różnych etapach produkcji pociągów i tramwajów, m.in. elektrycznych zespołów trakcyjnych dla Kolei Dolnośląskich. Budowa jednego Elfa wymaga naprawdę sporo wysiłku. To blisko tysiąc godzin pracy zespołu liczącego kilkadziesiąt osób. To także kilometry kabli, które wypełniają wnętrze pociągu.

- Większość pasażerów, także Kolei Dolnośląskich, nie zdaje sobie sprawy, że każdy taki elektryczny zespół trakcyjny to jeżdżące centrum dowodzenia podobne nawet do samolotów. Oba muszą spełniać szereg wymogów i dbać o wiele aspektów: względy bezpieczeństwa, informacja pasażerska, zarządzanie hamulcami i cała informacja zewnętrzna, np. otwieranie drzwi obsługują dziś systemy elektroniczne. Aby wszystko funkcjonowało, potrzeba komputerów, czasami nawet kilkanaście oddzielnych jednostek zarządzających, a do tego przynajmniej kilkanaście kilometrów kabli w każdym takim pojeździe. Pasażerowie tego nie widzą, jeżdżąc tymi pojazdami, ale tak to w środku wygląda – mówi Maciej Grześkowiak, Dyrektor ds. Projektów Strategicznych i Komunikacji PESA S.A.



Elf 2 na etapie powstawania konstrukcji

Nowoczesne rozwiązanie zastosowane w Elfach 2 umożliwiają także prowadzenie diagnostyki online. Dyspozytorzy mogą na bieżąco śledzić zużycie energii, pracę poszczególnych podzespołów, a także obserwować, co się dzieje na zewnątrz i wewnątrz pojazdu. Jednak funkcjonalność to nie wszystko. W Elfie 2 nowoczesna technologia idzie w parze z designem.

- Design to jest rzeczywiście coś, z czego jesteśmy dumni. Nasze pojazdy wielokrotnie były nagradzane zarówno w kon-

kursach krajowych jak i zagranicznych, m.in. za wzornictwo. Na czele tego zespołu w bydgoskiej Pesie stoi profesor Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, Bartosz Piotrowski, laureat tytułu Designera Roku. Zawsze się staramy, aby nasze pojazdy się wyróżniały nie tylko szatą zewnętrzną ale także wnętrzem. Projektując wyobrażamy sobie, jak na pokładzie będzie się czuł pasażer, jak światło i kolory będą wpływać na nastrój w pojazdach oraz komfort podróży - dodaje Maciej Grześkowiak.



W pojazdach typu Elf 2 jest łącznie nawet kilkanaście kilometrów kabli

Ważne są także inne rozwiązania, które czynią Elfy 2 pojazdami funkcjonalnymi i otwartymi na różnych pasażerów.

- Toaleta dopasowana do potrzeb osób niepełnosprawnych, przewijak dla matki z dzieckiem, który wprowadziliśmy jako pierwsi na rynku, a także rozwiązania, o których dawniej nikt nie myślał, czyli ładowarki dla urządzeń mobilnych czy gniazda dla komputerów - wskazuje.

Nowoczesne rozwiązania oraz estetyczne, przestronne wnętrza będą służyć pasażerom Kolei Dolnośląskich. Co więcej, elektryczny Elf 2 to pojazd bardziej ekologiczny od swojego poprzednika.

- Jest zbudowany z materiałów, które niemal w 90 proc. można poddać recyklingowi. Elf 2 oprócz tego ma zabudowany mechanizm, który umożliwi odzyskiwanie energii – zapewnia Maciej Maciejewski.

Zgodnie z planowanym harmonogramem dostaw, pierwszy i drugi Elf drugiej generacji powinny pojawić się na Dolnym Śląsku w lipcu 2022 roku.

- Kolejne dwa mają zostać dostarczone w sierpniu, ale też nie wykluczamy sytuacji, że czas oczekiwania może ulec zmianie i pojazdy trafią do nas szybciej. Nie jest to wykluczone - mówi Wojciech Zdanowski, Wiceprezes Kolei Dolnośląskich.

Wszystko zależy od przebiegu procesu homologacji, którego częścią będą testy na torze doświadczalnym w Żmigrodzie, gdzie Elf pojawi się w grudniu.

- Będziemy obserwować przebieg tych testów. Cieszymy się, że udało się urzeczywistnić ten kontrakt i pierwszy z trzynastu na razie zakupionych przez nas Elfów 2 z bydgoskiej Pesy jest gotowy. Oczywiście mamy jeszcze możliwość skorzystania z prawa opcji na kolejnych dwanaście takich pojazdów. Być może uda nam się ten zamiar zrealizować – dodaje Zdanowski.



Pierwszy gotowy ELF 2 prosto z taśmy produkcyjnej

FOTOGRAFIE: KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE



Kabina maszynisty

Wówczas w taborze KD byłoby łącznie 25 pojazdów tego typu. Gdybyśmy zrealizowali opcję na kolejnych dwanaście pojazdów, byłoby to największe zamówienie w kraju i liczymy na to, że to się uda. W tej chwili mamy podpisaną umowę na trzynastie Elfów 2 dla Kolei Dolnośląskich i jesteśmy otwarci na dalsze rozmowy – zapewnia Maciej Maciejewski. Obecnie Elfy 2 kursują w pięciu województwach i niewykluczone, że rekordowa ich liczba znajdzie się właśnie na Dolnym Śląsku.

Karolina Lis

Jeszcze dwa lata temu wielu nie wierzyło, że w taborze Kolei Dolnośląskich pojawią się nowoczesne pojazdy. Pierwsza hybryda jest już na torach, niebawem na Dolny Śląsk przyjedzie pierwszy z trzynastu zamówionych elektryczny Elf 2 od bydgoskiej PESY.



**DOLNY
ŚLĄSK**

KD 

Z okazji Święta Kolejarza składamy najserdeczniejsze życzenia wszystkim pracownikom branży, w szczególności tym związanym z Kolejami Dolnośląskimi.

Niech każdy dzień pracy przynosi Wam radość, satysfakcję i życzliwość pasażerów. Oddanie, odwaga i poświęcenie niech będą stale obecne w Waszym życiu zawodowym i prywatnym, na wzór patronki kolejarzy - św. Katarzyny Aleksandryjskiej.

Samych zielonych semaforów!

Zarząd Województwa Dolnośląskiego
Zarząd Kolei Dolnośląskich

DOLNY ŚLĄSK URZEKA I FASCYNUJE

Rozmawia **Przemek Corso**



Marek Obrębalski -
Wiceprzewodniczący
Sejmiku Województwa
Dolnośląskiego

Często podkreśla Pan swoje zamiłowanie do aktywnego trybu życia i turystyki. Jakie są w takim razie Pańskie ulubione miejsca na Dolnym Śląsku?

Praktycznie cały region dolnośląski wyróżnia się wyjątkową atrakcyjnością turystyczną. Związane jest to przede wszystkim ze zróżnicowanym ukształtowaniem dolnośląskiej przestrzeni, pięknem krajobrazu, licznymi terenami i obiektami dziedzictwa kulturowego oraz z odpowiednim zagospodarowaniem turystycznym. To wszystko skłania do aktywnego

trybu życia i uprawiania różnych form turystyki. Pochodzę z Jeleniej Góry. W tym uroczym mieście mieszkam od urodzenia. Tu pracuję i realizuję swe pasje. Jedną z nich jest podróżowanie do wyjątkowych miejsc, poznawanie ich uroku, historii oraz współczesnych problemów. Niemniej jednak moim ulubionym miejscem na Dolnym Śląsku jest bezwzględnie region karkonoski z pięknem górskiego krajobrazu, klimatycznymi miejscowościami, licznymi szlakami turystycznymi i trasami rowerowymi, z niepowtarzalnym zespołem pałaców i ogrodów. To wszystko sprawia, że każdego roku region ten przyciąga tysiące turystów i kuracjuszy, a mnie rodowitego jeleniogórzanina i Dolnoślązaka bezustannie po prostu urzeka i fascynuje.

Jak Pan ocenia Pan ostatnie dwa lata dla turystyki w regionie? Było ciężko, ale widać światło w tunelu. Znowu zaczynamy podróżować...

Koronawirusowy kryzys dotknął praktycznie wszystkie dziedziny codziennego życia każdej społeczności, także dolnośląskiej. Dotknął gospodarki, przedsiębiorców, rynku pracy, funkcjonowania lokalnego i regionalnego samorządu terytorialnego, instytucji edukacji, kultury i wielu jeszcze innych sfer, przyjmując globalny wręcz wymiar.

Turystyka jest jedną z najważniejszych dziedzin dolnośląskiej gospodarki, istotna jest zwłaszcza dla regionu sudeckiego. Dziedzina ta odczuła wyraźnie skutki kryzysu związanego z pandemią koronawirusa, jest bowiem szczególnie wrażliwa na koronawirusowe uwarunkowania. Współtworzy przy tym złożony system wielu powiązanych ze sobą gospodarczych branż i podmiotów: gestorów bazy noclegowej, gastronomii, usług rekreacyjnych, biur podróży i organizatorów turystyki, muzeów, organizacji zarządzających atrakcjami turystycznymi, czy firm transportu pasażerskiego.

Bez dedykowanych działań i finansowania kryzysowego sektor turystyczny regionu mógłby nie przetrwać.

Samorząd województwa dolnośląskiego przygotował i wdrożył wielozakresowe wsparcie. Przykładami tegoż wsparcia są choćby pakiety wsparcia finansowego (m.in. Dolnośląski Pakiet Gospodarczy - system pomocy dedykowany mikro, małym i średnim przedsiębiorcom), projekt „#VoucherTurystyczny” realizowany wspólnie z Dolnośląską Organizacją Turystyczną, kampania promocyjna „Odkryj Dolny Śląsk” i uruchomienie internetowej platformy sprzedaży produktów i usług turystycznych. Tak, jak pan wspominał, obecnie widoczne jest wyraźne ożywienie turystyki w regionie dolnośląskim. Coraz więcej turystów odwiedza nasz region, a przy tym coraz więcej osób ponownie korzysta z przejazdów kolejowych.

No dobrze, a jak duże, pana zdaniem, znaczenie dla turystyki w regionie ma kolej?

W ostatnich latach notowany jest swoistego rodzaju renesans kolei. Dostrzegamy to także w regionie dolnośląskim. Sieć połączeń kolejowych z roku na rok się rozwija, służąc regionalnej społeczności, turystom, przedsiębiorcom. Wciąż jednak nie wszystkie miejscowości objęte są tą siecią. Rozwiązaniem tegoż problemu zajmuje się samorząd województwa, realizując program rewitalizacji nieczynnych od wielu lat linii kolejowych, w tym także wiodących do atrakcyjnych turystycznie miejscowości. To przedsięwzięcie niezwykle istotne nie tylko z transportowego, ale także ekologicznego punktu widzenia.

Wśród linii kolejowych o istotnym turystycznym znaczeniu są między innymi przejęte przez samorząd województwa dolnośląskiego i przewidywane do rewitalizacji odcinki do Świeradowa Zdroju oraz z Jeleniej Góry przez Mysłakowice do Kowar i Karpacza. Koleje Dolnośląskie planują ponadto uruchomienie kursów z Jeleniej Góry przez Szklarską Porębę bezpośrednio na Polanę Jakuszycką, gdzie wkrótce oddane zostanie Dolnośląskie Centrum Sportu. Przedsięwzięcia te zwiększą rolę kolei w zaspokojeniu potrzeb przewozowych wielu lokalnych społeczności, a także w obsłudze transportowej ruchu turystycznego.

Na zakończenie, chciałbym pana podpytać o Jakuszyce. Bardzo często w tym kontekście używa się hasła „inwestycja w przyszłość”.

Dolnośląskie Centrum Sportu na Polanie Jakuszyckiej powstaje z myślą nie tylko o zawodowych sportowcach i sportowych imprezach rangi mistrzostw kraju, Europy czy świata, ale także, a może w szczególności dla wszystkich amatorów aktywnego spędzania wolnego czasu zarówno w sezonie letnim, jak i zimowym. Ten wielofunkcyjny całoroczny ośrodek między innymi oferować będzie innowacyjne możliwości przeprowadzania treningu sportowego w symulowanych warunkach wysokogórskich oraz nowatorski zakres profilaktyki zdrowotnej.

Na terenie Dolnośląskiego Centrum Sportu (planowanego do oddania w końcu 2021 roku) Samorząd Województwa dostrzega możliwości organizacji wielu imprez sportowych i rekreacyjnych nie tylko narciarskich i biathlonowych, ale również rowerowych, biegowych, piłkarskich, lekkoatletycznych i innych, organizowanych także z partnerami z sąsiednich Czech.

Ten wyjątkowy ośrodek poprawi atrakcyjność i konkurencyjność regionu dolnośląskiego w wymiarze sportowo-rekreacyjno-turystycznym, będąc jego wizytówką.

Dziękuję za rozmowę.

#PodróżujzKD



Podziemne Miasto Osówka skrywa pod ziemią ogromne hale, których dokładnego przeznaczenia wciąż nie znamy

**BARTEK DZIWAŁ**

podróżnik, fotograf, autor
bloga bartekwpodrozy.pl

NAJWIĘKSZE TAJEMNICE WOJNY DRZEMIĄ W LASACH GŁUSZYCY

Z górami zawsze związany był mistycyzm i poczucie tajemniczości. Ta kraina wyniosła je jednak na niespotykany nigdzie w Polsce poziom. Wysiadając z pociągu w Głuszycy i ruszając na górskie szlaki, możesz spróbować rozwikłać **zagadkę tajnego, nazistowskiego kompleksu Riese**, który przeciął wnętrza gór tajemniczymi korytarzami.

Zwiedzając Podziemne Miasto Osówka i Sztolnie Walimskie, będziesz kroczył śladami wydarzeń, które mogły zmienić bieg historii. Cichy i spokojny zakątek Dolnego Śląska pod koniec wojny zaczął tętnić życiem kręcącym się wokół ogromnego projektu budowlanego. Do serca gór wtłaczano setki ton betonu, które miały zamienić podziemia w nowe centrum dowodzenia światem. Tym razem zabieram cię w kolejową wycieczkę do Głuszycy, skąd ruszymy do najbardziej tajemniczej atrakcji Gór Sowich.



Malownicze Góry Sowie skrywają pod ziemią wiele tajemnic, których możemy już nigdy nie rozwiązać

Góry Sowie to na pierwszy rzut oka kolejne urocze pasmo górskie, których na Dolnym Śląsku nie brakuje. Malowniczo położone, niezbyt wysokie (najwyższy szczyt - Wielka Sowa ma 1015 m n.p.m.), w ciepłe dni pełne są pieszych i rowerowych turystów, którzy przyjechali tu na weekend.

Istnieje jednak druga strona medalu, czyli historia tego, co w pełnej konspiracji działo się na terenie Gór Sowich na początku lat 40. XX wieku, gdy II wojna światowa zaczęła nabierać niekorzystnego dla Niemców kształtu. Wydarzenia rozgrywające się w położonych na dalekich krańcach dawnej III Rzeszy Górach Sowich, mogły mieć zasadniczy wpływ na przebieg schyłkowej fazy II wojny światowej.

Góry Sowie posądzają się o bycie skrytką bezcennych dzieł sztuki i kosztowności, które zostały zagrabione w czasie wojny przez nazistów. Miały tu istnieć tajne laboratoria, podziemne fabryki i miasta, a nawet siedziba samego Adolfa Hitlera. Słowem - „być albo nie być” dla całej III Rzeszy miało się kryć właśnie w Górach Sowich i bezpośredniej okolicy tego pasma.

Prace przy kompleksie Riese trwały do ostatnich dni wojny. Zużyto przy tym ogromne masy materiałów budowlanych i stali, które były w tamtym czasie na wagę złota w chylącej się ku upadkowi III Rzeszy. Tak duże poświęcenie siły roboczej i materiałów wskazuje, że Riese do samego końca mógł być odbierany jako ostatnia nadzieja nazistów.

Wycieczkę zaczniemy w malowniczo położonej Głuszycy, do której możesz dojechać pociągami Kolei Dolnośląskich, kursującymi po jednej z najpiękniejszych linii kolejowych w Polsce, łączącej Kłodzko z Wałbrzychem. Głuszycą to świetna baza wypadowa do zwiedzania dwóch obiektów kompleksu Riese - Podziemnego Miasta Osówka i Sztolni Walimskich.

Z pociągu możesz wysiąść w Głuszycy i skorzystać z darmowego autobusu, który kursuje z głuszyckiego Centrum Przesiadkowego do Podziemnego Miasta Osówka. Jeśli wolisz wędrowkę, dojeżdż pociągiem do Głuszycy Górnej i stamtąd rusz czarnym szlakiem aż do wejścia do atrakcji (5 km, 1:40 h).

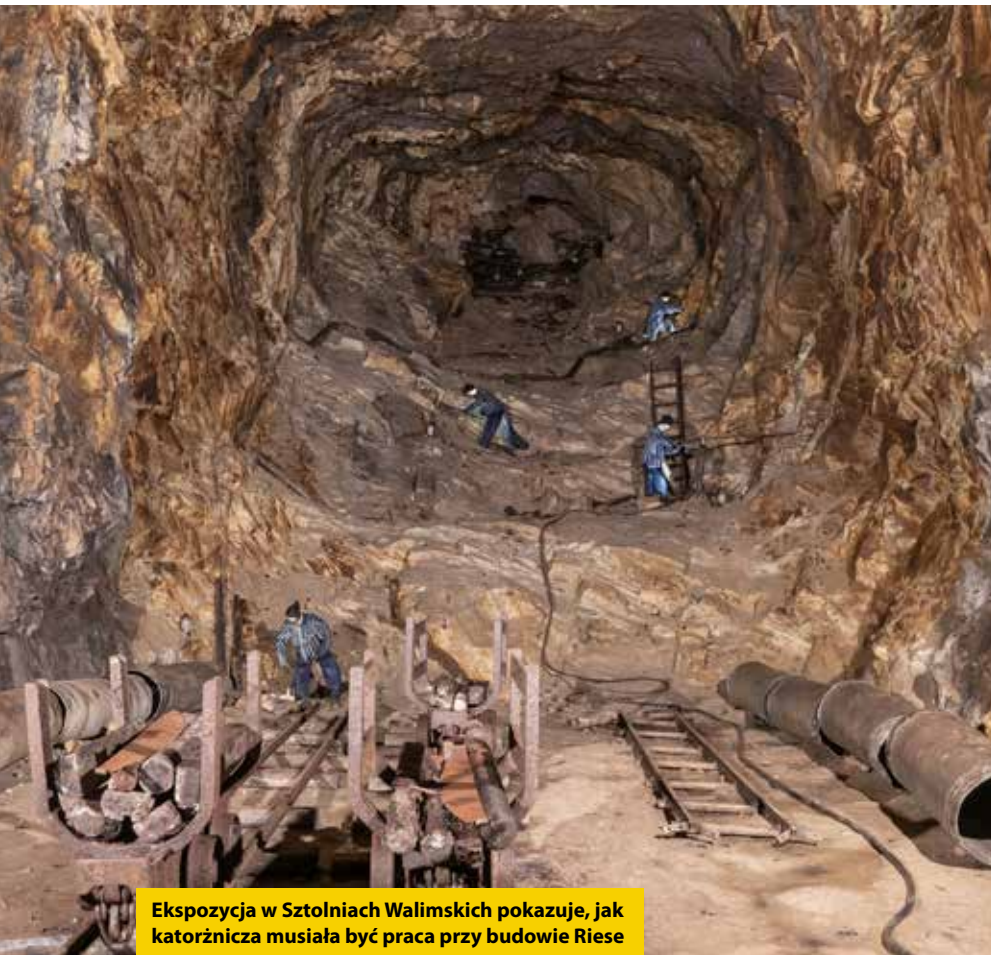
Osówka to mierzące 716 m n.p.m. wzgórze. Przemierzając jego masyw nie mamy świadomości, że kilkadziesiąt metrów pod ziemią istnieje niewiadomego prze-

znaczenia sieć skalnych korytarzy, które powstały tam w ramach projektu Riese. Położony w Sierpnicy kompleks to łącznie 1700 metrów podziemnych korytarzy i dwa obiekty naziemne, tzw. Siłownia i Kasyno. Wydrążone siłą rąk przymusowych robotników i więźniów obozów pracy korytarze miały być prawdopodobnie czymś w rodzaju podziemnego sztabu wojskowego.

Dopiero spacer wzdłuż podziemnych korytarzy da ci poczucie, jak ogromnym i skomplikowanym projektem był kompleks Riese. Gdy skończysz zwiedzać Osówkę, możesz wrócić na pociąg do Głuszycy lub wędrować dalej - aż do Sztolni Walimskich. Droga czarnym szlakiem liczy sobie niecałe 4 km i jej przejście powinno zająć trochę ponad godzinę.

Wchodząc na teren Sztolni Walimskich, przejdziesz przez tzw. most Bailey'a, czyli przenośny most stosowany w czasie II wojny światowej przez aliantów. „Kompleks Rzeczka” składa się z trzech równoległych sztolni o łącznej długości ok. 500 metrów. To najmniejszy obiekt Riese spośród tych, które udostępniono turystom. Podobnie jak Osówkę, obiekt zwiedza się wyłącznie z przewodnikiem.





Ekspozycja w Sztolniach Walimskich pokazuje, jak katorżnicza musiała być praca przy budowie Riese

Przeście całej trasy zajmuje, w zależności od przewodnika, od 45 do 60 minut. W jednym z tuneli Rzeczki widać, w jaki sposób Niemcy planowali zaaranżować drażone w górach sztolnie. Tunele były podzielone mniej więcej w połowie betonowym stropem, który dzielił przestrzeń na dolną - użytkową oraz górną, czyli techniczną. W części użytkowej mieli pracować mieszkańcy Riese, a piętro wyżej umieszczone miały być urządzenia potrzebne do utrzymania kompleksu „przy życiu”.

Ostatnia scena zwiedzania Sztolni Walimskich, która mocno wryła mi się w pamięć, to inscenizacja pokazująca, w jakich warunkach pracować musieli więźniowie nazistowskich obozów pracy. Ostatni akt pokazu jest szczególnie wymowny - gdy już zapłoną znicze, przewodnik prosi grupę o uczczenie minutą ciszy pamięci ofiar obozów pracy Riese.

Powrotna droga do przystanku w Głuszyca Górnej nie powinna zająć więcej niż trzy godziny (9 km). Możesz również wrócić do Podziemnego Miasta Osówka i tam skorzystać z darmowego auto-

busu do Głuszyca. Polecam ci jednak, żebyś przeznaczył trochę więcej czasu na zwiedzanie tego fragmentu Gór Sowich. Jeśli zdecydujesz się na nocleg w Walimiu, kolejnego dnia będziesz miał okazję zdobyć najwyższy szczyt Gór Sowich - Wielką Sowę.

Bartek Dziwak



Podziemia Zamku Książ w Wałbrzychu były ściśle związane z Riese

Nierozstrzygnięte tajemnice II wojny światowej czekają na Dolnym Śląsku na wyciągnięcie ręki. Krótka podróż pociągiem Kolei Dolnośląskich do Głuszyca wystarczy, żeby poznać historię jednego z największych i najbardziej zagadkowych projektów budowlanych III Rzeszy. W rejonie Głuszyca spodoba się nie tylko miłośnikom historii, ale również osobom zakochanym w niespiesznym spacerowaniu po malowniczych, górskich szlakach. Życzę owocnego wypoczynku w Górach Sowich i zapraszam do kolejnych części naszej serii „Odkryj Dolny Śląsk z KD”.



**Dojedź do GŁUSZYCY
Kolejami Dolnośląskimi:**

z WROCŁAWIA GŁ. 🕒 1h 35 min.



RAFAŁ COLLINS

osobowość medialna, prowadzący autorski program Odjazdowe Bryki Braci Collins, oraz Bracia Collins biorą się do roboty, współwłaściciel Prestige Wrap & Customs, restauracji Fuego Peri Peri by Bracia Collins, a także fundator Fundacji Braci Collins.

SZCZĘŚCIU TRZEBA POMÓC

Rozmawia **Przemek Corso**

Jest kilka tematów, które chciałbym poruszyć w tej rozmowie, ale zacznę prowokacyjnie. Jesteście z bratem z Dolnego Śląska. Jesteście z Legnicy. Gdyby Legnica była samochodem, jakim byłaby samochodem?

Legnica... byłaby pięknym klasykiem. Z którego przy odpowiednim nakładzie pracy, można by zrobić perelkę.

Perelką jest też Dolny Śląsk. Jakie miejsca w naszym regionie sobie szczególnie upodobałeś?

I to jest dobre pytanie. I myślę, że cięaskoczę...

Tak?

Tak. Bo moim ulubionym miejscem, a w zasadzie jednym z najulubieńszych, są Jezierzany. Często o nich myślę i wracam do nich z ogromnym sentymentem.

Pytam, dlatego że w ostatnich latach zjechaliście pół świata, a nadal tu wracacie. Jesteście obecni w życiu Dolnoślązków...

To że mamy możliwości i że mamy w życiu dużo szczęścia, w ogóle nie powinno

mieć wpływu na odcinanie się od swoich korzeni. Nie wolno zapominać skąd się pochodzi. Gdyby nie nasza przeszłość, nie byłoby naszej teraźniejszości. Bez tego co jest dzisiaj, nie byłoby tego, co będzie jutro. Legnica i Dolny Śląsk nas ukształtowały, te wszystkie dobre i złe rzeczy, to dzięki nim mogliśmy zacząć podróżować i podejmować świadome decyzje. Zauważyłem w wielu Polakach taką niepokojącą cechę, która sprawia, że zaczynają się zachowywać, jakby byli ważniejsi od innych. Jakby byli lepsi, więksi, mądrzejsi... Często idzie to w parze z całkowitym odcinaniem się od swojej przeszłości. A prawda jest taka, że nie ma w nich nic wyjątkowego, poza tym że mieli po prostu dużo szczęścia. I tyle.

Fakty są takie, że od kilku lat naprawdę ciężko pracujecie na sukces. Samo szczęście to jednak nie wszystko.

No bo widzisz, szczęściu trzeba pomóc. Gdybyśmy się nie wychylali, gdybyśmy nie nabrali pewności siebie i takiego poczucia, że trzeba próbować mimo wszystkiego, to nikt nigdy nie usłyszałby o braciach

FOTOGRAFIE: ARCHIWUM RAFAŁ COLLINS



”

*Gdyby nie nasza przeszłość, nie byłoby
naszej teraźniejszości.*

Bez tego co jest dzisiaj, nie byłoby tego, co będzie jutro.



Na planie programu „Bracia Collins biorą się do roboty”

Collins. Nasze szczęście polegało na tym, że szybko zorientowaliśmy się, że to, jacy jesteśmy, działa. I że dzięki temu możemy realizować szalone pomysły, a w rezultacie robić bardzo dużo dobrego dla innych. Bo widzisz... Ludzie upadają raz za razem i się poddają. Podejmują próbę, później drugą i trzecią, a przy dziesiątej stwierdzają: dobra, to koniec. A sekret polega na tym, żeby próbować do skutku. Nikt nie wykona za ciebie twojej pracy. Nikt nie spełni za ciebie twoich marzeń. Przyszło mi do głowy dobre porównanie...

Jakie?

Piłkarskie. Ronaldo nie ma tak wielkiego talentu jak Messi, ale bardzo ciężko pracuje na swój sukces, dlatego jest tam, gdzie jest. Zmierzam do tego, że ta ciężka praca to w 90 procentach jest to, czego nie widać i albo stwierdzasz: dobra, pasuje mi to, albo wysiadasz.

Bracia Collins to dziś nie tylko „Odjazdowe bryki braci Collins” czy wasz nowy program „Bracia Collins biorą się do roboty”; w którym podróżujecie po świecie. To również Fundacja Braci Collins, która pomaga potrzebującym. Na którym etapie stwierdziliście: hej, mamy platformę do tego, żeby nieść pomoc?

To nie było do końca tak. To było naturalne. Ta myśl, żeby pomagać dzieciakom, była od samego początku nieodłącznym elementem naszego życia. Fundacja pomogła to tylko uporządkować.

Bracia Collins to trochę synonim pomocy potrzebującym. Mówię poważnie.

To efekt kuli śnieżkowej. Pomożesz jednej osobie, zaraz znajdzie się druga, równie potrzebująca, a następnie kolejne pięć osób, a później pięćdziesiąt, sto i tak dalej. Bardzo szybko okazało się, że nie dajemy rady, że nie potrafimy wybierać komu pomóc, a komu nie, że sami potrzebujemy pomocy, żeby to wszystko miało ręce i nogi. To przypomina trochę zabawę w Boga. Temu pomożesz, a temu nie. Tę zbiórkę wesprzesz, a tamtej nie. Tutaj ktoś potrzebuje kwotę X i ma miesiąc. Inne dziecko potrzebuje kwotę Y, ale ma pół roku. Przerazające. Ja jestem na to za miękki. Rzadko to mówię, ale ja często nie jestem w stanie czytać tych komunikatów, postów i listów. To za dużo. Dlatego musieliśmy to sformalizować. Od kiedy istnieje Fundacja braci Collins, na ten moment to ponad milion złotych przekazanych na cele społeczne. Ja i Grzesiek mamy wokół siebie wspaniałych ludzi: Jacka, Agnieszkę, Mateusza. Z takimi ludźmi i przy odpowiednim podejściu nie ma rzeczy niemożliwych.

Mimo że fanom motoryzacji byliście znani od dawna, to do świadomości szerszej publiczności w Polsce trafiłście poprzez udział w programie „Ameryka Express”. Zadziałała tam wasza charyzma, widzowie was pokochali. Chciałbym wiedzieć, czego możemy w takim razie spodziewać się po programie „Bracia Collins biorą się do roboty” i jakie macie plany na przyszłość?

Podróże, podróże i jeszcze raz podróże. Ale fakty są takie, że

wszyscy żyjemy obecnie w trudnych czasach. Już bylibyśmy po nagraniu drugiej serii, ale – niestety – przez opóźnienia póki co do tego nie doszło, choć w planach mamy m.in. Chiny. W kontekście realizacji „Ameryka Express” czy „Bracia Collins biorą się do roboty”, jest tam mało przestrzeni na jakiegokolwiek udawanie. Kamery są przy tobie po szesnaście godzin dziennie, a ty nie masz żadnego wpływu na montaż i to co zostanie pokazane. Nagle okazało się, że bycie sobą to jedyne co jest potrzebne, żeby to działało. W całym polskim tzw. showbiznesie, jedyne co trzeba robić, to być sobą.



Przykładowe samochody oklejone przez braci Collinsów

A jak wasze plany na przyszłość?

Mieliśmy dużo czasu, żeby zaplanować pewne ruchy i jeżeli wszystko się uda, to w przyszłym roku zrealizujemy projekt, którego żaden Europejczyk jeszcze nie zrealizował na skalę światową. To przebiję wszystko co kiedykolwiek zrobiliśmy. Każdy nawet najbardziej szalony projekt telewizyjny.

Pytam o plany na przyszłość, bo mam pytanie na zakończenie. Czy oklejaliście kiedyś... pociąg?

Sugerujesz coś (śmiech)?

Być może.

Nie, nie oklejaliśmy pociągu. Pracowaliśmy przy każdym możliwym środku lokomocji. Oklejaliśmy samochody, samoloty, jachty, montowaliśmy w samochodach jaja faberge i diamenty, ale nie... pociągu jeszcze nie oklejaliśmy.

A podjęlibyście się, gdyby pojawiła się taka propozycja?

Żartujesz? Pewnie że tak.

W takim razie zapytam oficjalnie: okleicie pociąg najlepszych kolei pod Słońcem, czyli Kolei Dolnośląskich?

Czy okleimy? Mammy już nawet pomysły!

Dziękuję za rozmowę.

ŚWIĘTA KATARZYNA PROWADZI POCIĄGI

Jej historia powraca jak bumerang, zaś jej kult co roku zatacza koło zawsze tego samego dnia - 25 listopada. Koło to kluczowe słowo, ponieważ święta Katarzyna patronuje wszystkim zawodom z nim związanym.

Jedną z najliczniejszych społeczności, które obchodzą święto patronki, są oczywiście kolejarze.

Kolejarze – ilu ich jest i czym się zajmują?

Jak wynika z danych UTK w poprzednim roku kolejowa brać w Polsce liczyła łącznie ponad dziewięćdziesiąt tysięcy ludzi. Sektor pasażerski zatrudniał ponad 23 tysiące pracowników. Najliczniejszą grupę specjalistów stanowili maszyniści (5 276), kierownicy pociągów (4 019) i rewidenci taboru (809). W samych Kolejach Dolnośląskich w 2020 roku pracowało ponad siedemset osób. Znakomitą część stanowił zespół drużyn konduktorskich (242) i zespół maszynistów (229). Jednak to zaledwie część pracowników, których można nazwać kolejarzami. - W wolnym rozumieniu kolejarz to osoba, która zajmuje się bezpośrednio prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów, chociaż doskonale wiemy, że na to, aby pociąg pojechał, składa się szereg czynników i praca wielu ludzi - często także tych, których nie widzi się na szlaku. Bez ich udziału pociąg nie wyjedzie. Nie widzimy planistów i dyspozytorów, którzy tak naprawdę mają bardzo duży udział w realizacji przewozów, nie widzimy pracowników serwisu utrzymania, którzy muszą wykonywać ogromną pracę aby pociągi były sprawne technicznie, nie widzimy też osób z administracji - ich praca

także jest w pewien sposób niewidoczna, jednak jest bardzo ważna, wymaga dużej, często specjalistycznej wiedzy i zaangażowania. Często właśnie od wkładu tej niewielkiej grupy osób zależy efektywność i funkcjonowanie systemu transportu kolejowego - mówi Wojciech Zdanowski, Wiceprezes Zarządu Kolei Dolnośląskich, współtwórca spółki.

Kolejowa brać – każdy inny, wszyscy ważni

Jednym z pracowników KD jest Ireneusz Wesołowski, który pełni obowiązki rewidenta taboru kolejowego, a więc zajmuje się dopuszczaniem pojazdów szynowych po przeglądach technicznych do ruchu. Pracuje w spółce od początku jej istnienia.

- Jestem odpowiedzialny za zawieszenie pojazdów, czyli układ jezdny: tzw. wózki i hamulce w pojazdach szynowych. Podczas przeglądu stwierdzam, co jest do wymiany w układzie hamulcowym bądź na wózkach pojazdu i na podstawie moich oględzin pracownicy serwisu, mechanicy, wymieniają te podzespoły. Ja następnie sprawdzam poprawność wykonania przeglądu i w ten sposób mogę stwierdzić, że pojazd jest zdalny do ruchu - mówi Wesołowski.

- W Kolejach Dolnośląskich pracuję od 01.09.2008 r., niebawem będę obchodził 14-lecie stażu pracy. Ten czas minął bardzo szybko w moim życiu. Wcześniej nie miałem żadnego doświadczenia z koleją, a pasją do tej branży zaraził mnie kolega, który jest maszynistą. Na ten moment nie zamieniłbym pracy w Kolejach Dolno-



WOJCIECH ZDANOWSKI, Wiceprezes Zarządu Kolei Dolnośląskich



IRENEUSZ WESOŁOWSKI - rewident taboru kolejowego KD



KRZYSZTOF WAWRZKÓW - maszynista KD

śląskich na jakąś inną czy w innej spółce. Jest tutaj świetna atmosfera i dobra współpraca z kolegami.

Święta Katarzyna – patronka i opiekunka

- Jest patronką kolejarzy, a odkąd przyszedłem do pracy na kolej – także moją. Jest dla nas wszystkich bardzo ważna – oznacza Wesołowski.

Patronka jest ważna także dla swojej imienniczki, Katarzyny Brodzińskiej, która od roku jest kierowniczką pociągu, a w Kolejach Dolnośląskich pracuje od prawie czterech lat.

- Każda służba to nie tylko kontakt z podróżnymi, ale przede wszystkim odpowiedzialność za bezpieczeństwo na pokładzie pojazdu. Generalnie lubię swoją pracę i nie uważam jej za jakąś bardzo trudną, ale zdarzają się sytuacje szczególnie niebezpieczne lub nadzwyczajne. Wtedy dobrze jest zachować spokój i rozsądek, a świadomość, że ktoś czuwa nade mną, zawsze działa pozytywnie – mówi Katarzyna Brodzińska.

- Myślę, że każdy z kolegów odnosi się do świętej Katarzyny, a w szczególności maszyniści – mówi Krzysztof Wawrzków, maszynista KD z pięcioletnim stażem w spółce. - My walczyliśmy z warunkami atmosferycznymi, musimy zapanować nad pojazdem nawet wtedy, kiedy sytuacja na szlaku jest trudna. Chodzi przede wszystkim o bezpieczeństwo pasażerów. Zawsze odpowiednio wcześniej musimy przewidzieć kolejny ruch i czujnie obserwować szlak. Można powiedzieć, że święta Katarzyna pomaga nam prowadzić pociągi. Oczywiście dużo zależy od naszej wiedzy, doświadczenia i umiejętności ale w naszej pracy św. Katarzyna odgrywa bardzo ważną rolę. Życzę wszystkim maszynistom, żeby zawsze z uśmiechem wyjeżdżali na służbę i z uśmiechem wracali, ale przede wszystkim zielonego na szlakach, sprawnych hamulców i przychylności naszej patronki.

Dzień kolejarza

- Każdy pracownik spółki pełni bardzo ważną rolę w kolejowej maszynie, która działa dzięki wiedzy, doświadczeniu, zaangażowaniu i pasji. Drużyny handlowe i maszyniści pokonują tysiące kilometrów na szlakach, dbając o bezpieczeństwo naszych pasażerów i świadczenie usług na najwyższym pozo-

mie. Mechanicy, elektromechanicy, rewidenti taboru i wielu innych specjalistów spędzają tysiące godzin każdego roku, aby nasz tabor służył podróżnym. To ogromna praca, która definiuje nas jako najprężniej rozwijającą się spółkę przewozów pasażerskich w kraju. Dziękuję całej załodze KD za wytrwałość i trud włożony w każdą służbę – mówi Damian Stawikowski, Prezes Kolei Dolnośląskich.

- Życzyłbym wszystkim, żeby nam sprzyjało szczęście, aby udało się uniknąć wszelkich niebezpiecznych sytuacji, aby zawsze wszystkich pasażerów bezpiecznie dowieść do celu.



KATARZYNA BRODZIŃSKA, kierowniczka pociągu

Bardzo często jestem pasażerem kolei i życzyłbym sobie tego, co pasażerowie. Aby było jak najmniej sytuacji komplikujących realizację przewozów. Jako osoba zarządzająca mam też inne przyziemne życzenia, np. aby nie brakowało środków na zakup nowoczesnego taboru i modernizację infrastruktury oraz aby te środki były w sposób sprawny i najbardziej efektywny wydatkowane. To zapewni rozwój kolei jako preferowanego przez podróżnych środka transportu – podsumowuje Wojciech Zdanowski.

Karolina Lis

Zapraszamy
do kolejowej rodziny





HONORATA RAJCA
dziennikarka, wikipedystka,
redaktorka książek

ONKOLOGDZY Z EUROPEJSKIM CERTYFIKATEM

Dolnośląskie Centrum Onkologii we Wrocławiu jest pierwszym szpitalem w Polsce, który otrzymał międzynarodową certyfikację iPAAC. Dla pacjentów oznacza to sprawniejszą diagnostykę i skuteczniejsze leczenie w tej placówce. Warto podkreślić, że DCO jako kompleksowe centrum leczenia nowotworów uzyskało certyfikat ogólny, ale także dwa szczegółowe – dla Centrum Leczenia Raka Jelita Grubego oraz Trzustki.



FOTOGRAFIE: ARCHIWUM DCO

**Pracownia RTG w Dolnośląskim
Centrum Onkologii dysponuje
najnowocześniejszym sprzętem**

– DCO jako pierwszy ośrodek w Polsce poddało się procesowi certyfikacji projektu iPAAC. Nasi specjaliści trzy lata pracowali nad udoskonaleniem procedur i poprawą jakości leczenia. Następnie przeszliśmy szczegółowy zewnętrzny audyt, podczas którego pięciu audytorów sprawdzało m.in. dokumentację medyczną, opis procedur i komunikację z pacjentami. Oceniono, że osiągnięte standardy są na dobrym poziomie, choć oczywiście działania usprawniające opiekę nad chorymi na raka będą kontynuowane – wyjaśnia Agnieszka Czajkowska-Masternak, rzeczniczka prasowa DCO.

PIERWSZY TAKI W POLSCE

Poprawa jakości wymagała wielu zmian. Certyfikacja iPAAC obejmuje bowiem całościową opiekę onkologiczną, nie tylko leczenie, ale także profilaktykę, diagnostykę, opiekę psychologiczną, pomoc socjalną i nadzór po zakończonej terapii, a nawet lekarzy rodzinnych, z którymi centrum podjęło współpracę, aby osoby z podejrzeniem nowotworu były szybciej kierowane do specjalistów.

– Jest to ogromny sukces zespołu zaangażowanego w projekt. Certyfikat iPAAC to trzy lata ich pracy, które usprawniły

diagnostykę i zwiększyły skuteczność leczenia onkologicznego – mówi Marcin Krzyżanowski, wicemarszałek województwa dolnośląskiego.

OD PROFILAKTYKI PO WYZDROWIENIE

Do najistotniejszych zmian należy powiększenie konsyliów lekarskich, rozszerzony albo skrócony czas diagnostyki, znaczne wzmocnienie roli psychologa. Ponadto zaangażowano koordynatorów, którzy ustalają daty badań oraz zarządzają terminarzem diagnostyki i badań dla pacjentów cierpiących z powodu różnych typów

**iPAAC team w DCO:**

- **dr MICHAŁ KAZANOWSKI**
chirurg onkolog
- **Ilek. BARTOSZ KAPTURKIEWICZ**
chirurg onkolog
- **KAMILA KĘPSKA**
z Zespołu Epidemiologii i Dolnośląskiego Rejestru Nowotworów
- **prof. MAREK BĘBENEK**
szef Centrum Leczenia Nowotworów Układu Pokarmowego
- **Ilek. ALEKSANDRA SZTUDER**
radioterapeutka
- **dr KRZYSZTOF SZEWCZYK**
chirurg onkolog

raka. Dziś w DCO historię pacjenta analizuje nie trzech, ale pięciu lekarzy różnych specjalności onkologicznych. Z pomocy psychologa korzystać może i pacjent, i jego rodzina już na etapie stawiania diagnozy.

Stopniowo odstępuje się też od papierowej dokumentacji na rzecz cyfrowej. Dzięki temu możliwa jest m.in. przejrzystość wszystkich procedur lekarskich i pielęgniarskich.

ZASADY JAK W BERLINIE

iPAAC to projekt związany z europejską Siecią Kompleksowej Opieki Onkologicznej. Jego inicjatorzy za główny cel postawili sobie rozwijanie innowacyjnych metod zwalczania nowotworów. Chodzi tu m.in. o lepszą profilaktykę, kompleksowe podejście do stosowania genomiki, poszerzenie wiedzy, a także o reorganizację opieki medycznej i przewidywanie wyzwań związanych z nowatorskimi sposobami leczenia.

W projekt zaangażowanych jest 44 partnerów z 24 krajów Europy, wśród nich ministerstwa zdrowia i instytucje współpracujące w dziedzinie zdrowia. Działania koordynuje Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego ze Słowenii. Natomiast certyfikacją iPAAC zajmuje się Niemieckie Towarzystwo Onkologiczne i to właśnie niemieccy audytorzy oceniali DCO.

Prowadzony przez samorząd województwa dolnośląskiego szpital jest jednym z dwóch w Europie, które poddały się certyfikacji i pozytywnie ją przeszły. Znalazł się więc obok renomowanej kliniki Charité w Berlinie, należącej do największych europejskich szpitali klinicznych i słynącej z tego, że pracowało w niej grono niemieckich

DCO ROCZNIE LECZY OKOŁO 24 TYS. OSÓB, Z TEGO 7,5 TYS. STANOWIĄ NOWE ROZPOZNANIA. MA DWIE FILIE W JELENIEJ GÓRZE I LEGNICY (RADIOTERAPIA).

naukowców wyróżnionych Nagrodą Nobla w obszarze medycyny i fizjologii.

MOCNE PUNKTY DOLNEGO ŚLĄSKA

Certyfikację ogólną otrzymało funkcjonujące w DCO Centrum Leczenia Chorób Piersi, Centrum Uroonkologiczne leczące raka prostaty, Centrum Leczenia Nowotworów Przewodu Pokarmowego oraz Centrum Ginekologiczne, specjalizujące się w nowotworach jajnika. Certyfikacja szczegółowa dotyczyła Centrum Leczenia Nowotworów Jelita Grubego oraz Trzustki.

Marcin Krzyżanowski, wicemarszałek województwa dolnośląskiego, ocenia, że w niektórych obszarach onkologii Dolny Śląsk jest liderem w kraju, a o poziomie opieki w regionie świadczy nie tylko certyfikat iPAAC przyznany DCO. – Ranking szpitali wykonujących najwięcej operacji, sporządzony na pod-

stawie danych NFZ za 2020 r., wskazuje, że DCO znajduje się w czołówce, jeśli chodzi o zabiegi związane z rakiem jajnika oraz macicy. Ponadto Dolnośląskie Centrum Chorób Płuc zajmuje wysokie miejsce w przypadku operacji raka płuc – wymienia wicemarszałek Krzyżanowski i podkreśla, że w 2019 r. dolnośląskie, jako jedno z dwóch województw, zostało wybrane do udziału w pilotażu Krajowej Sieci Onkologicznej, który także koordynuje DCO.

Samorząd województwa podejmuje też działania wpomagające wykrywanie raka we wczesnym stadium. Chodzi o profilaktykę nowotworów jelita grubego. Współpracę na tym polu podjęło już 57 dolnośląskich samorządów, a dołączają kolejne. W całym regionie prowadzi się również profilaktykę raka płuc, polegającą na wykonywaniu badań niskodawkowym tomografem.

Honorata Rajca



Zespół chirurgów z Centrum Nowotworów Przewodu Pokarmowego podczas zabiegu w DCO

#PodróżujzKD

NAJPIĘKNIEJSZA TRASĄ
KOLEJOWĄ W POLSCE

WAŁBRZYCH KŁODZKO



NA TRASIE ZOBACZYSZ M.IN.:
PERŁY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ:
NAJDŁUŻSZY TUNEL I JEDEN Z NAJWYŻSZYCH
WIADUKTÓW W POLSCE





MARLENA KOVAŘÍK
dziennikarka, autorka
książek, czechofilka

PRASKI RATLER

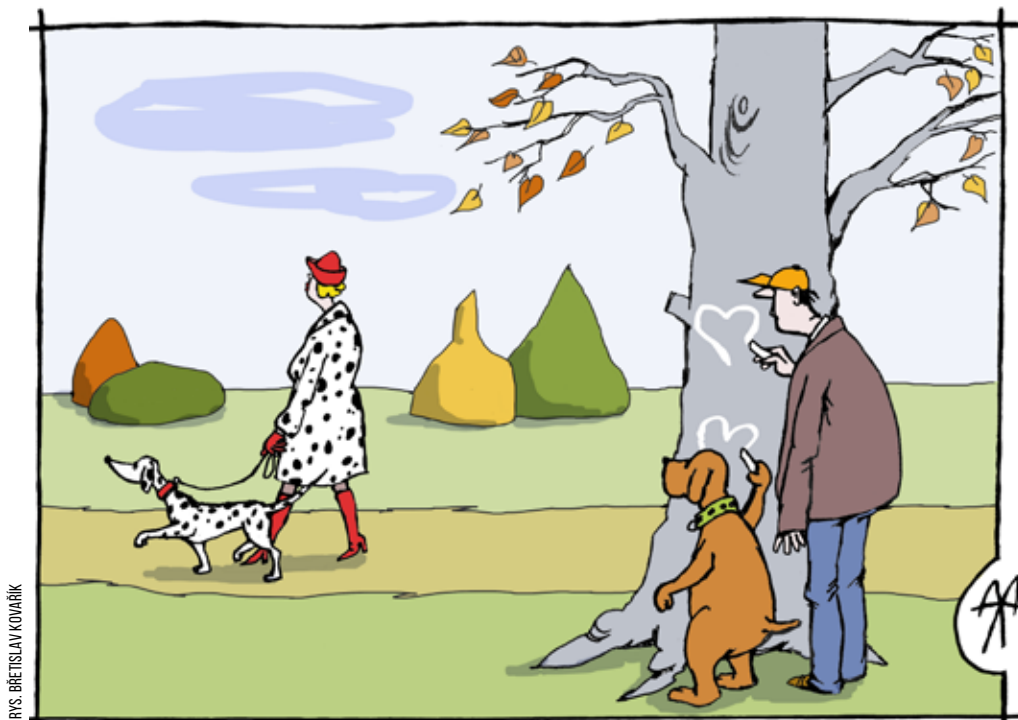
SŁOWOKRESKA NA POGRANICZU

- Kto nie ma psa, nie jest Czechem - usłyszałam kiedyś od znajomej Czeszki. Coś jest na rzeczy, bo co piąty Czech ma psa. Psy mają swoje sklepy, boiska do zabawy, sklepy mięsne ze specjalną ofertą kości i specjalów pełnych kolagenu, szkoły dla psich przedszkolaków i czeskie rasy.

Czeski fousek (český fousek) pochodzi z czasów króla Karola IV, ale dopiero po 600 latach doczekał się oficjalnej rejestracji w FCI (Mię-

Czesi wybierają najczęściej (statystycznie) owczarka niemieckiego i York shire'a. Wiem z własnych obserwacji, że wybierają też VesTaja, głównie z przytułków. Jest to bez-rasa znana na całym świecie, ale w Czechach ma swoją godną nazwę. Skąd się biorą kundelki? To wiejska tajemnica, vesnické tajemství, w skrócie, jak wyżej.

Czesi kochają psy, a miłość ta zajmuje szóste miejsce wśród krajów europejskich, 5,35 sta-



RYŚ: BŘETISLAV KOVAŘÍK

dzynarodowa Federacja Kynologiczna), piesek w typie wyżła szorstkowłosego. Jest też terier czeski (český terier), pies chodźki (chodský pes) i praski ratler (pražský krysařík), malusieńki, bardzo oddany właścicielom.

Czesi mają nawet psi słownik, przydatne słowa ułatwiające życie człowiekowi z psem. Z zazdrością zauważam, że nam takich słów brakuje. Oto dwa przykłady: venčit, wyprowadzić psa na spacer, pejskař, przewodnik psa. Jakież to praktyczne, wystarczy jedno słowo i wszystko jasne. Moja przyjaciółka Aśka od dawna proponowała „psacer”, ale słabo się przyjmuje.

Zanim ilustrator Zdeňek Miler wymyślił animowanego krecika (1957 r.), najpopularniejszym czeskosłowackim zwierzątkiem była Daszeňka, foksterier szorstkowłosey z książki Karla Čapka „Daszeňka, czyli życie szczeniaka” (1933 r.).

tystycznych Czechów przypada na jednego statystycznego psa, podaje czeska CNN Prima News (dane 2020 r.). Największymi miłośnikami psów w Europie są Rumuni i Węgrzy. I czego jeszcze dowiaduję się z powyższego zestawienia? Otóż, my Polacy bardziej kochamy psy od Czechów, bo zajęliśmy czwarte miejsce (4,9 obywatela na jednego psa), jesteśmy za Rumunami, Węgrami i Portugalczykami.

Nasza polsko-czeska rodzina wymyka się wszelkim statystykom. Mamy dwa psy: gończego polskiego i VesTaja, jakże uroczy spadek. Jest taka sprytna aplikacja, która na podstawie zdjęcia rozpoznaje rośliny i zwierzęta. W przypadku naszego VesTaja algorytmy zaproponowały: świnka morska.

Marlena Kovařík



MATEUSZ KRZYK

aktor legnickiego teatru, prywatnie mąż i ojciec dwóch córek. Miłośnik przyrody i wędkarz, publicysta magazynu „Wędkarski Świat”.

#PodróżujzKD



FOT. ARCHIWUM PRYWATNE MATEUSZA KRZYKA

Zobacz więcej



DOLNY ŚLĄSK I SEZON NA SZCZUPAKA

Pamiętacie może swój pierwszy raz? To podniecenie sięgające zenitu, niekontrolowaną radość i szczęście. Wypieki na twarzy. Trzęsące się nogi i ręce. Trudności z wypowiedzeniem sensownych słów? Ja miałem wtedy osiem lat!

To były absolutne początki mojego wędkarstwa spinningowego. Wędkę dostałem od taty, a jedyną przynętą, na którą łowiłem, był wobler imitujący małego okonia - prezent od wujka!

Do dziś pamiętam, jak wyholowałem z wody niespełna pięćdziesięciocentymetrowego szczupaka. To nie był jakiś tam malutki okonek, ale prawdziwy szczupak, pierwszy taki w życiu. Pamiętam, że wieczorem długo nie mogłem zasnąć,

a przez następne kilka dni w mojej głowie kłębiły się myśli o niesamowitej przygodzie. Przygodzie, którą wy również możecie rozpocząć nawet dziś. Dolny Śląsk obfituje w odpowiednie miejsca, wystarczy zrobić prosty research, zabrać sprzęt, wskoczyć w pociąg KD i zacząć łowić. Ale po kolei!

Jak zabrać się do łowienia ryb?

Późna jesień to najlepszy czas, by dobrać się do największych szczupaków, pływających w naszych wodach! Pierwsze przymrozki sygnalizują nadejście zimy, i właśnie wtedy szczupaki najlepiej żerują, gromadząc zapasy i przygotowując się powoli do wczesnowiosennego tarła.

Sprzęt

Do łowienia szczupaków polecam mocne kije spinningowe. Będą to te, opisane ciężarem wyrzutu od 10 g do 35 g lub jeszcze ciężej. Długość blanku zależy od tego, jak zamierzamy łowić. Z brzegu preferuję dłuższe kije - dług. 245 cm a nawet 275 cm. Z łodzi natomiast wybieram krótkie, nie przekraczające 200 cm wędki. Kołowrotek musi być solidny i niezawodny. Rozmiar 3000, a nawet 4000 nie będzie przesadą. Spokojnie pomieści plecionkę o średnicy 0,16 mm, dając jednocześnie spory zapas mocy przy holowaniu dużych ryb.

Przynęty

To wszelkiego rodzaju gumowe imitacje ryb, zwane w języku wędkarskim ripperami. Ale również błystki obrotowe i wahadłowe, jak również woblerki. Nie bójmy się dużych rozmiarów przynęt! Szczupaki potrafią dobrze zjeść, zwłaszcza późną jesienią!

Łowisko

Na Dolnym Śląsku nie brakuje świetnych łowisk szczupakowych! Zębate drapieżniki w Polsce są rybą dosyć pospolitą i występują praktycznie wszędzie! W każdej rzece, jeziorze, zbiorniku zaporowym czy stawie. Moimi ulubionymi łowiskami są: rzeka Odra, zbiornik zaporowy Mietków i Słup, zwirownie w Rokitykach czy Spalonej. Łowienie szczupaków daje wędkarzom sporo emocji. Często takich jak te, opisane we wstępie! Niestety, w Polskich wodach brakuje dużych ryb...

Mateusz Krzyk

Pamiętajmy, żeby okazać szacunek złowionym przez nas rybom i w miarę możliwości wypuszczać okazy, by te mogły przekazać swoje silne geny młodszemu pokoleniu! Wasza przygoda może zacząć się już dziś! Do zobaczenia nad wodą!

REKLAMA

**JESZCZE WIĘCEJ
INFORMACJI DLA DOLNOŚLĄZAKÓW**

FAKTY

NA ŻYWO

CODZIENNIE

14:30 16:30 18:30 21:30

OD PONIEDZIAŁKU
DO PIĄTKU

FAKTY O PORANKU

8:00 – 9:00

TVP 3
WROCLAW

OGLĄDAJ W TELEWIZORZE I NA WROCLAW.TVP.PL

**MAREK ŻAK**

historyk regionalista, pracownik
Muzeum Miedzi w Legnicy

NA ZIEMIE ODZYSKANE SZEDŁ KOLEJARZ SPORTOWIEC

Kolejarze od zawsze należeli do prężnie działających społecznie grup zawodowych powojennego Dolnego Śląska. Nieco zapomnianym już dzisiaj obszarem ich aktywności był sport. A przecież swego czasu na terenie województwa uprawiano go w kilkudziesięciu klubach i kołach sportowych należących do Zrzeszenia Sportowego Kolejarz.



Afisz zapowiadający mecz piłki nożnej pomiędzy KKS „Piast” Legnica a lokalnym klubem wojskowym, 16 lipca 1947 r.

Fot. polona.pl



Afisz zapowiadający derbowy mecz piłki nożnej KKS „Sygnał” Wałbrzych z tamtejszym klubem górniczym, 12 maja 1946 r.

Fot. polona.pl

Środowisko pracowników kolei bezsprzecznie należy do pionierów dolnośląskiego sportu, a tzw. KKS-y (skrót od Kolejowy Klub Sportowy), to te drużyny, które jako jedne z pierwszych walczyły na tutejszych murawach, ringach czy w salach sportowych.

We wrześniu 1950 r. w trakcie zebrania Zarządu Okręgowego Związku Zawodowego Kolejarzy we Wrocławiu, pewien działacz, chcąc zapewne podkreślić rolę sportowców-kolejarzy, pozwolił sobie nawet na zdanie, iż „wraz z Czerwoną Armią na Ziemię Odzyskane szedł kolejarz sportowiec”. Dzisiaj w obliczu tego, co wiemy o zbrodniach czerwonoarmistów z tamtych czasów, słowa te mogą budzić niesmak, jednakże trzeba do nich podejść z dystansem i pamiętać, w jakich czasach oraz w jakich okolicznościach zostały wypowiedziane. Z drugiej jest w nich także pewna doza racji! Pierwsze ślady potwierdzające działalność sportową polskich kolejarzy na





Drużyna legnickiego koła ZS „Kolejarz”. Zdjęcie wykonane 4 lipca 1954 r. Była to wówczas najwyższej notowana jedenastka piłkarska w mieście
Fot. archiwum prywatne Lecha Blajcherta

Dolnym Śląsku pochodzą już bowiem z drugiej połowy 1945 r. A był to jeszcze czas igrzysk pionierski, kiedy infrastruktura kolejowa dopiero co została ostatecznie przejęta od wojsk radzieckich, kiedy z trudem uruchamiano kolejne połączenia pasażerskie, kiedy zmagano się z niedoborem taboru, sprzętu, ludzi i wszystkiego innego. W drugiej połowie lat 40. klubów kolejowych powstało przynajmniej kilkanaście i to nie tylko w dużych miastach (węzłach), bo swoje stowarzyszenia sportowe posiadali wtedy np. kolejarze z Miłkovic – tradycję podtrzymywano także w następnych latach, kiedy w rozgrywkach sportowych brał udział zespół „Czarnych” Miłkovic. Nazwy nosiły różne, jak „Piaś”, „Sygnał”, „Zapłon” czy „Burza”. Natomiast w latach stalinizmu można było je zidentyfikować o wiele łatwiej, ponieważ wszystkie musiały nosić nazwę „Kolejarz” (odgórną zasadą narzuconą przez

władze). Według danych z początku lat 50. było ich już ponad dwadzieścia.

Wśród kolejarzy królowała przede wszystkim piłka nożna, jednakże równie dużym zainteresowaniem cieszył się boks. Nie brakowało też drużyn siatkarskich i koszykarskich oraz sekcji szachowych czy lekkoatletycznych.

I niech nikt nie myśli, że były to stowarzyszenia o charakterze chwilowym, które jak szybko powstały, tak szybko zniknęły. Nic bardziej mylnego! Kluby kolejowe przez długie lata godnie reprezentowały lokalny sport, a niektóre z nich, jak np. legnicki „Piaś”, mogły się poszczycić kilkudziesięcioletnią historią. Ponieważ niektóre działają do dzisiaj, jak chociażby wrocławska „Polonia”, która obchodzi w tym roku 75-lecie istnienia. I tak trzymać! Co najmniej do setki!

Marek Żak



Legitymacja członka Klubu Sportowego Z.S. „Kolejarz” w Legnicy, 1952 r.

**MARCIN KUC**

dziennikarz kulinarny,
gospodarz radiowej
audycji „Jaja w kuchni”

WROCŁAWSKA MAPA SMAKÓW, CZYLI ŚWIAT NA TALERZU

Przynajmniej raz dziennie jestem pytany o dobre jedzenie w mieście X. Oczywiście mam swoje ulubione miejsca na pierogi w Bieszczadach, na smaczną rybę nad Bałtykiem czy steki w Świętokrzyskim. Kiedy jednak przychodzi mi polecać jedzenie we Wrocławiu, natrafiam zawsze na tę samą ścianę - rynek. Wybrałem się więc do miasta „stu mostów”. Rynek mnie rozczarował. Ale lokale usytuowane wokół niego to całkiem inna historia.

ŚNIADANIE

Dekadę temu poleciłbym w ciemno Mleczarnię. Dziś w ciemno polecam to miejsce omijać. Podobnie jak śniadania w hotelach z odpiekanym pieczywem i mielonką udającą szynkę. Najlepsze śniadanie od lat zjecie w Dinette. To tutaj, lata temu, zaczął się hype na gofry z bekonem. To tutaj chleb, bagietki i bajgle pieczone są na miejscu. Oczywiście na kuchni Dinette nie dzieje się czarna magia. Jajka na kilka sposobów, warzywa, wędliny i pieczywo. Do tego świetna kawa i doskonały serwis. Dinette to benchmark dla każdej restauracji we Wrocławiu. Pewnie dlatego mają tytuł hejterów.

LUNCH

Tu właściwie zapędziłem się w kozi róg, bo ocenianie restauracji z perspektywy lunchu to gruby błąd. Do tego, od 1945 roku Wrocław jest w Polsce.

OBIAD

Wyobraźcie sobie miejsce, w którym wita Was fresk z aniołkami i jednym z nich jest Homer Simpson. W głośnikach leci album Zip Składu z 1999 roku, a w dobie globalnego, historycznego przechodzenia na weganizm, w karcie znajdziecie kilka różnych tatarów. Culto to przykład połączenia miłości do street foodu i świadomego postępowania wbrew trendom. Jeśli więc nigdy nie jedliście tataru we Francji, ten może Was zaskoczyć - podany z cienkimi, robionymi na miejscu frytkami, odczaruje danie, które może być dla wielu synonimem jedzenia dla osób starszych.

Ale ale, zamawianie jednego dania w tak cudownym miejscu to błąd. Czesi nazywają stolicę Dolnego Śląska VRATISLAV i właśnie czeski klasyk w Culto przyrządzany jest wybitnie. Chodzi oczywiście o smażony ser. Rozpływać

się nad nim mógłbym długo, tak jak on sam rozpływa się spoza chrupiącej panierki.

Wspomniane wcześniej miejsce idealne na śniadanie jest również doskonałym wyborem na obiad. Dinette karmi bowiem przez cały dzień. Karta zmienia się co kilka tygodni i zaskakuje połączeniami w stylu pomidorowy chłodnik z morelami, czy makrela w towarzystwie kaszanki.

Szybko i streefoodowo zjecie u Andrzeja Andrzejczaka, króla mięsnych kąsków w Meatologii na Hali Świebodzkiej. Znany miłośnik wołowiny również idzie tu wbrew wegańskim trendom i serwuje kanapki, które skopiowała od niego chyba już cała polska gastronomia.

KOLACJA

Niezmiennie zachwyca mnie wirtuozeria Beaty Śniechowskiej i jej zespołu w Młoda Polska Bistro. Jeśli jest jedno danie, na które warto wpaść do Wrocławia to na pewno na barszcz z ziemniakami. Dzieło wy-bit-ne! Oprócz tego doskonała, sezonowana wołowina i jeszcze raz podkreślam: wirtuozeria oparta na doskonałym produkcie i kreatywności. Obowiązkowo.

Jeśli jednak steki, barszcze i tataru nie są w kręgu waszych zainteresowań, zajrzyjcie na sushi do Yemsetu. Nie znajdziecie tu nudnych rolek z wędzonym łososiem i serkiem Philadelphia, a fantastyczne nigiri z rybami najwyższej jakości i świeżości.

Marcin Kuc

UWAGA! Dla poczucia niepodrabianego klimatu Wrocławia, zachęcam zjeść legendarne tosty u Witka oraz zupkę w barze Mlecznym Miś.

A o tym, co we wrocławskich garach piszczy, dowiedzie się najwięcej u Piotra z Wrocławskich Podróży Kulinarnych.

#PodróżujzKD



NOWE SPORTOWE MIEJSCA NA MAPIE WROCŁAWIA

Wrocławskie Centrum Sportu będzie unikalnym w skali kraju przedsięwzięciem sportowo-rekreacyjno-educacyjnym. W przeciwieństwie do innych tego typu ośrodków, będzie obiektem częściowo otwartym dla wrocławianek i wrocławian. Stanie się także nowym domem dla młodych zawodniczek i zawodników trenujących w akademii Śląska Wrocław.

profesjonalnym szkoleniem piłkarskim – mówi Jacek Sutryk, Prezydent Wrocławia. Obiekt przystosowany będzie do organizacji międzyklubowych turniejów piłkarskich dla najmłodszych kategorii wiekowych dziewczynek i chłopców. Centrum będzie również miejscem zgrupowań reprezentacji Dolnośląskiego i Polskiego Związku Piłki Nożnej oraz kursów i szkoleń dla

Jedenaście boisk piłkarskich, Szkoła Mistrzostwa Sportowego z internatem, skate park, siłownia, place zabaw, boiska do siatkówki i koszykówki, a także tereny rekreacyjne dla mieszkańców – to elementy Wrocławskiego Centrum Sportu. Ministerstwo Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu zaakceptowało wniosek Śląska Wrocław, kwalifikując projekt budowy ośrodka do „Programu inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu”.

sta i zajmie powierzchnię 23,67 hektara. Wybór lokalizacji dokonany został również ze względu na położenie inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno przystanków komunikacji miejskiej, jak i stacji PKP. Szacowany



FOT. ARCHIWUM COS - P. SKRABKA

- Chcielibyśmy traktować Wrocławskie Centrum Sportu jako nasze dobro wspólne. Powstanie takiego ośrodka zapewni nowoczesną infrastrukturę sportową, która w niczym nie będzie odbiegać od wzorców europejskich. Przy czym nam udało się zaprojektować przestrzeń w taki sposób, aby w pełni dostosowana była również do naszej wrocławskiej specyfiki. Innowacyjny charakter projektu polega na połączeniu w ramach jednego kompleksu zarówno ogólnodostępnej strefy rekreacyjno-sportowej dla mieszkańców, jak i klubu, który zajmuje się

kadry trenerskiej. Natomiast biznesowy fundament WCS będą stanowić przychody z działalności prowadzonej w części komercyjnej kompleksu. Kolejnym bardzo ważnym elementem będzie Szkoła Mistrzostwa Sportowego z internatem, która przyjmie kilkuset młodych sportowców z Wrocławia i obszaru aglomeracji wrocławskiej, uprawiających m.in.: piłkę ręczną i nożną, siatkówkę, judo, tenis stołowy, koszykówkę. W części sportowej ośrodka przewidziano również siedzibę Dolnośląskiego Związku Piłki Nożnej. Obiekt ma powstać w zachodniej części mia-

koszt budowy to 80 mln zł. Kluczowym elementem realizacji projektu jest uzyskanie zewnętrznych źródeł finansowania. Klub Śląsk Wrocław już wiele miesięcy temu rozpoczął procedurę ubiegania się o zakwalifikowanie do ministerialnego „Programu inwestycji o szczególnym znaczeniu dla sportu”. Pod koniec września wniosek Śląska Wrocław rozpatrzono pozytywnie. Teraz klub będzie miał trzy lata na zgłoszenie projektu do planu rocznego i rozpoczęcie inwestycji.

Aleksandra Szumska

„MATOMÓWKI” PODBIJA ŚWIAT?



Jednym z największych sukcesów drużyny było zdobycie przez Łucję Pietrzak mistrzostwa Polski w wyścigu ze startu wspólnego w 2019 roku

Mało kto wie, że w Polsce istnieją grupy kolarskie kobiet, a panie z powodzeniem ścigają się na szosie. Jedną z takich ekip jest dolnośląski Mat Atom Deweloper Wrocław – grupa z wielkimi sukcesami i aspiracjami.

Założycielami drużyny jest kolarskie małżeństwo Paulina Brzeźna-Bentkowska – ósma zawodniczka igrzysk olimpijskich w Pekinie, wielokrotna medalistka mistrzostw Polski, uczestniczka mistrzostw świata i Europy oraz Paweł Bentkowski. Rok 2016 był pierwszy w działalności zespołu. Podczas tego sezonu zawodniczki Mat Atom zdobyły jedenaście medali mistrzostw Polski, z powodzeniem startowały także na szosach: Belgii, Holandii, Hiszpanii, Niemiec czy Czech. Lata 2017-2020 przyniosły dalsze sukcesy drużyny, przypieczętowane m.in. srebrnym medalem Justyny Kaczkowskiej i Łucji Pietrzak na Torowych Mistrzostwach Europy, medalami Moniki Brzeźnej, Marty Lach i Karoliny Sowy w Akademickich Mistrzostwach Świata oraz zdobyciem mistrzostwa kraju w wyścigu ze startu wspólnego przez Łucję Pietrzak. Sezon 2021 jest w pewnym sensie przełomowym w historii drużyny. – Po raz pierwszy nasza ekipa jest tak liczna – mówi Paulina Brzeźna-Bentkowska. Mat Atom Deweloper Wrocław liczy bowiem aż siedemnaście zawodniczek, co na polskie standardy jest właściwie niespotykane. Tak liczna ekipa to spore wy-

zwanie, z którym jednak Bentkowsy świetnie sobie poradzili, jednocześnie dając szansę młodym zawodniczkom na rozwój i w ogóle możliwość kontynuowania kariery. Przez minionych pięć lat grupa zrobiła rozwojowy skok. Wszystko wskazuje na to, że sezon 2022 będzie kolejnym przełomowym. – Nigdy nie ukrywaliśmy, że mamy aspiracje do tego, żeby stać się grupą zawodową (jedyną w Polsce) – mówi Paweł Bentkowski. – To dla nas ogromna szansa, bo otrzymamy prawo startu w wielu zagranicznych wyścigach, na które bardzo trudno się dostać będąc klubem amatorskim – tłumaczy. Wiadomo już, że klub oficjalnie złożył wniosek o wydanie licencji Międzynarodowej Unii Kolarskiej, co jest fantastyczną wiadomością. – Niestety przez

ostatnie lata nie byliśmy gotowi na ten krok, głównie z powodów finansowych. Kolarstwo kobiet nie jest w Polsce i na świecie tak popularne, jak ten sam sport w wykonaniu mężczyzn. Wyścigi nie są relacjonowane w mediach, a szkoda, bo często są ciekawe i mniej przewidywalne niż rywalizacja panów. W związku ze słabszym zainteresowaniem mediów, trudno jest pozyskać nowych sponsorów. Dlatego tym większe uznanie dla tych, którzy wspierają nas od lat – przyznała Paulina Brzeźna-Bentkowska. Wszystko wskazuje jednak na to, że zawodowa polska grupa kobiet w końcu będzie miała swoje miejsce w zawodowym peletonie.

Aleksandra Szumska



FOT. ARCHIWUM MAT ATOM DEWELOPER WROCLAW



UBEZPIECZENIE PKO DOM

- Kilka pakietów do wyboru + **opcje dodatkowej ochrony** (np. sprzęt elektroniczny, garaż)
- Atrakcyjny **assistance dla domu 24/7**
- Wygodny **zakup online** w serwisie iPKO i aplikacji IKO



Bank Polski
dzień dobry

www.pkobp.pl, infolinia: 800 302 302 brak opłat dla numerów krajowych na terenie kraju; w pozostałych przypadkach opłata zgodna z taryfą operatora, +48 81 535 60 60 opłata zgodna z taryfą operatora

Materiał marketingowy. Ochronę ubezpieczeniową świadczy PKO TU SA. Informacje o ubezpieczeniu, w tym o włączeniach oraz ograniczeniach odpowiedzialności Ubezpieczyciela, znajdziesz w Warunkach Ubezpieczenia, dostępnych na pkobp.pl.