

Marek Glinkowski

WEZEL

Marek Glinkowski

WEZEL

Marek Glinkowski

WEZEL

Redakcja: Marek Glinkowski
Ilustracje/zdjęcia/kadry z filmu: Marek Glinkowski
Projekt okładki: Marek Glinkowski
Skład i łamanie: Robert Domurat
Korekta: Elżbieta Gola

Copyright by Marek Glinkowski

Prezentacje projektu:
„Węzeł”, CSW Kronika, Bytom, 2014,
wystawa indywidualna, kurator: Stanisław Ruksza.
„Metropolis”, Muzeum Śląskie w Katowicach, 2015,
wystawa zbiorowa, kurator: Stanisław Ruksza

Projekt „Węzeł” realizowany był w ramach Stypendium
Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego na rok 2013.

W projekcie i książce wykorzystano wizerunki
osób i makiet za zgodą właścicieli.

Fragmenty życiorysu Pana Józefa Chmielorza zostały
zredagowane i umieszczone w książce za zgodą autora.

Publikacja finansowana ze środków przyznanych
na utrzymanie potencjału badawczego na Wydziale
Grafiki i Komunikacji Wizualnej UAP, edycja 2015.
Temat projektu badawczego: Rola miniaturyzacji
i skalowania w budowaniu i percepcji dzieła sztuki.

Wydawca: Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu
Wydział Grafiki i Komunikacji Wizualnej

Druk: Zakład Poligraficzny Moś i Łuczak

ISBN: 978-83-65-57-8-30-3
Rok wydania: 2016

Spis treści

Wstęp – rozmowa	9
1. Terytorium i mapa	21
2. Mapa i obraz	37
3. Obraz i makieta	49
4. Słabe reprezentacje	61
5. Matryca	73
6. Medium – Intermedium	87
7. Niewiara w obraz	103
8. Obraz mentalny	113
9. Biografia i historia	135
Józef Chmielorz, „Fragmenty z mojego życiorysu dotyczące pracy zawodowej na PKP”	141
Bibliografia	178
O autorze	179

Wstęp – Rozmowa¹

Sebastian Dudzik: We wstępie swych rozważań o istocie graficznej matrycy Mariusz Pałka zwrócił uwagę na niezwykle ważną rzecz². Ukazując jej archetypiczny charakter i jednocześnie uznając ją za jeden z najstarszych, a zarazem najważniejszych wynalazków naszej cywilizacji, wykazał ideową i funkcjonalną zależność tworu ludzkiego od naturalnej matrycy genetycznego kodu. Zgodnie z tym graficzna matryca rozumiana jako „matka-macierz” jest niczym innym, jak mimesis sposobu, w jaki natura i ewolucja poradziły sobie z magazynowaniem, utrwalaniem i powielaniem informacji. Takie jej rozumienie otwiera lekceważone dotąd, lub wręcz odrzucane obszary eksploracji dla grafiki artystycznej. Matryca-macierz kodu przechowuje informacje o potencjalnym obrazie, jednak podobnie jak w naturze jego reprodukcja naznaczona jest wariacyjnością i modyfikacją. Takie postrzeganie jednego z najważniejszych elementów graficznego procesu otwiera niezwykle szerokie pole eksploracji dla samego medium. Jeżeli przyjąć ideę powinowactwa z genetycznym kodowaniem, graficzna matryca nie tylko magazynuje, posiada też zdolność przechwytywania i archiwizowania informacji ulotnych, podatnych na czynniki zewnętrzne. Co więcej, sama może stać się ideą, zatracając swą materialną istotę.

Tak rozumiana matryca nie ma w zasadzie żadnych ograniczeń. W aspekcie mentalnym będzie doskonale odwzorowywać wszelkie obecne w naszym życiu schematy. Już na etapie przechwytywania wzorców dokonywać się będzie analityczne ich przetworzenie i porządkowanie. Odniesienie do biologicznej rzeczywistości uzmysławia, jak bardzo człowiek zależny jest od otaczającego świata i zarazem, jak naturalnym tworem jest matrycowa strategia. Chcąc nie chcąc, grafika, właśnie przez jej obecność w procesie twórczym, nosi w sobie ekspansywny, nieustannie zmieniający i na nowo definiujący się genom.

-
- 1 Fragment rozmowy Sebastiana Dudzika i Marka Glinkowskiego, „Grafika jako narzędzie badawcze. Dwugłos o matrycy”, „Sztuka i Dokumentacja” 14/2016.
 - 2 Por. M. Pałka, „Magia matrycy”, w: *Wielość w jedności. Drzeworyt polski po 1900 roku. Materiały z sesji naukowej 23 października 2009*, red. B. Chojnacka, M. Woźniak, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego, Bydgoszcz 2011, s. 179.

Jak dotąd żadne technologiczne rewolucje nie były w stanie zanegować żywotności tego medium, ponieważ ich istota doskonale „przylegała” do graficznej filozofii procesu. Być może ten potencjał da się wykorzystać nie tylko w badaniach o charakterze społecznym?

Zapoczątkowana w drugiej połowie XIX wieku emancypacja grafiki jako artystycznej dziedziny musiała z czasem przynieść zmianę statusu matrycy i odbitki. Proces ten miał raczej charakter ciągły rozpostarty na całe dziesięciolecia. Jego jednym z efektów było zbliżenie definicji matrycy do włoskiego nowożytnego *d i s e g n o*, które choć kojarzone z naszym rysunkiem, obejmowało zarówno fizyczny byt, jak i koncepcję procesu przekształcania się myśli/idei w obraz³.

Rozpostarcie matrycy między fizycznym bytem i niematerialną ideą zmienia status całej grafiki, zmienia też jej zadania i wpływa bezpośrednio na postawę samego artysty. W jaki sposób może to robić?

Marek Glinkowski: Według mnie poruszyłeś tu dwa problemy. Pierwszy dotyczy kwestii wizualnej reprezentacji w działaniu graficznym. Matryca-macierz jako przechowująca informacje oraz jej wariacyjne realizacje, matryca i odbitka, to w istocie filozoficzne problemy pierwowzoru i kopii, oryginału i reprezentacji, pytania o możliwość idealnego odwzorowania. Jak w kontekście filozofii przedstawienia mają się do siebie matryca i odbitka?

Drugi poruszony przez ciebie problem stawia pytanie o to, czy grafika daje szczególny przywilej w operowaniu metaforą, czy też jest może medium przyległości, metonimii? W pojęciu włoskiego *disegno* kryje się bowiem zarówno rzeczywistość symboliczna, myślowa, jak i element bardzo konkretny, fizyczny.

Obie te kwestie omówię na przykładzie mojego projektu „Węzeł”. Chciałem w nim stworzyć obraz największego węzła kolejowego w Polsce, w Tarnowskich Górach. Punktem wyjścia było więc myślenie obrazowe, ponieważ węzeł jest piękny, skomplikowany, trudny do ogarnięcia i do wyobrażenia. Podstawą był dla mnie film „Węzeł” Kazimierza Karasza. Mój obraz miał więc obejmować także problem etosu pracy kolejarza, historyczne, społeczne i ekonomiczne

3 Por. T.J. Żuchowski, „Rysunek. Czy wszyscy mówimy o tym samym”, w: *Disegno—rysunek. U źródeł sztuki nowożytnej*. Materiały z sesji naukowej w Toruniu 26-27.10.2000, red. S. Dudzik, T.J. Żuchowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2001, s. 15, 18.

aspekty funkcjonowania węzła. Historyczny węzeł odkrywał swoją wielowarstwowość, poczynając od aspektów technicznych, poprzez struktury zarządzania, funkcjonowania, organizacji. Chciałem zbudować makietę w najbardziej popularnej skali modelarskiej H0 (1:87), która odwzoruje węzeł w całości, ze wszystkimi tymi elementami. To było bardzo chłopięce marzenie, z tego wynikała też moja głęboka potrzeba przeniknięcia w środowisko ludzi budujących makietę kolejowe i bawiących się nimi. Było to trochę marzenie o idealnej reprezentacji.

Zacząłem pracować więc w dwóch skalach, w skali rzeczywistej 1:1 oraz w skali modelarskiej, tworzącej alternatywny świat. Były też jednocześnie dwie przestrzenie, przestrzeń realna i przestrzeń makiety oraz wokół makiety. Połączył je pomost, rodzaj metafory, a jednocześnie odwzorowania, gdzie ciężka praca kolejarzy została przeniesiona na pełną pasji i zaangażowania zabawę dużych chłopców, modelarzy.

Ten projekt pokazywał mi skomplikowany charakter matrycy i jej tworzenia. Od początku czułem, że ten obszar jest bardzo graficzny, miał ogromny potencjał. Brnąłem więc w to. Nie wykorzystywałem sprawdzonych rozwiązań. Aspekt badawczy był bardziej uczeniem się niż opisywaniem w znany sobie sposób.

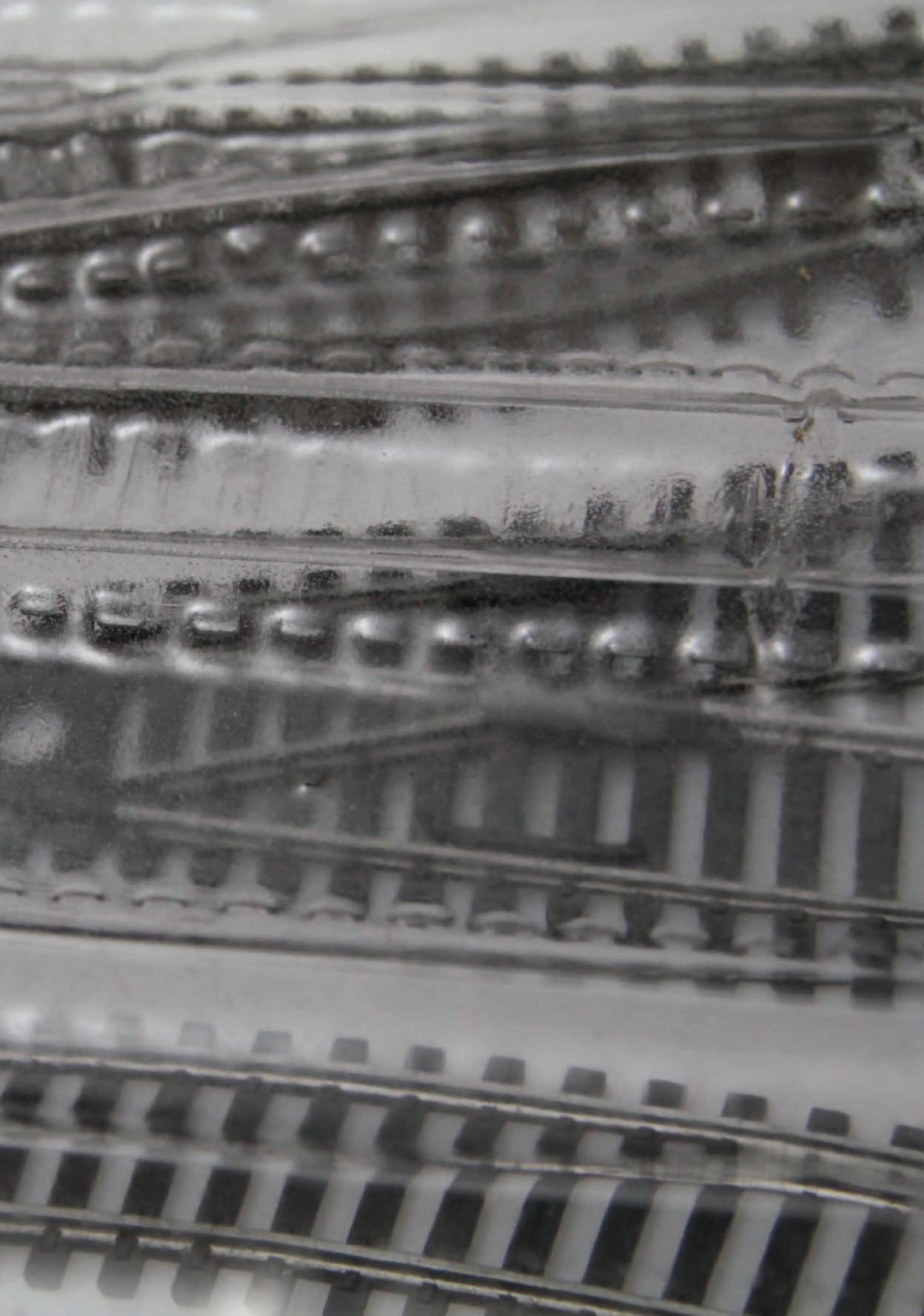
Pierwotną matrycą można nazwać sam węzeł. To jego wizualna lub wyobrażeniowa reprezentacja istnieje w rzeczywistości i umysłach ludzi. Węzeł w swojej organizacyjnej strukturze składa się z poszczególnych sekcji i modułów, co jest praktycznym rozwiązaniem do tworzenia przeskalowanej makiety. Takie właśnie makiety w skali 1:87 tworzą modelarze kolejnictwa⁴. Zbudowanie przez nich takiej realistycznej makiety węzła okazało się niemożliwe, z racji trudności technicznych i warsztatowych, kosztów i wielkości powierzchni, którą by zajmowała. Jednak analiza i proces selekcji-eliminacji ujawniły drzemiący w samym module torów właściwy potencjał matrycowy. To właśnie same odcinki torów, rozjazdy, zwrotnice i łuki posłużyły mi do tworzenia całych modułów w skali H0 składających się na obraz węzła. Ostatecznie powstał więc rodzaj transparentnego opakowania, blistru do niezrealizowanej makiety. Jediną technologią, która pozwalała na odpowiednie odwzorowanie, była technologia termoformowania próżniowego w cienkim, przezroczystym tworzywie PET.

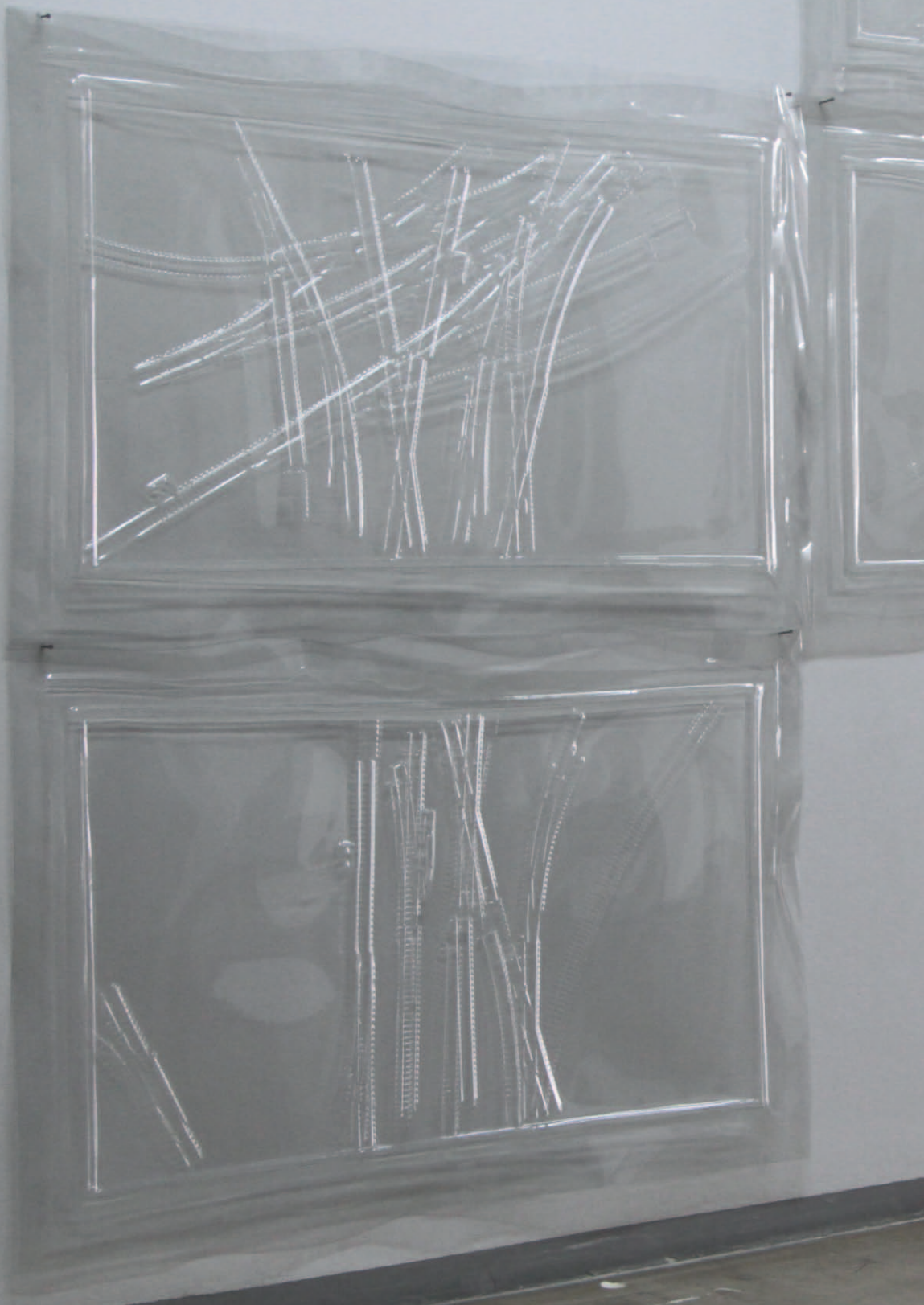
4 Członkowie ogólnopolskiej grupy Polska Makietka Modułowa, www.pmmh0.pl (dostęp: 11.07.2016).

Mamy więc tworzenie obrazu z ułożonych w odpowiedni sposób torów, odpowiadającego jakiemuś rysunkowi rzeczywistości, co daje w rezultacie trójwymiarową reprezentację. Transparentność nośnika jest dosłownie i w przenośni nieuchwytnością, ujawnieniem braku, nieobecnością obiektu właściwego pod spodem. Jednocześnie staje się polem dla wyobraźni, bo jest to rzeczywistość zramowana, do wypełnienia. Dopiero wyobraźnia, połączona z widzeniem struktur i niuansów, odczytywaniem kształtów, realizuje na początku postawiony filozoficzny postulat obcowania z bytem. Obcowanie poprzez nieobecność z obecnością. Matryca jest obecna tylko w swoim śladzie, który pozostawiła.

Obiekt w momencie, w którym zostaje powołany jako matryca – zmienia swój status, ponieważ my go intencjonalnie zaczynamy traktować jako wzorzec. On oczywiście był wyprodukowany, a więc stał się kopią, będąc jednocześnie oryginałem. Każdy ślad, który powstaje przy użyciu matrycy, jest autentyczny, wyjątkowy, oryginalny. Dlatego za pomocą kilku matryc, kilku fragmentów torów, byłem w stanie poprzez multiplikację zbliżyć się do obrazu węzła.

Graficzne dążenie do idealnego odwzorowania realizuję na dwóch polach: w obszarze przyległości, metonimii, a jednocześnie dzięki transparentności odbitek, które powstały, w obszarze efemeryczności, metafory, przeniesienia. Przyległość blistru, opakowania, to ostatecznie przyległość do pustki, pustego pola, braku pierwowzoru. Okazuje się więc, że próba odwzorowania skończyła się metaforyzowaniem. Sama makieta jest metaforą, ale ironiczną, bo czy mamy do czynienia z samą makieta, czy jedynie z jej iluzyjnym opakowaniem? Tylko metaforą w grafice można pokazać niewyobrażalność, nieobecność, niemożliwość. Grafika z pełną dobitnością dziedziczy więc problem reprezentacji charakterystyczny dla sztuk wizualnych. To w jej obszarze kryje się jaskinia platońska.















1

Terytorium i mapa

Problem przedstawienia na gruncie sztuk wizualnych często odsłania swoje uwikłanie w metafizykę, ontologię i epistemologię Platona, nawet jeśli Jean Baudrillard w 1981 roku ogłosił, że „należy już ona dla nas do przeszłości, tchnąc jedynie dyskretnym urokiem symulaków drugiego rzędu”⁵.

Iwona Lorenc ciężenie metafizyki Platona nad problemami związanymi z przedstawieniem określa jako Platońskie pułapki.

Węzeł otworzył cały zestaw takich pułapek.

Usytuował się w przestrzeni mimesis – rozumianej jako naśladowanie wzoru.

A dokładniej, wszedł w bardzo poważną aporię platońskiej koncepcji mimesis, którą dalej będę nazywać paradoksem mapy i terytorium.

Na czym polega zasadniczy problem z teorią przedstawienia?

„Idealne przedstawienie budowane według Platońskiego schematu mimetycznego ma naturę aporetyczną: jest i nie jest możliwe. Jeśli stanowi wierne odwzorowanie idealnego pierwowzoru, nie jest już przedstawieniem, lecz tożsamością z pierwowzorem, jeśli ma postać przedstawienia i jest bytowo oraz poznawczo »gorsze« od pierwowzoru, przestaje być wiernym odwzorowaniem”⁶.

Jean Baudrillard w *Symulakrach i symulacji* przywołuje metaforę mapy i terytorium za opowiadaniem J.L. Borgesa, *Powszechna historia nikczemności*⁷:

„Gdybyśmy za najpiękniejszą alegorię symulacji mogli uznać opowieść Borgesa, w której kartografowie Cesarstwa sporządzili mapę tak szczegółową, że pokrywa ona ściśle całe terytorium (które

5 J. Baudrillard, *Symulakry i symulacja*, tłum. S. Królak, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2005, s. 6.

6 I. Lorenc, *Świadomość i obraz. Studia z filozofii przedstawienia*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2001, s. 30.

7 J.L. Borges, *Powszechna historia nikczemności*, tłum. S. Zembrzuski, A. Sobol-Jurczykowski, Warszawa 1976.

jednak wraz z upadkiem Cesarstwa zaczyna stopniowo strzępić się i niszczyć, a niektóre z jej skrawków można jeszcze odnaleźć na pustyniach; metafizyczne piękno tej zrujnowanej abstrakcji świadczy o pysze na miarę Cesarstwa, a gnijąc jak ściervo i powracając do materii ziemi, [abstrakcja] podobna się staje do sobowtóra, który starzejąc się, robi się w końcu nieodróżnialny od tego, co wobec niego rzeczywiste) [...]”⁸.

Najpierw więc Terytorium.

Spotkałem się z modelarzami, tym razem w ich klubie, na tyłach Technikum Telekomunikacyjnego w Poznaniu.

- Chciałbym stworzyć makietę węzła kolejowego w Tarnowskich Górach w skali H0.

- Hm, to nie będzie takie łatwe. Znamy ten węzeł, jest ogromny. A nie można by zrobić w mniejszej skali albo tylko fragmentu?

- Nie, chodzi o cały węzeł. Dokładnie taki, jaki jest w rzeczywistości, ze wszystkimi torami, rozjazdami, budynkami.

- A z jakiego czasu ma być ten węzeł? Bo może mogłaby być jego pierwsza historyczna wersja?

- Chodzi o najlepszy okres jego funkcjonowania, czyli lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte.

- Jak będą pieniądze, to wszystko da się zrobić. Gdyby były pieniądze i miejsce, i dużo ludzi, to moglibyśmy to zbudować, trzeba by mieć salę o powierzchni boiska piłkarskiego. A może wybrać kilka fragmentów, gdzie dzieją się najfajniejsze rzeczy? Można by odtworzyć ruch na przetaczaniu wagonów i składaniu pociągów, na relacjach, ale budowanie całego węzła przecież nie ma sensu. Tam jest po kilkadziesiąt równoległych torów. To będzie kosztowne i nieciekawe.

- Ale mi o to chodzi, to jest piękne, węzeł taki jest. Chodzi mi o tę gigantyczną, karkołomną pracę modelarską. Wasza praca ma być jak praca kolejarzy i tych, którzy budowali węzeł. I tak, jak w rzeczywistej skali, musi dać się tym sterować.

- Żeby technicznie to zadziałało? To jest szalona robota. Żeby można było tym wszystkim zarządzać, sterować manualnie czy elektronicznie, musi być łatwy dostęp do całej elektryki. Generalnie to jest chyba niemożliwe.

8 J. Baudrillard, op. cit., s. 5-6.

- A nie chcielibyście się pobawić, jeżdżąc pociągami na takiej makiecie?

Co za paradoks! Wiem, że zrobię węzeł, ale niełatwe jest pogodzenie się z myślą, że makieta nigdy nie powstanie.

Zacząłem szukać, dotarłem do ludzi ze Śląska. Modelarze poinformowali mnie, do kogo mam się zgłosić. To był Marcin Turko.

- Czy ktoś próbował kiedyś zbudować makietę węzła?

- Owszem, kiedyś był taki pomysł, jakichś urzędników z Tarnowskich Gór, żeby na jakąś rocznicę zrobić makietę węzła, miała być pokazywana w hali dworca w Tarnowskich Górach. Chcieli, abyśmy zbudowali fragment z parowozownią i rozjazdami w kierunku Strzybnicy, taki, jaki był od początku istnienia węzła. Przygotowaliśmy plany i wycenę. Jak dowiedzieli się, ile to jest pracy i jakie ogromne koszty, to zrezygnowali. Nic z tego nie wyszło.

- A gdyby spróbować jeszcze raz, to ile to by kosztowało dziś? Ile potrzeba torów, rozjazdów, zwrotnic i urządzeń sterujących?

- Trzeba policzyć na planach; setki, tysiące wszystkich elementów. Ale po co to robić?

- Ile czasu by to mogło zająć?

- Na pewno kilka lat.

- Ale warto byłoby zrobić coś, czego jeszcze nikt nie zrobił?

- No wiesz, są duże makiety, na imprezach i targach makiety modułowe mają nawet po kilkaset metrów. My pracujemy bardzo dokładnie, odtwarzamy najdrobniejsze szczegóły, najważniejsza jest dobra waloryzacja taboru. W Tarnowskich Górach pracowało wiele ciekawych lokomotyw i parowozów. Niektórych nie można kupić. Trzeba by je zrobić.

- Czyli waloryzacja to odtworzenie wszystkich śladów rzeczywistości, brudu i patyny⁹...

- Szczegóły budynków i zieleni pejzażu.

9 Modelarze organizują kursy i pokazy i udostępniają filmy szkoleniowe pokazujące, w jaki sposób dokonywać waloryzacji, czyli urealnienia elementów makiet. Zwykle na fabrycznie nowych wagonach lub lokomotywach odtwarzane są ślady sadzy, rdzy, smarów i inne efekty. Ogromną rolę odgrywają członkowie PMM Leszek Lewiński i Marcin Turko, prowadzący PMMh0 TV. <https://www.youtube.com/channel/UCMY-Vq3fYRSfLrQBOJCl54YA> (dostęp: 12.2016).

- To jest ciężka praca.

- Na co dzień praca, a potem zabawa. Jeden z nas zawsze układa rozkład jazdy pociągów na jeden-dwa dni. Według tego planu jeździmy. Są imprezy zamknięte, ale też pokazy dla publiczności. Może będzie okazja na najbliższym zjeździe PMM¹⁰ pod Gorzowem Wielkopolskim¹¹. To jedno z licznych spotkań grupy znajomych i przyjaciół z całej Polski.

Dostaję zaproszenie. Jestem przekonywujący i szczęśliwy. Organizator zjazdu, pan Tomek, przyjmuje moją propozycję z radością i zaciekawieniem. Wspominam, że mój projekt realizuję ze stypendium Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego – to zawsze działa jak paszport dyplomatyczny¹². Nie wiem, co zastanę i zobaczę, nie wiem, kogo spotkam i jak dobrze poznam. Nie mam pojęcia, czy odpowiem sobie na najważniejsze pytania, a może ktoś mi pomoże.

- Te makiety są piękne, aż chce się dotknąć.

- Tak, ale nie można.

-
- 10 PMM – Polska Makieta Modułowa i inne podobne grupy, kluby i stowarzyszenia w Polsce. Hazero – Poznań, Stowarzyszenie Przyjaciół Kolei i Zabytków Techniki oraz Toruńska Makiety Modułowej działają na podobnej zasadzie, budując ustandaryzowane makiety, które można łączyć w większe systemy i prowadzić na nich normalny ruch pociągów, w odróżnieniu od makiet stacjonarnych, które nie pozwalają na ekspozycje w różnych miejscach.
 - 11 Spotkanie odbyło się w 2013 roku, w sierpniu. Pojechałem tam z Tomkiem D. i Joanną R. samochodem załadowanym sprzętem filmowym, z małym kotkiem, pasażerem tylnej kanapy.
 - 12 Podobną strategię poszukiwań, dochodzenia do ciekawych nieoficjalnych informacji, stosowałem przy okazji badań do pracy o Instytutach Polskich na świecie, także w ramach stypendium MKIDN, w 2009 roku. Jeździłem wtedy po Europie, odwiedzając placówki polskiej kultury. Wchodziłem do miejsc niedostępnych i poznawałem problemy lokalnego funkcjonowania oficjalnych przedstawicieli polskiej kultury i sztuki. Czułem, że znów znajduję się na nie swoim gruncie. Przemierzałem terytorium uwikłane w szereg konfliktów, zarządzane przez odgórne dyrektywy, ale i obudowane pasjonującymi ideami. Poznawałem. Słuchałem, oglądałem, notowałem, czytałem, mówiłem, zadawałem pytania i wyciągałem wnioski, o ile tylko było to dla mnie interesujące lub w ogóle możliwe. Wszystko, co wcześniej wiedziałem, starałem się zostawić w domu albo ukryć w płątaniu myśli. Dzięki temu całą tę podróż (z jedną małą torbą podręczną, notatnikiem i kamerą) doskonale pamiętam. Wróciłem, by zamknąć wszystko w monumentalnym „Fryzie polskim” pod sufitem galerii „Naród Sobie” i katalogu – książce adresowej, w Teatrze Polskim w Poznaniu.

- Kolejny paradoks. To wy, budując makietę, macie najmniejszy jej element w rękach. Tworzycie wszystko, pokazujecie, ale nie pozwalacie dotknąć. Widzowie mogą tylko oglądać z bezpieczniej odległości.

Jestem widzem.

Boję się dotykać, aby nie przekroczyć granicy i nie nadużyć zaufania, którym mnie obdarzono.

Pytam. Obserwuję, jak odnajdują się [kto się odnajduje?] na horyzoncie miniaturowej rzeczywistości.

Niestety, ten świat wcale nie jest dla mnie otwarty.

Istnieje miniaturowy, ale ogromny, świat kolejarzy, modelarzy, pasjonatów kolejek elektrycznych, modeli w różnych skalach, mistrzów odtwarzania i kreowania mikrorzeczywistości. To świat historycznych faktów, śladów i fantazji. Wirtuozów detali i klimatu zatopionego we fragmentach makiet. Ich detale mówią swoim językiem, gotowe moduły czekają na spięcie i uruchomienie trasy. Zwrotnice i semafony czekają na pociągi, stacje i okolice torów żyją swoim życiem. Wyczuwa się napięcie. Gotowe są rozkłady jazdy. Trwa składanie gotowych elementów w zaplanowaną całość, jak puzzle czy klocki, odpowiednio do siebie pasujących. To ostatni etap wielkiej budowy.

Zaczyna się zabawa. Zaczyna się praca. Zaraz zobaczymy, jak ten świat działa.

Im więcej makiet i modeli widzę, im więcej ludzi zafascynowanych i pracujących z kolejowymi makietami spotykam, im więcej niesamowitych historii poznaję, tym bardziej intryguje mnie Węzeł, którego nie zobaczę. Makieta, której nikt teraz nie będzie mógł oglądać.

Nieistniejąca makieta pojawia się w myślach i słowach, już nie tylko moich. Wnika do świadomości i uplastycznia się, przybierając zapożyczone estetyki mieszające się ze strzępami obrazów zapamiętanych z tarnogórskiego węzła. Teren zaczyna się wypełniać opisami i opowiadaniem, notatkami i godzinami zapisów wideo, setkami kadrów i zdjęć.

Im bardziej Węzeł jako makieta staje się nierealny, niemożliwy, tym bardziej ujawnia swoje cechy przyległości do prawdziwego węzła kolejowego w Tarnowskich Górach.

Z tym realnym obiektem, organizmem, obszarem transportu masowego, infrastrukturą służącą do obsługi ruchu, a jednocześnie ogromnym zakładem pracy, wiąże się obraz człowieka, pracownika. Kto to będzie? Węzeł nie ma jeszcze tylko swojego gospodarza. Jeszcze nawet ja nie wiem, że taka postać się pojawi.

Wracam do Tarnowskich Gór.

Realny świat kolejarzy, codziennych czynności, zadań, procedur, teren kolei, zamknięty obszar dostępny tylko dla wtajemniczonych. To kolejarze są gospodarzami tego terytorium, to oni strzegą jego tajemnic i znają jego język.

Wycieczki na węzeł; rowerem – najłatwiej dojechać od Lasowic i z drugiej strony, od Czarnej Huty, samochodem – od strony Miasteczka Śląskiego. Niestety widoki z tych kilku punktów to tylko mały fragment i nawet nie da się z daleka policzyć wszystkich torów. Węzeł jest jak wyspa, do której nie można przycumować, by ją poznać, bo falowanie otaczającej ją rzeczywistości przybliża i oddala, raz za razem.

Węzeł opisuje terytorium. Znaki informacyjne i tablice graniczne. Bariery widzialne i niewidzialne. Obszary trudne do przebycia, naturalne przeszkody. Teren, czyjaś własność i przynależność.

ROBIĘ NOTATKI:

...rozmowy z ludźmi, to jest ich świat, klub modelarski, świątynia wolności i zasad, wiary w sens pracy i wspólnej zabawy? Prywatność.

Czy to jest zabawa?

Spotkania, pytania, opowiadania, anegdoty, argumenty.

Badanie. Poszukiwanie.

Czym jest poznawanie? Czym jest ciekawość?

Czym jest pasja?

Atmosfera:

Po co w moim projekcie takie historie?

Sprawdzone metody działania i improwizacja, mechanika, elektryka, elektronika, plastyka, scenografia.

Co z tego powstaje?

Terytorium, zamknięty obszar, posiadający swoje ukonstytuowane reguły funkcjonowania i przynależący do określonej grupy społecznej często posiadającej własną odrębną kulturę. Podobnie jest w świecie zwierząt, gdzie natura poszczególnych osobników lub społeczności wytwarza potrzebę zajęcia obszaru, na którym będzie się bezpiecznie rozwijała. Terytorium to obszar zasad i gry. Za „Słownikiem języka polskiego” PWN terytorium to: „obszar ziemi o określonych granicach, wyodrębniony ze względu na jakieś cechy charakterystyczne”.

Na każdym kroku, w sąsiedztwie wielkich i małych granic jestem upominany, by myśleć o tym, czym jest terytorium.

Czym jest Węzeł? O czym?

O dotykaniu. O patrzeniu i słuchaniu.

O obecności. Tak, najbardziej o obecności.

O robieniu mapy. O mapowaniu.

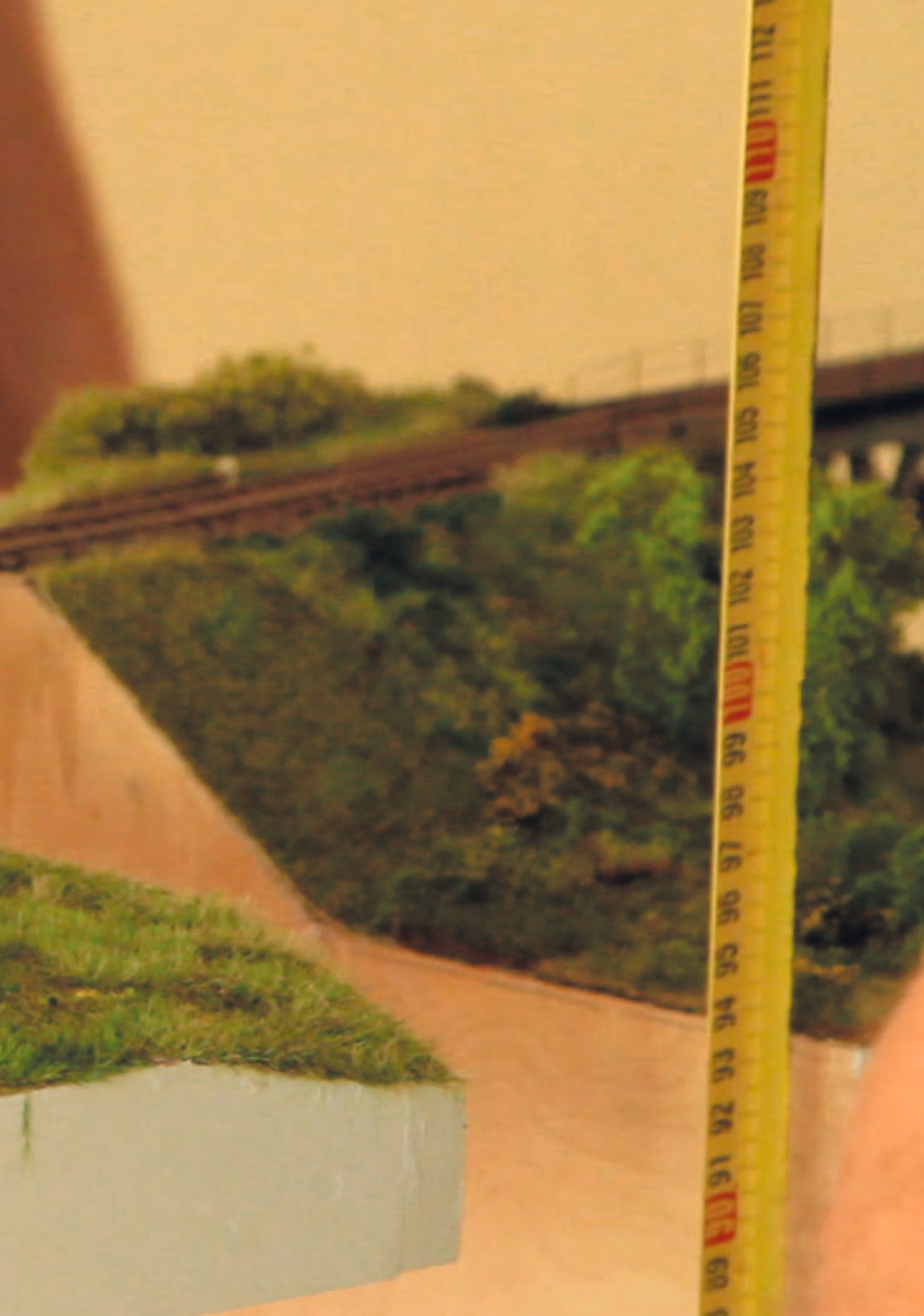
O wzorcach i standardach, o procedurach.

O używaniu mapy – czytaniu.

O odwzorowywaniu. O naśladowaniu.

O próbie idealnego odwzorowania węzła kolejowego w Tarnowskich Górach?

















2

Mapa i obraz

Mapa jest miejscem spotkania wielu obrazów.

Na mapę patrzymy z góry.

Mapa jest zapisem.

Obrazem staje się, gdy zaczniemy ją rozpoznawać, uruchamiając wyobraźnię, dzięki której przenosimy elementy w inną przestrzeń.

Tak jak kartografowie sporządzili mapę dla Cesarza, która pokryła całą powierzchnię Cesarstwa, tak dla mnie obszarem cesarstwa jest przestrzeń węzła w miniaturze.

Stworzyłem opakowanie do makiety, które jest rodzajem mapy pokrywającej całe moje Cesarstwo. Przestrzeń ta została przeze mnie zmapowana, a jednocześnie pokryta, przykryta, zasłonięta.

A jednak nie została zmapowana. W ogóle jej nie zmapowałem, nie wykonałem czynności mapowania.

Ja ją rysowałem.

Czy w ogóle chciałem odwzorować węzeł?

Pierwotnie chciałem. To było właśnie to chłopięce marzenie, które okazało się niemożliwe, ale dzięki temu, że stało się niemożliwe, odkryłem nowe pokłady obszaru węzła. Zamiast zabrać się do odtwarzania, dublowania, imitowania, zatrudnienia kilkunastu modelarzy, potężnej przestrzeni – zacząłem sprawdzać samą ideę.

Ale to nie jest mapowanie. Z różnych dostępnych pojęć (resztki, odcisk, znak) naśladowanie byłoby najbardziej adekwatne. Bo nawet chyba nie imitacja.

Mój Węzeł powstał jako reszta. Ta, której nie ma, która jest na marginesie, jest tym niewypowiedzianym, niepokazanym. Reszta, odcisk, znak – taki proces, takie myślenie jest dominujące w Węźle.

Czy rodzaj tworzywa, z którego stworzyłem opakowanie do nieistniejącej makiety, jest istotny?

Czym jest świadomość medium i materiału? Jeżeli zna się coś tak doskonale, używa codziennie, zna cechy fizyczne i chemiczne, ma się odpowiedni, krytyczny stosunek, a jednak wie się tak mało?

Ten dylemat mnie fascynuje. Zadziwiają mnie rozpoznania już znanych substancji, odkrywanie kolejnych informacji na temat smaków, kolorów, struktur. Ciągłe odsłania się przede mną natura substancji, przedmiotów i systemów.

A tworzywa sztuczne?

Są w moim życiu wyjątkowo obecne. Odkąd pamiętam, miałem do czynienia z takimi materiałami, jak pleksi, PVC, PP.

W Węźle wykorzystalem transparentny PET.

PET jest polimerem otrzymanym w wyniku polikondensacji tereftalenu metylu z glikolem etylenowym.

PET, dobrze znany wszystkim z butelek tzw. plastikowych, to coś niesamowitego. Ma wyjątkowo rozbudowaną strukturę molekularną. Powiązania międzycząsteczkowe są wyjątkowo mocne i dlatego tak cieniutka warstwa tworzywa daje się doskonale formować w odpowiednich warunkach termiczno-ciśnieniowych.

Węzły, powiązania, wiązania, ogniwa, cząsteczki, napięcia powierzchniowe i międzycząsteczkowe, elektrostatyczność i pamięć formy to jest mikroświat. Wydaje się on nie ręką ludzką czyniony. Swą funkcjonalnością i powszechnością plastik zamieszkuje świat i po części przyczynia się do jego zagłady, głównie przez zaśmiecanie. Swoją wszechobecnością pokrywa planetę, czyniąc z niej najpierw produkt, a po zużyciu staje się zalegającym śmieciem. Są jednak technologie, które zamieniają PET w re-PET, eko-PET i materiał termiczny polar.

Materiał wydaje się mało szlachetny, mało estetyczny, a jednak jest obok papieru drewna i metalu bardzo istotnym tworzywem naszej cywilizacji, należy do grupy tworzyw polimerowych. Dlatego stał się tworzywem Węzła.

Właśnie z tych wszystkich powodów go użyłem. To na nim mogłem w tak precyzyjny sposób pozostawić istotny dla mnie ślad.

Generalnie można to robić na skalę przemysłową¹³, ale ja zbudowałem sobie prototypową termoformierkę ze stołem próżniowym. Sama ta konstrukcja wiązała się z wieloma nowymi wyzwaniem konstrukcyjnymi i technologicznymi.

Czy nie mogłem tego zlecić? Owszem, ale ja ze swoją naturą

13 Prowadziłem wiele rozmów z producentami opakowań termoformowanych, lecz barierą nie do pokonania dla obu stron był czas i koszty, nawet przy technologii prototypowej i niewielkich liczbach blistrów.

i skłonnością do radzenia sobie z technologicznymi analogiami odkryłem wielki potencjał w samym procesie wytwarzania. Do tego stopnia, że wiedziałem, iż nie mogę zrezygnować z osobistego udziału w nadawaniu kształtu transparentnym płaszczyznom.

W głowie i na szkicach – planach miałem rodzaj mapy, a układanie matryc na stole próżniowym i formowanie blistrów pod wpływem wysokiej temperatury i podciśnienia było powstawaniem fizycznej warstwy obrazu.

ROBIĘ NOTATKI:

Problem reprezentacji jako relacji pomiędzy obrazem a rzeczywistością dotyka grafiki w szczególnie sposób. Dlaczego tak jest? Co stanowi przedmiot reprezentowania w grafice? Co jest terytorium, a co mapą?

Istnieją dwa wyjścia z Platona – przez Arystotelesa i przez ślad. Czyli albo przez działanie, doświadczenie, albo poprzez obraz, który nie rości sobie pretensji do bycia idealnym przedstawieniem pierwowzoru.

Graficy są przywiązani do mocnego pojęcia reprezentacji, gdzie matryca jest formą trwałą, ściśle związaną z odbitką, a odbitka w swej autonomii jako obraz jest traktowana jako nośnik prawdy. Czy to jest przepracowane na gruncie grafiki?

Jakim rodzajem reprezentacji jest niezrealizowana mapa Węzła?

Jakim rodzajem reprezentacji jest blistr, opakowanie do makiety, która ostatecznie nie powstała?

Mimesis, imitatio, naśladowanie. Projektują one odmienne relacje pomiędzy dziełem artystycznym a rzeczywistością zewnętrzną:
- mimesis – odsyła do prezentacji, uobecniania bytu (obraz jako uobecnienie nieobecnego bytu, odbitka przywodzi niejako to, co odbite);

- imitatio oznacza przede wszystkim kopiowanie, odtwarzanie, dublowanie, reprezentowanie (imitacja naśladowuje, ale nie jest tym samym, nie uobecnia). W mimesis obraz rości sobie pretensje do bycia tym samym, w imitacji jest czymś innym, tylko naśladowuje.

- naśladowanie - nie sprowadza się do dwóch pierwszych, jest skromniejsze, słabe, ale w pozytywnym sensie - zadowala się rzeczywistością kruchą, ułomną, jako resztką, odcisk, znak; tu wchodzi w grę ontologia śladowości, a nie obecności, rezygnuje się z podporządkowania rzeczywistości scalającej siłę obrazu¹⁴.

- Opakowanie - chcę się znów nad nim chwilę zastanowić. Chyba wszyscy wiedzą, jaka jest jego rola, jednak dla mnie pełni jeszcze istotną funkcję ramy¹⁵. Rama powszechnie związana jest z obrazem, oknem i widokiem za nim itp.

- Z produktem ściśle łączy się opakowanie - to ono przejmuje na pewien czas wiodącą rolę, przez nie on jest postrzegany, do momentu rozpoczęcia jego użytkowania.

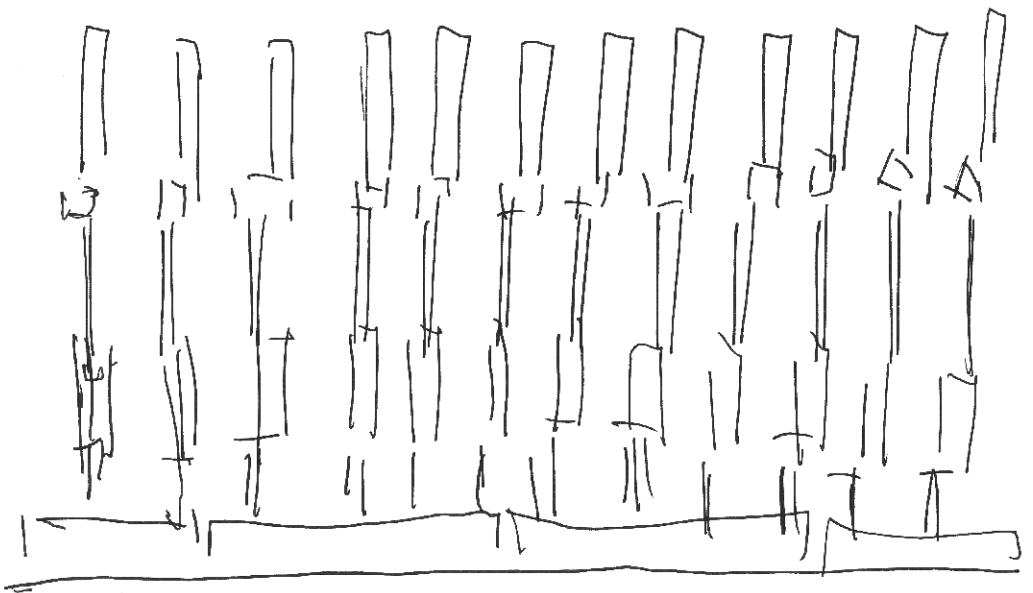
- Gdy opakowanie szczelnie skrywa zawartość i nie ujawnia wizerunku produktu, obcujemy z subtelnym stanem tajemnicy, ciekawości i niepewności.

- Ciekawą sytuacją jest możliwość jego oglądania, podglądania, a nawet dotykania, gdy opakowanie jest częściowo transparentne lub jego kształt powtarza kształt przedmiotu znajdującego się w opakowaniu.

- To, co wytworzyłem, stało się rodzajem produktu, opakowaniem.

14 A. Zawadzki, *Obraz i ślad*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2014.

15 Pojęcie ramy używane było i jest przeze mnie na wiele sposobów w licznych projektach artystycznych (jak choćby Kolekcja c.d., 2002; Fundacja, 2006), jednocześnie w codziennej praktyce założenia teorii Analizy Ramowej Ervinga Goffmana są mi bliskie, gdyż jako perspektywy socjologiczne nakładają się na artystyczne doświadczenie, ekspresję i formę.



3

Obraz i makieta

Najpierw kwestia obrazów.

Makieta składa się z obrazów, a jednocześnie powołuje nowe obrazy.

Istnieje ciekawy rodzaj napięcia między tymi dwoma stanami. Napięcie to wspierane jest poprzez podstawowe fizyczne cechy makiety, czyli trójwymiarowość całości i dwuwymiarowość we fragmentach płaskich. Uzupełnianie się i odczytywanie dwu- i trójwymiarowości jest fundamentem odbioru makiety. To daleko idące uogólnienie, ale wpisuje się w podstawowe, wręcz potoczne rozumienie tych dwóch stanów.

We wnętrzu makiety, lub lepiej powiedzieć na makiecie, roztacza się wykadrowana i zeskalowana rzeczywistość, przeniesiona w kontekście i przestrzeni. Obraz natomiast ramuje obszar wizerunku.

Czy makieta jest obrazem?

Odpowiedź wydaje się oczywista. Tak, makieta jest obrazem, który w sposób konsekwentny obrazuje i odwołuje się do określonej rzeczywistości. Makieta może jednak tworzyć własną rzeczywistość.

Rzadko spotyka się przykłady makiet pokazujących abstrakcyjne lub nieistniejące obiekty (takie obiekty istnieć mogą w idei, projekcie, szkicu lub rysunku).

Kluczowa jest intencja autora i sposób nazwania wytworzonej przez niego przestrzeni. Makieta ma w sobie cechę testowania. To właśnie potencjał sprawdzalności drzemiący w makiecie pozwala ją odróżnić od obrazu, który komunikuje.

Jeśli zrezygnowałem z budowy makiety, na rzecz opakowania do makiety, której nigdy nie było, to chyba mogę już zostawić Platona i kwestię dokładnego odwzorowania. Może on dalej występować tylko jako daleki punkt odniesienia. Jako obszar, w którym można rozważać graficzną matrycę i odbitkę.

Wchodzę już jednak w estetykę odcisku i moje opakowanie nie rości sobie prawa do bycia dokładną reprezentacją swojego pierwowzoru.

Dlaczego wciąż ważne jest tutaj pojęcie skali?

Tylko dzięki skali możemy rzecz obrazowaną zobaczyć. Tylko dzięki jakiegokolwiek przyjętej skali jesteśmy w stanie coś zobaczyć. A tu mamy do czynienia z reprezentacją wizualną, bo nawet gdyby patrzeć na mapę, plan węzła, to już widzimy go w skali. Jesteśmy w stanie ogarnąć wzrokiem jedynie mały fragment. Reszta zostaje wyobrażeniowa, bo ukształtowanie terenu i nawet mały łuk horyzontalny nie pozwala nam dostrzec całości.

Nawet na Google Maps?

Ale Google Maps jest w skali.

Więc może jednak niepotrzebne było pojęcie Mapy i Cesarstwa?

Dzięki temu, że nie mogłem zbudować makiety, przestałem być budowniczym, a stałem się kartografem. Zrobiłem to, co kartografowie, tylko że oni wtedy nie wiedzieli, jaki będzie los ich pracy. Ja już wiedziałem, ja założyłem, zaplanowałem jej byt. Oni mieli Cesarstwo, które zmapowali, ja go nie miałem.

Ja stworzyłem Węzeł, narysowałem mapę, zmapowałem coś, czego nie mam, ze świadomością wszystkich braków i niedociągnięć. A wytwarzając to w skali, posłużyłem się rodzajem języka, bo skala HO – jest pojęciem, językiem międzynarodowym, pozwala na dopasowanie do siebie różnych elementów, jest normą, zawiera w sobie przelicznik 1:87, liczby, które pozwalają skalować, budować, łączyć ze sobą. Jest na tyle uniwersalna, że spowodowała powszechne budowanie makiet. Mnie najbardziej interesują makiety modułowe, które mają możliwość dalszego budowania, można je łączyć ze sobą, co powoduje, że fragmenty rzeczywistości, świata, światów budowane przez modelarzy mogą zmieniać swoje konfiguracje, uczestniczyć w innych światach. Tej możliwości nie mają makiety stałe, które nie są przenośne, buduje się je w domach, piwnicach, na strychach.

Modularność jest esencją Węzła – kiedy ją bliżej poznałem, zafascynowała mnie.

Węzeł składa się z kawałków, z fragmentów łączonych w całość. Z całą infrastrukturą, z wagonami, z maszynami, które są składowymi tych modułów. Aby móc ogarnąć przestrzeń węzła technicznie, nawet pracownicy muszą go rozpoznawać w częściach, sektorach – każdy tor, semafor, zwrotnica są nazwane i przyporządkowane danemu miejscu. Wszystko po to, żeby służyć jeszcze lepszemu transferowi wszelkich towarów i ludzi.

I nie ma nikogo, kto widzi całość?
Widzi się całość, ale w skali.

Dlaczego nie mogłem po prostu odwzorować tej mapy w skali i już?
Po prostu ją przerysować?

Ale po co?

Nie chciałem robić mapy mapy?

Ja chciałem zrobić makietę. Nie chciałem mieć mapy. Chciałem mieć coś, co pokryje rzeczywistość.

Chciałem wybudować to Cesarstwo. Chciałem je stworzyć.

Paradoksem jest, że cenniejsze w moim mniemaniu są te małe cesarstwa modelarzy, setki makiet, nad którymi oni spędzają tysiące godzin. To jest tak samo, jak dla pana Józefa, byłego Naczelnika Stacji w Tarnowskich Górach, który przepracował całe życie na węźle: węzeł jest jego Cesarstwem. Jest jego przestrzenią, jest jego życiem. Jest jego światem. Każdy człowiek ma jakiś *tam* świat.

Takie są też światy modelarzy. To mnie w tym wszystkim szalenie zainteresowało i pochłonęło, pozwoliło wnikać, badać, obserwować, uczyć się. Finalnie nie posiadałem ich języka, nie nauczyłem się go, nie stałem się modelarzem. U mnie wydarzyło się coś innego i jestem z tego bardzo zadowolony. Nie żałuję, że nie zbudowałem makiety, nawet podestów do makiety.

ROBIĘ NOTATKI:

Czym jest potrzeba makiety?

Jak bardzo skończona może być makieta?

Wyobrażam sobie świat jako model, jako makietę.

Budowa makiety to poważne przedsięwzięcie,
którego nie nazywajmy zabawą.

Makieta bywa polem walki na argumenty
i racje, na śmierć i życie.

Rysunki, linijki, skale, legendy, wykreślanie przestrzeni,
perspektywy, modelowanie architektury kolejowej...

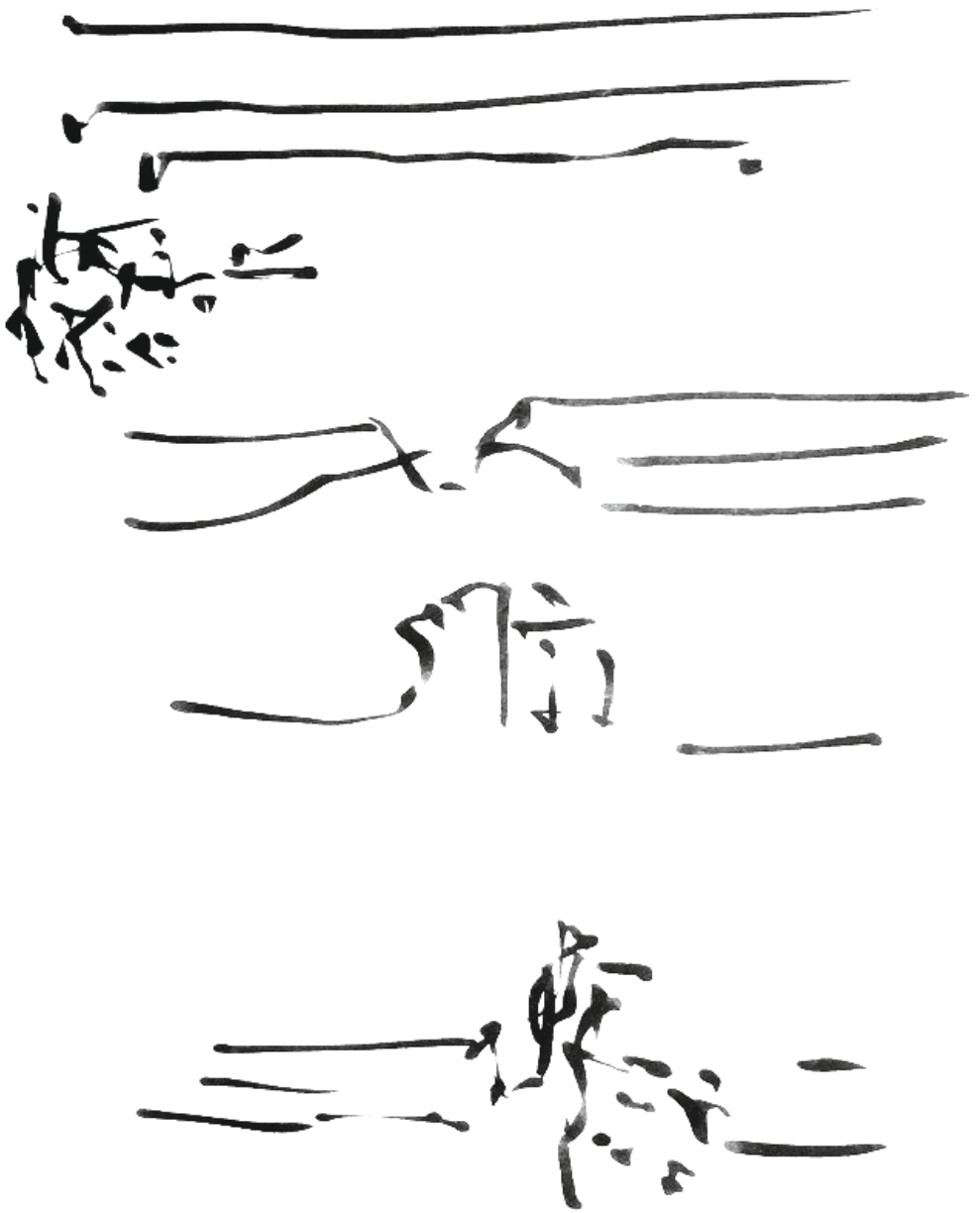
Instrukcja R1 - instrukcja prowadzenia ruchu pociągów.

Budowę należy skończyć.

Czy da się skończyć budowę makiety,
jeżeli jest ona ciągle projektem?

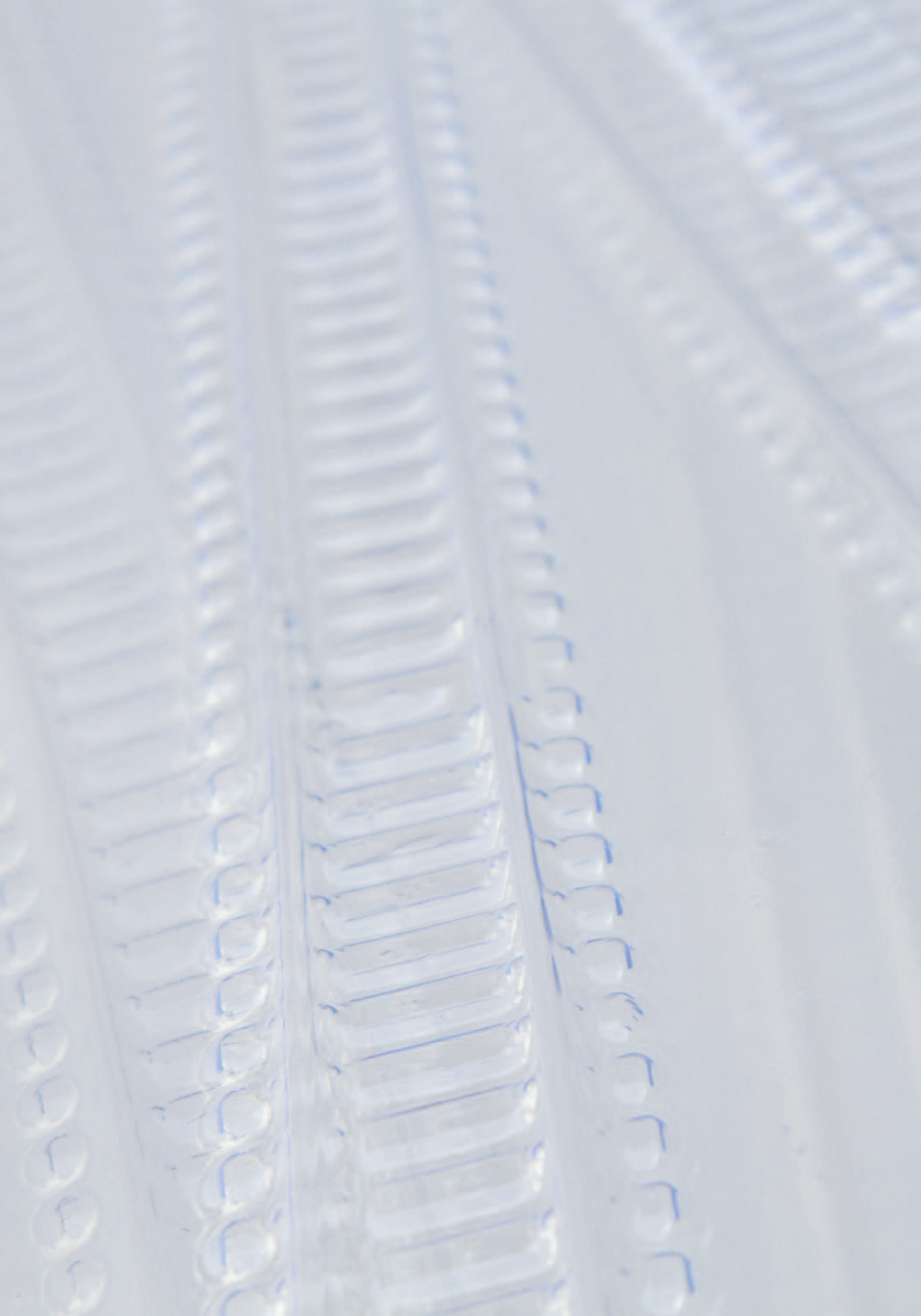
„Projektowanie jest procesem nieskończonym” - tymi
słowami mój tata często kończy nasze rozmowy o różnych
projektach, które powinny już zostać zrealizowane,
a nadal pozostają w fazie koncepcyjnej.

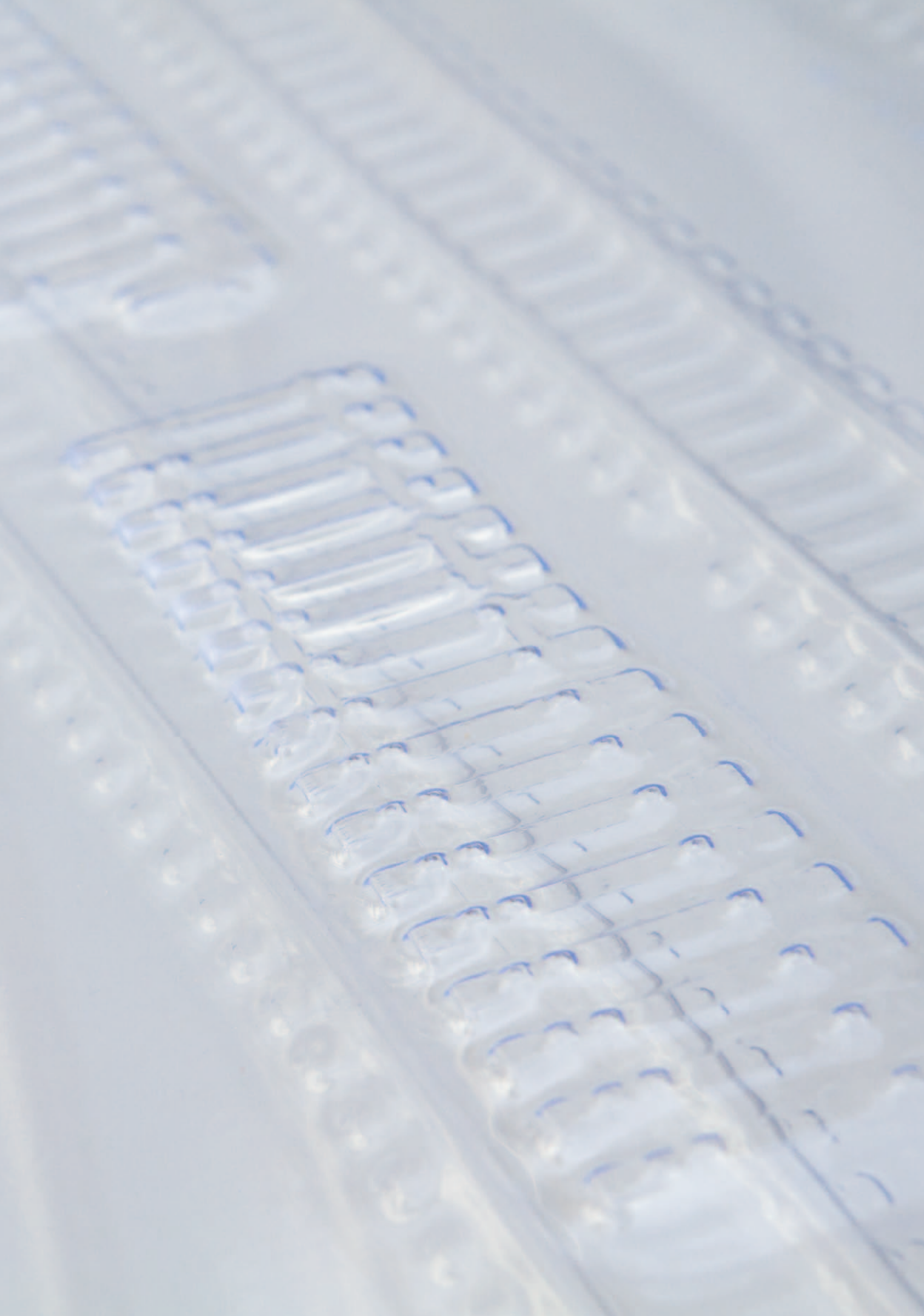
Racja.

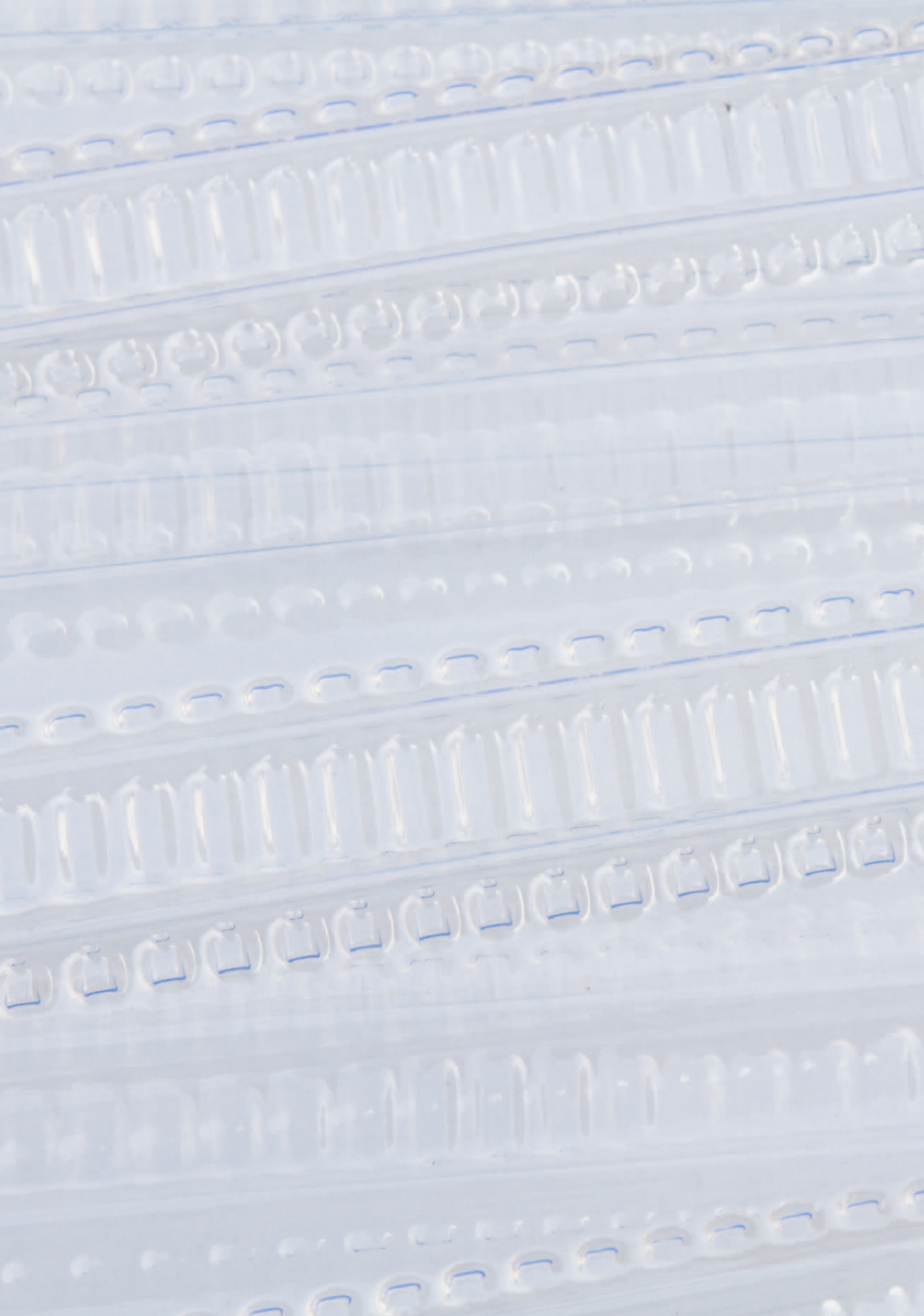


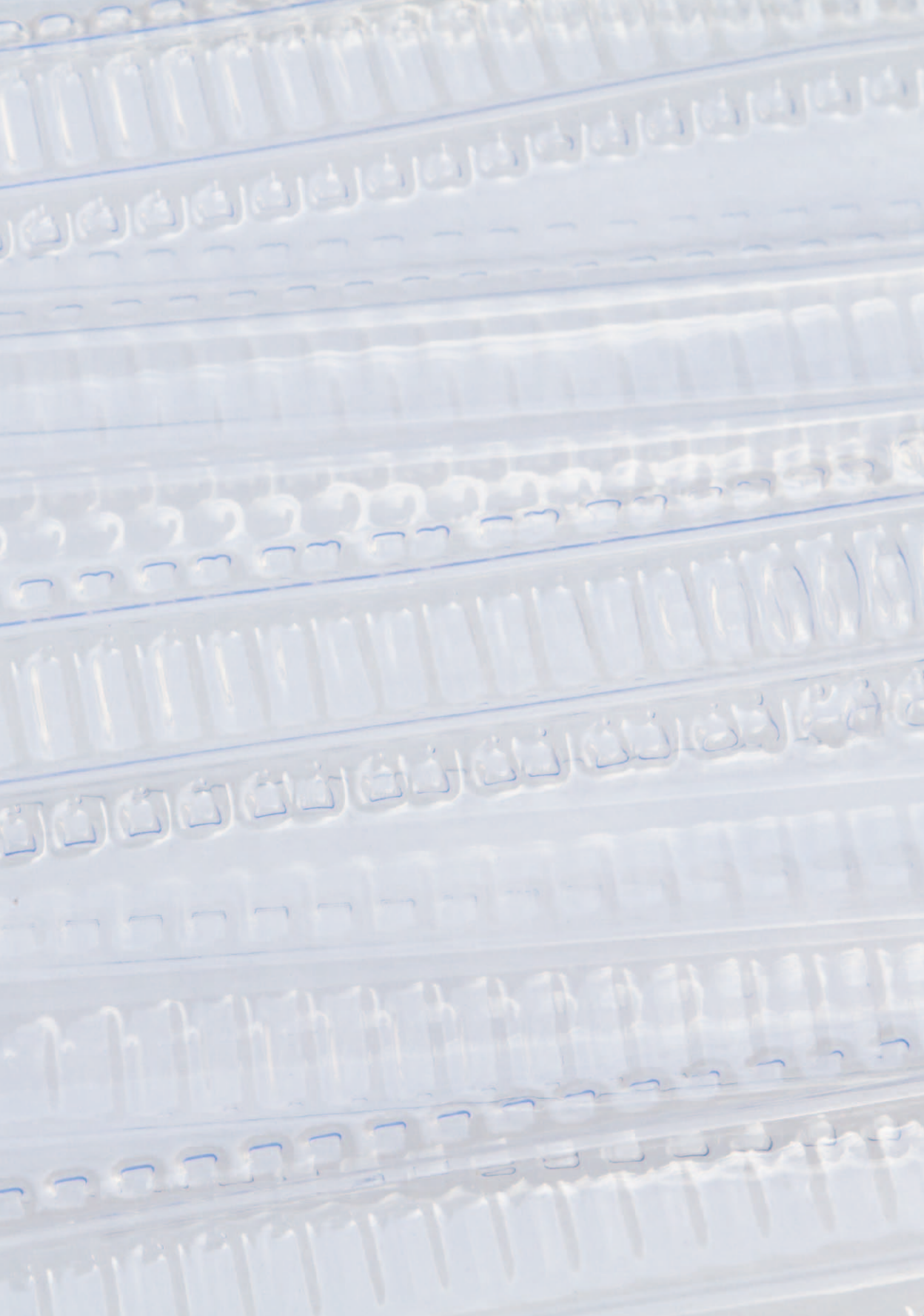












4

Słabe reprezentacje

Czy Węzeł był przedsięwzięciem graficznym?

Węzeł zwrócił moją uwagę na mechanikę wytwarzania, na „złapanie” tego, czego nie ma, na odwzorowanie, odcisk... z tego, co już jest, co jest modułem.

A może zrobiłem jeszcze kolejny krok, odcisk odcisku, ..., odcisk naśladowania, resztę z reszty?

Tak naprawdę pozostawiłem ślad po matrycy.

I nad tym trzeba się zastanowić.

Odcisk jest wielowymiarowy, a na pewno trójwymiarowy. Specyficzne siły działają w momencie tworzenia odcisku, forma jest efektem współdziałania próżni i odpowiedniej temperatury.

Ślad pozostawiony na transparentnym tworzywie po zetknięciu się z matrycą pozwala widzieć i dotykać efektu pustki oraz siły próżni; tym sposobem może ona nadal istnieć, choć niedosłownie – w kolejnych transparentnych warstwach.

Próżnia to stan fizyczny aktualny, chwilowy, ale i trwały, historyczny.

Dla mnie istotne jest to, że poprzez próżnię, której używałem do wytworzenia odcisków, można dostrzec różne wątki: odciska się na przykład swoista historia miejsca.

Widzę to jako siłę, piętno i etos pracy wytworzony w realnym świecie kolei.

Ślady na każdej z prawie dwustu odbitek Węzła tworzą graficzne obrazy ujawniając potencjał graficzności, jaki realizuje się w obszarze transparentności. Poza nadaniem formy nie został dodany żaden element, choćby ślad farby.

Graficzność jest dla mnie alchemiczna.

Tę alchemię przeniosłem na inne tworzywo niż na przykład metal w grafice.

To jest paradoks, bo uczestnicząc w procesie alchemicznym powstawania obrazu, szczególnie w technikach metalowych, poprzez uczestnictwo, aktywizację swojego ciała, umysłu, buduje się obraz. Ma się wrażenie, jakby w danym momencie wlewało się w niego esencję i prawdę. Bo jest to prawda chwili, substancji i decyzji.

Pozostając na gruncie tak zwanych mocnych reprezentacji, nie wlewa się prawdy w odbitkę, ale się ją odkrywa.

Pojęcie alchemii – jeśli ma być ono nośne dla grafiki – warto chyba odróżnić od pojęcia mistyki. Mistyka byłaby pokornym obcowaniem z jakąś obecnością, która się objawia. Alchemia jest natomiast czymś grzesznym... ale substancjalnym...

Jest występkiem, jest robieniem czegoś, czego nie wolno robić. Jest majstrowaniem. Alchemicy byli wykluczeni, byli szalbierzami, magikami.

Pojęcia alchemii używam, myśląc o tym, jaką rolę przybiera twórca, ja jako demiurg. Można by tu mówić o chemiczności i chemiku. Ale lepsza jest alchemia, bo to powoduje, że patrzy się na proces graficzny jako na coś, co wymaga nie tylko wiedzy i doświadczenia, ale i wtajemniczenia, pewnej praktyki, eksperymentu, niedopowiedzenia, niewypowiadalnych, niełatwych do opisanie procedur.

W Węźle istnieje powinowactwo metalu szyn i alchemiczności procesu w grafice – w technikach metalowych. Zamiana materiału na transparentny plastik otworzyła kolejną przestrzeń interpretacji i poszukiwań semantycznych.

ROBIĘ NOTATKI:

Zadano mi pytanie: czy grafika, która odchodzi od swoich tradycyjnych technik, jest nadal alchemiczna? Czy alchemia jest ukryta w tworzywie i substancjach?





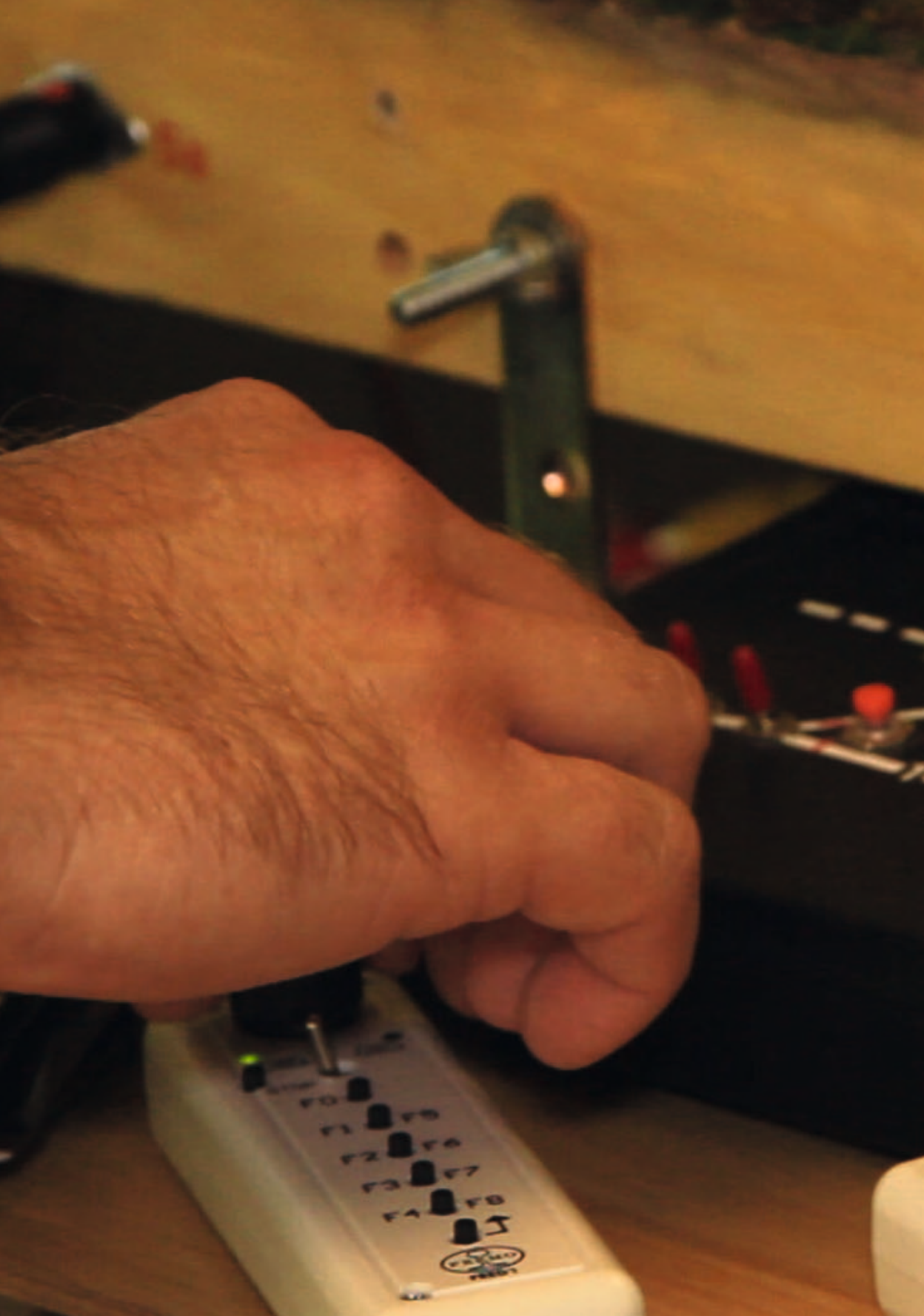














Z3
S =

R

STOP
F0
F1
F2
F3
F4
F5
F6

5

Matryca

Czym jest matryca w Węźle?

Wiele razy padała już odpowiedź na to pytanie, ale tu zadaję je sobie jeszcze raz, a odpowiedzi będzie kilka.

W Węźle są matryce oczywiste i nieoczywiste.

Matryce oczywiste to gotowe fragmenty do budowy makiet kolejek elektrycznych, moduły torów, proste odcinki, łuki, rozjazdy i zwrotnice. One bezpośrednio pozostawiają swój ślad na transparentnym tworzywie.

Oczywiste matryce tworzyły układy stanowiące całość, której jednak nie można było złożyć. Nie można było dopasować do siebie idealnie kolejnych modułów. Paradoks Węźła realizuje się na wielu płaszczyznach, pozostając cały czas na poziomie realnym, fizycznym i oczywistym.

To wszelkie elementy, do których możemy się odnosić, myśląc o modelach, seryjnych lokomotywach, wagonach, urządzeniach sterujących, szynach i podkładach kolejowych. To one tworzą w świecie makietowym podstawy „wiarygodnej” reprezentacji. Makieta jest tak doskonale wykonana, że uwiarygadnia rzeczywistość, którą usiłuje przedstawiać.

Nieoczywiste matryce to z kolei wszystkie te, które są niedostrzegalne w pierwszym oglądzie.

Rozkład jazdy jest rodzajem matrycy nieoczywistej, a jednocześnie instrukcją do wykonywania określonych czynności. Wszystko, co dzieje się jako efekt cyklicznego powtarzania, obowiązywania reguł założonych w planie czy rozkładzie, jest obrazem i pośrednio tworzy obrazy.

Rozbudowane makiety kolejek elektrycznych, zwłaszcza te modułowe, pozwalają na prowadzenie ruchu miniaturowych pociągów zgodnie z zaplanowanym rozkładem, co staje się również nieoczywistym obrazem.

Wiem, że matrycą w Węźle jest też rama, która pozwala nam spoglądać na cały obszar przeze mnie ujawniony, ale jednocześnie jest barierą, która trzyma wszystko w ryzach niedopowiedzianych konwencji. Jednocześnie rama fizycznie istnieje jako kadr filmu, format ekranu, ślad pozostawiony na blistrze.

Ramę, będącą jednocześnie krawędzią obrazu, pozostawiało narzędzie, końcowa krawędź stworzonego przeze mnie urządzenia,

i cały proces, czyli odciskanie w przezroczystym materiale PET. Było to z jednej strony techniczne ograniczenie formatu, a z drugiej – rodzaj łącznika z kolejnymi elementami subiektywnej układanki.

Co to jest matryca?

Odczuwam intrygujące, a wręcz podniecające symptomy obcowania z matrycą, matrycami i matrycowaniem.

Matryca to ten element obrazu graficznego, z którym twórca pozostaje zwykle najdłużej w intymności, samotności oraz twórczej relacji. Sama odbitka jest bardziej ulotna, nabierając wartości poprzez ogląd z dystansu. Matryca najczęściej pozostaje nieujawniona dla widza, odbiorcy.

Stosując pojęcie matrycy, zawsze staram się mieć na uwadze kontekst jej pochodzenia, działania i efektów.

Matryca jest wszechobecna. Jest obecna w moim myśleniu o wzorach, stylach, modach, o seryjności i masowej produkcji wszelkich dóbr. Matryca to też pojęcie otwierające dość wąski obszar krytyczny, w którym jest narzędziem wytwarzania i sprawdzania właściwości i cech wizualnych wybranych obiektów.

Tutaj trzeba dopowiedzieć, że napotykanne obiekty i sytuacje, które jawią mi się jako te posiadające cechy graficzności, poddaję wstępnej analizie. Zadaję sobie wobec nich pytania: czy są jednostkowe, czy są jednym z elementów serii, efektem masowej produkcji, czy też same są wzorcem, formą do wytwarzania kolejnych obiektów lub obrazów, a może są formowanym monolitem lub składają się z wielu drobnych elementów, z których każdy jest oddzielnie tworzony w niezależnym procesie.

Takie wstępne rozpoznanie rozwija spojrzenie na świat rzeczy materialnych i zjawisk niematerialnych, pozwalając wyjść poza estetyczny i pragmatyczny klucz postrzegania. Efektem tego jest możliwość skutecznej i metodycznej analizy ramowej¹⁶ ujawniającej nawarstwiającej się i zazębiającej konteksty znaczeniowe, społeczne, kulturowe, historyczne, polityczne i techniczne.

16 Analiza ramowa Ervinga Goffmanna staje się wszechstronnym narzędziem badawczym, które – wyrosłe na gruncie nauk społecznych, społecznych – skutecznie metody analityczne na obszar sztuk wizualnych, stając się, oprócz metod teorii i historii sztuki, chyba najważniejszym czynnikiem ujawniania struktur i strategii twórczych. Zob. E. Goffmann, *Analiza ramowa. Esej z organizacji doświadczenia*, tłum. S. Burdziej, Zakład Wydawniczy Nomos, Kraków 2010.

Graficzność jest przeze mnie rozumiana jako efekt matrycowania.

Matrycowanie jest wyczuleniem obserwacyjnym – za pomocą wszystkich zmysłów – na obecność wzorów, porządków, serii, powtórzeń, schematów, instrukcji. Matrycowanie jest następnie tworzeniem generatywnych formuł, kodowaniem instrukcji do dalszego działania. Jest sposobem kodowania, a więc tworzenia jakiegoś języka.

Tworzyłem w Węźle obrazy jako przezroczyste opakowania makiety, której nie ma. Było to działanie według formuły „sytuowania się pomiędzy”: w tym wypadku pomiędzy opakowaniem a nieistniejącą makietą. Przez pozostawienie tylko śladu torów pojawia się rodzaj dystansu, pustki, niedopowiedzenia, niedopracowania, obszaru niewypełnionego. W generowaniu kolejnych obrazów-opakowań w formule paradoksu transparentność podstawia się pod nieobecność. Przykrywam coś, czego nie ma. Powtarzam to działanie wiele razy, ale za każdym razem powstaje inny blistr. W ten sposób kompletuję całość, która jest niemożliwa do zrobienia i do zobaczenia. Powstaje tak wiele opakowań, że rozłożone obok siebie nie mieszczą się w żadnej przestrzeni ekspozycyjnej, nakładam je więc na siebie. To rodzi kolejną formułę, która potencjalnie jest nieskończona. Nakładam transparentne opakowanie na opakowanie – podobnie jak w rzeczywistości na każdy fragment Węźła składa się wiele zasad działania. Generatywne formuły matrycowania są nie tylko konceptualne, ale z całą pewnością także wizualne.

ROBIĘ NOTATKI:

Jakie są narzędzia matrycowania?

Zastanawiam się, czy tworzą one ograniczony zbiór.

Co to jest myślenie graficzne?

Odpowiedź odnajduję w analizie struktur mojego działania. Dostrzegam powtarzające się schematy polegające na wyszukiwaniu w eksplorowanych obszarach istniejących matryc lub śladów przez nie pozostawionych, odnajduję powtarzalność, elementy lub całe serie, a następnie na różne sposoby pracuję z nimi.

CO TO JEST MATRYCA OBIEKTOWA?

Realną matrycą w Węźle jest obiekt, segmenty torów kolejki elektrycznej.

Znajduję sporo przedmiotów, które bez dodatkowych ingerencji i zabiegów mogą być użyte jako matryce, można z nich wykonać odbitki na papierze lub innym nośniku.

Część z nich ujawni się w kolejnych moich projektach.

Znajduję także takie, które potencjalnie mogłyby być matrycami, ale wymagają przetworzenia. Tory miniaturowej kolejki elektrycznej są przestrzenne, zbudowane z szeregu podkładów imitujących drewniane lub betonowe podkłady kolejowe, są tam zaczepy i umieszczone w nich metalowe szyny dokładnie odwzorowujące te prawdziwe. Takie formy w prosty, konwencjonalny sposób znany w druku nie dadzą obrazu – właściwej odbitki.

W tym przypadku potrzebna jest inna technologia.



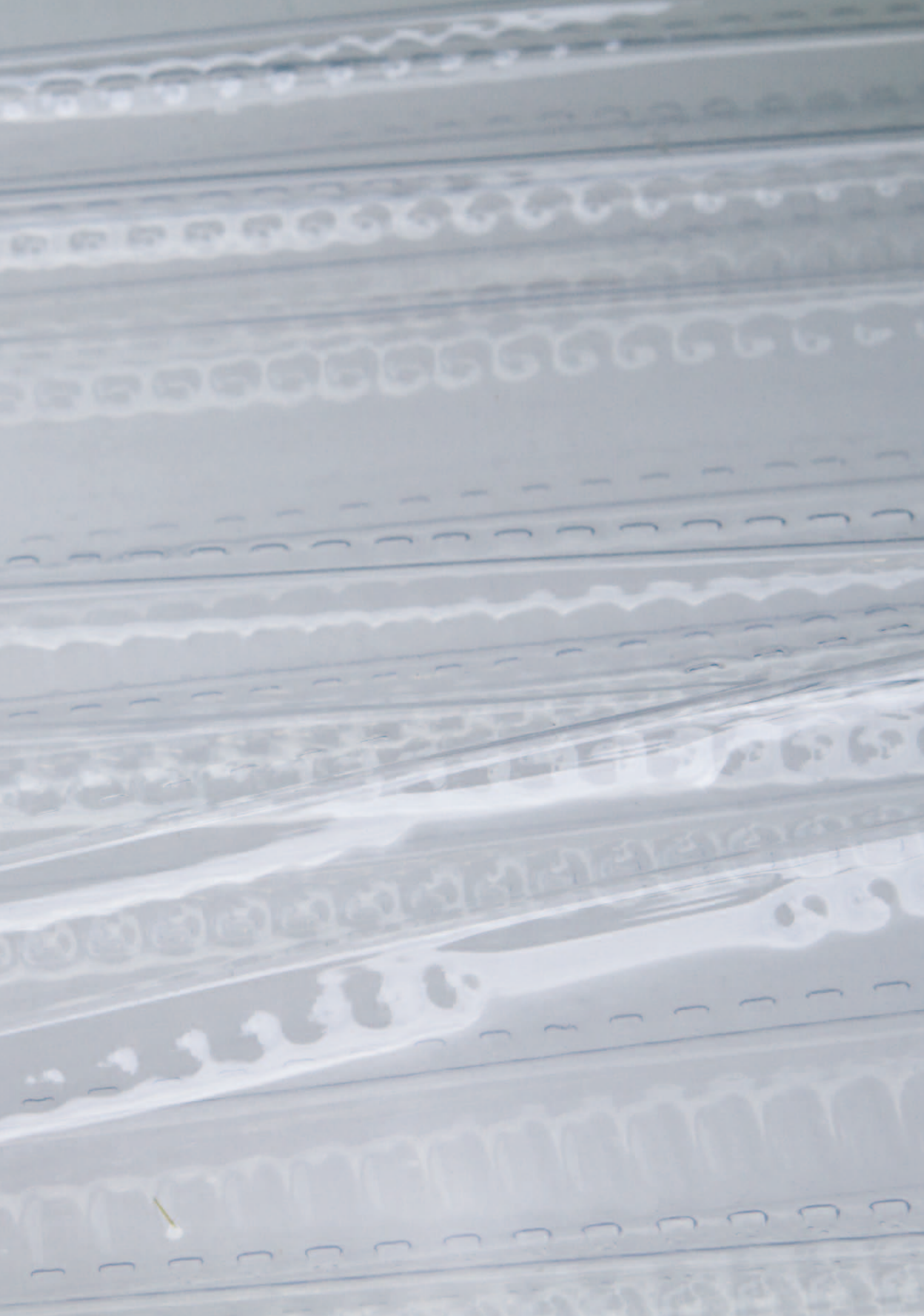












6

Medium – Intermedium

Obrazy – transparentne widoki dające się dotykać, wiszące na linii wzroku, lekkie i prawie ulotne (wartościowe opakowania, blistry). Pod nimi, jak powidoki, pojawiają się cienie transparentności.

Moje blistry są jak pachnące plastikiem opakowania dziecięcych zabawek. Pamiętam je z dzieciństwa, z lat osiemdziesiątych. Odpakowywanie budziło ogromne emocje, często zostawiałem opakowanie, które przedłużało uczucie nowości i świeżości. Teraz odczuwam to jeszcze inaczej.

Blistry Węzła jednak niczego materialnego nie opakowują.

W grafice niezwykle często ceni się medialną czystość formy, a z drugiej strony chętnie ogląda się prace będące zaskakującym połączeniem różnych technik.

Medialność grafiki wynika bezpośrednio z jej historycznej funkcji służebnej wobec innych dziedzin kultury i sztuki. Grafika była sposobem przekazywania wiedzy. Formowała historycznie swoją elastyczność, a jednocześnie zmierzała do statystycznej standaryzacji.

Jednak często bywa intermedialna. Ma zarówno intermedialny potencjał, jak i zdradza tego rodzaju potrzeby.

Co to jest intergrafia?

To pojęcie, które zaskakuje. Jest najpojemniejsze spośród wszystkich pojęć nowej teorii grafiki. Jednak w istocie nie odkrywa niczego nowego. Raczej odsłania grafikę jako medium od początku funkcjonujące pomiędzy, inter-:

w najbardziej pierwotnej potrzebie pozostawiania śladów: pomiędzy obecnością a już nieobecnością;

w ewolucji od śladu do znaku, którego zadaniem jest komunikacja: pomiędzy myślą a znakiem;

w potrzebie opowiadania większych struktur narracyjnych: pomiędzy historią a narracją;

w matrycy-pieczęci jako odcisku, który pozostawia kolejny odcisk: pomiędzy odciskiem odcisku a odbitką;

w matrycy obiektowej: pomiędzy światem a obrazem.

To ostatnie *pomiędzy* wynika z platońskiej obsesji poszukiwania odpowiedniości pomiędzy rzeczywistością a jej reprezentacją. Tu sytuuje się grafika jako medium przyległościowe. Jest ono paradoksalnie najbardziej oddalone od wypracowanych zasad wizualnych, szczególnie perspektywy, widzenia dwuocznego, widzenia przestrzennego, widzenia barwnego. Z jednej strony oferuje poczucie wiarygodności: artysta pozostawia przecież ślady rzeczywistości. Z drugiej stawia artystę w bardzo niewiarygodnym świetle: dokonuje on decyzji i wyborów przedmiotów gotowych – czyż nie potrafi rysować, malować, odwzorowywać? Grafika może wydawać się wtedy sztuką tanią, łatwą i słabą.

Jednak grafika rozumiana jako mentalna operacja matrycowania pociągającego za sobą wiele generatywnych formuł, instrukcji, całkowicie opiera się na artystycznych decyzjach i wyborach. Artysta grafik staje się podmiotem działającym, aktywnym, sprawczym.

Ile mediów potrzebowałem, żeby oddać reprezentację węzła?

Węzeł składał się z szeregu operacji mentalnych, z łańcucha podejmowanych przeze mnie decyzji. Najbardziej zbliżałem się do prawdy o węźle wtedy, kiedy wchodziłem w przestrzeń ludzkich historii z nim związanych. Dick Higgins w pojęciu intermedialności kładł nacisk na Duchampowskie rozumienie *pomiędzy*: pomiędzy sztuką a życiem. Przestałem wierzyć w siłę obrazu i wysłuchiwałem obrazów mentalnych.

Moje doświadczenie spotkało się z refleksją Kazimierza Karabasza, który w swojej pracy dokumentalisty opierał się na wnikliwej obserwacji bohatera i wchodzeniu w biografię, a jednocześnie rozpoznaniu i ujawnianiu pozostawianych przez niego śladów. Kluczowe dla mnie było doświadczenie Karabasza z tworzenia filmu o Węźle w Tarnowskich Górach. Karabasza pisał:

„Piękne krajobrazy, fascynująca architektura, dynamika mas ludzkich – wszystko to blednie i staje się zaledwie ozdobnikiem, gdy na ekranie zjawia się twarz człowieka. W niej jest wszystko. Każda ma swój własny pejzaż (od surowego, ascetycznego w wyrazie – aż do bardzo zróżnicowanego, pełnego niuansów). Nasza kamera ma tu wielki teren połowowy...

Twarze »nieme« – obserwujące, słuchające, zamyślane – niosą dużo refleksji, niedopowiedzenia, nawet tajemnicy. Twarze »mówiące« są bardziej konkretne, jednoznaczne, więc jakby płytsze dla widza.

Natomiast mają coś niezwykłego – głos, z całą jego plastycznością, niepowtarzalnością słownictwa, gamą barw i nastrojów...”¹⁷.

Karabaszu zauważa, że ani zapis kamery po wielogodzinnych obserwacjach, ani pieczołowicie konstruowany obraz nie oddają tego wszystkiego, co zapisuje się „w wielu warstwach naszej pamięci – pełnej szczegółów, niepowtarzalnych mikro zdarzeń, językowych osobliwości i dygresji...”¹⁸. Pisz dalej, że „gdy dochodzi do konfrontacji tej wewnętrznej, subiektywnej projekcji z tą »obiektywną« na ekranie – jest tyle rozczarowań i niedosytu”.

Filmowy obraz to zestawienie zmontowanych ujęć, strzępów, resztek tworzących nową całość. Niedosyt i rozczarowanie może zamieniać się w indywidualne zadziwienia, gdy tylko widz odnajdzie swój własny Węzeł i tropy do jego rozwiązania.

Dlatego w moim doświadczeniu Węzła tak wielką rolę odgrywa ślad matrycy i pamięci powstający w obecności obrazów mentalnych, biografizmów. To one są ścieżkami i nawarstwiającymi się kierunkami. Gdy u Karabasza „polem połowowym sensu wydarzenia” są twarze anonimowych kolejarzy, u mnie, w Węźle, jest twarz Pana Józefa. Obok niej jak marginalia występują estetyczne, statyczne i dynamiczne obrazy z makiet oraz odgłosy zabawy i pracy przy miniaturowych modelach.

Kim jest Pan Józef? Jak i gdzie znalazłem właściwego bohatera? Co wydarzyło się w trakcie spotkania?

Pierwotna idea odnalezienia kolejarzy, którzy zostali uwiecznieni przez Karabasza, z powodu upływu ponad pięćdziesięciu lat od powstania filmu stawała się coraz mniej realna. Zbierałem kolejne tropy, fakty, opowieści, odwiedzałem izby pamięci, archiwa itd. Pewnego dnia wszedłem do budynku dyrekcji PKP Cargo w Tarnowskich Górach i zacząłem ciekawą rozmowę – najpierw z portierem. Po chwili dołączyło do nas dwóch mężczyzn, którzy schodzili z pierwszego piętra. Była to wczesna godzina popołudniowa i pracownicy kończyli już powoli pracę. Z tematu pracy węzła, tradycji kolejarskiej, zmian ekonomicznych, społecznych i technologicznych, pasjonatów kolejnictwa, hobbystów modelarzy, budowania makiety przeszliśmy na rozmowę o filmach z Tarnowskich Gór, dokumentach i pamięci.

17 K. Karabaszu, *Odczytać czas*, PWSFTviT, Łódź 2009, s. 23.

18 Ibidem, s. 29.

Była to zaskakująca i szalenie ciekawa sytuacja dziejąca się spontanicznie na wąskiej klatce schodowej biurowego budynku. Nagle jeden z mężczyzn wtrącił, jakby niedowierzając słuszości swojej propozycji: „musiałby pan porozmawiać z moim ojcem, on dużo pamięta. Był naczelnikiem stacji”.

Nasza wcześniejsza rozmowa i moje wyjaśnienia dotyczące projektu, stypendium ministerialnego i przyszłej dużej wystawy były na tyle wiarygodne, że dostałem adres i numer kontaktowy do Pana Józefa Chmielorza.

Nie zadzwoniłem od razu – miałem jeszcze w tym dniu kilka spraw do załatwienia, a do Tarnowskich Gór planowałem wrócić za kilka tygodni.

Pierwsza rozmowa telefoniczna z Józefem Chmielorzem była krótka – bardzo serdecznie zaprosił mnie do siebie na spotkanie. Gdy przyjechałem obładowany sprzętem filmowym, rejestratorem dźwięku, oświetleniem i notatnikami, w których miałem szkice najważniejszych nurtujących mnie pytań, zastałem dynamicznego starszego pana w eleganckiej koszuli i kamizelce przygotowanego na poważną rozmowę – wywiad na każdy temat.

Wtedy Józef Chmielorz stał się Panem Józefem.

Spotykaliśmy się kilka razy, zawsze spędzając czas na rozmowach i oglądaniu pamiętek – siedzieliśmy po kilka godzin. Najczęściej brakowało miejsca na cyfrowych dyskach i energii w bateriach. Nigdy nie zawiodła pamięć.

W pewnym momencie zobaczyłem pracę pamiętnikarską Pana Józefa, która otwarła kolejne fascynujące rozdziały naszej znajomości. Pan Józef zapytał, czy nie chciałbym przeczytać jego pamiętnika, w którym jeszcze dokładniej opisał wszystko to, o czym mi opowiadał. Pamiętnik ma już swoją historię: poza tym, że systematycznie był uzupełniany, to jeszcze stał się dowodem uwiarygadniającym obraz przeszłości, którym chętnie dzielił się Pan Józef z licznymi wnukami i rodziną.

Moja osoba i tamten czas spędzony wspólnie legitymowały potrzebę rozmowy i zapisywania faktów. Dowiedziałem się, że przez ostatnie ponad 20 lat tylko raz ktoś odnalazł Pana Józefa i prosił o podzielenie się wspomnieniami z dawnych czasów. Niestety osoby te, historycy i dziennikarze piszący książkę o kolei, nie odezwali się i nie doszło do spotkania. Wiedziałem, że cokolwiek się wydarzy, tym razem skuteczniej pozostanie w pamięci, a na pewno ujrzy światło

dzienne. Z każdą chwilą wartość przekazanych mi wspomnień rosła, a ich subiektywność i okołohistoryczny charakter zaczynały dominować. Węzeł uzyskiwał kolejne sploty i autentyczność.

Rozmowa z Panem Józefem Chmielorzem¹⁹:

Mój dziadek był kolejarzem, mój ojciec był kolejarzem, ja jestem kolejarzem, wszyscy moi trzej synowie byli kolejarzami, tylko się rozlecieli po świecie. Najstarszy jest w Niemczech na Deutsche Bahn. Ten drugi już jest na emeryturze, a trzeci jeszcze tutaj pracuje.

Ja w stacji zatrudniałem 1142 pracowników, w samej stacji, a co dopiero parowozownia, wagonownia. No, wagonownia to może troszkę mniej. Służba drogowa dużo, łączności, zabezpieczenia, tyle służb, to wszystko było prawie że w jednych rękach.

W stacji zarządzało się wszystkim, budynkami, rozjazdami, załogami, rozrządem, przyjazdem, odjazdem. To wszystko było w rękach ruchu.

Dla nas służby pomocnicze to była trakcja, która dostarczała lokomotyw, służba wagonowa, która naprawiała w razie potrzeby – to na miejscu albo remonty przeprowadzali. Służba drogowa – utrzymanie torów.

Myśmy decydowali o ruchu, o transportach wojskowych. Sprawy wojskowe: myśmy ćwiczenia organizowali na Węzle i Naczelnik stacji był komendantem Węzła, gdyby coś zaszło.

Z województwa lubelskiego myśmy sprowadzali ludzi, dawali im zakwaterowanie i pracę. Drugi taki był Wieluń i Kępno, to byli nasi ludzie, którzy z tamtych terenów przyjeżdżali do nas. No i wszystkich się zatrudniało i jeszcze zawsze było mało, ciągle mało i mało, i mało.

Taka parowozownia to ho, ho, ona miała tam chyba do pięciu tysięcy ludzi zatrudnionych, razem z maszynistami, te hale, te kominy to była olbrzymia praca. Tym bardziej jeszcze kiedy były lokomotywy parowe, przecież Tarnowskie Góry miały kilka Tygli TY 23 i 35, te wszystkie lokomotywy – wszystkie u nas były naprawiane, ale to służba trakcji, ona była poza moim pionem. Ja tylko potrzebowałem lokomotywy.

19 Tekst jest transkrypcją fragmentów wypowiedzi Józefa Chmielorza będących częścią ścieżki dźwiękowej filmu „Węzeł” mojego autorstwa, która była prezentowana w drugiej wersji na wystawie Metropolis w Muzeum Śląskim w Katowicach w 2015 roku.

218 do 224 to była ta baza węglarkowa, na tych torach zawsze były przygotowane składy. No, czasem było takie zapotrzebowanie, że nie było ich, ale jak przyszła sobota, niedziela, kopalnie nie pracowały, to u nas był magazyn. Około 800 do 1000 węglarek zawsze było przygotowanych, że jak przyszedł poniedziałek, się rozpoczęła czwarta godzina, to tak gdzieś do dziesiątej już tych węglarek nie było, już poleciały do Zagłębia. No, ale nowe przychodziły, przecież rano się ruch zaczynał z Gdyni, Gdańska, znowu te węglarki leciały z powrotem.

I taka ta robota była.

Że takie potrzeby były, takie potrzeby były, takie. Głównie chodziło o pociągi LPT, to były lekkie pociągi towarowe, lokomotywy pośpieszne jechały, pociąg miał około 400 ton, ale ten pędził jak szatan. Przede wszystkim jagody, grzyby do portów zawieźć bardzo szybko i odwrotnie, z portów przywieźć coś, co się szybko psuło, a szczególnie o mleko jeszcze chodziło, bo po drodze LPT zabierało mleko. Te pociągi było tak trudno wprowadzić do rozkładu jazdy, bo raz, że one były bardzo szybkie, one szybciej niż pasażerskie jeździły. Towarowe – szybkość handlowa, bo szybkość techniczna na pewno nie. Pasażerski się musiał zatrzymać, zaś ludzie wysiedli i dalej, dalej, a dla niego jak ruszył z Gdyni, to dopiero pierwszy postój był w Zduńskiej Woli, tam zabierał mleko i następny postój w Tarnowskich Górach. Później.

Czy kolonijne. Już tak było ciasno, że już nie szło. A tu jeszcze chcieli nam 25, 28 nawet wcisnąć. 28 pociągów kolonijnych, które muszą przez Tarnowskie Góry przejechać. No niektóre nie, ale kolonijne wszystkie muszą się zatrzymać. Wszystkie kolonijne się zatrzymywały, chociaż ta minuta czy dwie, to tak sparaliżowało ruch, że niesamowicie. Ale musiało być. Wszystko się przepchnęło i koniec. Bo w rozkładzie jazdy, i to dokładnie w rozkładzie jazdy, dokładnie musiało być. Ruch pasażerski, to nie ma. Karało się niesamowicie. Za opóźnienie w ruchu pasażerskim to nawet całą premię można było stracić za opóźnienie pociągu pasażerskiego! No, ale ruch towarowy tak samo, musiał iść. No, może tam on od Zagłębia kulał, to wiadomo, że kulał. Te pociągi, one numerycznie przysły do Tarnowskich Gór, ale nie w tym czasie jak w rozkładzie jazdy. Po prostu było już tak ciasno, że już tego nie szło przepuścić.

To rosło jednak. Te tory dobudowane, tory objazdowe, tory wyjazdowe, grupy odjazdowe, wszystko, no i zmiana trakcji, to też pomogło, że jednak ta zdolność przeróbcza zwiększała się z roku na rok. Ale przyszedł moment, że już nie szło więcej. Bo przecież wiadomo,

że jeżeli proces technologiczny się opracowywało, to zawsze się zachowywało rezerwę techniczną 15 procent, ale i tak ta rezerwa była przekroczona do maksimum, do maksimum. Pociągów było tak dużo, że ich nie szło pochłonać.

Wjazdowa grupa PB, tam było osiem torów wjazdowych, co tylko pociągi wjeżdżały, a rozrządowych było 30, chyba 34. Nastawnia TGA to była tak ruchliwa nastawnia, że tam z dyżurnym ruchu praktycznie nie wolno było rozmawiać ani nie szło rozmawiać, bo tak był zajęty. Bez przerwy, bez przerwy, w każdej minucie działo się, trzy, cztery pociągi, jakieś przejazdy, trawce manewrowe. W czasie rozrządu, no to tam wiadomo, jedna za drugą, to, te karteczki miał w ręku, ten leci na sto jeden, ten leci na sto osiem. Czasem wystarczyło jeden rozjazd przełożyć, tak się złożyło z poprzedniego ustawienia, że wystarczyło jeden rozjazd przełożyć i już trafił na właściwy tor. A w innym przypadku to trza było i czternaście rozjazdów przełożyć, żeby ten wagon znalazł się na tym torze, na którym musiał lecieć.

Takie były sytuacje.

No, ale narobili się ci ludzie.

Ale to wszystko było takie ciekawe.

To było tak zsynchronizowane, jedno w drugie się zaplatało, że to musiało iść.

Ale w sumie było ciekawie.

W ogóle. Była dyscyplina.

Nie mogę powiedzieć, że...

Wydało się polecenie i nie musiałem tego sprawdzać, czy to było, jest wykonane. Bo wiem, że było wykonane i to w terminie. A z drugiej strony było takie koleżeństwo wśród kolejarzy i całego kierownictwa.

Ale mnie zawsze ciekawiła praca na kolei. Co nowego, to trza było przeczytać, zapoznać się z tym.



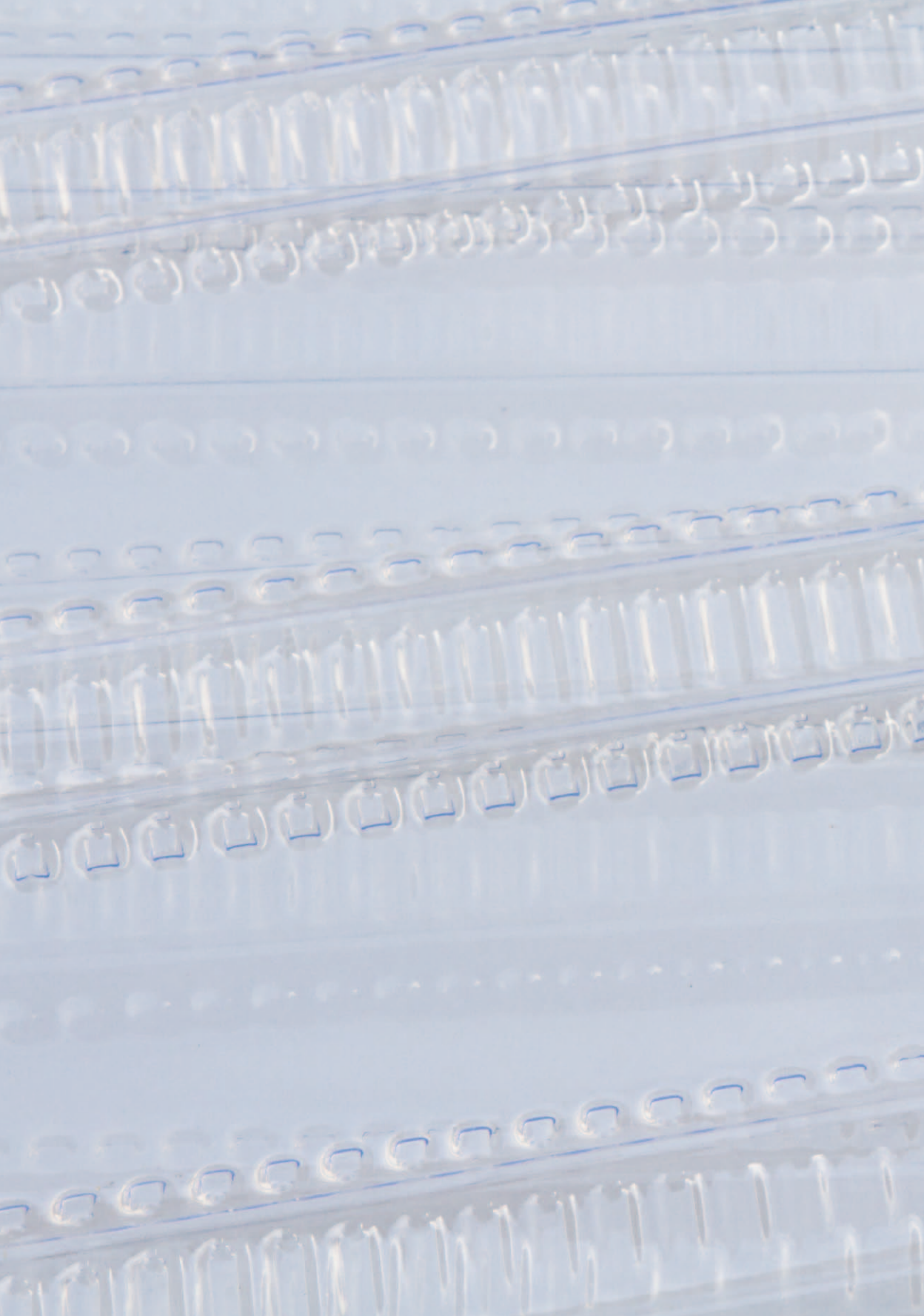


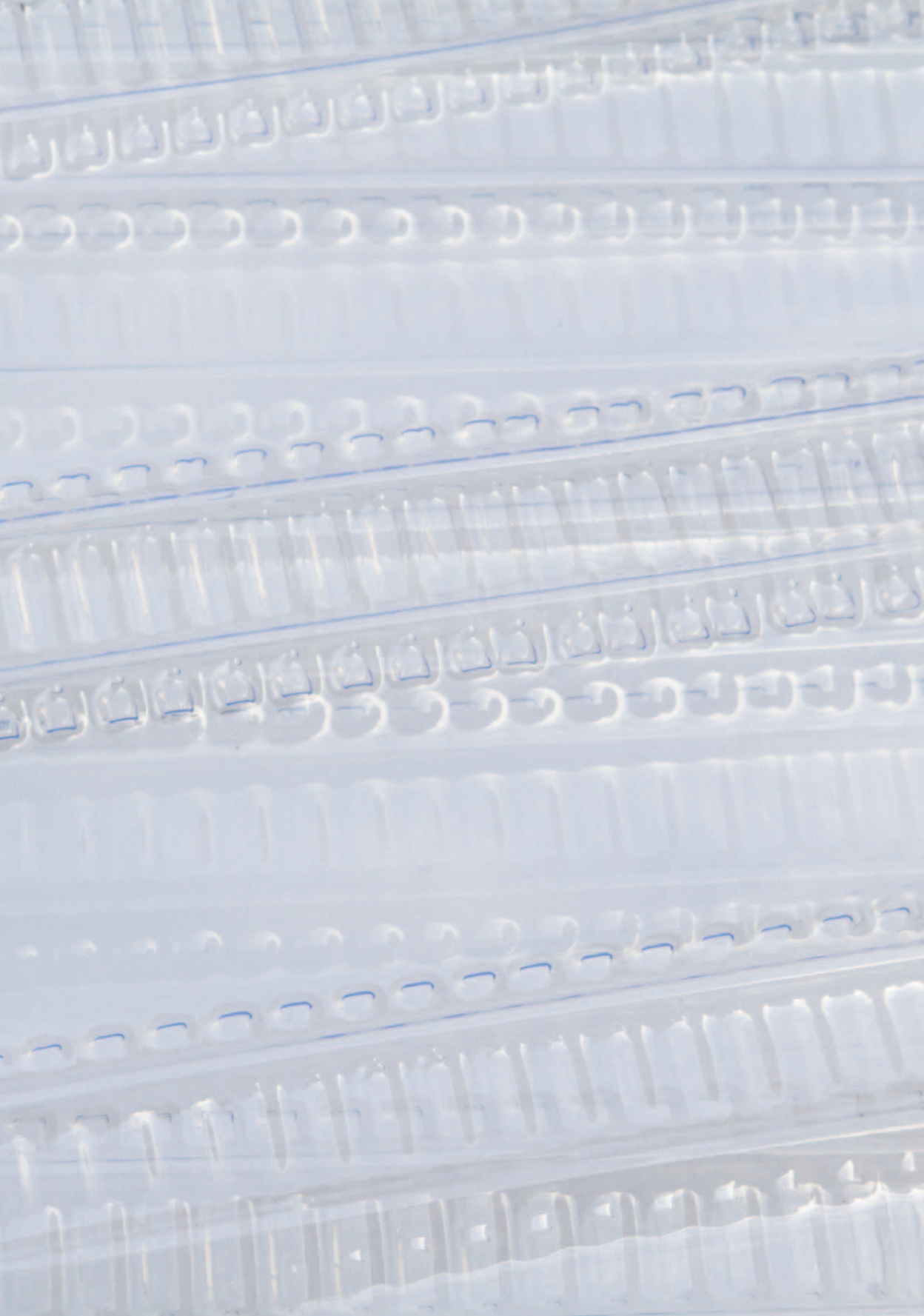












7

Niewiara w obraz

Wychodzenie poza obraz wobec niemożności osiągnięcia choćby satysfakcjonującej reprezentacji niekoniecznie musi oznaczać wyjście poza Platona. Metafizyczna nostalgia za przedstawieniem także produkuje swoje estetyki.

U Jeana-Luca Nancy'ego taką przeciwstawianą sztuce-obrazowi estetyką jest estetyka śladu. Ślad występuje tu jako *inne* względem obrazu i to, co po nim pozostaje²⁰.

W Węźle odcisk-ślad-opakowanie nieistniejącej makiety w przezroczystych blistrach nie jest kładzione na ziemi, horyzontalnie, ale rozpościera się pionowo, *vis-à-vis* twarzy patrzącej/patrzącego – jak obraz. Odnosi się tym samym do opozycji tego, co horyzontalne/dotykalne i wertykalne/widzialne (stopa/twarz).

Estetyka śladu jest raczej metonimiczna niż metaforyczna. Kiedy zaczynam nawarstwiać moje blistry, układać jedne na drugich, pojawia się ruch, rytm.

„To właśnie ślad ma służyć wykroczeniu poza zamkniętą w strukturze metafizyki opozycję idealizmu i nihilizmu; klasycznej filozofii obecności i filozoficznej tęsknoty za obecnością utraconą; *eidosu* czy też *eikonu* jako obrazu wypełnionego obecnością i pustego *eidolonu* czy też *symulakrum* (...)”²¹.

Jednak natura Węźła jest paradoksalna. Obok przyległościowej metonimii nieobecny obraz przeobraża się w swoją własną metaforę. Nakładanie na siebie kolejnych przezroczystych warstw wypukłych toków rysuje obraz, którego już nie można dotknąć.

Tworzy się opakowanie do idei obrazu.

Powołuję opakowanie, którego trwałość wyznacza czas ekspozycji zapakowanego produktu przed rozpoczęciem jego użytkowania. Stąd nietrwałość materiału, którego używam, plastiku, tworzywa PET.

20 A. Zawadzki, op. cit., s. 166.

21 Ibidem, s. 167.

Natura opakowania zostaje przeniesiona w przestrzeń obrazu, sam produkt jest tylko sugerowany poprzez ślad.

Naprowadza mnie to na motyw biografii, życia z przedmiotami.

Estetyka śladu łatwo przechodzi w poetykę. W opowieść. W medium języka²².

22 Na temat poetyki śladu zob. A. Zawadzki, „Poetyki śladu”, w: *Obraz i ślad*, op. cit.









ST43-200

102-4715







8

Obraz mentalny

Czym jest mentalny obraz Węzła?

Zadziwieniem, które rodzi we mnie wiele potrzeb wizualizowania, dotknięcia, przybliżenia się, przeżycia.

To także intymne przebywanie z moją pamięcią.

Mój obraz mentalny jest i nie jest kompletny. Nie ma początku ani końca. Jest błędzeniem. Jest niesystematyczny.

Czy mówi więcej niż obraz?

Tak. Pozwala poznać więcej.

Mój obraz mentalny:

WĘZEŁ – ROZJAZD

Miasto, Tarnowskie Góry

ul. Oświęcimska (Nakielska), ul. Bytomska,

osiedle Osada Jana, ul. Kolorowa,

Ogródki działkowe, al. Róż

Czarna Huta,

Dworzec PKP

Wiadukt

Miasteczko Śląskie

Miasto.

Bytom, Kronika – Centrum Sztuki Współczesnej, Katowice, Muzeum Śląskie.

----- **biografia performatywna** -----

W – węzeł

Co to jest węzeł? Nie wiem. Pociągi jadą pełne, ale nie wiadomo dokąd, potem inne wracają puste. Liczę je i poszczególne wagony, może to trwać cały dzień. Jak jest jakaś przerwa, to koniec. Trzeba wracać na obiad. To, co widać z wiaduktu, to podobno malutki fragment torów, ale i tak nie kończy się na horyzoncie.

W – wiadukt

Wiadukt jest rodzajem mostu, unosi się nad torami. Z obu stron rozciąga się inny widok. Wchodząc na wiadukt, trzeba się trochę namęczyć, nie jest wysoki ani bardzo stromy, ale jest w nim coś, co zadziwia. Niekiedy trzęsie się pod nogami. Jak wieje wiatr, to trzeba się trzymać balustrady, na której zamontowane są lampy ciekawe w kształcie (dość duże i często zepsute). Z wiaduktu widać dachy pociągów i wszystko jest takie małe.

W – widok

Przeglądam nową edycję poprawioną i uzupełnioną „Węzła Kolejowego Tarnowskie Góry 1857-2013”.

K – kolory

Tory, pociągi, lokomotywy Gagarin, elektrowozy, małe lokomotywy spalinowe, drezyny, węglarki duże, węglarki małe, węglarki stare, węglarki nowe, cysterny, wywrotki, platformy, wagony chłodnie, wagony zbożowe, zamknięte, bydłce – na przejeździe do rzeźni. Kolorowe wagony, zielone i niebieskie z żółtymi pasami – to zagraniczne. Mnóstwo wagonów wojskowych, całe pociągi jadące na poligon. Wagony pasażerskie. Pociągi osobowe elektryczne są żółto-niebieskie.

Kiedy pociągi stoją obok siebie i jeden za drugim, kilkanaście torów zmienia się w ogromną układankę. Kolory czerwone, brązowe, czarny węgiel pomalowany wapnem, białe wagony na mąkę, produkty spożywcze, białe i czerwone cysterny, dziwne beczki w różnych kolorach – białym, czerwonym, brązowym i czarnym. Rdzawe kamienie wokół srebrzystych szyn, drewnianych i niekiedy betonowych podkładów, tam nie rosną nawet chwasty, bo kolejarze używają specjalnej chemii, po której nic zielonego nie wyrośnie.

Zajęcie – liczenie wagonów

Nie mam notatek. Nie pamiętam, abym rysował pociągi. Może rodzice mi przypomną. Zapytam.

K – kolej

Kolej jest wszędzie. Wiele tak naprawdę o niej nie wiem.

Obecna w codziennym życiu dzięki swojej lokalizacji. Ulica Oświęcimska (obecnie Nakielska) znajduje się po drugiej stronie

torów. Z ogromnego wiaduktu widać wjazd, pierwsze płataniny torów i stację kolejową z zabytkowym żółtym budynkiem dworca.

Z Osady Jana, aby dojść na działkę, trzeba przejść przez tory. Na długim na mniej więcej kilometr prostym odcinku po trzech torach w każdą stronę jeżdżą pociągi. Pośrodku garaży jest dzikie przejście, a po drugiej stronie wejście na działki. Pociągów jest tak dużo, że żeby bezpiecznie przejść, trzeba czekać nawet kilkadziesiąt minut. Trzeba uważać, bo niekiedy pojawiają się sokiści i wlepiają wysokie mandaty. Można iść dookoła przez mostek albo drugą stronę, wiaduktem obwodnicy, ale tamtędy nikt nie chodzi, bo jest daleko i nie ma schodów na górę (wiadukt od lat jest zamknięty z powodu remontu).

Nie wolno przechodzić pod pociągiem, a tym bardziej pomiędzy wagonami, tak jak robią to dorośli. Taka głupota wiele razy skończyła się śmiercią lub kalectwem. Zobacz tego pana bez nóg...

Pozostaje ślad.

P – percepcja

Duży, wielki, największy w Europie, największy na świecie. Wszystkie zakłady produkują coś albo dla górnictwa, albo dla kolei. Nawet u mamy najwięcej bierze kolej.

Szczotki, komutatory i inne części do silników elektrycznych.

Robotnicy do zakładów i na kolej najczęściej jadą od Miasteczka S. i Tworoga.

S – sąsiad

Pan Marian jest kolejarzem. Maszynistą.

Ci wszyscy, którzy nie pracują na kolei, mają gorzej. Kolejarze, tak jak górnicy, mają swoich lekarzy, apteki, sklepy, zawsze piękne mundury, mają swoją szkołę, Technikum Kolejowe tuż obok „mechanika”.

P – praca

„Mój dziadek był kolejarzem, mój ojciec był kolejarzem. Ja jestem kolejarzem, wszyscy moi trzej synowie byli kolejarzami, tylko się rozlecieli po świecie” – zaczął swoją historię Pan Józef.

P – podróż

Powroty zawsze były ciekawe. Wszystkie emocje zmieniały swoją orbitę, wracając na tor spokojnej codzienności. Wjazd do Tarnowskich Gór z każdej strony był fascynujący. Od Bytomia widać moje osiedle i z prawej strony działki, dalej magiczny zakręt z widokiem na Oświęcimską i Bytomską, potem wiadukt i stacja. Od Strzybnicy, wracając z Borowian, widoki na Fazos i Zakłady Chemiczne, coś pojawiało się jeszcze, ale nigdy nie rozpoznawałem tych widoków, bo to tereny zamknięte – przemysłowe i wojskowe. Z okien pociągu widok jest piękny, prawdziwy, a wokół Tarnowskich Gór inny niż w pozostałych miastach GOP-u. Kanarek albo Piętrus zatrzymuje się zwykle na bocznym peronie.

Wjazd od północy, czyli od Miasteczka Śląskiego, to węzeł. Pociąg pędzi wśród torowisk, które rozciągają się z prawej i lewej strony. Jest ich tyle, że nie sposób je policzyć. Nagle kończą się, zamieniając w wąski przejazd, jakiś wiadukt, tunel, budynki, a dalej znów tory, górka rozrządowa, jakieś bocznice, wielkie hale zakładów naprawy taboru, parowozownie, i wszędzie semafony, semafony, rozjazdy, przejazdy i zwrotnice.

Jeszcze ostatnia prosta i pociąg hamuje, wjeżdżając na główny peron.

Do Katowic i Bytomia jeździmy autobusem. W inne okolice zawsze autem. Nie wiem, ile razy jechałem pociągiem z rodzicami i siostrą. Mało. Dziwne.

Na wczasy zawsze autokarem lub fiacikiem.

C – czas

Kilka sekund – przejazd.

Minuty, godziny.

Ostatecznie prawie cztery lata zajęło mi poznanie węzła.

M – makieta

Rodzice budowali altanę na działce. Zrobiłem miniaturową makietę z kartonu. Kamienna podmurówka wyklejona z tapety o bardzo podobnej strukturze wzoru.

D – dystans

Zobaczyć Węzeł.

L – lokomotywy

Prawdziwe, stare lokomotywy stoją jak pomniki dość daleko od

dworca na kawałkach torów. Miały być pomnikiem techniki, ale szybko rdzewieją i są memento dla kolei.

Jak one się tam znalazły?

Pan Józef pamięta te wydarzenia.

O - obserwacja

Wojtek L. zna historię o człowieku, który mieszka w hangarze koło trasy kolejowej. Przez okno swojego mieszkania obserwuje codziennie ruch pociągów i odtwarza całe składy oraz przetaczania, zmiany i kierunki na swojej makiecie, która dokładnie odwzorowuje rzeczywisty węzeł.

Oba światy są jego.

Modelarz i obserwator totalny (nie wiem, czy dobrze pamiętam szczegóły naszej rozmowy, trochę czasu już minęło).

Wojtek miał w dzieciństwie kolejkę elektryczną.

D - dokumenty

Co by pozostało, gdyby nie filmy dokumentalne?

Nikt wtedy nie robił zdjęć. Nie wolno było, bo z racji strategicznej i wojskowej kolej była tajna. Nawet Pan Józef nie mógł pisać swoich pamiętników, bo gdyby go nakryli, cała rodzina miałaby kłopoty.

E - etos pracy

Choć wszyscy wiedzą, że na kolei kombinowali.

Podobno, aby dobrze pracować, trzeba było sobie radzić. Używać czy kraść?

Przy dworcu jest wielki blok, w którym kiedyś był hotel dla drużyn kolejowych. Niektórzy wykupili te mieszkania od kolei.

Aż w końcu pracy było coraz mniej.

Za odprawy kupowali samochody albo wyjeżdżali do RFN-u.

Reszta została. Mają domy lub mieszkają na osiedlach, wtedy zwykle mają działki.

Pan Zbyszek, jeszcze zanim przestał pracować na kolei, zaczął produkować elementy do makiet.

To niesamowicie pracochłonne i precyzyjne zajęcie. Ma dwóch czy trzech pracowników w malutkim pokoju przy domu kultury na Osadzie Jana. Sprzedaje głównie do Niemiec. Realizuje też specjalne zamówienia.

Wie, co robi, w końcu jest kolejarzem, a kiedyś sam tworzył makie-
ty. Wszyscy go znają.

M – matryca

Kolekcjonuję matryce.

W sklepie Lokomotywa Poznania kupuję tory – krótkie, długie, ela-
styczne, zwrotnice i rozjazdy, wszystkie używane z różnych starych
makiet, z różnych miejsc i firm.

Nie mam zgody na dalszą rozmowę. Coś tu jest nie tak.

O – obraz

Obiekt, matryca, obraz.

Silna trójca.

T – tory

Generalnie do siebie doskonale pasują. Jakie to proste. Dziecinnie
proste, wystarczy połączyć i nie przesadzać z łukami, bo kolejka może
wypaść z szyn. Są zasady.

M – modele

U babci jest mały pokój, w którym mieszkał wujek Wiesio. Są tam
modele czołgów i samolotów sklepane z papieru. Bardzo delikatne
i piękne zabawki. Oglądam je, ale nic więcej się nie da. Najbardziej
pasują do tego pokoju, gdzie jest ciemno i nawet półki mają kolor za-
kurzonej ciemnej zieleni.

K – kolejka PIKO

Wujek Wiesio w Strzybnicy ma małą kolejkę elektryczną i kilka-
naście wagonów z lokomotywami. Nie można się nimi bawić. Nawet
Tomek może tylko oglądać modele samolotów doskonale sklepanych
i pomalowanych w prawdziwe barwy. Modelarskie PIKO to marzenie.
W pawilonach na osiedlu pojawiają się supermałe wiertarki z zasil-
aniem na baterie. Dla mnie idealne, mam taką i nie jest to zabawka,
to prawdziwa niemiecka wiertarka. Tata zrobił prostownik i niepo-
trzebne są baterie. Można majsterkować.

Z – zabawa

Chyba w składnicy harcerskiej w Katowicach kupowałem mode-
le samolotów do sklepania. Takie plastikowe, ale bardzo precyzyjne.

Niekiedy coś nie pasowało albo klej nie łąpał elementów. Najtrudniej było nie ubrudzić szybek w kabinach, bo ten śmierdzący klej od razu je zmatowił. Miałem kilka szybowców; Muchy, duży pasażerski i resztę wojskowych: Iły, Mig 15, Mig 21, Iskry, Jak 1m.

Byłem kilka razy w klubie modelarskim, ale nie chciałem budować dużych latawców z drewna przez całą zimę.

W małym pokoju między łózkami na terenie z koców budowałem poligony, pola bitew i obozy. Miniaturowe armie z czasem otaczane były lasami z równie małych plastikowych choinek. Kilka ulubionych czołgów, wozów pancernych i armat musiało się odnaleźć w innej skali żołnierzy.

D - dzieciństwo

Szczególne podejście do dziecka w epoce romantyzmu (popularne w krajach Europy Północnej i na Wyspach Brytyjskich): nie traktuje się dziecka jak przyszłego dorosłego, tylko dorosłego jak tego, kto kiedyś był dzieckiem.

S - sen

Zamykam oczy i świat staje się malutki. Wszystko, co jest przede mną, znika szybko gdzieś w oddali. Nie odwracam głowy, a kierunek się zmienia i teraz wszystko pędzi na mnie, a może to ja tak lecę.

Nie mogę zasnąć, otwieram oczy, a ze zmęczenia płaczę.

L - z lotu ptaka

Wracam ze szkoły z Zacisznej na Kolorową. Nad drogą potrafię się unosić. Wszystko, co pode mną, jest malutkie i układa się w piękny krajobraz. Już wiem, co to jest perspektywa.

Dziś jestem bliżej. Kawałek zapałki płynie jak kajak pomiędzy skałami górskiego potoku, uderzając o lodowe skały lub znikając w zimowych tunelach. Mogę tylko obserwować ten kanioning. Krok za krokiem cierpliwie czekam. Lecę do domu.

A - armia

Pierwsze zadanie: napisać bajkę. Więc staję się Markizem chorym na władzę, który chce podbić świat, więc zbieram armię. To nie jest czyste szaleństwo, tylko (wreszcie prawdziwe i wolne) życie i sztuka. Nie mogę nie być totalny. Rysuję plany, wymyślam bitwy, zbieram wojsko. Armia będzie pistacjowa, włoska i fistaszkowa. Wszyscy oddają mi

bezcenne łupinki z orzeszków, które układane i liczone co noc stają się coraz lepiej wyszkolonymi w musztrze oddziałami. Plan jest taki: jak zbiorę armię dziesięcioletnią, to będzie wojna. I tak się stało. Pistacje jako najmocniejsze wygrały jedyną bitwę, przebywając długą błotnistą drogę między drzewami i krzakami w grudniowym mrozie na ścieżce za szkolnym boiskiem i bieżnią, na której męczył nas pan Ziemiński. Poza aurą wróg przestał istnieć.

Tak zaczęła się nowa historia. To był grudzień 1997 roku. Armia jeszcze przez wiele lat leżała w suszarni.

T – tworzywo

Tata zrobił kilka rzeczy z plastiku. Pomarańczowa mocna i wodoodporna płyta wielowarstwowa, taka sklejka z PCV, zasłoniła balkon u babci. To było dobre rozwiązanie, bo żadne zabawki nie wypadały z drugiego piętra. Niestety po czasie zmieniała kolor na bladoróżowy, a potem zmatowiała, zaczęła się brudzić i pękać. Została wymieniona na nową płytę PCV, tym razem szarą, która ładnie komponowała się ze stalowymi barierkami wielokrotnie malowanymi ftalówką.

Z balkonu w kuchni malowniczy widok na południe nie daje doskonałego oglądu na nic, co znajduje się poza pierwszym planem, czyli ciemnoczerwonymi ceglanyimi chlewikami, które są już tylko komórkami na historyczne skarby i graty. Za nimi tajemniczy ogród pani Golowej, dalej drzewa, a pomiędzy nimi widoczny niewysoki nasyp kolejowy. Z prawej, za betonowym murem, blaszane dachy magazynów i hal rzeźni (zakładów mięsnych), gdzie produkowana jest na eksport konserwowa szynka Krakus, pakowana w kolorowe puszki w kształcie jaja, u nas dostępna tylko w paczkach świątecznych.

P – plaksi (plexi)

Tata wiedział, jak pracować z takim materiałem, znał go doskonale, gdyż w fabryce produkowali z niego świetliki dachowe montowane w halach i magazynach. Jeden taki był przykryciem inspektu na działce, co odróżniało naszą uprawę sadzonek i pietruszki od sąsiedzkich. Wielka przezroczysta bańka wydmuchana pod ciśnieniem i w wysokiej temperaturze z płaskiego arkusza tworzywa robi wrażenie. Przecież niełatwo ją zniszczyć, nawet skacząc po niej. Takie świetliki i wentylatory z Metalplastu widać na wielu dachach.

P – proces

Wydmuchiwanie, próżnia, niesamowita technologia, prosta, ale dająca wiele możliwości. Zawsze połączona z mnóstwem innych technologii, chemii, fizyki i wyobraźni.

P – paradoks

Paradoksy idą w parze z moimi zadziwieniami. Bawię się nimi i uczę.

P – precedens

Przypomniałem sobie, że na poniedziałkowym spotkaniu Klubu Krótkiego Kina Kazimierz Karabas opowiadał o problemach z pierwszymi magnetofonami, kamerami i nocnymi zdjęciami na węźle.

Pan Józef nadzorował pracę ekipy filmowej. Nie mogli kręcić się po okolicy. To było zabronione i niebezpieczne. Potknął się o jakieś kable przez ciekawość. Nic się złego nie stało. To nie był jedyny film, który kręcili na węźle, ale tego nikt kolejarzom nie pokazał. W kinach i w Domu Kultury też nie puszczali. Wszyscy miłośnicy dokumentów znają Karabasa i węzeł, tylko w Tarnowskich Górach nie. Załatwiłem zgodę pana Karabasa i kopię filmu na VHS, mieliśmy kolejny precedens.

























9

Biografia i historia

Pan Józef Chmielorz, były Naczelnik Stacji kolejowej w Tarnowskich Górach, rozpoczął pisanie swojego pamiętnika, który nazywa życiorysem, w 1996 roku.

Dopiero po przejściu na emeryturę mógł oddać się temu zajęciu z pasją. Wcześniej spisywanie notatek i gromadzenie dokumentów, nawet robienie pamiątkowych zdjęć, było zabronione z powodu tajemnicy zawodowej obowiązującej pracowników kolei. Za taką działalność i przechowywanie czegokolwiek w domu, jak mówił mi Pan Józef, można było zostać posądzonym o szpiegostwo, stracić pracę, znaleźć się w więzieniu i narazić całą rodzinę na ogromne kłopoty.

Pan Józef jako emeryt nie ma dostępu do zakładowych archiwów, nie używa klasycznych metod badawczych wypracowanych przez historyków i biografów. Pracuje systematycznie, z niebywałą starannością, lekkością i refleksją przywołując bardzo wiarygodne, ale subiektywne obrazy. Pojawiają się też fakty z okresu aktywności zawodowej, które są szczególnie cenne, stanowią rodzaj autoarcheologii, autobiografii.

Zdolność do takiej rekonstrukcji wynika, jak sam wielokrotnie powtarza, z pełnego zaangażowania, oddania i pasji wkładanej w wykonywaną pracę. To wszystko przenikało głęboko do jego świadomości, było motorem i fundamentem życia. Ostatecznie powstało kilka tomów wspomnień o pracy, życiu najbliższej i dalszej rodziny, życiu osobistym pisany z perspektywy wdowca, jest też dziennik opisujący fakty polityczne i lokalne wydarzenia.

Wybrane przeze mnie fragmenty dziennika Pana Józefa Chmielorza odkrywają ciekawe tropy mentalnego obrazu Wężła w Tarnowskich Górach.

Obraz mentalny nie istnieje bez podmiotu, który go przywołuje, konstruuje i tworzy. Można go zrekonstruować na podstawie zapisu w języku, jak w przypadku pamiętnika Pana Józefa Chmielorza. Istnieje bowiem rodzaj notacji językowej, która odtwarza obraz mentalny, jak ślad wyryty w pamięci.

Obraz mentalny nie jest jednorodny. Nie jest skończony. Nie jest obrysowany granicami. Jest wielowarstwowy, wielopostaciowy. Jest reaktywny: wchodzi w relacje, nie istnieje poza relacjami. Jest transformatywny: zmienia swoją formę w każdym zetknięciu się z podmiotem, który go tworzy i odtwarza.

Obraz mentalny rządzi się jednak swoimi regułami. Może to być reguła chronologii, reguła słownika, reguła pamięci, reguła narzucana przez formę wspominania.

Pan Józef mozolnie odtwarza swój obraz mentalny Węzła, przepisuje w medium języka wyrytą w swojej pamięci i ciele formę, tworzy swój Węzeł, a jednocześnie tworzy jego obraz. Działa jak Cesarz, który sam rysuje mapę swego Cesarstwa. Wędruje pomiędzy matrycą a odbitką, kiedy matrycą jest Węzeł, a odbiciem jego wspomnienie oraz zapis, forma reprezentacji.

Węzeł żyje w Panu Józefie, pozostawił w nim trwałą i wyraźny ślad. Pan Józef myśli Węzłem i pisze Węzłem.

Józef Chmielorz znalazł we mnie zdolnego kartografa i wydawcę. Moja praca pełni służebną rolę wobec jego dokonań. Moje decyzje i zaangażowanie pozwalają zrealizować pierwotne cele, jakie przyświecały mu podczas pisania życiorysu. Jest to pierwsze upublicznienie słów Pana Józefa.

Odpowiednio tytułuję wybrane części pamiętnika pana Józefa Chmielorza jako: 1. Ślad; 2. Słownik; 3. Praca; 4. System.

W pierwszej z trzech wybranych przeze mnie części życiorysu Pana Józefa węzeł jawi się jako ślad, jest odtwarzaniem wyrytych kolein, rytuałów, rytmów związanych z węzłem. Część druga pokazuje słownik węzła. Trzecia odsłania węzeł jako formę działania, uczestnictwa, prezentuje obraz mentalny jako próbę rekonstrukcji życia i pracy w węzle. Czwarta określa węzeł jako system. W rekonstrukcyjnej pracy Pana Józefa przyjmuje on formę tabel, zestawień, typologizacji i kodyfikacji, które samodzielnie rekonstruował. Ich materia wynika całkowicie z doświadczenia całego zawodowego życia, polegającego na ciągłym ulepszaniu systemu pracy, planowaniu, obliczaniu, mierzeniu, raportowaniu, konstruowaniu tabel i zestawień zawierających dane o codziennej pracy węzła.

Te cechy węzła jako systemu przylegają do mojego doświadczenia i sposobu poszukiwania reprezentacji, kiedy porządkowanie i systematyzowanie jest immanentną cechą pracy grafika. Bo czyż nie na tym

właśnie polega matrycowanie? Na systematyzowaniu, poszukiwaniu porządku, seryjności i odtwarzaniu wzorców?

W tym wymiarze matryca graficzna jest kulturowa: to rodzaj rytmów działań, sposobów myślenia, poruszeń ciała.

Matrycowanie zaś może być operacją mentalną oraz badawczą: to wydobywanie seryjnych porządków, próba ich zrozumienia i interpretacji, a potem, co najważniejsze: próba przekładu.





Józef Chmielorz, „Fragmenty z mojego życiorysu dotyczące
pracy zawodowej na PKP”

Ślad

Rok 1945. Ojciec mój po latach tułaczki i ukrywania się przed okupantem (3.09.1939–11.02.1945) w końcu lutego wrócił z powrotem na kolej do swojej jednostki macierzystej Katowice Osobowa, na stacji tej pełnił obowiązki Naczelnika stacji przedwojenny Naczelnik Wiktor Olszowski.

Mojego ojca zatrudniono w nowo powstałej komórce organizacyjnej, związanej z zaopatrzeniem w żywność stołówek i pracowników, w tym czasie płacono jeszcze pracownikom w naturze. Jeździł po Polsce i kupował co się dało, tam gdzie przyjmowano pieniądze płacono pieniędzmi, ale przeważnie kupowano na kredyt, za świstek papieru z pieczętką kolejową. Stan taki trwał do połowy kwietnia, od tego czasu płacono pracownikom nowo wydrukowanymi pieniędzmi, każdemu równo po 300 zł miesięcznie, również tyle dostawał ojciec („Trybuna Robotnicza” kosztowała 1 zł, a spodnie na bazarze 150 zł).

[...]

Z namowy ojca pojechałem do Katowic szukać pracy, ale ciągnęło mnie lotnictwo, werbowano do „wojska polskiego”, najpierw jednak zgłosiłem się do Komendy Wojskowej na Placu Karola Miarki, wszedłem do baraku, już w korytarzu zorientowałem się, że nie jestem wśród swoich, wszędzie było słychać rosyjską mowę, było tam już kilku chłopaków, niezadowoleni, bo nie przydzielono ich tam, gdzie chcieli, tłumaczono im, że jeszcze jest wojna, szybko odechciało mi się lotnictwa. Wracałem z powrotem do drzwi skąd przyszedłem, ale zatrzymał mnie przy drzwiach żołnierz, żądał przepustki, takowej nie miałem, bo nie wszedłem do żadnego biura, zapytał mnie jaki dostałem przydział, powiedziałem bez namysłu, na kolej.

Uznał to nawet za dobre skierowanie i więcej się mnie nie czepił. Poszedłem prosto na kolej, aby się spełniło życzenie ojca, zgłosiłem się w biurze kadr na stacji Katowice Osobowa dnia

31 marca, napisałem na miejscu krótkie podanie, w kilku zdaniach życiorys, przyjęto mnie na robotnika stacyjnego, rano miałem zgłosić się do pracy i tak od 1 kwietnia 1945 r. stałem się kolejjarzem.

W pierwszych dniach robiłem tylko dobre wrażenie z miotłą i łopata na peronie. Ojciec znał się dobrze z Naczelnikiem Stacji, a zarazem powstańcem śląskim (ojciec był ranny w powstaniu, miał niewładną prawą rękę) porozmawiał z nim, czy nie ma jakiej innej roboty dla mnie, bo mi synek ucieknie z tej kolei. Naczelnik nawet nie wiedział, że u niego taki „synek” pracuje i gdzie go zatrudniono.

Po kilku dniach, dyżurny ruchu Czerwionka, u którego się podpisywałem na peronie pierwszym, kazał mi się zgłosić do Kadr, w tym czasie organizowano kurs na dyżurnego ruchu. W kadrach powiedziano mi, że zostałem skierowany na kurs dyżurnego ruchu. Musiałem wypisać kwestionariusz i dokładny życiorys, z tym kazano mi się zgłosić do sali instruktażowej nr 51 w budynku Dyrekcji, pół godziny dopytywałem ich jak tam mogę trafić.

W sali tej trwały już wykłady, o czym ja nie wiedziałem, otworzyłem drzwi i od razu dostałem pierwsze opeer na PKP. Ktoś zawołał:

- Durniu! Nie przeszkadzać.

Czekałem pod drzwiami, właściwie nie wiedziałem, co robić dalej, pomyślałem „a może źle trafiłem”, chciałem już odejść, gdy nagle drzwi się otworzyły, stanął w nich ten tyran, co mnie tak przywitał, podszedł do mnie i zapytał:

- Czego tu szukasz?

Powiedziałem, że skierowano mnie na kurs dyżurnego ruchu. Ten znowu zaczął:

- To ma być w przyszłości dyżurny ruchu, co przeszkadza innym w nauce? Dla takich miejsca tu nie ma! - obróciłem się i odchodzę, a ten:

- Dokąd to, nie wiesz, że przerwa się skończyła, nie ma łażenia.

Wszedłem do sali, znalazłem wolne miejsce przy stole, chciałem usiąść, a ten tyran znów ryknął: - Kto tobie pozwolił siadać, z której jednostki przychodzisz?

Nie orientowałem się, o jaką jednostkę mu chodzi, nie znałem

takiego określenia, odpowiedziałem, że nie rozumiem pytania. Ten fuknął znowu na mnie:

- To nie wiesz, z której stacji przychodzisz?

Teraz pytanie zrozumiałem i odpowiedziałem, że ze stacji Katowice Osobowa, a ten znów na mnie:

- A znasz chociaż swojego zwierzchnika?

Odparłem od razu:

- Pan Olszowski.

- Wybierz sobie miejsce - zawyrokował. Rozpoczął się wykład, cisza była idealna - małe poruszenie, a już leciała na niego kreda. Wykładowcą tym był starszy instruktor ruchu pan Hubar, był ogromnie wymagający, wykladał przepisy ruchu R-1. Wprowadził rygor jak w wojsku pruskim, przez niego wielu słuchaczy odeszło z kursu i kolei. Kierownikiem kursu był starszy kontroler ruchu DOKP Katowice Inż. Birke. Takie przywitanie jakie mnie sprawił Hubar, spotkało wielu innych kursantów. Pewnego dnia, ale wykłady odbywały się już w innym budynku, właśnie na jego wykładzie zamknęły mi się oczy (dojazdy były trudne, już o czwartej leciałem do pociągu, a pociąg jechał albo nie jechał). Hubar to zauważył, ja tylko słyszałem:

- Chmielorz, za drzwi.

Wstałem z miejsca i poszedłem za drzwi, w czasie przerwy wyszedł na korytarz i powiedział mi:

- Zaraz zgłosisz się do dyżurnego ruchu na peronie pierwszym.

Tam dyżurny ruchu już wiedział, że ma mnie zatrudnić do zamiatania peronu.

Po wykładach pan Hubar przyszedł sam na peron sprawdzić jak mi się robi, zwolnił mnie od dalszego zamiatania, ale z uśmiechem na ustach zapytał, czy teraz minęło ci spanie, chciałem mu wyjaśnić, w jakich warunkach dojeżdżam do pracy, ale on tego nie chciał słyszeć.

Na następnej lekcji nie wspomniał już więcej o tym wydarzeniu, ale ja zmuszony zostałem do zamieszkania na miejscu u wujka w Katowicach. Poprzednio dojeżdżałem z Łędzin, najpierw 2 km do kolejki kopalnianej Kop. Piast, kolejka ta to lokomotywa z dwoma kopalnianymi wagonami, jedno wielkie pudło z siedzeniami tylko pod ścianami. Kolejka ta dojeżdżała do Mysłowic pod most na Słupnej (most

nad drogą był wysadzony w powietrze) stamtąd 2 km torami do stacji Mysłowice, dalej pociągiem z kierunku Jęzora do Katowic, ale tylko do ul. Francuskiej, tam był wysadzony most nad drogą, dalej znów pieszo torami do peronów i drogą do ul. Kościuszki (pierwszy dom narożny po prawej od strony torów).

Pierwszy egzamin składałem na telegrafistę (aparaty telegraficzne do uczenia zabudowane były w jednej sali pouczeń w gmachu Dyrekcji) w dniu 24 lipca z wynikiem bardzo dobrym. Egzamin na dyżurnego ruchu w stopniu adiunkta w zakresie służby ruchu i administracji zdawałem 13 sierpnia, zdałem z wynikiem dostatecznym. W tym samym dniu, ale przed inną komisją i w innym budynku zdawałem egzamin na adiunkta w zakresie służby handlowo-przewozowej, zdałem z wynikiem dobrym. Po egzaminach dostaliśmy po dwa dni wolnego, później już według planu: szkolenie praktyczne na nastawni dysponującej. Po zdaniu egzaminu praktycznego przynajmniej na dwóch nastawniach (nastawnie mogliśmy sobie wybrać sami) mieliśmy być gdzieś przeniesieni.

W czasie szkolenia wyszło zarządzenie, że 50 absolwentów musi być przeniesionych na Ziemię Odzyskane. Nie czekałem, aż mi wyznaczają jakąś stację, zgłosiłem się jako pierwszy, że chcę do stacji Kielcza. Przeniesiono mnie 13 października do oddziału ruchowo-handlowego w Tarnowskich Górach, ze wskazaniem do stacji Kielcza. Zgłosiłem się do naczelnika inż. Arsenicza, ten krótko ze mną rozmawiał i kazał mi się zgłosić do biura personalnego. Tam przyjął mnie pan Dworaczek, kulawy na jedną nogę. Po śląsku zapytał mnie, a skądżeś to jest, synek, będziesz dojeżdżać, albo masz zakwaterowanie? Tam w Kielczy dostaniesz mieszkanie kolejowe. Powiedziałem mu, że tam mam babcię, u niej będę mieszkał, nie wyobrażałem sobie tej pracy na tych ziemiach. W Kielczy zgłosiłem się do zawiadowcy stacji, którym był Gartner, ten mnie już oczekiwał, to co miałem mu powiedzieć, wiedział już od Dworaczka. Wyzaczył mi tydzień wyszkolenia praktycznego i lokalnego, ale, że nie było ludzi do pracy, miałem chodzić kilka dni na dniówki, pod nadzorem zawiadowcy stacji, a pracowałem praktycznie sam za dyżurnego ruchu.

W tym dniu jak się zgłosiłem służbę dyżurnego ruchu pełnił Szymoś Jan, pan dobrze po pięćdziesiątce, słyszał z rozmowy, że nazywam się Chmielorz, dopytywał mnie czy mam krewnych w Kielczy, powiedziałem mu kim są moi krewni. Znał mojego ojca, a z dziadkiem pracował kiedyś w odcinku drogowym. Zawiadowca powiedział Szymosiowi, że może iść do domu, on przy jego pomocy da sobie radę. O godzinie siedemnastej było krzyżowanie dwóch pociągów pasażerskich, linia jednotorowa, a Zawiadowca wybierał się jednym pociągiem do domu, mieszkał w Tarnowskich Górach, nic mi nie podpowiedział, sam męczyłem się powodując opóźnienie obydwu pociągów. Opóźnienie powstało przede wszystkim, że nie znałem jeszcze drogi przebiegu, musiałem z tablicy zależności szukać zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu.

Zawiadowca nie śpieszył się do pomocy – jak później mi powiedział, widział, że dobrze są ustawione dźwignie zwrotnicowe, co nie pozwalało przyjęcia pociągu na zajęty tor. Jeszcze długo po wyprawieniu pociągów, nie mogłem się uporać z przetelegrafowaniem wszystkich formułek zapowiadania pociągów do sąsiednich stacji, do Żędowic telefonicznie powiadomiłem o odjeździe pociągu, a do Borowian potwierdziłem przybycie pociągu telegraficznie, zaś pytanie o wolną drogę i oznajmienie odejścia pociągu dokonałem telefonicznie, co było całkowicie w niezgodzie z przepisami ruchu R-1. Wtedy o mało nie dostałem rozstroju nerwowego, chrzest ten przeszedłem skąpany we własnym pocie. Na nastawni wykonawczej Kła 1 miałem wtedy nastawniczego o nazwisku Iwański, pracowali też na tej nastawni Soppot Teodor i Kierysch Stanisław, wszyscy miejscowi autochtoni.

Po tej niby pierwszej dniówce zmienił mnie o godzinie osiemnastej dyżurny ruchu Bartoszek Konrad, bardzo zdziwiony, skąd tak nagle znalazł się trzeci dyżurny ruchu, pracowali przez dłuższy czas we dwóch, a podmieniał ich Zawiadowca stacji. Od chwili objęcia przeze mnie służby, rozpoczęło się zapowiadanie pociągów po polsku, był obowiązek zapowiadania pociągów według polskich formułek, ale oni posługiwali się niemieckimi formułkami, bo były znacznie krótsze. Tak dla przykładu, pytanie o wolną drogę było „Ob. Zug Nr.” podpis, pełne nazwisko podało się po objęciu służby, potem tylko ustalony skrót (odjazd poc. w niemieckim był: zug ab. godz. i min.).

Po tygodniu mogłem bez wysiłku i zdenerwowania ustawiać drogi przebiegów, co było podstawą znajomości stacji i prowadzenia ruchu pociągów. Na egzamin praktyczny przyjechał kontroler ruchu pociągów pan Niechcioł z ROH Tarnowskie Góry. Ten kazał mi ustawiać poszczególne drogi przebiegów, popytał o długości poszczególnych torów, długości kursujących pociągów, o odległościach do sąsiednich stacji, czasu jazdy pociągów pasażerskich i towarowych, trochę ze znajomości przepisów ruchu i drogowych, szczególnie dotyczących technicznych oględzin rozjazdów w oparciu o D-6.

Egzamin zdałem, jak później widziałem w moim rejestrze egzaminów, odnotował wynik b. dobry. Od razu po egzaminie zawiadowca stacji przekazał mi służbę oraz wyznaczył następną służbę turnusową, a pracowaliśmy wtedy przy współczynniku 5/6, tj. 12 pracy i 24 wolne, obowiązkowo robiło się 240 godzin miesięcznie. Zawiadowca mógł zatrudnić pracownika w godzinach nadliczbowych, do 30 godzin w miesiącu. Pierwszą wypłatę na kolei otrzymałem 1.12.1945 w wysokości 300 zł.

W naszej stacji ułożyła się jakoś praca, pracowaliśmy jak w kieracie w świętą i piątą i na odwrót.

(...)

Pomagając zawiadowcy stacji w dodatkowych czynnościach opanowałem doskonale pracę administracyjną, gospodarkę wagonową, kasy biletowe i sprawozdania kasowe, wraz z bilansem rocznym.

Zamawiałem bilety kartonowe i blankietowe, prowadziłem zapasy w terminach, zapoznałem się też z pracą taksatora i kasjera towarowego, wraz z przelewami gotówkowymi i bezgotówkowymi do kasy stacyjnej w Fosowskiej.

(...)

Pracowało się przez lata bez wolnego i braku możliwości awansowania, na stacji III klasy można było dorobić się dziewiętej grupy awansowej, ale na przestrzeni 5 lat jeden raz stacja otrzymała do podziału grupę dziewiątą. W tym czasie był już przed emeryturą dyżurny ruchu Bartoszek Konrad więc z konieczności jemu ją przyznano. Starłem się o przeniesienie mnie na stację II klasy, ale bez rezultatu. W lecie 1948 r.

został przeniesiony ze Strzybnicy do Kielczy dyżurny ruchu Binkowski Szczepan, pracowaliśmy przez jakiś czas w czwórce, ale jeden zawsze był na urlopie, zastępowałem, jak już wspomniałem, na innych stacjach. Dyżurny Ruchu Sitko Józef został przeniesiony do Strzybnicy, a później do Tarnowskich Gór, do Kielczy za niego przeniesiono dyżurnego ruchu Błotko z Żędowic.

(...)

Nowości kolejowe przyswajałem sobie przy każdej okazji, na pouczeniach okresowych zwracał na mnie uwagę instruktor ruchu pan Grzybek, namawiał mnie abym się zgłosił na instruktora.

Gdybym wyraził zgodę, on mnie zaproponuje naczelnikowi oddziału, nie zgodziłem się, nie odpowiadała mi ta praca. Pewnego razu w okresie letnim na egzaminach kontrolnych w Brynku w obecności kontrolera ruchu pana Aletańskiego, zapytał mnie, czy zgłosiłem się do organizowanej szkoły technicznej, powiedziałem, że nic nie wiem o takiej szkole. Wyjaśnił mi, że DOKP poszukuje chętnych do organizowanej szkoły technicznej, chcą uruchomić chociaż jedną klasę, absolwenci muszą spełniać określone kryteria, a na czas trwania szkoły będą urlopowani.

(...)

Po powrocie do Kielczy od razu poszedłem do Zawiadowcy Stacji Pawełka i powiedziałem mu o czym się dziś dowiedziałem od Instruktora Grzybka. Wtedy on mi powiedział było takie coś, ale tylko dla partyjnych, a wy (chodziło o dyżurnych ruchu) nie jesteście partyjni, to też tego telegramu nawet nie dawałem do wiadomości. Poprosiłem go o to pismo, chociaż przeczytać, dał mi to pismo. Pismo pochodziło z Ministerstwa Komunikacji o organizowaniu centralnego Technikum Ruchu Kolejowego i zabezpieczenia ruchu pociągów, w przyszłości jeszcze budowy dróg i mostów. Dyrekcja Katowicka przedstawiła warunki, jakim muszą odpowiadać przyszli kandydaci, wiek do 45 lat, praca w ruchu minimum 5 lat, zdanie egzaminu wstępnego, oraz partyjna rekomendacja. Wszystko było do przeskokoczenia za wyjątkiem rekomendacji partyjnej, nie wiedziałem nawet

co to jest ta rekomendacja, zawiadowcy nie pytałem o to, bo wynioskowałem, że nie chce nikogo puścić ze swej stacji, a jedynie ja spełniałem stawiane warunki.

(...)

W domu musiałem najpierw przekonać żonę, bo choć tyle razy rozmawialiśmy, że muszę podjąć jaką naukę w szkole średniej, tu jednak chodziło o trzy lata rozłąki, a miałem już dwoje dzieci. Poszedłem do Nadleśniczego, który przyjął mnie z zadowoleniem na rozmowę. Opowiedziałem mu jaka to dla mnie okazja, ale potrzebuję partyjnej rekomendacji, ten powiedział to żaden problem, jeżeli on sekretarz może rekomendować takiego zanego i znanego obywatela, to jemu jak i partii sprawia tylko satysfakcję. Już po załatwieniu sprawy, bo dał mi taki papierek, zapytał mnie, czy mam zamiar wstąpić do partii. Powiedziałem mu, zawsze się z takim zamiarem nosiłem, ale nikt do tej pory nie uświadomił mnie politycznie. „Dobrze”, powiedział, „nad tym pomyślimy, jak pan wróci z tej szkoły”.

(...)

Byłem bardzo szczęśliwy, że zaczynają się spełniać moje życiowe pragnienia, tylko czy DOKP zaaprobuje mój wniosek...

W przeddzień pierwszej rocznicy urodzin mojego drugiego syna (ur. 22.11.1951) otrzymałem telegram, a byłem już prawie pewny, że z tego nic już nie będzie, bo rozpoczął się rok szkolny, a tu nadal cicho.

Wezwano mnie imiennie do stawienia się dnia 24.11.1952 na egzamin wstępny do Ośrodka Szkoleniowego w Gdańsku-Stogach. Nie wiedziałem, gdzie to jest, dowiedziałem się, że można tam dojechać tramwajem nr 9 sprzed dworca w Gdańsku Głównym. Na egzamin należy przybyć wypoczętym, zgłosić się z delegacją służbową na godzinę dziewiątą. Wszystko niby jasne, ale zawiadowca nie zabezpieczył za mnie zastępstwa.

W przeddzień egzaminu miałem służbę dniową do godziny osiemnastej, a pociąg z Tarnowskich Gór, którym powinienem pojechać, odjeżdżał o godzinie 18.04, następny był o 0.58, przyjazd do Gdańska o 9.30. Po skończonej pracy z Kielczy wyjechałem 23.11 o godzinie 20.02, w Tarnowskich Górach byłem o 20.53, był z Kielczy jeszcze jeden pociąg późniejszy,

ale nie ryzykowałem na jego połączenie. Byłem zbyt przejęty, a na razie szczęście mi nie dopisywało. Mając dużo czasu w Tarnowskich Górach, kupiłem do czytania „Trybunę Robotniczą”, z nudów i ogromnego wrażenia czytałem prawie wszystko, co tylko w niej wydrukowano. Nigdy nie czytywałem artykułów politycznych, a w tej jak na złość wojna w Korei, zamach na francuski korpus w Afryce Północnej, wiele komentarzy o wojnie sprawiedliwej, o amerykańskim agresorze itp.

W pociągu czytałem dalej, bo wtedy miałem ulgę tylko w klasie trzeciej, a tam było pełno ludzi, przynajmniej w korytarzu wolniej i jaśniej.

Do Gdańska dotarłem z kilkunastominutowym opóźnieniem, bo pod Inowrocławiem było wykolejenie pociągu towarowego.

(...)

W sali nie było już wiele piszących pracę, bo po oddaniu jej opuszczali salę. Wyznaczono mi stolik stojący oddzielnie pod oknem, po chwili jeden z tych panów przyniósł mi papier do pisania ostemplowany pieczęcią DOKP Gdańsk, a drugi – arkusz, na którym było sześć zadań z matematyki, a poniżej wolne miejsce do wpisania rozwiązań.

Przyszedł jeszcze jeden, ten podał mi dwa tematy pisemne do wyboru. Jedno pytania związane z partią, „co zmieniło się po zjednoczeniu”, a drugi temat „czy wojna w Korei jest wojną sprawiedliwą”.

(...)

Okolo południa przyjechała komisja egzaminacyjna, wezwali nas do sali widowiskowej, na 300 miejsc, tam przemówił do nas Wice Dyrektor Okręgu Gdańskiego pan Malinowski, bardzo krótko przywitał nas, oznajmił nam, że został wyznaczony na dyrektora w organizowanym Technikum Ruchu Kolejowego, przez Ministra Komunikacji Rabanowskiego. Potem przemawiał naczelnik zarządu ruchu inż. Polański, ten powiedział, że wszyscy zostali przepuszczeni przez komisję, tym samym zostali przyjęci do Technikum. Nadmienił, że zdawali sobie sprawę z przerwy, jaka nas dzieliła od zakończenia szkoły podstawowej, tylko nieliczni z was ukończyli jedną lub dwie klasy gimnazjum. Przemawiał jeszcze jeden pan, ale jak się

domyśliłem był z ramienia partii, bo tej winniśmy być wdzięczni, że nas wybrano na przyszłą inteligencję pracowniczą.

(...)

Na wójta klasy wybraliśmy Henryka Mulawa, tylko wójt mógł załatwiać sprawy klasowe, był partyjnym, ale lepszego od niego nie mogliśmy wybrać, też był z DOKP Lublin. Lekcje rozpoczęły się 4 grudnia o godzinie ósmej, codziennie mieliśmy 7 lekcji z przerwą obiadową. W późniejszym okresie załatwiliśmy lekcje od godziny trzynastej, z dwudziestominutową przerwą na kolację, wtedy można było gdzieś wyjść, a w lecie opalać się nad morzem, do którego mieliśmy 100 m od budynku.

Pierwszą lekcję jaką pamiętam mieliśmy z języka polskiego z Mgr R. Gruszczyńskim, polonistą z trzynastego Gimnazjum Gdańsk Zaspą. Początkowo przypominano nam pisownię, kazał nam dużo czytać, pierwszą do przeczytania książką była „Marta”.

Również z matematyki Mgr Inż. K. Lipiński starał się nam przypomnieć lub wprowadzić nowe pojęcia wyższego stopnia, dla mnie geometria w tym wydaniu była nowością.

Z przedmiotów zawodowych Inżynier Stanisław Majewski wykładał nam Technikę Ruchu, a Inżynier Stanisław Polakowski organizację ruchu kolejowego.

Inżynier Jan Szczepański wykładał budowę taboru.

Mgr. Inż. J. Rejment wykładał zabezpieczenie ruchu.

Inżynier Stanisław Żemojtel uczył łączności kolejowej.

Kazimierz Borkowski uczył języka rosyjskiego.

Dyrektorem Przedmiotowym był A. Kubiński.

Sekretarzem Szkoły był L. Sponkowski.

Wychowawcą klasowym był Mgr Inż. J. Lipiński.

Kierownikiem administracyjnym był R. Busz.

Kierownikiem polityczno wychowawczym był A. Jeziorski.

(...)

Po trzech tygodniach nauki wyjechaliśmy na ferie świąteczne, wróciliśmy 5.1.1953 r.

W 1953 roku przebywałem w Gdańsku, jeden raz na miesiąc jeździliśmy do domów.

Do pociągu pospiesznego relacji Gdynia-Kraków włączano dla nas zarezerwowany wagon pierwszej klasy, dla słuchaczy

z Dyrekcji Katowickiej i Krakowskiej, razem dla około 30 osób z obydwóch klas, ja byłem w klasie A.

Pierwszego września wróciłem do szkoły z wakacji i jednomiesięcznej praktyki. Praktykę odbywałem na stacji Tarnowskie Góry, jako zadanie musieliśmy zrobić harmonogram zajęć oraz opisać stację, jej zdolność przewozową i jeszcze kilka mierników, do których nas nie dopuszczono ze względu na tajemnicę służbową. Opisywaliśmy dane bez oparcia na materiałach źródłowych lub statystycznych. Ja napisałem obszerny materiał na kilkanaście stron, gdyż miałem dostęp do danych, ale nie mogłem robić z nich żadnych notatek.

Na drugie wakacje szkoła wystarała się w Ministerstwie Komunikacji o zezwolenie, które pozwalało w czasie praktyki na robienie notatek, ale musieliśmy je traktować jako poufne.

Po wakacjach znów zmieniłem pokój, zamieszkaliśmy w czwórkę: Rysiek Jakubowski, Zdzisław Krawiec z DOKP Kraków oraz Władysław Szymala i ja z DOKP Katowice.

Pokój był usytuowany na pierwszym piętrze, ale w tym samym położeniu, co ten na dole. Panowała wśród nas zgoda i koleżeńska pomoc. Przybyło więcej przedmiotów, matematyk gonił z materiałem, tylko dzięki zespołowej nauce mogłem podołać tym zadaniom.

Najlepszymi matematykami w klasie byli: Iwanejko Władysław, Grün Zdzisław i Reisner Tadeusz, nikt jednak nie górował nad drugim, pomagali w razie potrzeby. Po roku nauki dogoniłem przeciętnych i powoli dorównywałem prymusom. W technice ruchu było bardzo dużo uczenia się, a w organizacji ruchu dużo różnych opracowań, harmonogramów, wykresów i wszelkiego rodzaju planowania.

Do gustu przypadł mi przedmiot Elektrotechnika u Inż. Grünberga, a później jeszcze Teletechnika u Mgr Inż. B. Nielubczyc, tu nie miałem konkurentów w powstawaniu pól magnetycznych, strumienia elektromagnetycznego, budowy telefonu i zasady jego działania, simultany i impulsy, ale drgania były dla mnie nowością, szybko się z nimi pogodziłem. Gdy wkroczyliśmy do trygonometrii, początkowo pływałem, nie mogłem znaleźć podstaw, dopiero przy tablicach trygonometrycznych zaczęło mi jaśniej świtać i przedmiot ten dopiero wtedy zaczął mi się podobać.

(...)

W drugie wakacje praktykę miałem znów w Tarnowskich Górach, przy boku Inż. Hetmana jako inżyniera Węzła. Szkoła zadała mi na wakacje przeprowadzenie skróconego procesu pracy stacji dla jednej grupy torów. Z Hetmanem uzgodniliśmy, że to będzie grupa Tw przyjazdowo-odjazdowa pracująca przy zestawianiu pociągów zbiorowych do Karsznic, Kluczborka, Zawiercia, Herb Nowych i Fosowskiej. Do chronometrażu pracy lokomotyw manewrowych przydzielono mi do pomocy dwóch pracowników z biura dochodzeń, gdyż chronometraż trwał nieprzerwanie przez trzy doby. Harmonogramy tej pracy robiłem również dla potrzeb stacji. Długości torów były nieprecyzyjne, więc na wniosek Naczelnika Orlicza służba drogowa musiała dokonać dokładnych pomiarów na tej grupie, gdyż dotychczasowe długości kolidowały w długościach obliczeniowych wjeżdżających tam pociągów.

Po dokonaniu pomiarów musiał być poprawiony regulamin techniczny stacji.

Wykreślny technologiczny proces pracy stacji był też robiony jeden dla mnie, drugi dla potrzeb Stacji. Do szkoły przywiozłem obfity materiał, oparty tym razem na prawdziwych materiałach i potwierdzony przez naczelnika stacji, stał się on materiałem szkoleniowym, po usunięciu symboli, jakiej dotyczył stacji.

W szkole bywało różnie; gdy się fałdów przysiadło, to nie było tak źle. Zbliżała się matura, we wrześniu każdy otrzymał wytyczne do pracy dyplomowej. Ja miałem zaplanować stację pięciokierunkową, z dwoma kierunkami podstawowymi, parowozownią, wagonownią, warsztatami łączności i zabezpieczeniami ruchu. Zdolność przerobowa stacji: oprócz własnego nadania do stacji przylegały bocznice: kopalnia soli, cegielnia, magazyny Gminnej Spółdzielni 120 wagonów, przerób nie mógł być mniejszy niż 3000 wagonów na dobę. Przed nami była olbrzymia praca, wykresy, harmonogramy, akumulacja ładunków, a średni postój 11, 00 godziny, razem z loco²³.

Do Bożego Narodzenia miałem w zasadzie wszystko wyliczone, na święta przywiozłem materiał do przepisywania

23 Loco – formuła handlowa polegająca na realizacji transportu przez przewoźnika, który na zlecenie kupującego podstawia wagony bezpośrednio do producenta [red.].

na maszynie w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, każdy po 60 stron, a graficzny wykres pracy stacji miałem w połowie gotowy, zaś kumulacja ładunków na torach kierunkowych była robiona na papierze milimetrowym, a schemat stacji wraz z graficznym wykresem na kalce technicznej. Za zgodą Naczelnika Orlicza prawie całe święta przesiedziałem w stacji Tarnowskie Góry, dyktując maszynistce Gerda Piontek każdy arkusz, aby nie było żadnych błędów i zamazań. Pisanie odbywało się odpłatnie po godzinach pracy.

Marginesy w wymaganym miejscu musiały być 3 cm szerokie. W święta żyłem tylko tą pracą, przemyślałem każdy szczegół, czy czegoś nie brakuje oraz czy zdążę oddać pracę do 10 stycznia 1955 r.

Drugim problemem było przygotowanie się do obrony pracy, mieliśmy udowodnić z jakiej literatury fachowej się korzystało, czy w oparciu o literaturę Radziecką, przeważnie Zagladimowa, czy z Polskiej Profesora Wyrzykowskiego lub z obydwu.

Egzaminy trwały trzy dni, w odstępach co trzy dni, a obrona pracy końcowej za tydzień.

W pierwszym dniu był egzamin pisemny z polskiego. Egzaminy z polskiego i matematyki odbywały się w sali widowiskowej, stoliki rozstawiono po trzy metry jeden od drugiego, w czterech rzędach.

Z polskiego były do wyboru trzy tematy, ja wybrałem „Życie i twórczość Adama Mickiewicza”.

Gdy przystąpiłem do pisania, raptownie zgubiłem myśl, długo mi wirowała, ale nie mogłem znaleźć odpowiedniego wątku. Wybrałem ten temat, bo miałem go dobrze opanowany, a na pociechę miałem zrobioną ściągawkę z datami. Próbowałem do niej spojrzeć, ale ciągle stał jeden z komisji obok mnie – poruszenie kartką, a już patrzył na ręce. Płonałem z podniecenia, w głowie mi się kotłowało, nie przechodziłem jeszcze takiego stresu. Zmieściłem się jednak w wyznaczonym terminie trzech godzin, a obowiązkowo trzeba było pisać najpierw na brudno, a po dokonaniu niezbędnych poprawek dopiero na czysto. Wyniki były ogłoszone na trzeci dzień oraz kto będzie zdawał egzamin ustny. Na pisemnym z matematyki dostałem bardzo dobry, chociaż mój podopieczny dostał dostatecznie, byłem zwolniony od egzaminu ustnego.

Pracę dyplomową wybroniłem też na bardzo dobrze, wtedy to 25.1.1955 r. Radca Polakowski jeszcze przy stole egzaminacyjnym zaproponował mi pracę w dyrekcji gdańskiej w jego zespole. Podziękowałem za uznanie, powiedziałem, że na mnie czekają w Dyr. Katowickiej.

Dyplomy wręczano nam czwartego lutego przy dźwiękach orkiestry kolejowej, na wręczanie były zaproszone całe rodziny. Dyrektor Gdańskiej DOKP w imieniu Ministra Komunikacji podziękował nam za trudy nauki, a żonom za cierpliwość i trudy rozstania.

Po zakończeniu szkoły mało spotykałem znajomych (...).

Słownik

Jeszcze nie opisałem różnych nazw, którymi posługiwali się pracownicy przy określaniu grup rozrządowych lub poszczególnych torów na stacji, i tak: China, Stalingrad, Korea, Kuba, Truman, Gagarin, Stonka, Pod Kasztanami i inne określenia często używane w regulaminie technicznym Stacji.

China: grupa torów od 30 do 56 zakończonych kozłami oporowymi o długości od 120 do 280 metrów przyległych do grupy rozrządowej Pb z torem bocznowym do rzeźni miejskiej (później współużytkownicy Młyn parowy, Tagor i PSS). W 1905 roku Chiny prowadziły wojnę, importowały z Prus żywność w tym mięso. Podłączono Rzeźnię do torów gr Pb, do których podstawiano żywiec, węgiel, drewno do wędzenia, sól i inne, a zabierano lodówki z mięsem i innymi towarami. Na nowo wybudowanych torach gromadzono lodówki do odkażania i mycia i gotowe do podstawienia na bocznice. Tory te wówczas nazwane przez pracowników „china”, przetrwała ta nazwa do ostatnich dni.

Stalingrad: do grupy Tg dobudowano w czasie wojny wiązkę torów od nastawni Tg 7 do Parowozowni i małej obrotnicy (nie było jeszcze hali prostokątnej, ta była wybudowana w latach sześćdziesiątych) pomiędzy torami odstawczymi składów pasażerskich i torem trójkąta. Roboty przedwcześnie zakończono, wszystkie zwrotnice były ustawiane ręcznie, rozpoczęto budowę nastawni i to przerwano po niepowodzeniach na froncie wschodnim. Przez pracowników nazwano tę grupę torów „Stalingrad”, może to była przyczyna przerwania prac.

Korea: nazwa wyłoniła się dopiero po zakończeniu wojny koreańskiej, tory 209-213 na grupie odjazdowej D były budowane w 1952-53 roku w czasie wojny Koreańskiej, zwrotnice nie zostały scentralizowane, dużo było wyprawianych pociągów, bardzo

dużo chodzenia do oddalonych zwrotnic, a posterunek znajdował się przy budynku dyżurnego ruchu man. D. Te wszystkie uciążliwości ludzie nazwali „jak w Korei”, niedługo nazwa ta przyłgnęła do tej grupy torów.

Kuba (Cuba): Plany inwestycyjne przewidywały dobudowanie torów kierunkowych od 151 do 155 na grupie kierunkowej B, zaś tor komunikacyjny 151 zamienić na kierunkowy, zaś na jego miejsce wybudować nowy tor komunikacyjny 156. W pewnym momencie w czasie budowy po rozgrzebaniu torów i zlikwidowaniu toru maszynowego 151 przedsiębiorstwo robót PRK 5 przerwało pracę bez dostatecznego uzasadnienia. Był to okres prawie nieodwołalnego wybuchu wojny nuklearnej w 1962, nakaz przerwania prac przyszedł z góry dopiero, gdy Chruszczow i Kennedy dogadali się w sprawie Kuby. Po jakimś czasie dokończono rozpoczętą budowę, nie scentralizowano nowych zwrotnic, powstała nastawnia TgD 35, tylko tarcze zaporowe otrzymały napęd mechaniczny oraz dwa rygle zwrotnicowe.

Truman: na początku lat pięćdziesiątych otrzymaliśmy z Ameryki nowe lokomotywy parowe Ty 246 o mocy 2100 koni mechanicznych. W tym czasie w USA rządził prezydent Harry Truman. Ludzie nie mówili, że to z Ameryki przybyły, tylko „od Trumana” i tak przyłgnęła nazwa „Truman”. Nazwa ta lotem błyskawicy dotarła do pracowników od Gdyni przez Karsznice do Tarnowskich Gór.

Gagarin: lokomotywy spalinowe ST-44 miały na swej tabliczce znamionowej słowo Gagarin, tak przyjęła się nazwa „Gagarin” nikt inaczej nie nazywał tej lokomotywy jak Gagarin. Spotykałem w wielu dziennikach w rubryce Seria i Nr Lokomotywy często pracownicy pisali te przybrane nazwy.

Stonka: lokomotywa Sm-42 używana w manewrach. Z uwagi na jej paski żółte czarne na czole lokomotywy przyłgnęła do niej od razu nazwa „Stonka”, gdyż w tym czasie wszyscy rolnicy i plantatorzy byli zainteresowani szukaniem stoniek w kartofliskach, zatrudniano też młodzież szkolną i dzieci.

Pojawienie się stonki na polach było nowością na tych terenach. Propaganda PRL-owska obarczała odpowiedzialnością USA – jakoby mieli ją zrzucać z samolotów.

Od 1945 do 1962 manewrach w stacji Tarnowskie Góry były używane wyłącznie lokomotywy parowe Tkw 2 pięć osi sprzężonych i tak: na grupie Pb/Tgo 2 lokomotywy; na grupie Tg 2 lokomotywy; na grupie Gsl 1 lokomotywa; na grupie Tw 1 lokomotywa; na grupie A/B 3 lokomotywy; na B/Ob. 1 lokomotywa; na grupie D wyjazd 2 lokomotywy, na grupie C/D 3 lokomotywy. W sumie było zatrudnionych 17 lokomotyw plus 2 na podmianny.

W ruchu towarowym w kierunku Zagłębia obsługiwały lokomotywy Ty-23, Ty-52, Ty-42 i Tr 5. Po wprowadzeniu lokomotyw Ty-246 (Trumany) te przejęły całkowicie ruch na magistrali T.Góry-Karsznice-Inowrocław- Maksymilianowo-Gdynia. Na pozostałe kierunki północno-zachodnie i wschód obsługiwały lokomotywy Ty-45 i Ty-52.

Od 1962 sukcesywnie wchodziły do eksploatacji w kierunku Zagłębie lokomotywy spalinowe St-44 (Gagariny) produkcji Radzieckiej, na magistralę i pozostałe wyloty dominowały jeszcze Trumany, St-44 na Kluczbork – Wrocław – Gubin i St-43 Kluczbork – Szczecin.

Po zelektryfikowaniu linii Gdynia – Tarnowskie Góry ruch towarowy i pasażerski przejęła całkowicie trakcja elektryczna lokomotywami Et-21 i Eu 5. Przed podjęciem ruchu towarowego lokomotywami Ty-246 zostały pobudowane zasobniki do automatycznego naboru węgla i wody w Tarnowskich Górach (Md Las) w Karsznicach, Inowrocławiu, Bydgoszczy i Gdyni.

Przed uruchomieniem i w trakcie eksploatacji lokomotyw spalinowych została dobudowana w parowozowni nowa hala (prostokątna), a część parowozowni została przekształcona na lokomotywownię. Wybudowano pomiędzy lokomotywownią a grupą D i torami trójkąta nowoczesną stację paliw z dużymi zbiornikami na paliwo i rezerwę na 6 milionów litrów, wraz z dystrybutorami do równoczesnej obsługi czterech lokomotyw. Powstały przy tej okazji dwie nastawnie o napędzie elektrycznym TgB 23 i Tgb 24.

Dla przejścia ruchu towarowego trakcją elektryczną wybudowano (elektrowozownia) punkt obsługi i wyposażenia lokomotyw przy grupie Ob. Powstała ogrzewana hala na 12 lokomotyw wraz z kanałami, urządzenia do piaskowania lokomotyw i suszarnia piasku, trzy tory odstawcze i tor komunikacyjny. Powstała też noclegownia ze stołówką na kilkanaście drużyn wraz z zapleczem socjalnym.

Na przestrzeni wielu lat Tarnowskie Góry były w ciągłej przebudowie i rozbudowie, jednak wiele inwestycji było dorywczymi, czekano na kompleksową przebudowę stacji. Czekanie na wielką inwestycję było jednak hamulcem dalszego wzrostu przewozów towarowych. Modernizacja rozpoczęła się na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, miała się stać stacją na wskroś nowoczesną w perspektywie zdolną przerobić 22-25 tysięcy wagonów na dobę, przy minimalnym użyciu lokomotyw manewrowych, co omawialiśmy przez wiele lat na KOPI w biurze projektów w Warszawie. Oczekiwano też na lokomotywy zdolne ciągnąć na magistrali pociągi do 4,5 tysiąca ton brutto. Z podwójną trakcją elektryczną uruchamialiśmy próbnie kilka pociągów o obciążeniu 3800 ton w ramach obowiązującej długości pociągów 150 osi obliczeniowych.

Praca

Po ukończeniu szkoły zgłosiłem się do swojej stacji w Kielczy, wtedy obowiązki zawiadowcy stacji pełnił dyżurny ruchu ze stacji Tarnowskie Góry pan Duda Alojzy, zaś Pawełek siedział w więzieniu za nadużycia finansowe. Pełniący obowiązki Rs dostał polecenie delegowania mnie do stacji Tarnowskie Góry, tam zgłosiłem się dnia 6 lutego 1955 r. Przeniesiony formalnie zostałem dnia 3 marca 1955 r. przez naczelnika oddziału eksploatacyjnego Stanclika, o czym wcześniej nawet mi się nie śniło.

Dnia 15 marca zostałem przemianowany z dyżurnego ruchu III klasy na technika ruchu kolejowego z uposażeniem zasadniczym 806 zł, wraz z prawem do premii.

W Tarnowskich Górach zostałem przydzielony przez Naczelnika Orlicza do biura technicznego, którym kierował Inż. Hetman Stanisław. Ten od razu wyznaczył mnie do przygotowania materiałów, celem przeprowadzenia kompleksowego technologicznego procesu pracy stacji.

Na samym początku przeprowadziłem porównania długości wszystkich torów stacyjnych, z regulaminem technicznym stacji, niezgodności usuwała służba drogowa, poprawiając też regulamin techniczny stacji. Praca ta trwała dwa miesiące, gdyż długość torów stacyjnych wynosiła wtedy ponad 300 km. Do stacji został ściągnięty technik ruchu Józef Drewniak, któremu powierzono przewodnictwo komisji, oraz drugi technik ruchu z Bytomia Szulc, który wraz ze mną kierował poszczególnymi pracami przy chronometrażu pracy wszystkich lokomotyw manewrowych, a było ich zatrudnionych siedemnaście.

Do pracy przy chronometrowaniu czasu pracy lokomotyw manewrowych przez trzy pełne doby zostało zatrudnionych ponad 20 pracowników.

Pracowałem z Inż. Hetmanem starszy o 11 lat doświadczony życiowo i pracą na kolei. Przed wojną pracował na F.P. T.K. (francusko polskie towarzystwo kolejowe) jako dyżurny ruchu

w Herbach Nowych. Francuzi wybudowali nową linię kolejową z Herbów Nowych do Gdyni przez Karsznice, Inowrocław i Maksymilianowo. W czasie okupacji pracował w ruchu oporu w A.K. (Armia Krajowa) podległej rządowi na emigracji w Londynie. Po wojnie był więziony, pod zarzutem działalności konspiracyjnej w AK, ale tego mu władze komunistyczne nie udowodniły, po roku został zwolniony z więzienia.

(...)

Całość prac związanych z procesem technologicznym pracy stacji, sporządzenia wykresów, dopilnowania przepisania całego materiału na maszynie oraz wykreślenia graficznego procesu pracy stacji trwała jeszcze przez cały rok, gdyż cały przygotowany materiał pozostał dla mnie, delegowani technicy odeszli do swoich jednostek. Przybyła w tym czasie do pracy nowa pracownica, Helena Janik po Technikum w Poznaniu, którą przydzielono do mnie do pomocy.

W tym mniej więcej czasie wyszło zarządzenie z Ministerstwa Komunikacji o opracowaniu nowych, jednolitych technicznych regulaminów stacji.

Zaszła więc potrzeba przede wszystkim zmiany numeracji torów, ustalono początki linii dla każdej stacji, do nazw nastawni dysponujących należało dodać dużą literę alfabetu, a nastawnie podległe danej nastawni dysponującej nosiły tą samą nazwę z dodanym kolejnym numerem. Zmiany te musiały być uwzględnione również w nowo opracowanym procesie technologicznym pracy stacji. Tak dla przykładu podam: pierwsza nastawnia dysponująca od strony Katowic (tam określono dla nas początek linii) przemianowano z „Tg” na „TgA” następna „Tgo” na „TgB” dalej „Tw” na „TgC” dalej „Tp” na „TgD” , zaś postępniki zwrotniczowskie należało przyjąć jako następną grupę nastawni, czyli od post. nr 41 wzwyż.

W czasie trwania prac z technologicznym procesem pracy stacji, nastąpiły zmiany przepisów o zatrudnieniu techników ruchu. Na okoliczność zwolnienia mnie ze stanowiska Technika Ruchu, złożyłem zażalenie do Ministra Kolei o nieprawne pozbawienie mnie również tytułu Technika Ruchu. Drogą

służbową odpowiedziała mi Dyrekcja O.K.P w Stalinogrodzie z dnia 30.4.1956 r., że stanowiska takowe zostały zniesione na całej sieci. Domagałem się zatrudnienia mnie na poprzednim stanowisku dyżurnego ruchu, względnie na stanowisku dyspozytora stacyjnego.

Jednak z braku wolnych etatów, nie można było mnie zatrudnić na wspomnianych przeze mnie stanowiskach. Decyzją z dnia 17.8.1956 r. a z ważnością od 1.7.1956 r. przywrócono mi tytuł i stanowisko Technika Ruchu, wraz z przynależną premią. Wtedy zatrudniano mnie dorywczo za dyżurnego ruchu na grupie Tg i za dyspozytora na kierunku próżnym.

(..)

W pracy znów odwołano mnie ze stanowiska Technika Ruchu dnia 20.2.1957 r. gdyż zniesiono takie stanowiska na stacjach węzłowych.

1.3.57 r. zostałem mianowany starszym adiunktem K.P. a tym samym przeniesiony do oddziału przewozów w dziale handlowym w kompetencji ROZ Inż. Hetmana, jako Referent do spraw załadunkowych.

Nie odpowiadała mi ta praca, mój żywioł to praca w ruchu, suszyłem o tym głowę Hetmanowi, obiecywał jak się tylko gdzieś zrobi wolne, to da mi znać.

W Dyrekcji OKP Katowicach zastępcą Dyrektora został Inż. St. Czermak, bliski przyjaciel Inżyniera Hetmana, z tym też omówił moją sprawę i obiecał mu ją poprzeć.

W pracy nadal zajmowałem się sprzętem załadunkowym, często wyjeżdżałem na delegacje, poznałem wtedy Władka Urbańskiego zajmującego się podobnymi sprawami oraz Jana Kapicę, kierownika ekspedycji w Dobrodzieniu. Dużo miałem do czynienia z kontrolerem handlowym Tadeuszem Gądkiem i instruktorem handlowym panem Zawardką.

Od 1 stycznia 1958 znów zostałem przeniesiony na dyżurnego ruchu II klasy w stacji Tarnowskie Góry.

Pracowałem jednak za dyspozytora na kierunku próżnym, na grupie „D” pracował ze mną dyżurny ruchu Franciszek Skolik. Przeniesiono mnie z powrotem do Tarnowskich Gór po zastosowaniu moich opracowań z roku 1957 o przeniesieniu dyspozytury kierunku próżnego na grupę „C” i dodania mu czynności

dyżurnego manewrowego z grupy „C”: trafiło na mnie. Do tej pory dyspozytor mieścił się na grupie „D”, nie mając przeglądu na grupę „C” ani na „D”, z „Tg” zawsze dane były ściągane telefonicznie.

W międzyczasie znów znalazłem się w oddziale ruchowo-handlowym, mianowano mnie na Referendarza K.P. w grupie ósmej.

Z dniem 1 listopada zostałem przeniesiony do stacji Tarnowskie Góry, gdzie powierzono mi obowiązki zastępcy naczelnika stacji. Objąłem zakres prac byłego Rsz Franciszka Zyzik, czyli zgodnie z regulaminem technicznym stacji, który przekonstruowałem w roku 1956, spełniałem czynności trzeciego zastępcy do spraw ruchu. Na czele Stacji stał Naczelnik Orlicz Stanisław, pierwszym zastępcą był Stokłosa Władysław, drugim zastępcą był Frontczak Ignacy, do spraw handlowych pierwszym zastępcą był Kubela, drugim zastępcą był Kęпка Leon. Objąłem nadzór nad grupą manewrową „Tg” wraz z Rsp TgA i Rspn Tg, Grupa manewrowa Pb wraz z Rspn Pb, do nadzoru należały jeszcze następujące nastawnie wykonawcze Tg3, Tg4, Tg5, Tg6, Tg7, posterunek zwrotniczy post 42, Starszy ustawiacz Pb, ustawiacz Tg górka i Tg wyjazd i Biuro wagonowe mieszczące się w małym budynku przy ekspedycji (Ten budynek w późniejszym okresie przejął zakład pogrzebowy MP GK).

Mianowanie na stanowisko zastępcy naczelnika stacji dostałem z dniem 1 maja 1960 r. Po niedługim czasie w 1962 r. został odsunięty od czynności Rsz Frątczak Ignacy, uznany przez komisję lekarską jako niezdolny do pracy związanej z ruchem pociągów, przeniesiony został do DOKP w Katowicach do konstruktorów rozkładu jazdy. Na jego miejsce został przeniesiony z Brzezin Śląskich Rsz Pawlak Edmund i mianowany zastępcą naczelnika stacji.

W 1963 r. został urlopowany do Związków Zawodowych Rsz Stokłosa Władysław na Przewodniczącego Węzłowej Komisji Porozumiewawczej Rad Zakładowych. Na jego miejsce został przeniesiony z Kluczborka Inż. Sierakowski Mieczysław. Od tej chwili został zastosowany nowy podział czynności pomiędzy kierownictwem stacji. Ja objąłem czynności Rsz Stokłosa jako pierwszy zastępca naczelnika, zaś mój kierunek przejął Inż. Sierakowski jako Rsz II, u Pawlaka nie nastąpiły zmiany, pozostał Rsz III z kierunkiem próżnym.

Od początku miałem przydzielony do nadzoru cały kierunek ładowny, z dyspozyturą Rsd I, rejon manewrowe Pb / Tgo, rejon Tw, rejon A / B , Rspn Pb i Starszy ustawiacz Pb, Ustawiacz Tgo, Rsp TgC, Rspn Tw, St. ustawiacz B, Rspn B, oraz nastawnie Tga 3, Tga 4, Tga 5, Tgc 21, Tgc 22 i na drugim piętrze siedziba dyspozytora stacyjnego Rsd 1, Tgd 32, Tgd 33, Tgd 34, Posterunek zwrotniczy nr 42 (kontroli wolności torów wjazdowych na grupie wjazdowej Pb) Post. zwrotniczy Nr 48 kontroli wolności torów wjazdowych na grupie przyjazdowej A).

Pawlak Edmund przejął pod nadzór kierunek próżny, oprócz grupy Tg, Rsd II, grupy przyjazdowa C i odjazdowa D, Rspn C, St. Ustawiacz D, Rspn D, oraz Rsp TgB, nastawnie Tgb 11, Tgb 12, Tgb15, Tgc 31 i Rsp TgD, Trójkąt z post. zwrotniczymi nr 46 i 47, oraz MD Las post. zwrotnicze numery 49 i 50.

Po Władysławie Stokłosie jako pierwszy zastępca naczelnika stacji przejąłem nadzór nad ruchem pasażerskim, grupami manewrowymi Tg i Gsl, biurem wagonowym oraz drużynami konduktorskimi, nast. dysponująca TgA, Tga1, Tga2, Post. zwrotn. nr. 41 na gr. Gsl, (Grupa torów wolnych) nast. Tga 6, Tga7 post. zwr. 43, post. zwr. 44, post. zwr. 45. Grupa przyjęciowo-odjazdowa Tg, Rspn Tg oraz grupą odstawczą składów pasażerskich.

Nadeszła zima 1961-62 ciężkie mrozy i duże opady śniegu sparaliżowały całą komunikację, tak kolejową jak i kołową. Ja i inni zastępcy prawie mieszkaliśmy w pracy, ale kierunek ładowny był oczkiem w głowie całej dyrekcji, to też najwięcej wymagało mojego wysiłku i najbardziej celowej organizacji. Śniegi i mróz kładły nas na łopatki, zwrotnic nie szło przekładać, a szczególnie na górkach rozrządowych obsługiwanych z nastawni Tga 4 i Tgd 32. Wagony nie chciały się staczać z górek rozrządowych zatrzymywały się na rozjazdach lub w ukresach, musiano wtedy wstrzymywać rozrząd i popychać wagony. W niektórych skrajnych przypadkach rozrząd jednego składu trwał ponad trzy godziny, a pociągi ładowne od Zagłębia oczekiwały na wjazd do stacji. Gdy pociąg został zatrzymany pod semaforem godzinę i więcej, po podaniu mu sygnału do dalszej jazdy, lokomotywa nie była wtedy w stanie ruszyć takiego składu, łączności radiowej nie było jeszcze, ktoś z drużyny pociągowej lub lokomotywowej musiał przyjść do stacji

i powiadomić o sytuacji. Posyłano na szlak popych lub lokomotywę do ciągnięcia, przy podwójnej trakcji dochodziło często do zrywania pociągu, były przypadki ściągania pociągu na trzy razy. Wszystko to zostało spowodowane przez zamarzenie smaru, a właściwie oleju w maźnicach, wtedy spotykało się sporadycznie wagony na łożyskach tocznych. Sprowadzano różne oleje, podgrzewano je i dolewano do maźnic, nawet sprowadzano specjalne oleje ze Związku Radzieckiego wytrzymałe na bardzo niskie temperatury. Wysokie śniegi uniemożliwiały toczenie się kół po szynach, a nie było możliwości usuwania tego śniegu, bo nie było miejsca na międzytorzach do jego odkładania, w niektórych miejscach śnieg sięgał 1,5 m wysoko, manewrowi nie mogli się poruszać na międzytorzach. Do ciągnięcia pociągów i do pracy manewrowej były tylko parowozy, wyciekająca woda natychmiast zamarzała, przy torach komunikacyjnych lód sięgał stopni wagonów, stawał się bardzo niebezpieczny do ruchu i poruszania się pracowników. W jednym dniu z 20 na 21 lutego 1962 miałem 84 wykolejenia, już nie szło zliczyć gdzie i co jest wykolejone, tylko na torach komunikacyjnych od posterunku zwr. 15 do nastawni Tgc 21 wykoleiło się na lodzie 28 lokomotyw i prawie wszystkie Ty 246 (Trumany), wyjeżdżający pociąg z próżnymi węglarkami z toru 208 na grupie D, od nastawni TgB 21 do nastawni TgB wykoleiło się 40 wagonów; w tym dniu zostały sprowadzone pociągi ratunkowe z Katowic, Bytomia i Karsznic.

Chodziło przede wszystkim o uwolnienie lokomotyw pociągowych Ty 246, gdyż nie było czym odwozić ładunków z grup B, Tw i Tgo. Elektrownie, elektrociepłownie, koksownie, huty, szkoły, porty czekały na węgiel, a w Tarnowskich Górach czekało kilkanaście pociągów na wyjazd. Brak zdolności przerobowych wielu stacji wylotowych spowodował, że wysyłano całe pociągi z węglem z kopalni do węzłów Karsznice, Inowrocław, Bydgoszcz, Zajączkowo Tczewskie, Gdynia i Gdańsk, z pominięciem tych węzłów, aby nie doprowadzić do zamarzenia wagonów i ładunku, tam dokonywano rozrzędu i od razu reekspedycji wagonów z węglem. Po skończonej zimie długo nie można było odnaleźć wagonów wysłanych z kopalni, bo po drodze zmieniano im nawet kilka razy adresata. Ciężkie warunki zimowe spowodowały,

że musiano wszystkie pociągi w kierunku Kalet wyprawiać z popychem, lub podwójną trakcją. Kiedy i ta forma zawodziła zmniejszano obciążenie pociągów, dochodziło do przypadków, że wyprawiono pociąg z 18 wagonami, bo nie można było wyrwać pociągu z zasypanego toru. Obciążenie pociągów zmniejszono na okres tych trudnych warunków od 500–1000 ton. Z kierunku Zagłębia, gdzie pociągi były stale narażone na zatrzymywanie ich pod semaforami, zmniejszono im brutto do 800 ton.

Dla ratowania trudnej sytuacji przysłano do nas dwie lokomotywy spalinowe SM 41 ze stacji Szczakowa, przysły dwa pług i wirnikowe, oraz uruchomiono silnik odrzutowy z samolotu Mig 17 zabudowany na ciężkiej platformie. Tego użyto do wydmuchiwania śniegu z torów, ale nie nadawało się to w stacji, gdyż od podmuchu wyrывało latarnie zwrotnicowe, tłuczeń wyrwany z pomiędzy podkładów wybijał szyby i lampy, przewracały się słupy z numeracją torów, oraz wskaźniki, było to też niebezpieczne dla ludzi. Gdy zawiąło tory do Nakła Śl. do wysokości do trzech metrów został użyty silnik odrzutowy do wydmuchania śniegu, gdy włączono większe obroty aby poprawić jego sprawność, lokomotywa nie była w stanie popchać tego wagonu, zaś w domach położonych blisko toru wylatywały szyby w oknach na skutek wibracji powietrza.

Zima pokazała, jak należy doceniać transport kolejowy, zostało sparaliżowane życie w wielu dziedzinach gospodarki narodowej. Szkoły były nieczynne ponad miesiąc czasu, odwołano kursowanie setki pociągów pasażerskich, telewizja była czynna do dwudziestej drugiej, z braku prądu wyłączano wieczorem dostawy prądu do licznych zakładów. Na placach przydworcowych i na peronach palono koksiki, bo w budynkach było zimno, a nie było opału. Było gorzej niż w pierwsze dni po wojnie.

W krótkim czasie po dotkliwych stratach w gospodarce, znalazły się jednak pieniądze dla kolei. Na PKP spłynęły duże pieniądze na inwestycje, wyszło od razu zarządzenie o wymianie w wagonach łożysk ślizgowych na łożyska toczne, zakupiono wiele ciężkich lokomotyw spalinowych ST 44 produkcji radzieckiej i ST 43 produkcji rumuńskiej, do pracy manewrowej przychodziły sukcesywnie lokomotywy spalinowe SM 42 i jeszcze cztery lokomotywy SM 41. Ruszyła budowa czwartego toru do Kalet,

budowa grupy odjazdowej Ob, w dwóch etapach, rozbudowa grupy D przez dobudowanie dwunastu torów węglarkowych jako odstawczych (to tzw. Baza węglarkowa). Przybliżył się też termin o kilka lat elektryfikacji linii z Tarnowskich Gór do portów morskich. Rozbudowę i modernizację stacji Tarnowskie Góry DOKP Katowice zleciło Biurze Projektów w Warszawie. Posiedzenia KOPI odbywały się początkowo raz w miesiącu na Emilii Plater w Warszawie. Pierwszy raz proszono by Naczelnik stacji pojechał, Orlicz, ale na następny raz posłał mnie, od tego czasu jeździłem stale, nawet dwa razy w ciągu miesiąca, a często musiałem zostać na dwa dni. KOPI to Komisja Oceny Projektów Inwestycyjnych, do tej komisji należeli przedstawiciele Zarządu Ruchu, Trakcji, Zabezpieczenia i Drogowej, każdy nasz wniosek musiał być przekonsultowany, a decydujący głos mieli przyszli użytkownicy. W tym czasie przebudowano perony, zbudowano tunel, przebudowano całkowicie budynek dworcowy, wyprowadzono z niego pięć zamieszkałych tam rodzin (mieszkania były tam, gdzie są biura stacyjne i świetlica dworcowa oraz nad głównym holem). Dobudowano pięć torów kierunkowych na gr. B oraz tor komunikacyjny z nastawni Tgc 21 do nast. TgD 34, która wtedy powstała. Zmieniono całą głowicę na gr. B, powstały trzy drogi wyjazdowe do toru wyjazdowego, który prowadził do stacji Miasteczko Śl., krzyżując się z torem głównym zasadniczym z TgD do Żygłina, linii T.G.-Zawiercie, powstała nowa nastawnia TgD 35. Rozbudowano gr. D, powstała baza węglarkowa, tory kierunkowo odjazdowe 214-223 w kierunku Zagłębia. Za posterunkiem zwr. nr 50 powstała nastawnia TgB 16 pracująca równolegle do nastawni TgB 15 przy rozrządzie węglarek z grupy C torów 175-179 oraz przepuszczaniu lokomotyw z pociągów kończących bieg na gr. C oraz przyjeżdżających z post. zwr. nr 49, a przestawianych na tory MD Las na wyposażenie.

W rejonie wyjazdów z nowo wybudowanej bazy węglarkowej powstał posterunek zwrotniczy TgB 12, wszystkie zwrotnice ustawiane ręcznie, ale ryglowane mechanicznie, klucz kluczowej skrzyni zależności zanosił do nastawni TgB 11. Od post. zwr. nr 46 wybudowano nowy tor komunikacyjny na gr. D do torów 208-213, oraz do torów 214-223, jak również do MD Las. W późniejszym okresie gdy powstała stacja paliw pomiędzy nastawnią TgA 6, a post.zwr. 47, powstała nastawnia TgB 13,

a w miejsce post. zwr. nr 46 wybudowano nastawnie TgB 14.

W tym czasie nie było jeszcze żadnej nastawni z napędem elektrycznym, jedynie semafony przy torach głównych zamieniono z kształtowych na elektryczne. W końcu lat sześćdziesiątych wybudowano grupę odjazdową OB, tym samym zlikwidowano stację Miasteczko Śl., ale nastawnia M-1 jeszcze pracowała przy tranzytowaniu pociągów oraz obsłudze boczniicy budującej się Huty Cynku w Miasteczku Śl.

Przy grupie OB powstała przewoźna nastawnia przekaźnikowa TgE, nowość w Tarnowskich Górach, objęła swym zasięgiem ruch tranzytowy po torach głównych pomiędzy TgD i Kaletami, nastawianie zwrotnic na byłej stacji Miasteczko, głowicę wyjazdową gr. OB oraz tory komunikacyjne z elektrowozowni, którą zbudowano równoległe do gr. OB. Te zmiany w układach torowych pociągały zmiany organizacyjne, na grupę Pb przyjmowano pociągi z ładunkami eksportowymi do portów Gdańsk, Gdynia i Szczecin, do ZSRR przez Bagriatanowsk i Żeleznodorożnoje, oraz Brest, ale do chwili zamknięcia linii do Zawiercia, również eksport do NRD przez Gubin.

Dyspozytor mając analizy zbliżających się pociągów do stacji, decydował jakie jeszcze rozwiązać pociągi na grupie Pb, gdyż nie było tyle ładunków eksportowych, aby w pełni wykorzystała zdolność przerobczą tej grupy. Rozwiązywano jeszcze pociągi, w których dominowały ładunki do Zajęczkowa Tczewskiego, Maksymilianowa oraz Gdyni i Gdańska, ale ładunki krajowe. Przyjmowano średnio trzydzieści pociągów, ale były przypadki do trzydziestu sześciu pociągów na dobę.

Na gr. Tw przyjmowano pociągi marszrutowe z uzupełnieniem ładunków z gr. B, lub połączenia dwóch marszrut, ale wtedy zrywano jedną marszrutę, pracownicy nie mieli wtedy z tego tytułu premii marszrutowej, o którą walczyły dyspozytury dyrekcyjne i oddziałowe.

Na grupę Tw przyjmowano od pięciu do dwunastu pociągów w zależności od potrzeb, na tej grupie formowano pociągi zbiorowe do Karsznic, Zawiercia, Kluczborka, Herb Nowych i Fosowskiej z ładunków przywożonych w pociągach zdawczych wewnątrzstacyjnych z grupy Pb przeważnie ładunki z własnego nadania oraz z przeładunków, z grupy Tg ładunki przybyłe z kierunku Fosowskiej, z grupy Gsl tylko ładunki z własnego

nadania, z grupy D ładunki przybyłe od Zawiercia i Kalet oraz najwięcej z grupy B ładunki przybyłe od Zagłębia.

Na grupę A przyjmowano wszystkie inne pociągi z kierunku Zagłębia, podlegające całkowitemu rozrządowi na górcie rozrządowej, przyjmowano przeciętnie sześćdziesiąt dwa pociągi, oraz dziesięć pociągów zdawczych do rozrządu, w szczycie na górcie rozrządzono siedemdziesiąt cztery składy.

Od Zagłębia było tak duże podejście pociągów, że stacja nigdy nie była w stanie wszystkich przyjąć bez ograniczeń, pomagały dyspozytury oddziałowe tranzytując kilkanaście pociągów do stacji Karsznice, ale dotyczyło to pociągów marszrutowych.

Przepuszczanie pociągów tranzytem odbijało się niekorzystnie na pracy stacji, przeciążony szlak do Kalet nie wytrzymał takiego obciążenia, to właśnie zadecydowało o szybkiej do budowie czwartego toru do Kalet. Od Zagłębia przyjmowało się pociągi z obciążeniem maksymalnym 1650 ton, zaś wyprawiało w kierunku Karsznic przy parowozach Ty 246 z obciążeniem 2300 ton, w kierunku na Kluczbork 1800 ton brutto.

Kierunek odwrotny na grupę C: przyjmowało się około sześćdziesiąt pięć pociągów węglarkowych i trzydzieści pociągów z ładunkami masowymi oraz loco, Zagłębie do Oświęcimia i Chrzanowa łącznie.

Wszystkie pociągi musiały być przepuszczane przez górki rozrządowe, poza ładunkami wybierano ze składów węglarkowych wagony do naprawy w miejscowej wagonowni, wagony czteroosiowe, wagony z łożyskami rolkowymi, przeznaczonych na eksport RIV, oraz MC.

Z grupy D wyprawiano około stu pociągów, oraz z grupy Tg 4 pociągi w kierunku Zagłębia i trzy pociągi w kierunku Fosowskiej.

Poza ruchem towarowym przepuszczało się czterdzieści osiem pociągów pasażerskich tranzytowych, trzydzieści sześć pociągów rozpoczynających bieg, oraz trzydzieści siedem kończące swój bieg, jeden skład do Brynka wyprawiano jako skład, który czekał tam na uruchomienie jako pociąg do Mikulczyc, po skomunikowaniu z pociągiem od Fosowskiej do Tarnowskich Gór.

Średnio dziennie przyjmowało się i wyprawiało ponad pięćset czterdzieści pociągów, a w szczycie z pociągami kolonijnymi

maksymalne zdolności odnotowano w 1972 roku dnia 12 kwietnia i 13 maja obrót wagonów dochodził do dwustu dziesięciu, a w lipcu jednego dnia przepuszczono pięćset siedemdziesiąt sześć pociągów.

Poza nadzorem nad całością organizacyjną ruchu pociągów, zastępcy kontrolowali swoje posterunki w dzień i kilka razy w nocy. Do ich czynności należało przygotowanie przed każdą zmianą rozkładu jazdy nowego regulaminu jazd dworcowych. Była to ogromna praca z przygotowaniem całego materiału z regulaminu jazd dworcowych, pracownicy wykonujący pracę przewozową musieli się orientować o przejściu lokomotyw z pociągu na pociąg, jaką drogą musi przejechać, aby się od razu obróciła, wtedy były to wyłącznie lokomotywy parowe, a nie wszystkie pociągi mogły ciągnąć kominem naprzód.

Kompletne regulaminy jazd dworcowych otrzymywali dyspozytorzy stacyjni, wszystkie nastawnie dysponujące Naczelnik i każdy zastępca, dla innych nastawni wykonawczych były sporządzane odpowiednie wyciągi, wypisywano więc siedemdziesiąt dziewięć takich regulaminów, pisało się tylko ręcznie, nie było żadnych urządzeń, na których można było je wypisywać. Kierownictwo brało udział w komisjach przy wszystkich wypadkach i wydarzeniach, byli przewodniczącymi, a zarazem pisali protokoły z wykolejeń taboru wypadków z pracownikami i podróźnymi. Prowadzili centralną książkę ostrzeżeń, a potrzebne dane przekazywali telefonicznie zainteresowanym dyżurnym ruchu i dyspozytorom, wszystkie ostrzeżenia musiały być potwierdzane na piśmie za pokwitowaniem.

Naczelnik Stacji czuwał nad całością pracy i bezpieczeństwa, bezpośrednio podlegała mu gospodarka kadrowa wraz z całą administracją, Biuro telegrafu, sprawy wojskowe wraz z szefem TOPL-u stacji, Starszy dyspozytor drużyn konduktorskich, gospodarka materiałowa wraz z magazynem stacyjnym, komórka BHP.

W stacji było zatrudnionych tysiąc czterysta czterdziestu pracowników, gdy obejmowałem stację, w międzyczasie wprowadzono jednoosobową obsługę pociągów towarowych, później i tą zlikwidowano, zmniejszyło się zatrudnienie drużyn konduktorskich, tak dla potrzeb towarowych, jak i pasażerskich.

Przybyło więcej ludzi do biura wagonowego, gdyż zwiększały się dla nich zadania, chociażby ze wzrostu przewozów i kursujących pociągów. Po wprowadzeniu aparatów dalekopisowych zmniejszyło się zatrudnienie w biurze Telegrafu, ale równocześnie zwiększało się zatrudnienie do obsługi dalekopisów przy dyspozytorach, wszystkie analizy pociągowe nadawane były wyłącznie dalekopisami.

Gdy zdawałem stację Pawlakowi w 1978, na stacji było zatrudnionych tysiąc dwustu dwudziestu ośmiu pracowników, ale był brak około dziesięciu pracowników w manewrach.

Na terenie stacji zaistniało wiele wykolejeń wagonów na manewrach, były to wydarzenia z winy pracowników, złego stanu taboru lub toru. Nie było ani jednego wypadku pociągowego z winy pracowników. Zaistniał duży wypadek ze skutkiem śmiertelnym na grupie Pb. Wtedy pracowały na grupie Pb dwie lokomotywy manewrowe serii Sm 41, jedna z nich, nr 10, wyciągała skład wagonów z toru wjazdowego nr 28a na wyciąg górki rozrządowej tor nr 54a. Była godzina druga z minutami, na wysokości parowozowni zeskoczył maszynista za jakąś potrzebą i udał się do parowozowni, na lokomotywie pozostał tylko pomocnik maszynisty. Przy wyciąganiu składu na omawiany tor najpierw musiał mocno ciągnąć, a od pewnego miejsca hamować, aby zatrzymać skład przed kozłem oporowym. Wymagany był większy ciężar hamowania więc musiało być włączone do hamulca zespolonego 10% ciężaru hamującego. Pomocnik maszynisty albo nie hamował zawczasu, lub nie było wymaganego ciężaru hamującego lub brak umiejętności obsługi przez pomocnika. Skład nie został wyhamowany zepchnął lokomotywę na poduszkę piaskową, na kozioł oporowy i pchał dalej lokomotywa spadła z nasypu przewróciło się na nią 20 wagonów WWy z węglem. Wysypało się ponad 400 ton węgla, pomocnika szukano w tej kupie węgla do godziny jedenastej. Przypuszcza się, że usiłował wyskoczyć, gdy lokomotywa spadała z nasypu, został przygnieciony lokomotywą i zasypany węglem, zginął przez rozerwanie klatki piersiowej.

Najwięcej ginęło konwojentów wagonów z materiałem wybuchowym lub bydła, nieostrożnie wchodzili na tory lub na dach

wagonów do otwarcia wietrzników, ginęli porażeni prądem. Ginęli też pasażerowie przy wskakiwaniu lub wyskakiwaniu z jadących pociągów, były też samobójstwa osób obcych i jednego krawca z warsztatów kolejowych.

Najgorsze było w naszej służbie, że nikt nie liczył się z czasem pracy Naczelnika i jego zastępców, obowiązywał nienormowany czas pracy, więc władza wyższa wykorzystywała ten zapis i wprowadzała ciągłe dyżury w dzień i nocy dla wymuszenia jeszcze większej przeróbki pociągów, a już stacja pracowała ponad zdolność techniczną ustaloną technologicznym procesem pracy stacji: co się wymusiło więcej, to kosztem bezpieczeństwa pracy i osobistego pracowników. Za dyżury z nazwy, a musiało się przebywać wśród pracowników na ich posterunkach pracy, nie płacono, jedynie można było sobie zaliczyć dodatek nocny pomiędzy godziną dwudziestą drugą a piątą rano.

Prowadzone współzawodnictwo pomiędzy poszczególnymi zespołami było tylko fikcją, ale kontynuowano ten system, aby wyciągnąć trochę dodatkowych pieniędzy dla pracowników.

Prowadzenie danych liczbowych spoczywało na barkach jednego z zastępców, gdyż dane te musiały być podawane na bieżąco do Oddziału, a ten do DOKP, pracownicy mało kiedy wiedzieli, który z nich jest lepszy, oni wykonywali tylko swoje zadanie, a cyfry mało ich interesowały, dopiero na comiesięcznych naradach podawano do wiadomości całej załodze, wtedy mogli się już spodziewać określonej kwoty do wypłaty, ale jednostkowy udział poparty określonym groszem stacja otrzymywała z DOKP.

Muszę przyznać, że pracownicy byli zawsze zdyscyplinowani, szanowali swego zwierzchnika, choć były też wyjątki, ale to były sprawy marginesowe. W wielu przypadkach kadra niższa kierująca zespołami w terenie nie usiadła w obecności zwierzchnika, siadał gdy zwierzchnik do tego poprosił pracownika. W pociągach pasażerskich bez jakiegokolwiek wymogu pracownicy naszych drużyn składali meldunki, gdy spotykali zwierzchnika jako podróżnego w pociągu, co często było przykre wobec pasażerów, tym bardziej, gdy pociąg był opóźniony lub brudne wagony, na co jako ruchowiec nie miał decydującego wpływu.

Dobre stosunki utrzymywało się z Naczelnikami innych stacji, nawet w innych DOKP, a szczególnie nad morzem, przydawały się te stosunki, gdy wysyłało się do której stacji wagon socjalny, którego nikt nie chciał omijać na swoim terenie ze względów higienicznych i bezpieczeństwa.

System

Umowy o pracę nie posiadam już, pozbyłem się jej, gdy wyraziłem zgodę odejścia na wcześniejszą emeryturę, zaliczono mi rozpoczęcie pracy na kolei z dniem 4 kwietnia 1945 r. Ja zostałem przyjęty dnia 31 marca 1945 r, co wynikało z faktu, który przedłożyłem do wglądu wraz z niniejszą moją pierwszą legitymacją kolejową o numerze 21442 wystawioną przez Dyрекcję Kolei Państwowych w Katowicach w dniu 01 kwietnia 1945 r., podpisaną przez Dyrektora Inż. Olęckiego.

(...)

Następnymi dokumentami jakie posiadam, są świadectwa złożonych egzaminów i tak:

Na telegrafistę w pełnym zakresie, z wynikiem bardzo dobrym złożonym przed komisją egzaminacyjną dnia 24 lipca 1945 r.

Na Adiunkta w zakresie służby ruchu i administracji z wynikiem dostatecznym, złożonym przed komisją egzaminacyjną w dniu 13 sierpnia 1945 r.

Na Adiunkta w zakresie służby handlowo-taryfowej z wynikiem dobrym, złożony przed inną komisją w tym samym dniu 13 sierpnia 1945 r.

Do końca sierpnia byłem na praktyce dyżurnego ruchu w stacji Katowice Osobowa na kilku nastawniach.

Od 01.09.1945 zostałem delegowany do stacji Kielcza, a urzędowo przeniesiony do stacji III klasowej Kielcza z dniem 13.10.1945 przez wydział ruchu DOKP Katowice pismem nr I/1a-265/45, podpisał Nacz. Birke.

W Kielczy zostałem zatrudniony jako dyżurny Ruchu po zdaniu egzaminu praktycznego przed kontrolerem ruchu oddziału ruchowo-handlowego panem Niechcioletem i zawiadowcą stacji Panem Gartnerem.

Z dniem 1 stycznia 1947 zostałem mianowany dyżurnym ruchu III klasy w grupie 10 szczebel „a” przez DOKP Katowice pismem nr P2g 21/12/47 Rej. III/C/45 z dnia 21 czerwca 1947 r., podpisał Wicedyrektor KP.

(...)

Pismo DRKP Tarn. Góry nr OR 1-1160/C22/ 81 z dnia 28.10.1981 r. rozwiązania umowy o pracę z dniem 31 grudnia 1981 r. podpisał Dyr. Słaby. Doręczono mi to pismo przez kierownika biura kadrowego Tadeusza Korsusa dnia 31.12.1981 około godziny trzynastej w zastępstwie dyrektora który został pilnie wezwany do Komitetu Partii.

Kierownicze stanowiska w stacji Tarnowskie Góry

Naczelnicy po wojnie:

45 Jaguś Paweł	
45 Czerniawski Zygmunt	przeniesiony do DOKP
49 Konowałów	przen. do DOKP B.Wojk.
53 Czyżewski Stefan	przen. do Zarządu Ruchu
53 Orlicz Stanisław	przen. do ROH w 1968
68 Chmielorz Józef	urlopowany do ZZK 1976
76 Pawlak Edmund	odsunięty na RK 1977
77 Bursik Konrad	odsunięty rodzina w RFN
80 Kundys Krzysztof	był w dniu 31.12 1981 r.

Z-cy Naczelnika Stacji od 1953:

Frontczak Ignacy	przeniesiony do dokp 1962 r.
Soiński Władysław	przeniesiony do dokp 1953 r.
53 Stokłosa Władysław	urlopowany do ZZK 1963 r.
45 Zyzik Franciszek	emerytura 1959 r.
59 Chmielorz Józef	przemian. na RS 1968 r.
62 Pawlak Edmund	przemian. na RS 1976 r.
63 Sierakowski Mieczysł.	na ROZ T.G.1965 r.
65 Jędrzejek Mieczysław	wycofany na zdrowie 1970 r.
68 Baran Marian	wycofany na zdrowie 1971 r.
70 Drozd Kazimierz	przeniesiony na RZ 1974 r.
68 Dudek Edward	urlopowany do KZ 1976 r.
74 Kundys Krzysztof	przemian. na RS 1980 r.
76 Hajda Jerzy	wycofany do dysp RO 1977 r.
77 Witkowski Antoni	przenies. do RO 1978 r.
78 Szczepaniak Bolesław	był w dniu 31.12.1981 r.
80 Staszewski Waldemar	był w dniu 31.12.1981 r.
80 Merdzik Alfred	był w dniu 31.12.1981 r.
Lubiński Mieczysław	

Z dniem 31.12.1981 r. odszedłem na emeryturę, co dalej się działo nie rejestrowałem.

Pamiętam Komendanta SOK w 1953 r. Pana Skrzypulca, później był Jan Śmigielski.

Kierownikami DKK byli:

Henryk Jaksik	od sierp.1954 (aresztowany)
Kazimierz Koloska	(usunięty za udział w niem. wojsku przez sekr. KZ Mroczkowskiego)
Jaworski Andrzej	(zezwoił na działanie grupy młodzieżowej w DKK bez zgody KZ sekretarza Wańczury)
Łapińska Irena	(usunięta z powodu rozwodu z mężem, nie odpowiadało to sekr. KZ Stasiakowi)
Skowronek Andrzej	(aresztowany 13.12.1981, później wyjechał do Niemiec)

Naczelnicy Oddziału

do 1939 r.	Arsenicz
po 1945 r.	Zadurowicz
05.09.1903–20.11.1986	Szczyrski
	Stanclik Franciszek
	Sierakowski Mieczysław
	Biłeczuk Kazimierz
	Słaby Leszek

Daty urodzin i zgonu byłych Naczelników i Zastępców w Stacji Tarn.Góry

Sitko Józef St. Insp	Nacz. Stacji	06.05.1884–16.05.1925
Zyzik Franciszek	Z-ca	10.10.1899–20.10.1965
Soiński Władysław	Z-ca	1903–1976
Orlicz Stanisław	Nacz. Stacji	23.04.1916–31.08.1992
Kempka Leon	Z-ca	10.04.1924–12.08.1986
Pawlak Edmund	Nacz. Stacji	04.10.1923–14.02.1999
Stokłosa Władysław	Z-ca	1913–1975
Baran Marian	Z-ca	1921–1994
Frontczak Ignacy	Z-ca	1916–1992

Powyższy materiał stanowi wyjątki z mojego obszernego życiorysu pisanego przez wiele lat, począwszy od 1930 roku do lat bieżących. Od 1996 r. pisany w formie pamiętnika z codziennymi aktualnymi wpisami z życia własnego, mojej bliższej i dalszej rodziny oraz otoczenia z aktualnymi wydarzeniami politycznymi.

Józef Chmielorz Naczelnik Stacji
obecnie emeryt PKP

Bibliografia

Baudrillard Jean, Symulakry i symulacja, tłum. S. Królak, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2005.

Borges Jorge Louis, Powszechna historia nikczemności, tłum. S. Zembruski, A. Sobol-Jurczykowski, Warszawa 1976.

Dudzik Sebastian, Glinkowski Marek, „Grafika jako narzędzie badawcze. Dwugłos o matrycy”, „Sztuka i Dokumentacja” 14 (2016).

Goffmann Erving, Analiza ramowa. Esej z organizacji doświadczenia, tłum. S. Burdziej, Zakład Wydawniczy Nomos, Kraków 2010.

Karabasz Kazimierz, Odczytać czas, PWSFTviT, Łódź 2009.

Lorenc Iwona, Świadomość i obraz. Studia z filozofii przedstawienia, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2001.

Pałka Mariusz, „Magia matrycy”, w: Wielość w jedności. Drzeworyt polski po 1900 roku. Materiały z sesji naukowej 23 października 2009, red. B. Chojnacka, M. Woźniak, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego, Bydgoszcz 2011.

Zawadzki Andrzej, Obraz i ślad, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2014.

Żuchowski Tadeusz Józef, „Rysunek. Czy wszyscy mówimy o tym samym”, w: Disegno – rysunek. U źródeł sztuki nowożytnej. Materiały z sesji naukowej w Toruniu 26-27 października 2000, red. S. Dudzik, T.J. Żuchowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2001.

O autorze

Marek Glinkowski

Artysta wizualny, autor grafik, filmów, obiektów i instalacji. Często podejmuje analizę instytucjonalnego i społecznego kontekstu funkcjonowania dzieła sztuki, dyskursu muzealnego i historycznych uwarunkowań. Interesuje się szerokim pojęciem matrycy oraz badaniami inspirowanymi sztuką. Pracuje cyklami, jego ekspozycje mają charakter site-specific.

Autor instalacji graficznych Węzeł (2014), Prowizorka (2012), Dylematy (2008), Fundacja (2006) Kolekcja (2004). Absolwent Wydziału Malarstwa Grafiki i Rzeźby Akademii Sztuk Pięknych w Poznaniu, adiunkt na Wydziale Grafiki i Komunikacji Wizualnej na Uniwersytecie Artystycznym w Poznaniu. Kurator ogólnopolskiego Festiwalu Sztuki Precedens (2001–2003). Kurator i prowadzący Galerię Aula na Uniwersytecie Artystycznym w Poznaniu (2004–2016).

www.glinkowski.art.pl

