

# KOLEJ W OLEŚNICY

WSPOMNIENIA

---

**SIECI. SZLAKI. POŁĄCZENIA**

EUROPEJSKICH DNI DZIEDZICTWA 2024



Oleśnica

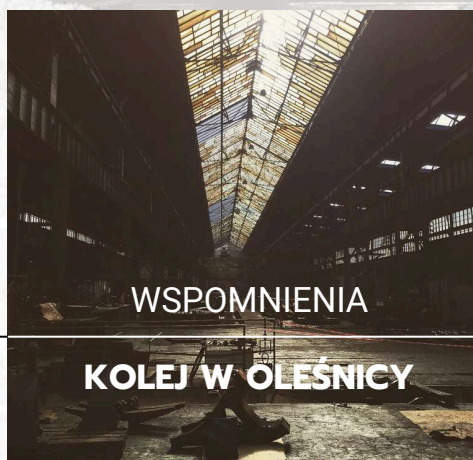


Niniejszy e-book powstał w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa 2024, odbywających się pod hasłem "Szlaki Sieci Połączenia" i obok wystaw stanowi element projektu pod tą nazwą. Zbieżność tytułu z tegorocznym hasłem EDD nie jest przypadkowa - przewrotna dosłowność ma na celu ukazanie roli rozwoju śląskiej infrastruktury kolejowej od XIX wieku oraz jej wpływu na życie mieszkańców Oleśnicy i regionu nie tylko w wymiarze komunikacyjnym czy gospodarczym, ale przede wszystkim społecznym.

Publikacja zawiera wywiady o charakterze wspomnieniowym z osobami wykonującymi różne profesje związane z transportem kolejowym. Subiektywizm, będący obok tematu rozmowy, głównym wyznacznikiem opowieści o tym największym niegdyś w Oleśnicy środowisku zawodowym, przybliży jego wymiar społeczny, często pomijany w opracowaniach historycznych i publicystyce skupionej na aspektach strukturalnych, ekonomicznych czy politycznych.

Wierzymy, że pojedyncze historie zwykłych ludzi przywołają Państwa wspomnienia i będą uzupełnieniem wiedzy o tej tak ważnej w historii naszego miasta gałęzi gospodarki.

Miłej lektury



***Ile lat pracował Pan na kolei?***

35 lat plus jeszcze 3 jak już byłem na emeryturze w prywatnej firmie kolejowej STK.

***W którym roku rozpoczął Pan pracę na kolei?***

Po skończeniu technikum w 1975 roku zatrudniłem się w Lokomotywowni Wrocław Główny. Tam miałem staż na adiunkta trakcji spalinowej – to było stanowisko administracyjne. Przechodziłem wszystkie zakłady na kolei. Mogłem potem pracować w administracji.

Po odbyciu służby wojskowej w 1977 roku przenieśliśmy się do Oleśnicy i pracowałem w Lokomotywowni w Oleśnicy do czasu jej zamknięcia w bodajże 1991 roku i wtedy przeniesiono nas do Wrocławia Głównego. W tej lokomotywowni przepracowałem 3 lata i przenieśliśmy się do Lokomotywowni Wrocław Brochów, w której pracowałem do 2010 roku czyli aż do emerytury.

***Jakie warunki należało spełnić, żeby w tamtych czasach zostać maszynistą?***

Przede wszystkim zdrowie. Z wykształceniem to było tak, że najlepiej było być po jakiejś szkole mechanicznej, albo jeszcze lepiej elektrotechnicznej. Najszybciej jednak można było zostać maszynistą po ukończeniu technikum kolejowego. Ci ludzie mieli skróconą ścieżkę awansu na pomocnika maszynisty, maszynistę itd. Ja skończyłem technikum mechaniczne i w związku z tym musiałem przepracować 2 lata, był taki wymóg, jako pomocnik maszynisty. Wtedy nazywało się to młodszy maszynista. Taki eufemistyczne określenie. Potem, w 1980 roku złożyłem egzamin na pierwsze prawo kierowania na trakcję spalinową. Po trzech latach zdałem kolejny egzamin na trakcję elektryczną i jeździłem zarówno na lokomotywach spalinowych i na elektrowozach.

## ***Czy wielu Pana rówieśników po ukończeniu szkoły myślało o pracy na kolei? Czy praca na kolei była postrzegana jako atrakcyjna?***

Dla mnie to było atrakcyjne zajęcie ze względu na zarobki. W Oleśnicy w niewielu miejscach można było tyle zarobić. Pochodziłem z niezamożnej rodziny, potrzebowaliśmy pieniędzy i musiałem szybko iść do pracy.

A ilu kolegów wybrało pracę na kolei? Z moich znajomych niewielu. A niektórym, którzy zdecydowali się pracować tak, jak ja nie spodobała się ta praca. Na przykład jeden z moich młodszych kolegów zrezygnował z pracy już po dwóch dniach – nie podobało mu się, że musiał wchodzić „na podwozie” lokomotywy, czyli do kanału pod lokomotywę i w związku z tym ubrudzić.

## ***Co Pana najbardziej zaskoczyło kiedy już zaczął Pan tę pracę? Było coś, czego Pan się nie spodziewał, albo co Pana zaskoczyło?***

Pierwszy raz jak „szedłem na lokomotywę” – to była noc. Czułem wtedy taką dla mnie trochę tajemniczą atmosferę, takie napięcie, aurę tajemniczości. Ja się wtedy dopiero szkoliłem na pomocnika maszynisty, czy jak już powiedziałem na młodszego maszynistę. Było w tym coś takiego magicznego... Ale potem, z biegiem lat była to już dla mnie tylko ciężka praca. Powiem tak – są entuzjaści, ale ja nigdy entuzjasta nie byłem. Starłem się wykonywać swój zawód naprawdę dobrze i uważam, że tak właśnie pracowałem. Uważam, że byłem naprawdę dobrym maszynistą. To nie jest taka prosta i łatwa sprawa. Przypominam, że przez dwa lata musiałem pracować jako pomocnik zanim zostałem maszynistą. Wtedy jeszcze zdawałem egzamin eksternistycznie, czyli bez kursu. Ci, co mieli tylko wykształcenie zasadnicze zawodowe musieli iść na kurs. Na początku te kursy trwały pół roku, potem ich długość była zmniejszana do bodajże 3 miesięcy.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

## ***Czy mógłby Pan opowiedzieć o jakiejś zabawnej sytuacji?***

Zabawnych sytuacji było całe mnóstwo. Zabawnych i stresujących jednocześnie. Przychodzili do mnie różni ludzie i próbowali takich... Maszynista na lokomotywie to jest osoba nie do ruszenia. To jest człowiek, która ma tam najwięcej do powiedzenia i do niego należy ostatecznie słowo. Oczywiście w momencie kiedy popełni wykroczenie to jest koniec z nim. I tak na przykład różni ludzie próbowali mnie nabierać na to, że mam jechać – oczywiście wbrew przepisom, a ja byłem taki naprawdę wyjątkowo „przepisowy”. Więc żarty się nie udawały. Kiedyś na przykład przyszedł do mnie na stacji Wrocław Nadodrze pewien pracownik i zażądał, żebym pojechał z przekroczoną skrajnią – to jest taka sytuacja, że wystaje coś z wagonów, bardzo daleko – no i chodziło mu o to, żebym przejechał z tą skrajnią do Wrocławia Osobowic. Po dłuższej sprzeczce na tym Nadodrze doszło do tego, że facet zapewniał mnie, że on mi to załatwi, że już na pewno i to od jutra nie będę pracował na kolei. Ta jego pewność i determinacja mnie rozbawiły. Na drugi dzień kiedy zjawiłem się w pracy w lokomotywni nikt nawet nie wspomniął o tej sytuacji na Nadodrze. I takich zabawnych sytuacji było całkiem sporo. A tragiczne? Tragicznie mogła się skończyć sytuacja w 1986 roku – jechałem pociągiem do Łodzi. Minąłem Ostrów Wielkopolski i tam była taka stacja Ociąż, dziś jest to posterunek odstępowy. Ta stacja była na łuku. I tam były jeszcze wtedy semafony kształtowe – miałem wolną drogę – wjazd do tej stacji. I na tym semaforze wjazdowym była tarcza ostrzegawcza, która mówiła o tym, że wyjazd mam na wolną drogę czyli przelot. Po wyjściu z łuku, zobaczyłem, że na moim torze już jest pociąg, który wyjechał z bocznego toru. No i uruchomiłem nagłe hamowanie, uciekłem do przedziału maszynowego, gdzieś na korytarz i rzuciłem się na podłogę. Młodszy maszynista, który jechał ze mną – starszy ode mnie o jakieś 30 lat runął na mnie i doszło do zderzenia przy szybkości 30 km/h. Moja lokomotywa uderzyła w bok tamtego pociągu. W efekcie 3 wagony były do góry podwoziem, 2 lub 3 leżały na boku. W każdym razie zdarzenie to zostało sklasyfikowane jako katastrofa kolejowa – wprawdzie bez ofiar, ale katastrofa kolejowa.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Ja miałem tylko guza na brodzie i starty naskórek na brzuchu. Kiedy wyszedłem z tej lokomotywy, żeby zapalić papierosa, bo jeszcze wtedy paliłem – ręce trzęsły mi się tak, że nie mogłem trafić papierosem do ust. Oczywiście czekały nas badania krwi – milicja zabrała nas do Ostrowa Wielkopolskiego. Od maszynisty drugiego pociągu poczułem woń alkoholu. On był z Ostrowa, czyli z miejsca, w którym wydarzyła się katastrofa. Ode mnie i mojego pomocnika, oraz pomocnika maszynisty z drugiego pociągu pobrano krew przy otwartych drzwiach, a od tamtego maszynisty nie, bo niby czegoś tam niezbędnego do badania zabrakło. Wtedy przyjechała milicja, zabrali go do gabinetu, zamknęli drzwi na zamek od środka – potem dowiedzieliśmy się, że jeden z tych milicjantów był jego bratem. Oczywiście badanie nic nie wykazało.

A druga taka historia wydarzyła się też kiedy jechaliśmy do Łodzi. I pomiędzy Międzybórzem a stacją Sośnie jest taki duży spadek, około 7 promili. Co chwilę trzeba hamować, żeby nie przekroczyć dozwolonej szybkości – tam była szybkość 60 km/h. I w pewnym momencie, akurat zacząłem hamować i poczułem takie dobicie resorów. Jak się potem okazało, tor po wyglądał jak makaron, był tak pozawijany. Po przejściu wagonów, które ja prowadziłem. Na szczęście znowu nic nam się stało. Miałem wtedy takiego młodego pomocnika, który robił już drugą służbę jako pomocnik – chłopak kompletnie był zszokowany.

### ***A co było przyczyną tego zdarzenia?***

Tor był po prostu podmyty.

### ***Na jakich lokomotywach Pan pracował?***

Ojej... Poczynawszy od SM03 poprzez SN30, SN42, SU42, SP42. SP42 to były lokomotywy do prowadzenia pociągów osobowych z ogrzewaniem parowym – one miały kocioł taki ogrzewany paliwem płynnym. Mówimy na to ropa, ale to jest olej napędowy.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Dalej prowadziłem ST43 – to jest ciężka lokomotywa do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych. No i elektrowozy to ET21, ET22, EU07. EU to jest uniwersalna lokomotywa. Bo te oznaczenia służą do określania rodzajów lokomotyw: S to jest spalinowa trakcja, E to jest elektryczna, potem druga litera to jest określenie funkcji, np. M oznacza lokomotywę do jazdy manewrowej, U to jest uniwersalna czyli może ciągnąć pociągi towarowe i osobowe. No i ET – T oznacza pociągi towarowe. Ale np. ET21, ET-22 mogły ciągnąć zarówno pociągi towarowe, jak i osobowe. ET41 to jest lokomotywa do ciągnięcia bardzo ciężkich składów towarowych – jest to lokomotywa dwuczłonowa. Z każdej strony członu tej lokomotywy jest kabina do prowadzenia pociągu. To jest lokomotywa o potwornej mocy.

Dzisiaj są już lokomotywy inne, bardzo zelektronizowane. To mniej więcej tak jak współczesny samochód – tam rządzi już elektronika. Na tych nowoczesnych lokomotywach już nie jeździłem. Tak zmodernizowano lokomotywy ET22 – zanim lokomotywa wykona polecenie maszynisty to najpierw skonsultuje się z komputerem czy może to zrobić – czyli tak samo jak we współczesnych, najnowocześniejszych samochodach. Tak jak jazda samochodem dziś jest luksusem, tak te same urządzenia, np. tempomaty czynią prowadzenie lokomotywy bardzo komfortowym. Także tych wszystkich rodzajów lokomotyw, na których jeździłem było sporo. Nigdy natomiast nie prowadziłem parowozu. Nie miałem do tego uprawnień.

Kiedy zdawałem pierwszy egzamin na maszynistę, to jeden z egzaminatorów zapytał z pewną lamentacją w głosie, dlaczego nie chcemy prowadzić parowozów. Wtedy jeszcze parowozy były w ruchu. Również w Oleśnicy. Najgorszym rozwiązaniem tu w Oleśnicy na jakie się zdecydowano to była likwidacja lokomotywni. Ona miała bardzo dobre wyniki w przewozach, ale z powodów politycznych zlikwidowano ją. Ona przechodziła w tym czasie modernizację. I to nie tanią modernizację. Zakładano wtedy nowe ogrzewanie, które miało być zasilane przez miejską ciepłownię. I już jak była likwidacja tej lokomotywni to spotkałem kolegę, który robił tę modernizację – był szefem firmy, która ją robiła.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

I pytam, dlaczego wy to wszystko robicie? Przecież to wszystko jest przeznaczone do likwidacji. A on mówi, że on ma umowę. I jej się trzyma. I musi się jej trzymać, żeby mu zapłacili.

Kanały wykładano kafelkami, przeprowadzono remont dachu, zakład miał dużo, dużo pracy – także wszystko to wyglądało super, ale nie podobało się komuś w Dolnośląskie Dyrekcji.

### ***Czy miał Pan jakieś swoje ulubione trasy? Jak wyglądały wyjazdy w długie trasy?***

Powiem tak – nie lubiłem spać. Kiedyś było tak – jechało się w jedną stronę, spało się w noclegowni i potem naturalną koleją rzeczy powrót. Kiedyś – i to pomimo tego, że przepisy mówiły coś zupełnie przeciwnego, że można pracować maksymalnie 12 godzin – zmuszano nas do pracy szesnastogodzinnej. Najdłuższą służbę jaką zrobiłem w jedną stronę to była trasa do Czerwieńska, dużej stacji towarowej za Zieloną Górą. Jechaliśmy tam ponad 22 godziny. To była ta sławna zima 1978/79. Absolutnie wszystkie boczne tory na stacjach pośrednich były zajęte. Nie było gdzie odstawić pociągu – bo maszynista ma takie prawo wynikające z tego, że jak kończy się czas pracy to nie można już dalej jechać, ale my mieliśmy cały czas powtarzające się polecenie żeby jechać do Czerwieńska. Kiedy tam dojechaliśmy byliśmy totalnie zmęczeni – w końcu to było dwadzieścia parę godzin na lokomotywie, gdzie cały czas pracuje potężny wysokoprężny silnik. I to wcale nie było fajne. Potem zlikwidowano spanie na stacjach zwrotnych. Ale to była wyjątkowa sytuacja. To było dobre, że pracowało się do 12 godzin. Po ósmej godzinie pracy powiadamiało się dyspozytora, a ten w ciągu najbliższych 4 godzin wyznaczył mi miejsce, w którym mógłbym zostawić lokomotywę i wrócić pociągiem pasażerskim do miejsca pracy, do jednostki macierzystej. Podsumowując – nie miałem jakichś ulubionych tras.

Czego najbardziej nie chciałem? Nie chciałem jeździć w pociągach osobowych. Początek mojej pracy to były głównie trasy do Ostrowa Wielkopolskiego, do Kępna, do Krotoszyna, do Ziębic.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**



A potem poszedłem na spalinową trakcję do lokomotywowni Wrocław Główny. Tam maszyniści z Głównego uważali, że nasze kwalifikacje nie dorównują ich wiedzy. Tam to dopiero było zabawnie. Np. chciał nami rządzić pomocnik maszynisty, bo uważał, że wie lepiej jak się jedzie lokomotywą, jak się prowadzi pociąg. Zdarzało się, że mówiłem takim osobom, żeby trzymali rączki przy sobie bo inaczej zażądam opuszczenia przez niego lokomotywy i zawołam kierownika pociągu. I kierownik pociągu ze mną pojedzie. I takich zabawnych sytuacji było w sumie całkiem sporo.

### ***A czy dziś, kiedy ma Pan wybór to wybiera Pan pociąg czy samochód?***

Samochód. Kiedy kupiłem pierwszy samochód, moja żona stwierdziła, że już nie pojedziemy więcej pociągiem. Samochód to jednak większy komfort, choć pociągi też nie są takie jak kiedyś. No i ja już przywykłem do jazdy samochodem. Uważam, że tak, jak byłem dobrym maszynistą, teraz jestem całkiem niezłym kierowcą. Samochodem dostanę się do celu o wiele szybciej, zwłaszcza teraz, kiedy mamy coraz lepsze drogi.

### ***Co ma Pan do powiedzenia młodemu człowiekowi, który chciałby zostać maszynistą? Czy to dobry zawodowy wybór?***

Ciężka, bardzo ciężka praca. Proszę sobie np. wyobrazić 24 grudnia. Wieczór. Jedzie pan. W oknach mijanych domów świeca choinki – a pan jedzie. Nie jest pan z rodziną. Święta... A po drugie – prowadzenie pociągu pasażerskiego a towarowego to jest niesamowita różnica. Jak z kolegami przeszliśmy na Wrocław Główny to przeszliśmy tam z bagażem pociągów, które prowadziła Oleśnica. I jak ci maszyniści stwierdzili, że dodatek za jazdę w pojedynkę jeśli prowadzi się pociąg towarowy niż osobowy to zaczęli kombinować, żeby to oni jeździli pociągami towarowymi. Zrazili się bardzo szybko. Po kilku tygodniach żaden z nich nie chciał wsiąść na pociąg towarowy. To jest bardzo trudna praca. Do tego trzeba mieć smykałkę, niestety.

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Kiedy się prowadzi te jednostki osobowe elektryczne, kiedyś żółto-niebieskie, teraz chyba czerwone czy jak je tam malują to jest naprawdę wielka różnica. Jazda tą jednostką to jak prowadzenie tramwaju. A pociąg towarowy? Jak ma 600 metrów długości i 3200 ton na haku, to przy złym hamowaniu, albo jak się zacznie ciągnąć w nieodpowiednim momencie to momentalnie z jednego pociągu robią się 2 albo 3 części – to pękają jak nitka sprzęgi wagonów. Także to nie jest takie proste, ale wszystkiego można się nauczyć. Ale parę razy prowadziłem pociągi osobowe, pośpieszne na przykład. Kilka jak byłem na lokomotywni w Oleśnicy i kilka na początku jak na Głównym we Wrocławiu, ale potem już nie.

Zdarzało się na przykład jak kiedyś dawno temu była taka nawałnica... Chyba w 1987 roku. Przeszło to lasami pomiędzy Dobroszycami a Grabownem Wielkim i dalej w kierunku Twardogóry. I tam była porwana sieć trakcyjna – połamane drzewa spadły na sieć trakcyjną, wszystko było porwane. Konieczne było przeciąganie pociągów trakcją spalinową. Wtedy też zaangażowano mnie – jeździłem w tą i z powrotem na trasie Grabowno Wielkie – Krotoszyn. Także ta praca wiąże się naprawdę z trudnymi sytuacjami. I chciałbym powiedzieć, że tutaj nie wystarczy entuzjazm. Widziałem wielu takich entuzjastów – zdarzało się, że robili niemałe czasem szkody. Znałem takiego entuzjastę, który lubił się chełpić osiąganymi prędkościami. Najbardziej się cieszył, kiedy udało mu się jechać, jak on to mówił „złoty dwadzieścia” (śmiech). No i kiedyś przy tym kozakowaniu przegapił semafor... No i na jakieś 2, 3 lata została zawieszona kariera kolejowego rajdowca. To podobnie jak z młodymi kierowcami – pojeździ taki z 3 miesiące i wydaje mu się, że jest kierowcą idealnym.

***A czy ludzie pracujący na kolei i w innych zawodach związanych z kolejnictwem tworzyli społeczność? Czuł Pan w czasie, kiedy Pan pracował tworzył Pan jakąś grupę? Mieliście jakieś swoje zwyczaje? Spotykaliście się też towarzysko?***

Ojej... No pewnie, że tak!

ANDRZEJ ŁYSEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Przede wszystkim prywatne spotkania. Zwłaszcza jak w Oleśnicy były szkolenia okresowe, to po tych szkoleniach szło się do piwiarni (śmiech). Zawsze się śmialiśmy, że jak się spotka dwóch, trzech maszynistów to rozmawiają tylko o hamowaniu i luzowaniu. I o prowadzeniu pociągu czyli generalnie o pracy.

### ***O czym? O luzowaniu? Co to jest luzowanie?***

No bo hamowanie pociągu to jest bardzo skomplikowana sprawa, bo to się odbywa poprzez upuszczanie powietrza z przewodu głównego. To jest taki mechanizm, że w każdym wagonie jest zbiornik z powietrzem, (jak się upuści powietrze z przewodu głównego), to z niego zasilane są tłoki, które klocki hamulcowe dociskają do kół. Podobnie jest zresztą w samochodach – tylko, że w samochodach jest to mechanizm hydrauliczny, a w pociągach pneumatyczny.

I hamowanie takiego pociągu, który ma np. 600 metrów i waży 3200 ton to trzeba długo trenować.

### ***A gdyby cofnąć czas – czy jeszcze raz zdecydowałby się Pan na ten zawód i na tę pracę?***

Raczej nie. Były takie czasy, że domu bywało się gościem. Mój rekord to 319 godzin pracy w miesiącu, a znałem takich, którzy mieli jeszcze więcej na koncie. Mówiliśmy na nich „godziniarze”. Dzisiaj to już jest jednak inna praca. Jak wspominałem miałem okazję pracować 3 lata w prywatnej firmie kolejowej. Ale mimo to ciągle trzeba z czegoś zrezygnować i wiele osób nie wytrzymuje w takiej pracy.

### ***Dziękuję za rozmowę.***

Dziękuję.



***W jakich latach pracował Pan w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Oleśnicy?***

Wliczając okres kształcenia w szkole przyzakładowej to był okres od 1980 roku do bodajże 2012 roku. Szmat czasu.

***A na jakim stanowisku Pan pracował?***

Cały ten okres przepracowałem w zawodzie elektromonter. Zresztą w tym kierunku kończyłem szkołę przyzakładową. Co prawda na początku pracowałem w centrali telefonicznej, ale to też była praca związana z elektrotechniką. Po odbyciu służby wojskowej pracowałem w wydziale gospodarczym, w brygadzie, która się zajmowała naprawą silników urządzeń spawalniczych, a potem przeszedłem na wydział elektrowozów i tam byłem już do końca z małymi przeniesieniami na różne odcinki.

Wtedy już, jak powszechnie wiadomo, od jakiegoś czasu Zakład borykał się z problemem braku zamówień. To się zaczęło w czasach reorganizacji i transformacji jak nas wyłączono z PKP.

Czyli w jednym zawodzie przez cały czas pracy w Zakładzie aż do momentu rezygnacji.

***Rozpoczął Pan pracę w 1980 roku? To pamiętny i gorący rok w historii Polski. W historii ZNTK również? Jaka była wtedy atmosfera w Zakładzie?***

Tak, w ZNTK też było gorąco. Proszę pamiętać, że myśmy wtedy podlegali pod kolej i w związku z tym był to zakład zmilitaryzowany i tu mieliśmy zupełnie inne podejście ze strony władz. Podlegaliśmy ostrzejszym rygorom niż inne zakłady. To był tak zwany obiekt strategiczny. Straszono nas... mówiąc delikatnie różnymi kłopotami jeśli chodziło o odmowę wykonywania pracy, ale jednak konsolidacja była dość duża i strajki były.

Ale jak już wprowadzono Stan wojenny w 1981 roku to rygory były naprawdę surowe, bo był komisarz wojskowy, który pełnił funkcję... nie tyle dyrektorską, co taką koordynującą jeśli chodziło o wytyczne Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego.

Ale wracając do roku 1980 to strajki jako takie były – my jako uczniowie, bardzo młodzi ludzie czuliśmy ten etos solidarności, to przysłowiowe „spanie na styropianie”, choć w naszym przypadku było to raczej leżenie, do którego na dobrą sprawę byliśmy przymuszani przez innych pracowników. Myśmy tam byli na praktykach, a proszę pamiętać, że oprócz tego mieliśmy szkołę i to wszystko nas tak nie dotyczyło jak etatowych pracowników, którzy w zakładzie byli cały czas. Ale jednak jakoś tam spotkaliśmy się z historią, zetknęliśmy się z tym i to zostało w pamięci. Ja, jak większość pracowników zapisałem się do Solidarności – to był potężny, dziesięciomilionowy ruch, a dziś zostało z tego tyle, ile zostało. Ale to już inny temat.

Pamiętam te czasy, a potem Stan wojenny – zostaliśmy pozbawieni resztek czasu wolnego, praktycznie ferii i wakacji. My już wcześniej jako szkoła przyzakładowa nie mieliśmy pełnowymiarowych ferii i wakacji – musieliśmy odbywać praktyki, a w Stanie wojennym nie było niestety już w ogóle wakacji i ferii.

***Proszę opowiedzieć coś o szkole przyzakładowej ZNTK, którą Pan ukończył.***

Ona mieściła się w takich barakach, które były pozostałościami po obozie jenieckim. Z tego, co mi wiadomo w tym obozie byli przede wszystkim jeńcy włoscy.

Pamiętam, że kiedy szukałem tej szkoły, to szukałem jakiegoś dużego budynku. Takie zawsze miałem wizualne wyobrażenie szkoły, że to jakaś duża budowla. I kiedy tak jej szukałem to przeszedłem koło tych baraków chyba kilka razy. Potem ku mojemu zdziwieniu okazało się, że to właśnie w tych barakach, było ich bodajże 5 mieszczą się klasy, gabinet dyrektora i wszystko, co znajduje się w każdej szkole.

Ta szkoła nie cieszyła się dobrą renomą. Głównie przez osoby z zewnątrz była oceniana negatywnie.

ALEKSY JASZCZYSAK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Ja natomiast, jako osoba, która ukończyła tę szkołę, z całą stanowczością muszę stwierdzić, że w porównaniu z ludźmi, którzy w tym czasie kończyli inne szkoły ja było dużo lepiej merytorycznie przygotowany do zawodu. Mieliśmy szerokie spektrum zajęć jeżeli chodzi o elektrotechnikę jak na owe czasy, bo (fragment nieczytelny – 1 słowo) zajmowała się różnymi sprawami. Mieliśmy też bardzo dobrych nauczycieli praktycznej nauki zawodu. Byli bardzo wymagający – ja do zawodówki przenieśliem się z liceum i wydawać by się mogło, że będę miał do czynienia z dużym obniżeniem poziomu, ale bardzo się zdziwiłem. I to zarówno jeśli chodzi o merytoryczne podejście do nauczanego przedmiotu, jak i sprawy ogólnowo-wychowawcze. Nauka sprawiała mi dużo przyjemności, mimo że do tej szkoły trafiłem tak trochę z przypadku.

Zawód, którego się uczyłem wybrałem już świadomie. Wciągnęło mnie to i tym zajmuję się do dziś – łącznie z okresem nauki to już ponad 40 lat.

Dużo, bardzo dużo rzeczy pamiętam ze szkoły. Miałem szczęście do dobrych nauczycieli. Dużo nas nauczyli, a później z częścią z nich spotkaliśmy się w Zakładzie – byli tam zatrudnieni, ale też prowadzili zajęcia w szkole. I to, co mieliśmy w teorii w szkole miało odzwierciedlenie w zakładzie. To było bardzo dobre.

Weźmy na przykład technikum Zespołu Szkół Zawodowych - klasę elektryczną kończyli ludzie, znałem ich, którzy na praktykach mieli tylko instalacje elektryczne. Tylko tego się nauczyli i poza instalacjami elektrycznymi nie potrafili nic innego. A ja nie miałem żadnego problemu z podjęciem pracy na innym wydziale, albo w innej brygadzie, albo nawet z wykonywaniem jakiś innych prac poza zakładem. A to wszystko dlatego, że ta szkoła, pomimo złej reputacji dawała bardzo dużo wiedzy i umiejętności. Sądzę, że wykształciła ona wielu, wielu lepszych ode mnie (mówiąc kolokwialnie) fachowców. I żaden z nich na pewno nie żałuje wyboru tej szkoły. Jeśli ktoś chciał się czegoś nauczyć to tam miał naprawdę taką możliwość.

I jeszcze chciałbym dodać, że to chyba była jedyna szkoła w okolicy, w której nie było żadnej dziewczyny. Typowo męska placówka. Oczywiście oprócz kobiet nauczycielek.

ALEKSY JASZCZYSZAK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

## ***W którym dokładnie miejscu była ta szkoła?***

Przy ul. Sudoła, pomiędzy skrzyżowaniem z Poniatowskiego a skrzyżowaniem z Daszyńskiego. Dziś na jej miejscu stoi zabudowa szeregowa. Przez jakiś czas była tam restauracja, potem jakiś klub, potem to wyburzono i postawiono te szeregówki.

Jedynym śladem po szkole, który pozostał do dziś jest boisko, które stoi między tymi szeregówkami a ogródkami działkowymi. Na tym boisku były rozgrywane międzyzakładowe mecze piłki nożnej i tam odbywały się różne wydarzenia sportowe organizowane przez Zakład.

## ***Proszę powiedzieć, który dzień w Pana pracy, jakie wydarzenie zapamiętał Pan najbardziej?***

Miałem kilka takich przeżyć. To wynikało z charakteru pracy. Zdarzały się wypadki, ale nie lubię do tego wracać.

Ale bardzo dobrze wspominam imprezy pierwszomajowe, który były organizowane jeszcze za czasów tzw. komuny. To odbywało się na Skwerku przy Sudoła. Zawsze tam po pochodzie była impreza. Jeszcze wtedy jako młody pracownik centrali telefonicznej obsługiwałem nagłośnienie.

Zakład dbał o ludzi, bo były właśnie takie imprezy integracyjne, rozrywkowe na których ludzie się bawili, tańczyli - to są pozytywne wspomnienia.

Mogę też jeszcze wspomnieć o Stanie wojennym, który mi dość mocno utkwiał w pamięci. Pan komisarz, już nie pamiętam jaki on miał stopień – poszedłem kiedyś do niego, powiedziałem co mi jest potrzebne, a czego nie mogę kupić. On natychmiast, przy mnie zadzwonił gdzieś i sprawę załatwił od ręki. A potem poszedłem we wskazane przez niego miejsce, powołałem się na niego i nie było najmniejszego problemu. Ale to jedno z niewielu pozytywnych wspomnień Stanu wojennego.

A jeśli chodzi o Zakład to dopóki jeszcze przynależeliśmy do struktur kolejowych to było fajnie. Mieliśmy dużo pracy, dużo zleceń, dobrze się zarabiało. A potem kiedy nas już wyłączono ze struktur kolejowych to zaczęły się problemy.

ALEKSY JASZCZYSZAK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Wtedy człowiek już był nastawiony tylko na to, żeby iść do pracy, coś zarobić, utrzymać rodzinę. Zakład miał bardzo mało czasu i możliwości żeby myśleć o jakiejś dodatkowej działalności nie związanej z jego głównymi zadaniami. My, pracownicy byliśmy wtedy skupieni na przetrwaniu.

***Wspomniał Pan o wspólnym spędzaniu czasu wolnego, o wspólnej zabawie i rozrywce - czy pracownicy zakładu tworzyli jakąś wspólnotę, społeczność związana nie tylko z pracą?***

Tak, oczywiście. Oprócz święta pracy obchodziliśmy też inne święta państwowe, np. 22 lipca (święto narodowe w Polsce latach 1945 – 1990, rocznica ogłoszenia tego dnia w 1944 roku Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, powszechnie uznawanego za pierwszy oficjalny dokument wprowadzający w Polsce ustrój komunistyczny – przyp. red.) też coś tam wspólnie robiliśmy.

Zakład, co również muszę ocenić bardzo na plus, miał bodajże 3 ośrodki wypoczynkowe, jeden pamiętam był w Sianożętach, jeden, kolonijny przeznaczony do wypoczynku dla dzieci. Mieliśmy też wyciąg narciarski w górach – niestety umknęła mi nazwa miejscowości. Byłem tam, bardzo dobrze wspominam ten pobyt. Sianożęty natomiast wspominam, jako miłośnik lotnictwa bardzo dobrze, ponieważ kilka kilometrów od ośrodka, w Bagiczu było radziecka baza lotnicza – często tam chodziłem i obserwowałem loty tych samolotów wojskowych.

Czuliśmy się zadbanii – było gdzie wypoczywać. Mieliśmy też dwa autobusy i często odbywały się wycieczki autokarowe. Czasami nawet za granicę. Ale jeździliśmy też na m.in. grzyby. Także podsumowując Zakład wiele robił, żeby pracownicy mogli odpocząć, rozerwać się i żebyśmy mogli się integrować. Nawet już w tych trochę cięższych czasach po transformacji, a nawet już po wyłączeniu ze struktur PKP zdarzały się czasem jakieś wycieczki. Ja na przykład byłem wtedy w Berlinie.

ALEKSY JASZCZYSZAK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**



Ale wtedy były organizowane już nie tylko przez Zakład, ale przez związki zawodowe, albo przez samą dyrekcję, a zdarzało się nawet, że sami się organizowaliśmy i jeździliśmy na wycieczki, na zawody sportowe – ale to wszystko było jeszcze przed przejściem Zakładu przez prywatne spółki. Ponadto funkcjonowała międzyzakładowa liga piłki nożnej kiedy jeszcze w Oleśnicy funkcjonowały zakłady – mecze odbywały się na naszym szkolnym boisku przy ZNTK.

Nie można powiedzieć, że nic się nie działo. Wiele zależało od chęci pracowników, tylko, że kiedy ja zaczynałem pracę, to było nas ponad 2000 – było dla kogo to wszystko robić. No ale potem ubywało pracowników, zmieniały się struktury, zmienił się właściciel. A potem ja odszedłem (śmiech).

***Dziękuję bardzo za rozmowę.***

Dziękuję.



ALEKSY JASZCZYSZAK - WSPOMNIENIA

**KOLEJ W OLEŚNICY**

### **Czym zajmował się Pani Tata?**

Mój Tata, Aleksander Brodala był kolejarzem. Przepracował na kolei całe życie.

### **Kiedy rozpoczął pracę?**

Dokładnie nie wiem. Wiem, że w czasie wojny. Mieszkaliśmy na terenach przygranicznych – tata urodził się w 1922 roku w Kaczorach koło Odolanowa. Brał udział w ruchu oporu w ostrowskich strukturach Armii Krajowej. Miał pseudonim „Zajac”.

### **Czy może Pani coś powiedzieć o jego walce w konspiracji?**

Mam jedynie taką ogólną wiedzę, ale Tata w 1993 roku spisał wspomnienia i chyba najlepiej będzie sięgnąć bezpośrednio do nich. Są dość szczegółowe i ciekawie napisane. Ukazały się w Gazecie Ostrowskiej w 2017 roku.

### **Mieliśmy do siebie zaufanie**

*Było to w czerwcu, około 15-go w 1943 roku, ok. godz. 12-12.30. Była to sobota, dzień był bardzo słoneczny. Działo się to na stacji kolejowej Ostrów Wielkopolski , przy moście odolanowskim. Pracowałem jako pomocnik montera sygnalizacji kolejowej. Warsztaty znajdowały się tuż przy moście odolanowskim. Most był już nowy, ten co jest obecnie. O godzinie 9.30 mój szef Jan Pawlak zamieszkały w Ostrowie, w bloku kolejowym przy ulicy Odolanowskiej polecił, że po śniadaniu mam wraz z kolegą Władysławem Rybakiem udać się za przewodami, które prowadziły do semafora wyjazdowego od strony Topoli, sprawdzić czy nie są poskręcane i wszystkie rolki posmarować oliwą.*

Bardzo często się zdarzało, że druty były skręcane i tym razem dyżurny ruchu zgłaszał, że semafor ciężko się podaje. Udaliśmy się we dwoje w celu sprawdzenia, ale nic nie stwierdziliśmy. Stojąc przy semaforze Władysław Rybak podał mi myśl, że jak przejedzie pociąg osobowy od strony Topoli przed godz. 11-tą, a semafor wyjazdowy będzie wskazywał „wolna droga” to skręcimy przewody, tak że dźwignia semaforowa na nastawni przyjdzie w zasadnicze położenie, a semafor będzie wskazywał na wjazd. Pan Rybak miał do mnie zaufanie, a w dodatku jest to dalszy krewny. Ale nie wiedział, że mam kontakty z AK. Ja udałem niechęć do tego, ale po chwili wyraziłem zgodę. Po przejściu pociągu osobowego od strony Topoli około godz. 10.50 druty skręciłem, a wykonałem to fachowo, bo znałem się na tym. Przewidywałem, że nie będzie podejrzania, bo mieliśmy zaufanie.

Niemcy kłócili się między sobą

Po skręceniu przewodów udaliśmy się do warsztatów, a była to już godz. 11.30 . Zgłosiłem Panu Pawlakowi, że przewody są w porządku. Pawlak powiedział „to się trochę pokręćcie, bo już nie warto iść do innej pracy, jest sobota i zaraz koniec pracy”. Ja i Rybak tylkośmy spoglądali czy nie jedzie jakiś pociąg towarowy od strony Topoli. A tu parę minut po godz. 12.00 przybył do warsztatu torowy Niemiec „Ułan”. Nazwiska n ie znam, ale wszyscy nazywali go „Ułan”, bo miał takie nogi krzywe jakby jeździł na koniu. Zarządził, żeby ktoś z monterów przybył do rozjazdu bo będą go podnosić. Monter musi tam przy tym być i pilnować swoich urządzeń jak będą rozjazd regulować.

Pan Pawlak wyznaczył mnie i kolegę Edwarda Tomalę mówiąc, że do pociągu którym odjeżdżamy do Odolanowa jeszcze jest trochę czasu, a on sam zaraz tam przyjdzie. Zabraliśmy torbę z narzędziami i razem z torowym „Ułanem” u daliśmy się do rozjazdu. Już do rozjazdu nie doszliśmy, bo przejście zagroził nam wjeżdżający pociąg towarowy od strony Topoli.

WIESŁAWA BOBEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

Pociąg prowadził węglarki-okolo 25 wagonów załadowanych beczkami po 200 litrów w beczce, a na wagonie było około 120 beczek, co później sprawdziliśmy. Na lokomotywie przy oknie stał oficer niemiecki. Już wyczułem, że coś się stanie bo na ten tor nie można było przyjąć pociągu na semafor. Lokomotywa i kilka wagonów już się znajdowały za mostem w stronę stacji. W tym czasie nastawniczy Polak prawdopodobnie przygotował drogę przebiegu do tego pociągu i pod kołami wjeżdżającego pociągu położył zwrotnicę. Pociąg został wykolejony. Natychmiast powstał pożar, beczki eksplodowały i szły w powietrze bardzo wysoko. Spadały przeważnie po drugiej stronie mostu, koło warsztatów krawieckich. Dyżurny ruchu twierdził, że pociąg wjechał do stacji przy semaforze wskazującym sygnał „stój”, bo tak wskazują urządzenia, a oficer i maszynista twierdzili, że semafor wskazywał „wolna droga”. Zadanie zostało wykonane tak, jak żeśmy mieli zaplanowane, że Niemcy będą się kłócić co do semafora.

#### *Pochwała od komendanta*

Komisja i urządzenia wykazały, że semafor powinien wskazywać sygnał „stój”. A naoczni świadkowie jak oficer, maszynista i kierownik pociągu twierdzili, że wskazywał „wolna droga”. Nastawnia dysponująca została spalona. Zniszczonych i spalonych było około 9-12 wagonów z benzyną. Kilka rozjazdów uległo zniszczeniu, spaliło się kilka motorów elektrycznych przy rozjazdach, bo stacja Ostrów miała być uruchomiona na urządzenia elektryczne. Musiano wymienić wszystkie szyny na całej szerokości stacji przy moście odolanowskim. Na 38 godzin całkowicie przerwany został ruch pociągów od strony Krotoszyńska, Kępna i Odolanowa. Straty były ogromne. Dwóch oficerów niemieckich z lagru karnego, który znajdował się przy parku 3 Maja zwróciło się do inspektora służby drogowej Pana Kipmilera i inspektora służby zabezpieczenia ruchu pociągu.

WIESŁAWA BOBEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

*Pana Flaiszmana z zapytaniem kogo mają aresztować. Odpowiedzieli, że nie zachodzi potrzeba, bo urzędnicy wykażą kto jest winny. To nam przetłumaczył Pawlak, który bardzo dobrze mówił po niemiecku. Panowie Kipmiller i Flaiszman byli dobrzy dla Polaków katolikami. To co mi wiadomo nikt nie został aresztowany. Była to moja najpoważniejsza akcja. Otrzymałem pochwałę od komendanta AK na teren Odolanów podchor. Tadeusza Szczepańskiego.*

### **Bardzo piękna historia. A co po wojnie?**

Po wojnie przeprowadziliśmy się do Oleśnicy. Dostaliśmy mieszkanie na stacji. Tata początkowo był dyżurnym ruchu towarowego – bo kiedyś było dwóch dyżurnych od ruchu pasażerskiego i towarowego. Miał swoje miejsce pracy na jednym z peronów stacji w Oleśnicy. Później został zawiadowcą stacji w Oleśnicy. Pracy było bardzo dużo. W tamtych czasach był o wiele większy ruch pociągów.

### **Jak Pani wspomina tamten czas zaraz po wojnie?**

To były ciężkie czasy, żyło się biednie, trzeba było oszczędzać, ale oczywiście cieszyliśmy się, że już jest po wojnie.

To był czas, kiedy nie było placów zabaw, boisk, nie bardzo były takie miejsca przeznaczone dla dzieci, w mieście było jeszcze dużo zagruzowanych ulic i placów. Pamiętam, że bawiliśmy się w ganianego na peronach i w chowanego w wagonach pociągów odstawionych na bocznicę, bo wtedy dużo pociągów zaczynało i kończyło bieg w Oleśnicy.

Potem w latach pięćdziesiątych tata po raz kolejny awansował – tym razem został dyspozytorem w Dyrekcji Kolei we Wrocławiu i tam już pracował do emerytury. Po przejściu na emeryturę pracował jeszcze kilka lat w Miejskiej Radzie Narodowej we Wrocławiu. (Rada Narodowa – był to w latach 1945-1990 organ władzy rządowej, pełniący także funkcje władzy samorządowej).

WIESŁAWA BOBEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**

## ***I co potem? Wróciliście do Oleśnicy?***

Nie od razu – rodzice w latach osiemdziesiątych wybudowali dom w rodzinnym Odolanowie, mieszkali tam kilka lat, ale ostatecznie zdecydowali się go sprzedać i kupili mieszkanie w Oleśnicy. I tu tata mieszkał aż do śmierci w 2002 roku. W 1993 roku spisał wspomnienia, które cytowaliśmy wyżej.

## ***Dziękuję za rozmowę.***

Dziękuję.



WISŁAWA BOBEK - WSPOMNIENIA

---

**KOLEJ W OLEŚNICY**



# KOLEJ W OLEŚNICY

## WSPOMNIENIA

---

ROZMOWY PROWADZIŁ: *RAFAŁ WOJTCZAK*  
REDAKCJA: *MONIKA BRODAŁA, ANNA HERBIK*  
OPRACOWANIE GRAFICZNE: *MAGDALENA WILGOSZ*  
W WYDAWNICTWIE WYKORZYSTANO ZDJĘCIA Z PROFILU *IGERSOLESNICA*

AUTORZY WYDAWNICTWA PRAGNĄ PODZIĘKOWAĆ OSOBOM, KTÓRE  
PRZYCZYNIŁY SIĘ DO JEGO POWSTANIA:  
*ELŻBIECIE SOSNOWSKIEJ I RADOŚLAWOWI JASZCZYŻAKOWI*

---