

Kolej w Gródkowie

[Muzyka]:

Iwona Kwaśny:

Zapraszamy Państwa w podróż sentymentalno-historyczną po gminie Psary.

Agata Hofelmajer-Roś:

Projekt nazywa się Historyczne ścieżki gminy Psary i był realizowany z lokalną społecznością.

Iwona Kwaśny:

Przewodnikami i przewodniczkami dźwiękowych opowieści będą mieszkanki i mieszkańcy gminy Psary.

Kolejowy budynek mieszkalny

Jacek Malikowski:

Mamy dzisiaj okazję porozmawiać na temat kolejnictwa na terenie Gródkowa. Pan się nazywa Stanisław Borak i mieszka w zachowanym po dzień dzisiejszy budynku kolejowym, zlokalizowanym tuż naprzeciwko Gminnego Ośrodka Kultury w Gródkowie.

Iwona Kwaśny: Jak to się mieszka przy torach kolejowych przez całe życie, przez większość życia?

Stanisław Borak:

No, człowiek się już teraz przyzwyczał. Z początku to te hałasy były. Pociągi kursowały w jedną i drugą stronę. Teraz człowiek jest przyzwyczajony, tyle nie kursuje pociągów w ogóle. To sygnały jak dawali przed przejazdem, to syrena... nie, no to kurde człowiek się przebudzał. A tu mieszkał przede mną też taki dyżurny ruchu, zwrotniczy, nastawniczy i stąd się wyprowadził. No to ja miałem okazję się wprowadzić.

Jacek Malikowski:

Pan pracował od młodego, młodego mężczyzny od 1968 roku na PKP (Polskie Koleje Państwowe) aż do 2014 roku. Najpierw przy kopalni Grodziec, a potem w kopalni Dąbrowskiej, to jest kopalni Paryż. Z tamtej kopalni przeszedł na emeryturę kolejową.

Stanisław Borak:

Najwcześniej mieszkałem na Podmłyniu, potem ożeniłem się, wyprowadziłem się do Ujejsca. I z Ujejsca dojeżdżaliśmy do Ząbkowic i z Ząbkowic tym pociągiem – Teksasem, no [śmiech].

Iwona Kwaśny: Teksas. To dla takich młodszych niech pan wytłumaczy co to jest za rodzaj wagonu, pociągu.

Stanisław Borak:

No trudno powiedzieć (śmiech). Tak go tu nazwaliśmy. Teksas.

Iwona Kwaśny:

Trochę jak w westernie może.

Stanisław Borak:

O to chodzi. Tak, no... wagoniki ogrzewał parowóz, nie? Bo miał przecież wodę, węgiel, ciepło.

Wagony były ogrzewane. A później jak zlikwidowali parowozy, dali lokomotywę, to już było zimno.

Tak że zimową porą się nie siadło na siedzeniu w tym wagonie. Trzeba było deptać.

Iwona Kwaśny:

I zamieszkał pan w tym domku kolejowym... I jak się tam w nim mieszka? Może pan trochę opisać. Ma pan tam jakieś wygody, pokoje?

Stanisław Borak:

Pani kochana, kuchenka malutka, dwa pokoiki, a łazienki nie ma.

Iwona Kwaśny:

Do tej pory?

Stanisław Borak:

Nie ma, nie, nie

Jacek Malikowski:

Na podwórku stoi.

Stanisław Borak:

Stoi na podwórku taka niebieska [śmiech].

Iwona Kwaśny:

Jeszcze pan tam ma taką ziemiankę chyba na podwórku? To co widać z drogi.

Stanisław Borak:

Jest, jest ziemianka. Tak, tak. Tam ziemniaki trzymam na zimę, warzywka, słoiki, nie słoiki, narzędzia... Takie rzeczy...

Iwona Kwaśny:

A ona też jest taka stara jak ten domek?

Stanisław Borak:

No chyba tak...

Iwona Kwaśny:

Czyli ma jakieś sto lat domek i ta ziemianka.

Stanisław Borak:

Razem byli budowane.

Jacek Malikowski:

Może tak być, że budynek stacyjny, ten budynek, który został zburzony kilka lat temu w 2016 roku, on był młodszej daty niż ten budynek mieszkalny kolejowy, który był kilka lat mógł być wcześniej postawiony albo nawet kilkanaście lat. [Muzyka i odgłos pędzącego pociągu]

Praca na kolei

Iwona Kwaśny:

Czym pan się zajmował przez całe życie? Jak pan zawodowo pracował na kolei?

Stanisław Borak:

Rok czasu przepracowałem w Rogoźniku na szamotowni. Wujek mi załatwił pracę przy murarzach, bo nie miałem 18 lat. Na kolej by mnie nie przyjęli. A po osiemnastu latach kolega mnie namówił, który pracował w Grodźcu na PKP: Przyjdź do nas, tego, lepiej zarobisz i w ogóle... No i zdecydowałem się iść na kolej.

Iwona Kwaśny:

I czym się pan tam zajmował?

Stanisław Borak:

Z początku, proszę panią, jeździłem w drużynach konduktorskich do Łaz. Kierownik był, z którym jeździłem razem. Przyjeżdżaliśmy nawet tu do Grodźca po pociągi. On spisywał se pociąg, numerację wagonów i tak dalej, a ja z końcówkami chodziłem. Końcówki wieszałem na końcu. O takie końcówki, o! Odblaskowe. To znaczyło, że to jest koniec pociągu, że tam żaden wagon się nie urwał, nie został gdzieś na torach... Koniec pociągu i tak było.

Iwona Kwaśny:

Czyli to bardzo było odpowiedzialne...

Stanisław Borak:

Oczywiście, oczywiście. Później poszedłem na kurs, wysłali mnie na kurs, nie? Kierownictwo z Grodźca wysłało mnie na kurs na manewrowego. Zrobiłem ten kurs, no pracowałem za tego manewrowego, ja wiem?, ze cztery lata może. No i widzieli, że staram się, umiem już pracować jak się należy, wysłano mnie na ustawiacza. Kolejny kurs...

Iwona Kwaśny:

Czym się taki ustawiacz na kolei zajmował?

Stanisław Borak:

Ustawiacz to ma manewrowego pod sobą, jednego czy jak są ludzie to nawet dwóch, no i maszynista jest, maszyna, no i wagony. Podstawiało się próżne na kopalnię, ściągało się ładowne z kopalni, do stacji już gotowy pociąg, na cementownię się wstawiało – Grodziec cementownia, Wojkowice cementownia, próżne wagony kryte... I tym się ustawiacz zajmował. [Muzyka i odgłos pociągu]

Linia kolejowa, biegnąca przez Gródków

Iwona Kwaśny:

Ta trasa, która tutaj przebiega przez Gródków to w jedną i w drugą stronę, gdzie ona prowadziła?

Jacek Malikowski:

Od Ząbkowic Będzińskich, ja tu panu nawet taką mapeczkę dałem... Czyli jak mówiłem z Ząbkowic Będzińskich w stronę Łagiszy, potem Gródków, Grodziec, Wojkowice i stałe miejsce zatrzymywania było w Brzezinach. Nawet ten dworzec pamiętam w Brzezinach Śląskich. On został w ubiegłym roku dopiero zburzony, prawdę powiedziawszy, a był dość ładny. A potem można się było przesiadać, bo było połączenie, przesiadka na Bytom i Tarnowskie Góry. Były takie osoby, które korzystały i do szkół jeździły właśnie w Tarnowskich Górach, Bytomiu, bo tam było dość dużo różnych szkół ponadpodstawowych, średnich. Tak że tu był dość duży punkt przesiadkowy w tych Brzezinach Śląskich. Trochę tak podobnie jak w Ząbkowicach Będzińskich, gdzie można było przesiadać w kierunku, jak mówiliśmy, Łaz, Częstochowy, Krakowa też, prawda? Bo była odnoga na Jaworzno

Szczakową, no i do Katowic, do Sosnowca.

Iwona Kwaśny:

Jakie to lata są, kiedy powstała ta linia kolejowa?

Jacek Malikowski:

Więc linia kolejowa tu na tym odcinku do Wojkowic, jak podają dokumenty, to 1915 rok. I to było związane najpierw przede wszystkim z tym, że wydobycie węgla było. Im więcej tego węgla się wydobywało tym trudniej było ten węgiel transportować furmankami na przykład. A wcześniej tak wożono. Byli wozacy i ten urobek wożili do różnych miejsc, składów, magazynów i tak dalej. Także kiedy tutaj zaistniała, zafunkcjonowała kopalnia Wanda i zaczęto też wydobywać węgiel w latach dwudziestych, to pewnie właściciele tej kopalni i kopalni Grodziec przekalkulowali, że warto taką linię wybudować. Z moich analiz wynika, bo dokładnie przeglądałem dokumenty, że najwięcej zainwestował w tą linię kolejową książę von Donnersmarck. A to był pan na Świerkańcu, Nakle Śląskim, prawdę mówiąc Reptach. Miał rezydencję w Paryżu i tak dalej. Zresztą pałac świerklaniecki był nazywany małym Wersalem. I tenże właśnie Gwidon Henckel von Donnersmarck... Dlaczego mu się to opłacało? Dlatego, że on był głównym udziałowcem Grodzieckiego Towarzystwa Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych - tak się to nazywało. Polscy przemysłowcy, jak Ciechanowski i tak dalej, byli też udziałowcami, ale nie posiadali takiego kapitału. A von Donnersmarck - on się poruszał swobodnie i po jednej i po drugiej stronie, bo używał języka polskiego, niemieckiego. Oczywiście miał bardzo bogate koneksje i potężnym kapitałem dysponował i dlatego z dokumentów można wniesć, że to on wyłożył większość pieniędzy na budowę tej linii. Bo Brzeziny Śląskie już były po drugiej stronie, po stronie pruskiej, Śląska Pruskiego jak to się mówiło wtedy. [odgłos syreny pociągu i dzwonka]

Ale tu był przepływ ludzi we dwie strony, bo ludzie... – lepiej płacono po stronie śląskiej, pruskiej na kopalniach i w ogóle we wszystkich zakładach. Tak że Zagłębiacy bardzo chętnie tam wędrowali – Szarlej właśnie, Brzeziny Śląskie, Bytom, Siemianowice, Tarnowskie Góry, Michałkowice i tak dalej – i tam pracowali. I nawet przez długi czas było tak, że oni do domu tu nie wracali codziennie tylko raz na tydzień albo raz na miesiąc. Przyjeżdżali odpocząć trochę i potem znowu, czyli pomieszkiwali tam po drugiej stronie, tej pruskiej właśnie.

Iwona Kwaśny:

No i w tym czasie, też na początku wieku powstała ta stacja kolejowa w Gródkowie, która już w 2016 roku została wyburzona. Co tam się mieściło w tym budynku stacyjnym? Jaką funkcję pełnił ten budynek?

Stanisław Borak:

Tam był dyżurny ruchu, odprawa pociągów, rewidenci, no manewrowi, ustawiacze, zwrotniczowie.

Iwona Kwaśny:

Bilety tam można było kupić?

Stanisław Borak:

Nie, biletów tam nie było. Każdy miał bilet miesięczny

Jacek Malikowski:

Tutaj to miejsce posiadało status przystanku osobowego. To nie była stacja taka pełnozakresowa, jak choćby Ząbkowice Będzińskie czy inne. To był tylko przystanek osobowy.

Iwona Kwaśny:

A pociągi osobowe kiedy tu przestały kursować?

Jak podają w dokumentach różnych to 1981 rok. Wtedy zawieszono jazdę tych pociągów. A w 1984 wyrejestrowano tą linię oficjalnie z ewidencji kolejowej. Tak z wieloma liniami się wtedy stało. Wynikało z różnych wyliczeń, że są nierentowne, wprowadzono wiele połączeń autobusowych. Wtedy w WPK, tak zwane Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, rozszerzało sieć tych połączeń i to się bardzo często działo...

Stanisław Borak:

Autami se dojeżdżali...

Iwona Kwaśny:

Czyli pociągi przestały być potrzebne. A teraz ciągle są tory kolejowe. Mamy rok 2021. Czy tu jeszcze kursują pociągi?

Stanisław Borak:

Tak, kursują pociągi, ale tylko do kopalni Wojkowice. Do Brzezin już tor jest rozebrany całkowicie.

Iwona Kwaśny:

To, że teraz ten ruch jest dużo mniejszy mogą świadczyć też znaki drogowe po remoncie torowiska i drogi do Pyrzowic, bo już nie ma znaku STOP. Nie wiem, czy panowie zauważyliście.

Stanisław Borak:

Na przejeździe nie ma? Też ja nieraz tak w drzwiach stoję na schodach i tak się przyglądam na tych kierowców – żadne się nie zatrzyma nawet. No kurcze muszę zobaczyć, z ciekawości.

[Muzyka]

Iwona Kwaśny:

Nagrania i montaż Iwona Kwaśny.

Organizacja Agata Hofelmajer-Roś, Gminny Ośrodek Kultury Gminy Psary

Agata Hofelmajer-Roś:

Projekt dofinansowany ze środków Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach programu Patriotyzm jutra.