

**MARIAN OSUCH**  
**SYMBOL PUBLICZNEGO TRANSPORTU**

**Zdzisław Kałamaga**

*Marian Osuch, ur. 28 lipca 1939 roku, zm. 30 grudnia 2020 roku, całe zawodowe życie związany z PKS w Ostrowcu Św., jego wieloletni dyrektor, zarządca menadżerski odpowiedzialny za jego prywatyzację; społecznik, kawaler Orderu Uśmiechu, odznaczony Medalem KEN.*

**W** okresie mojej pracy i działalności publicznej poznałem tysiące osób. Wśród nich było wielu dyrektorów, prezesów, menadżerów, którzy próbowali w latach 90. ubiegłego wieku wdrażać nowe, dotychczas nieznanne, twarde reguły gry gospodarki wolnorynkowej. Jedni odnosili sukcesy, inni przegrali, a jeszcze inni, niezrażeni brakiem satysfakcjonujących postępów, próbowali za każdą cenę i wszelkimi dostępnymi metodami ratować „swoje” firmy przed często nieuczciwą konkurencją. Do takich dyrektorów należał Marian Osuch, który próbował przez kilkanaście lat uratować PKS – potężny symbol publicznego transportu w Polsce. Nie chodzi tu tylko o ostrowiecki oddział tej zasłużonej firmy, ale cały PKS, który w czasach PRL-u był największym przewoźnikiem osobowym i towarowym.

Marian Osuch całe zawodowe życie przepracował w PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim. Pracę zaczął w 1961 roku w wieku 22 lat jako konduktor. Cały czas podnosił swoje kwalifikacje. W latach 70. XX wieku ukończył studia w Akademii Ekonomicznej w Krakowie. W 1974 roku został zastępcą dyrektora ds. przewozów towarowych, co przypało na lata rozbudowy ostrowieckiej huty, a w 1985 roku został dyrektorem naczelnym oddziału, a następnie samodzielnego przedsiębiorstwa PKS w Ostrowcu Świętokrzyskim. W 1996 roku został zarządcą menadżerskim.



Marian Osuch. Domena publiczna.

Lata 90. były czasem walki o przetrwanie firmy i zachowanie miejsc pracy. Bardzo często przychodził do mnie do Urzędu Miasta, gdzie dyskutowaliśmy o tym co dzieje się aktualnie w polskiej gospodarce, o bardzo trudnej sytuacji prawie wszystkich ostrowieckich firm, które nie płaciły podatków, bo nie mogły, o nowych firmach transportowych, które pojawiały się jak grzyby po deszczu, oferując przejazdy nie w PKS-ie (czyli w autobusie), a często w sprowadzonym z zagranicy zdezelowanym blaszaku zwanym „busikiem”. Rozpętała się walka o wszystko: nie tylko o pasażera i cenę za bilet, ale także o warunki koncesji i sens jej funkcjonowania, bo ci nowi nie mieli ochoty podporządkować się żadnym regułom. PKS musiał np. publikować swoje rozkłady jazdy, do których natychmiast „dostosowywali” się właściciele prywatnych busów i wyruszali na trasę 3 minuty wcześniej...przed rejsowym autobusem PKS. Nawet korzystanie z przystanków czy z dworców autobusowych było przedmiotem ostrych sporów,

bo "busiarze" nie mieli najmniejszej ochoty partycypować w kosztach ich utrzymania.

Rozpoczęliśmy wtedy budowę tzw. „ciągu obwodnicowego” w Ostrowcu Świętokrzyskim – jednej z najważniejszych inwestycji w mojej kadencji samorządowej. O zbudowaniu tej drogi marzyłem nie tylko ja, ale wielu moich poprzedników. Wielokrotnie rozmawiałem o tym z Marianem Osuchem, który chciał też uporządkować tereny wokół dworca autobusowego i remontowanej wówczas ul. Żabiej – wcześniej Hanki Sawickiej. Nazwa tej ulicy nie podobała się mieszkańcom, ale doszło do tej zmiany na fali „odkomuszania” wszystkiego, w tym także i nazw ulic i wrócono do podobno przedwojennej tradycji.

Marian Osuch, mniej więcej w połowie lat 90., został wybrany na przewodniczącego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego. Z racji tej ważnej w tamtych czasach funkcji, którą pełnił społecznie, miał dostęp do najważniejszych ludzi w państwie zajmujących się transportem i drogownictwem. Poprosiłem go o pomoc w zorganizowaniu spotkania z ówczesnym Ministrem Transportu Bogusławem Liberadzkim, dzisiaj posłem do Parlamentu Europejskiego. Marian bardzo zapalił się do tego pomysłu i wspólnie z moimi zastępcami, Henrykiem Gruszką i Markiem Paluchem oraz pracownikami urzędu miasta kreśliliśmy na mapach rozmaite wersje przebiegu tej drogi. Odbyliśmy cały szereg spotkań konsultacyjnych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych (w nazwie nie było jeszcze mowy o autostradach), gdzie spotkaliśmy wielu znakomych fachowców od planowania przebiegu dróg i możliwości finansowania po projektowanie i wykonawstwo. Pamiętam doskonale atmosferę tych spotkań. My chcieliśmy, aby obwodnica była drogą dwujezdniową i całkowicie omijała miasto, a pracownicy Generalnej Dyrekcji systematycznie wybijali nam to z głowy twierdząc, że taka wersja nie ma szans na finansowanie. Kluczowym okazał się argument poprowadzenia tej drogi jako jednojezdniowej od ul. Sienkiewicza przez Żeromskiego i potem przed torami kolejowymi w lewo w nowobudowaną ul. Zagłoby. Cel byłby teoretycznie osiągnięty, bo droga omijałaby przecież centrum miasta, ale to nas nie zadowalało. Uznaliśmy argumenty wielu fachowców, żeby poprowadzić obwodnicę przez miasto między torami kolejowymi a rzeką Kamienną, bo przejeżdżający przez Ostrowiec zatrzymają się w naszym mieście i nie będzie tak jak w Białobrzegach, gdzie po otwarciu drogi szybkiego ruchu centrum tego miasteczka jakby zamarło.

Przez cały czas naszych intensywnych spotkań i zmagania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych systematycznie kontaktowałem się z Marianem Osuchem i informowałem go o naszych ustaleniach. Marianowi „spodobał” się pomysł „obwodnicy” przez ul. Żeromskiego i razem ustalili-

śmy, że jak tylko rybka złapie haczyk, tzn. ministerstwo zaakceptuje tę najtańszą, ale nie najlepszą w końcu wersję, to na wszelkie sposoby będziemy udowadniać, że ten pomysł jest bez sensu. To była nasza taktyka negocjacyjna i niewielu o niej wiedziało.

Nadszedł czas na spotkanie z ministrem Liberadzkim. Pojechałem z plikiem dokumentów i map do Warszawy. Przed gabinetem czekał już Marian Osuch, który przestawił mnie, a minister był zaskoczony, że tak młody prezydent (sic!) przyjechał przygotowany: z konkretnymi propozycjami, kosztorysami i deklaracją współfinansowania tej inwestycji. Do rozmów został zaproszony wiceminister Zenon Dereszkiwicz odpowiedzialny także m.in. za współpracę ze stroną związkową, czyli ze Związkiem Pracodawców Transportu Samochodowego, czyli – przypomnę – z Marianem Osuchem. Marian nigdy mi nie powiedział, czy już wówczas zaznał się z ministrem Dereszkiwiczem z naszą taktyką, ale decyzje były podejmowane – jak na ówczesne czasy – dość szybko. Do Warszawy przesyłane były liczne wnioski, pisma, deklaracje i wyjaśnienia, łącznie z tymi, że nasza propozycja przebiegu obwodnicy przez ul. Żeromskiego jest bez sensu, bo parametry drogi nie zmieszczą się w tej ulicy, że trzeba będzie wywłaszczyć część mieszkańców, co zwiększy koszty itd. itp. Sprawa dojrzała do tego stopnia, że poprosiłem ministra Liberadzkiego o przyjazd do Ostrowca. W generalnej dyrekcji nazywali nas już niezłymi cwaniakami, którzy negują dopiero co przyjęty do realizacji ich własny wniosek.

Minister przyjechał do Ostrowca w piękny wiosenny dzień na początku kwietnia 1996 roku, a tak prawdę powiedziawszy został przywieziony przeze mnie. Ministrowie mają to do siebie, że są ludźmi zapracowanymi i często w ostatniej chwili odwołują swoje umówione wcześniej wizyty. Liberadzki był zaskoczony moją przedpołudniową wizytą w jego gabinecie i coś tam przebąkiwał, że niestety nie pojedzie do Ostrowca, bo... Odpowiedziałem, że ja nie po to przyjechałem po niego specjalnie, żeby teraz wracać „na pusto”.

Wyjechaliśmy w końcu z Warszawy, a minister całą drogę podziwiał budzącą się wiosenną przyrodę, co skwitowaliśmy dłuższym postojem na jednej z uroczych leśnych polanek w Zębcu i – nie będę ukrywał – tam się mocno zaprzyjaźniliśmy. W Ostrowcu skręciliśmy od razu w ul. Żeromskiego, a ja ochoczo opowiadałem po kolei o licznych wadach tego przebiegu obwodnicy. Minister milczał a ja gadałem jak katarynka. Ożywił się dopiero na przejeździe kolejowym, gdy zobaczył jakie są tam dziury. Niektórzy starsi mieszkańcy pamiętają jak tam było, zwalali winę na władze miasta, a ja nie mogłem nic zrobić, bo to teren PKP. Natychmiast poinformowałem ministra, że moje liczne interwencje u kolejarzy nie pomagają. Twarz mu stężała i już do przyjazdu do Urzędu Miasta się nie odzywał. Zaraz po

przyjeździe poprosił o połączenie z Dyrektorem Generalnym Polskich Kolei Państwowych. Wrzeszczał na niego straszliwie, używając słów powszechnie uważanych za nieprzyzwoite. Na drugi dzień rozpoczął się remont przejazdu kolejowego.

Przez cały czas pobytu ministra w Ostrowcu towarzyszył nam Marian Osuch. Jego wiedza, doświadczenie i autorytet w branży transportowej, a także autentyczne zaangażowanie w budowę nowego systemu dróg w mieście bardzo nam pomogły. Wspólnie pokazaliśmy tereny, na których można zlokalizować obwodnicę i po niełatwych negocjacjach minister zaakceptował jej przebieg od Boksyci do wiaduktu, a później dalej do węzła Brezelia, aż do drogi nr 9. Aktualnie budowany jest ostatni odcinek. Minęło więc 27 lat od momentu naszych pierwszych inicjatyw, aby zrealizować w miarę bezpieczny przejazd przez miasto. Inwestycja była i jest realizowana ze środków budżetu państwa. Do dziś uważam rozpoczęcie tej inwestycji za najważniejsze osiągnięcie mojej kadencji na stanowisku Prezydenta Miasta Ostrowca Świętokrzyskiego. Marian Osuch nie doczekał – niestety – zakończenia budowy ostatniego odcinka.

Budowanie obwodnicy było okazją do uporządkowania całego terenu między rzeką a torami kolejowymi. Nie było to łatwe, bo to teren o wysokim poziomie wód gruntowych zasypany na dwa metry tzw. spiekami hutniczymi. Dyrektor Osuch marzył o jakimś bardziej cywilizowanym dworcu autobusowym, bo to co wtedy było przynosiło wstyd miastu. W budżecie państwa nie było rubryki dworce autobusowe, gmina nie była w stanie pomóc, bo budżet się nie dopinał, a prawie wszystkie duże podmioty gospodarcze miały bardzo poważne kłopoty finansowe i nie płaciły należnych gminie podatków i opłat. Marian Osuch wpadł na pomysł, że proponuje wiceministrowi Zenonowi Dereszkiewiczowi, aby zwiększył koszty budowy obwodnicy o kwotę potrzebną na zbudowanie dworca autobusowego i zaakceptował, aby dworzec był jednym z elementów całej inwestycji. Po paru tygodniach zadzwonił i uradowany powiedział, że jest zgoda pod warunkiem, że formalnym inwestorem będzie gmina Ostrowiec. Prawo zabraniało samorządowi inwestowania w majątek, który nie był jego własnością, ale współpraca była jak najbardziej możliwa. Rozpocząłem rozmowy z radnymi Rady Miasta, mówiąc każdemu indywidualnie i w cztery oczy na czym ten *deal* ma polegać. Na sesji odbyło się głosowanie i tak miasto Ostrowiec Świętokrzyski zaczęło budowanie dworca, a tak naprawdę ... budował PKS pod nadzorem Mariana Osucha.

Uroczyste otwarcie nowego dworca autobusowego odbyło się 24 kwietnia 1998 roku, ale nie to było najważniejsze. Marianowi wręczono tego dnia Order Uśmiechu przyznany na wniosek dzieci przez Międzynarodową Kapitułę. Ceremonia odbyła się oczywiście na placu przed nowym

dworcem. O przyznanie tego najstoneczniejszego odznaczenia wystąpiły przede wszystkim dzieci z Ośrodka Szkolno-Wychowawczego w Hucie koło Lipska oraz stowarzyszenia i ośrodki z Ostrowca i Opatowa. Marian Osuch, jako wieloletni dyrektor i Zarządca PKS, zawsze pomagał dzieciom. Uruchamiał nowe linie autobusowe, aby bez przeszkód docierały do szkół zbiorczych, uczestniczył w organizowaniu kolonii i obozów harcerskich, wspierał działalność na rzecz osób niepełnosprawnych. Jako prezydent miasta bardzo cieszyłem się z nadania Marianowi tego wyjątkowego orderu. W księdze pamiątkowej PKS-u wpisałem stosowne gratulacje i życzenia dla Pierwszego Żonatego Kawalera w mieście dodając, że przy okazji tej uroczystości oddaliśmy do użytku nowy dworzec autobusowy.

Marian Osuch był mocno zaangażowany we wszystko co działo się w mieście. Jak trzeba było zorganizować ćwiczenia Obrony Cywilnej, zgłosił swoich pracowników i wspólnie z uczniami mojej szkoły – Technikum Hutniczo-Mechanicznego oraz Szefa Obrony Cywilnej Ostrowca Świętokrzyskiego płk Stefana Suski – przy huku petard, dymu i ognia dał pokaz ratowania rannych wynoszonych z „zawalonych” budynków. Liczne grono pułkowników – wojewódzkich Szefów Obrony Cywilnej przybyłych z całej polski było zachwycone.

Marian musiał odejść z PKS po zakończeniu kontraktu menadżerskiego w 2000 roku, bo przygotowana przez niego koncepcja prywatyzacji firmy nie została zaakceptowana przez związki zawodowe. Tak przynajmniej brzmiała oficjalna wersja tej dymisji, bo ja tak ją właśnie nazywałem. Był bardzo rozżalony, zostało mu przecież niewiele do emerytury. Zatrudniony został w Ogólnopolskim Związku Pracodawców Transportu Samochodowego (obecnie Pracodawcy Transportu Publicznego). Wcześniej funkcję przewodniczącego pełnił społecznie. W 1999 roku został wybrany wiceprezydentem Konfederacji Pracodawców Polskich (obecnie Pracodawcy RP). Funkcję tę sprawował przez dwie kadencje. Został także członkiem Trójstronnej Komisji ds. społeczno-gospodarczych.

Marian Osuch, odszedł 31 grudnia 2020 roku, co symbolicznie zamknęło epokę publicznego przewoźnika pasażerskiego: PKS.