



W programie wycieczki było zwiedzenie „Bombardiera” produkującego pudła nowoczesnych lokomotyw dla zagranicznych odbiorców

ku odbywała się żywa lekcja historii. Podobnie było w wagonie Bi, gdzie prelekcję prowadzili członkowie klubu. Uczniowie II Liceum z Oleśnicy po raz pierwszy znosili niewygodny jazdy wagonem towarowym. Podróż budziła mieszane uczucia... Szczególnie, jak uświadomiliśmy im, że podobnymi wagonami w latach 1939-45 wywożono ludzi do Obozów Koncentracyjnych. Ciasne klaustrofobiczne wnętrza. Obok inni nieznanzi ludzie. Nie ma się czego żałować. Czuć każdą nierówność toru. Przez małe otwarte okna i drzwi wpada niewiele powietrza. A przecież w transporcie śmieci wszystkie te otwory były szczelnie pozamykane. Ci którzy nie wytrzymali, leżeli martwi obok nas... Opiekun, pani M. Wojtczak (nauczycielka historii) dodała, że podobnie czuli się ludzie wywożeni na wschód. Upchani ciasniej w podobne wagony, nie mieli szans ucieczki. Na tych którzy jakoś wytrzymali się z tego piekła czekały specjalne haki pod podwoziem pociągu... Po wojnie w takich warunkach wracali do kraju przesiedleńcy. Pamiętam „Samych Swoich”. Ktoś nawet zażartował, żeby wypatrywać kargulowej krowy. My odczuwaliśmy trud podróży zaraz po ruszeniu składu, oni tak jechali czasami i pół roku. Przewodnik wyjaśnił, że w takich wagonach podróżowano zaraz po wojnie. Brakowało wagonów osobowych i często ludzie nie mieli wyboru i musieli podróżować tak jak my. Pociągi takie jeździły między innymi do Oleśnicy. Nasz wagon docelowo woził wojsko. Żołnierze w nim spali, jedli i spędzali długie godziny. Na sam koniec wozono w nim już tylko amunicję. Tyle historii w jednym drewnianym pudle...

Snując te opowieści dotarliśmy na stację Towarową Wrocław Brochów niedostępną na co dzień dla zwykłych podróżnych. Uczniowie robili zdjęcia przez uchylone drzwi. Wyjaśniłem im, że za samo posiadanie aparatu w tym miejscu, w latach powojennych można było zostać rozstrzelanym za szpiegostwo.

Na stacji lokomotywa musiała objechać skład. Miało jej to zająć tylko 10 minut. Niestety, jak to bywa na polskiej kolei, zaczęły się kłopoty. Ktoś zapomniał o naszym pociągu i tor którym mieliśmy jechać zamknięto. Rozpoczęły się gorączkowe negocjacje i telefony po dyrektorach i naczelnikach. Czas płynął nieubłaganie, nie pozwolono nam wysiąść. A to ze względu, że staliśmy na czynnej stacji towarowej, a wokoło jeździły inne pociągi. Pojawili się funkcjonariusze SOK, którzy dopilnowali by nikt nie wychylił nosa. Znowu odczuliśmy na własnej skórze to, co inni przeżywali w przeszłości. Dramatyczna lekcja historii na żywo. Zrobiło się groźnie i tylko dzwoniące co chwila komórki przypominały, że nie przeniesiśmy się w czasie. Nie wypuszczono też pani Wojtczak. Mimo autorytetu pedagogicznego musiała się dostosować do kolejowej rzeczywistości. Wreszcie podjęto decyzję i puszczono nas innym torem. Zajął to prawie 60 minut.

Pociąg wjechał na obwodnicę towarową. Znaleźliśmy się na najwyższym wiadukcie kolejowym we Wrocławiu nad ul. Grabiszyńską. Zapierający dech w piersiach widok. Potem zatrzymaliśmy się na

stacji Wrocław Kuźniki. Tam lokomotywa znowu musiała objechać skład. Kolejny gwizdek i jedziemy na stację niedostępną na co dzień dla pociągów osobowych – Wrocław Gądów Towarowy. Tam zatrzymujemy się pod nastawnią i wysiadamy zwiedzając położony nieopodal dawny PaFaWag, dziś Bombardier, jeszcze przed wojną Linke-Hofmann Werke. W poniemieckich budynkach mieszczą się nowoczesne hale produkujące pudła do lokomotyw. Pracownica zakładu przedstawiła współczesną historię fabryki. Mogliśmy obejrzeć nowoczesne maszyny rodem z XXI wieku. Produkują one pudła tabo-ru kolejowego dla zagranicznych odbiorców. Szkoda, że my możemy tylko o nim pomarzyć, jadąc do Oleśnicy w brudnym i rozklekotanym pociągu Przewozów Regionalnych. W każdej hali było coś innego. Cały proces technologiczny odbywa się w sterylnych warunkach, jakże odmiennych od tych, które dane nam było oglądać na starych filmach. Kiedyś ten zakład był oczkiem w głowie władz ówczesnej PRL. Produkował lokomotywy i wagony dla PKP. Podczas I wojny światowej jako Linke-Hofmann Werke także bombowce, a podczas

II, oprócz taboru, silniki dla hitlerowskich rakiet V2. Z hal przeszliśmy pod tablicę ku czci prymusowych robotników pomordowanych i zmuszonych do pracy w tym zakładzie podczas wojny. Znowu doświadczyliśmy przeniesienia w czasie... Tyle zdarzeń w jednym miejscu. Czas gonił, bo dzięki postojowi na stacji Wrocław Brochów mieliśmy ponad 40 minut opóźnienia.

Wrocław Nadodrze przywitał nas dość niecodziennym komunikatem: „Pociąg Spółki Przewozy Regionalne z Wrocławia Głównego do Kluczborka wjedzie na tor przy peronie drugim, pociąg z przyczyn technicznych nie pojedzie dalej”. Myny ludzi na peronach nie do opisania. Nas skład zadekował się przy peronie pierwszym, gdzie EU07 zmieniła po raz kolejny czoło. Dyżurna popędzała nas, bo nie miała gdzie przyjąć szynobusa do Trzebnicy. Oblot, próba i już znikamy. Koniec wycieczki nastąpił zgodnie z rozkładem. Pożegnaliśmy się z uczniami i ich opiekunem. Nas czekała jeszcze praca z odprowadzeniem składu na miejsce postoju. Manewry w szopie skończyły się koło 18:00. Lekcja historii w wagonie towarowym dobiegła końca.

Ponowna zmiana czoła na stacji Wrocław Nadodrze. Pociąg przy peronie 1 szykuje się do odjazdu. 18.09.2010 r.

