

WOLSZTYŃSKA PAROWOZOWNIA TO BYŁA POTĘGA!

Rozmowa z CZESŁAWEM JANUSEM z Wolsztyna, emerytowanym maszynistą parowozowym, który na kolei przepracował 40 lat, jeden miesiąc i 11 dni.

- Jak Pan trafił na kolej? Rodzinna tradycja, jak to często bywało?

- Nic z tych rzeczy! Ot, poprostu po szkole podstawowej wybrałem kolejową szkołę w Zbąszynku, a gdy ją skończyłem pracowałem na kolejowym warsztacie. Po pół roku zaproponowali mnie „do jazdy”. To była okazja, bo w tamtych czasach maszyniści mieli pensję mniej więcej dwukrotnie wyższą niż pracownicy w fabryce mebli, albo w FAM-ie. Długo się nie zastanawiałem i w 1974 r. poszedłem na kurs na palacza. Po szkoleniu, przez miesiąc jeździłem w parowozie, jako ten trzeci; nie mogłem nic zrobić, miałem tylko patrzeć i zobaczyć jak wygląda taka praca w praktyce. Dopiero potem był egzamin. Po zdaniu egzaminu z „łopaty” przez 11 lat jeździłem parowozem jako pomocnik maszynisty.

- Na czym polega rola takiego pomocnika?

- Generalnie dba, aby w parowozie była woda i węgiel oraz odpowiednia ilość pary w kotle. W praktyce sprowadza się to głównie, do „szuflowania”, czyli wrzucania węgla do paleniska. Jakby komuś się chciało, to mógłby policzyć ile tych ton przesuflowałem przez 11 lat. Dajmy na to, że dziennie były to minimum trzy tony (a zdarzało się, że i 10, jak prowadziło się skład towarowy) razy 20-kilka dniówek w miesiącu, razy 12 miesięcy w roku i razy 11 lat pracy, jako palacz... Oj, przez te wszystkie lata ubierała by się z tego węgla spora hałda (śmiech).

- Po 11 latach „szuflowania” awansował Pan na maszynistę...

- No, przygotowanie miałem już dobre (śmiech), choć trzeba powiedzieć, że w ostatnich latach pracy człowiek też pomachał łopata. Wszystko dlatego, że nie było obsady z palaczami. Wtedy, w jedną stronę jeden z maszynistów robił za palacza, a w drodze powrotnej rolę się zamieniały i za szuflę brał się drugi maszynista. Jakoś się ciągnęło, po połowie.

- Ale nie zawsze pracowało się tak „na pół gwizdka” i bez palacza?

- Oj tak, bez porównania kiedyś praca było zdecydowanie więcej. W dawnych latach, każdego dnia 11 parowozów prowadziło składy osobowe, 10 dbało o przewozy towarowe, a kolejnych sześć o tzw. składy zbiorowe (składy osobowo – towarowe). Parowozy stały m.in. w Zbąszynku, Lesznie i Wolsztynie dokąd dojeżdżały obsady maszynistów i palaczy. Z przewozami towarowymi ciągnęliśmy ze Śląska do niemieckiego Guben jakieś deski i drewniane kołki, a wracaliśmy do Leszna i Głogowa z samochodami i częściami zamiennymi. Było tyle pracy, że parowóz widział wolsztyńską szopę tylko raz w miesiącu, gdy przyjechał na mycie kotła. Ba, kiedyś sam warsztat pracował nieprzerwanie na trzy zmiany. Dzień i noc ludzie uwijali się z pracą. Hałas, świst pary i krzątanie mechaników trwały

nieprzerwanie. Parowozownia to była prawdziwa potęga.

- Co zatem sprawiło, że dziś życie toczy się w niej leniwie?

- Pojawiły się spalinowozy, chociaż ich akurat tak bardzo się nie baliśmy. Bardziej na przewo-

i na poznańskiej linii wypadło kilka kursów, a kilka lat temu pojawiły się szynobusy. Cóż, wychodzi na to, że chyba największy tłok i harmider jest w parowozowni tylko raz w roku, w czasie majowej parady...

- Czy maszynista prowadząc parowóz w czasie tej parady, jakoś szczególnie to odczuwa?

- Jest ogromna satysfakcja, że przyjechało tyle tysięcy ludzi, ja siedzę w oknie parowozu, a wszyscy niemal bez wyjątku patrzą na mnie. To cieszy. Poza tym, to normalna robota, jak codzień.

- Nie codziennie bije się rekord prędkości!

- Faktycznie, w trakcie tej normalnej pracy udało się zrobić kilka „naj”. Jeśli chodzi o prędkość, to Pm36-2, która w „papierach” ma 128 km/h pojechała szybciej, bo aż 136 km/h. Największe składy, z jakimi jechałem, liczyły sobie 60 wagonów towarowych, czyli jakiś 2.200 ton. Z kolei jeśli chodzi o najdłuższą trasę, to nie zapomnę jazdy do Budapesztu. 21 godzin jazdy „non stop”. Na miejscu, na stojąco oczy się nam zamykały.

- Czy praca pomocnika i maszynisty była 30 lat temu inna niż obecnie?

- Sygnalizacja czy doglądy parowozu były takie same, ale sama praca była znacznie cięższa, gdyż prowadziliśmy ciężkie składy, które potrzebowały sporo pary. Teraz parowozy ciągną lżejsze

składy (mniej wagonów, w składach pasażerskich, już nie jeżdżą wagony pocztowe) i zużywają mniej węgla. Poza tym nic się nie zmieniło; latem na parowozie gorąco, a zimą – zimno. Że co, że można się ogrzać od kotła? No to proszę sobie wyobrazić, że niby w palenisku jest 1.000 stopni, ale w mrozie drzwi do paleniska potrafiły przymarznąć. Do tego tak nieszczelne kabiny, że jak parowóz wjechał w porządną zaspę, to jeden drugiego w „budce maszynisty” nie widział. Zresztą takie kabiny to i tak czasem był luksus, bo są przeciw parowozowi z całkiem otwartą kabiną, które chronią załogę tylko dachem. Taka na przykład Ok-1, którą jeździło się do Nowej Soli, gdzie nie było obrotnicy. Do Wolsztyna trzeba było zatem wracać „tyłem” - z wiatrem we włosach przy minus 35 stopniach mrozu. Jak widać, nie była to lekka robota i nic dziwnego, że zarabiano się lepiej jak w meblach. Wielu młodych nie dawało jednak rady.

- A propos młodych... Są w tym fachu następcy?

- Niestety, pod tym względem przyszłość wolsztyńskiej parowozowni nie wygląda zbyt wesoło. Za jakieś 2-3 lata zostanie tylko trzech maszynistów, a młodych nie ma kto szkolić. Problem w tym, że my możemy pokazać i nauczyć praktycznej roboty, ale nie mamy pedagogicznego przygotowania do prowadzenia kursów i przyjmowania egzaminu na palacza czy maszynistę parowozów. Ba, takich uprawnień raczej nie ma nikt w Polsce! Zatem, co z tego, że uda się gdzieś zdobyć pieniądze na funkcjonowanie parowozowni i niezbędne remonty parowozów skoro za kilka lat nie będzie komu nimi jeździć. To smutne i chciałbym się mylić mówiąc, że doczekamy takich czasów.



WOLSZTYN. W domu kultury była już pierwsza próba nowego zespołu muzycznego

JAZZ NAD DOJCĄ

Do założenia grupy doszło trochę spontanicznie. Tworzą ją bowiem osoby zajmujące się na co dzień muzyką, jak i amatorzy, którzy grali kiedyś lub grywają w czasie wolnym. Ot, grupa muzyków postanowiła wspólnie pograć i postanowiła zawiązać zespół „dixie-lendowy”.

Tworzą go: Marek Prządka (puzon), Ireneusz Szymański (tuba), Bartłomiej Wilmann (trąbka) oraz Dariusz Brychey (perkusja) i zastępca dyrektora Wolsztyńskiego Domu Kultury Wojciech Warszawski (banjo), którzy już mają za sobą pierwszą, wspólną próbę (na zdjęciu).

