

KOLEJE, KTÓRE GINĄ

O iście „żelaznej” niechęci Powiatu Ostrzeszowskiego do rewitalizacji linii kolei żelaznej 383 Ostrzeszów-Namysłów MÓWI PROF. ROMAN DZIERGWA

Profesor zw. dr hab. Roman Dziergwa, z pochodzenia i sentymentu ostrzeszowianin, mieszka dziś w Poznaniu, ale nieprzerwanie związany jest z ziemią ostrzeszowską. Wielki miłośnik i znawca kolei w Polsce i na świecie. W poprzednim numerze zamieściliśmy pierwszą część rozmowy z profesorem na temat kolei. Dziś część druga.

Czy mam przez to rozumieć, że przeszkodą dla odrodzenia żelaznej kolei w powiecie stały się nasze władze, czy może głównie PKP?

- I to, i to! Wszyscy się „walnie” przysłużyli! Miejscowe partie polityczne np. zasiadziały chyba jeszcze od II wojny i Mikołajczyka w powiecie PSL, z panem starostą na czele, były naszym najgroźniejszym adwersarzem i „wrogiem”, bo był to ruch społeczny, ale nie tylko, bo do tego doszły osoby prywatne oraz niejaka pani Genowefa Poręba z Biskupic - przewodnicząca Rady Miejskiej w Grabowie, która wszystkim chciała rządzić i „potrząsać” i która po kolei konsekwentnie torpedowała i utraçała wszelkie inicjatywy. Walnie utrudniał i przeszkadzał także mój kolega szkolny, śp. Burmistrz Geppert, ale mimo to cześć jego pamięci... Niech spoczywa w pokoju!

I to nie nam, tylko pani Genowefie się udało! Zwolniono np. za pieniądze europejskie konferencje pseudonaukowe z udziałem różnych profesorów (niestety, także i moim!) na dworcu w Grabowie. Chwalono się bardzo! Niby wszystko było OK, a nic nie było, bo niemal każdy decydent tylko myślał, jak „uwalić rozwalić” tę wrażliwą „szczytną inicjatywę”, a stała się kolej wycięcia definicyjnej świadomości społecznej. I to też się udało! Gratulacje! Gorzej jeszcze było tylko w Kępnie, gdzie od razu wycięto całą linię do Namysłowa!

Powiat nie ma już swojej kolei i chluby, bo została pocięta „na żyłki” przez sam Powiat. Resztę rozkradli złodzieje. Hurra, wszelkie kłopoty poznikały! Hurra! A my jeszcze ciągle żyjemy!

Przecież pan starosta i inni przedstawiciele władz powiatu przekonywali, że to z powodu opieszłości i niechęci dyrekcji PKP wszystko się tak marnie i ślamazarnie toczy!

- Niech pan w to nie wierzy! Był to kryminał w biały dzień! Jaśnie pan starosta jeździł kilkadziesiąt razy do Warszawy i Poznania i pozornie „prowadził ważne rozmowy”, później się okazało, że niemal z nikim nie rozmawiał i nic nie negocjował. Wszystko było robione „dla picu”, na niby. Mam w swoim prywatnym archiwum liczne dokumenty i dowody na to. Niby pojawiał się w Urzędzie Marszałkowskim w Poznaniu (tak twierdził Powiat), był w centrali PKP w Warszawie, ale nikt go tam nie witał i nie widział (tak twierdziła Kolej PKP). Pan Wicemarszałek Województwa, Wojciech Jankowiak (rocznik 1956) - prywatnie wielki patriota i kolosalny miłośnik kolei żelaznych, wycofał się definitywnie z pomocy. A więc nawet na papierze nic się nie działo. Była to czysta fikcja i „porozajca pola walki”!

A PKP było bez winy?

- PKP chciało po remoncie wynająć dworzec-zabytek historyczny, a potem go sprzedać, ale nie było już komu. Notabene Forum Rozwoju Ziemi Ostrzeszowskiej z pomocą zasłużonymi paniami - Beatą Cieplik i Krystyną Rajską na czele, przez kilka lat wynajmowało jedno z pomieszczeń dworca, ale nie było już zainteresowania. Kolej PKP tego nie chciała, proponowano horrendalne stawki. Zupełna abnegacja świadomości historycznej w połączeniu z ignorancją! Nikomu na niczym nie zależało. Znany producent mebli w Ostrzeszowie - pan Mucha - wyprodukował w końcu za własne pieniądze umeblowanie w prezencje dla Forum. Chyba nawet mu nie podziękowano!



Dworzec w Grabowie - 2006 r.

Ale przecież, żeby ludzie mieli zainteresować się na serio historyczną koleją żelazną, trzeba wyjść do nich z jakąś ofertą. Jedna izba pańszczyt po dziadku kolejarzu to trochę mało. Może to być ciekawe, ale tylko dla wąskiego grona miłośników kolei...

- Zgadza się! A więc były organizowane słynne imprezy teatralne i Stapanie pikniki na Stacji Bukownica. Dzieci i młodzież waliła drzwiami i oknami i szalała! Jeździła sprezentowana przez naszych przyja-

ciół z Niemiec (Blankenburg) dreżyna, wydawało się, że będzie pożywką i podłoże społeczne do zainteresowania tym przyszłościowym tematem mieszkańców, jak i władz. Przede wszystkim odbywały się niesamowite wieczorne inscenizacje teatralne w plenerze na dworcu w Bukownicy („Skrzypek na dachu”). Niestety, niedługo później zaczęto rozpowszechniać pogłoski, że to my sami „bawimy się na koszt Powiatu” w ten sposób (sic!). Smutne, ale prawdziwe!

Powiat oczywiście nie chciał wziąć rewitalizacji na siebie, byle nie ponosić żadnych kosztów! Po co? Wszystkiego się bał, wszędzie celowo tchórzył! Nawet na sesje Rady Powiatu zakazano nam wstępu, byśmy „nie mącili w głowach radnym”. Czy nie było to kolosalne zmarnotrawienie kapitału społecznego? Wielu ludzi boleśnie się zawiodło i zniechęciło, do tego doszła pechowo bardzo zła pogoda w październiku, skończyły się pikniki, bo teraz już wszystko było za drogo, dziś gminy już nie chcą słyszeć nic na ten temat. W końcu pani Genowefa Poręba i pan burmistrz Cegła dopełnili ponurego dzieła egzekucji! Nawet ja zupełnie straciłem do tego serce, nawet gdyby mi dali tę kolej w prezencie, to dziękuję bardzo...

Ale napisałem i wydałem książkę. Sprzedało się już grubo ponad 100 egzemplarzy, a w portfelu mam liczne doświadczenia z Niemiec i Polski, Francji i Anglii. Można powiedzieć - *Roma locuta, causa finita* (Rzym przemówił, sprawa skończona).

Ale być może istnieje choć jakaś mała szansa, by na krótszym odcinku dawnego torowiska mogła jeździć lokalna kolej?

- Nie. Nastawienie opinii publicznej jest obecnie skrajnie nieprzychylnie. Nawet młodzież w Grabowie, gdy pytamy o kolej i dworzec, wzdyga ramionami, nie wie, gdzie jest ulica Dworcowa (mieszkają tam, wielce zasłużeni dla kolei, państwo Maciejewscy), zaś dla władz to tylko zbędny kłopot, którego chcą się pozbyć. Odpowiedź młodzieży brzmi z reguły - „tutaj żadnej kolei nigdy nie było”. Smutne to. Miasto zapomniało o własnej kolei! Pamięta o niej jeszcze tylko trochę Bukownica! I to wszystko!

Dlatego absolutnie nie będę głosował w Ostrzeszowie w wyborach na ludzi starej ekipy. Koniec, hola!

A więc Kolej Grabowska u nas się nie odrodzi, choć w Polsce mamy dużo przykładów dobrego wykorzystania takich torowisk.

- Tak, absolutnie. W Wielkopolsce wspaniałym przykładem godnym wielkiego uznania może być dzieło techniki pt. „Średzka Kolej Powiatowa” - znakomicie i świetnie do dziś działająca dzięki własnemu powiatowi! Jeżdżą tam do dzisiaj prawdziwe parowozy na węgiel! Nie brakuje w Środzie ani osób-wolontariuszy, które się tą kolejką wąskotorową zajmują, ani turystów. Polonista, profesor Wojciech Tomasiak z Uniwersytetu w Bydgoszczy, wydał kilka lat temu epokowe czterotomowe dzieło, poświęcone historii kolei żelaznej w całej Europie, ale przede wszystkim w zaborowej Polsce w XIX i XX wieku. Kolej była kiedyś wielką potęgą. W okresie zaborów w samej Wielkopolsce Niemcy budowali np. m.in. za pieniądze z francuskich kontrybucji po 500 km torów rocznie - osiągnięcie do dzisiaj niedoścignione i nawet dzisiaj nie do pomyślenia!

Kolej cieszyła się wtedy wielkim wzięciem, ale nawet przed wojną nie było prawie wcale samochodów, więc gdyby nie kolej, to ludzie nie mogliby wcale jeździć i się poruszać. Ponadto było w Ostrzeszowie i Ostrowie wiele rodzin kolejarzów - i tak np. moja śp. Mama - Stefania z domu Czacherska, potem Dziergwa, była córką kolejarza, który pracował jako fachowiec-ślusarz w Parowozowni Ostrów Wlkp. Zabili go morderczą robotą w kamieniołomie w Mauthausen Niemcy i Austriacy!

Zarabiano na kolei bardzo dobrze. Pracownicy mogli korzystać z 80% zniżki ceny biletów, jeździć na urlopy i wakacje, prowadzić w miarę dostatnie życie, ba, zatrudniano po domach, nawet w Ostrzeszowie na pół etatu służące! Kolej była dla takich rodzin „Matką Żywicielką”.

Teraz wszystko to się zmieniło, na ruinach polskiej kolei w ramach PKP powstało wiele spółek. Co Pan na to?

- Bardzo źle to oceniam. Zlikwidowali w Polsce niemal wszystkie kasy biletowe! Posunięcie to było i jest wielce wątpliwe i kontrowersyjne. Widać to na przykładzie naszego dworca - niby jest na zewnątrz wyremontowany, a w środku nic nie ma - to tylko taka wydmuszka! Dworce przestały żyć! Gdyby nie apteka i prywatna przychodnia, już by go dawno nie było, a na tym miejscu stałby kontener i osławiony „toj, toj”. To kompromitacja! PKP zamiast w potrzebie nawet za darmo obiektu użyć, żąda od potencjalnych klientów horrendalnych i najwyższych stawek w Europie. Na dworcu w Ostrowie było kiedyś tyle kiosków i sklepów. Był nawet jubiler, były zegarki, „ostał się” do dziś jako jeden jedyny kiosk z hot-dogami. I na tym koniec! Restauracji już nikt nie usiadł, bo podobno nic się nie opłaca!

Ale komfort podróży polepsza się i poprawia!

- Tak jest, i to się nawet zgadza! Są to przede wszystkim nowe lokomotywy i składy wagonowe, a także autobusy szynowe. Polska jest w ich produkcji prawdziwym potentatem! Podobno w przyszłym roku nasz kraj będzie już w firmie Pesa produkował pierwsze lokomotywy o napędzie wodorowym. Kolej staje się coraz bardziej nowoczesna, co nie oznacza, że wszystkie odcinki i trasy są takie nowoczesne i szybkie. Wczoraj jechałem przypadkiem z Poznania do Krakowa i już na starcie mieliśmy 8 minut spóźnienia, wzrosło ono potem do prawie 20 minut. Po części wynikało to z prac torowych, ale jednak jak maszynista włączył przyspieszenie, to z Jarocina do Ostrzeszowa przyjechaliśmy w jakieś 35 minut (to prawda!). Po torach tych pociągi mogą rozwijać prędkość niemal do 140 km na godzinę. Połączeń w obie strony mamy bodajże 14, w tym połącza z nich to pociągi pospieszne TLK.

Ale prawdziwą siłą i potęgą kolei są przewozy towarowe. Niedawno dowiedziałem się od jednego z zawiadowców, że „naszą” linią - z Poznania przez Kluczbork na Śląsk - przejeżdża w ciągu doby około 120 pociągów tylko w jedną stronę! Nie widzimy tego „tłoku”, bo jeżdżą nocą. Kolej towarowa bardzo szybko odzyskuje swoje obroty i dochody oraz pozycję, jednak przewozy pasażerskie już znacznie wolniej, a dużo złego w tym względzie zrobiła pandemia.

Dziękuję za ciekawą rozmowę.

Wywiad autoryzowany.
Opracowanie:
Krzysztof Juszczyk



Wykład Romana Dziergwy nt. kolei żelaznej - 2010 r.