

Miłość „pod parą”

**Któż z nas nie miał w dzieciństwie kolejki z wagonikami? Pracowicie układało się na podłodze tory, budo-
wało stacje z klocków i... jazda! Z
czasem niektórzy z takich zabaw wyra-
stają. Na szczęście nie wszyscy.**

Kiedy jednak przestaje wystarczać zain-
teresowanie w skali mikro, a miłość do
kolei nadal trwa, trzeba kupić sobie tabor.
Prawdziwy. Jeśli się już ma lokomotywę i
wagon, to trzeba je gdzieś, hm, garażo-
wać. Najlepszym do tego miejscem jest
parowozownia.

Niekończąca się opowieść

Andrzej Paszke, absolwent Mechni-
ki Precyzyjnej (dzisiaj Mechatronika) PW,



bakcyła kolejnictwa złapał niejako przy-
padkiem. Interesował się filmem, działał w
klubie filmowym „Stodoły”, chciał robić filmy.
Dowiedział się, że PKP ma swoją komórkę
filmową i porządną stół montażowy. Tak się
zaczęło. Początkowo, jak mówi, robił jakieś
migawki, potem zlecono mu nakręcenie fil-
mu o kolei. Mówi, że myśli obrazami, więc
– zobaczył... parowóz pod parą, wagony,
topole w tle...

W składnicy harcerskiej kupił model
parowozu, ustawił na torach i patrzył. Na
przełomie lat 70. i 80. tak go to wciągnęło,
że zaczął szukać podobnych – jak on sam
– „maniaków”.

Znalazł wielu, między innymi obecnego
prezesa stowarzyszenia **Pawła Mierosław-
skiego**, także absolwenta PW, z wydziału
MEiL.

– Jak tylko zacząłem chodzić, to na pyta-
nie babci: „gdzie idziemy na spacer?”, od-
powiadałem: „na dworzec”. Godzinami mo-

*głem tkwić na Dworcu Gdańskim w Warsza-
wie i patrzeć na pociągi. Na studiach prze-
konałem moich profesorów z ITC i miałem
praktyki studenckie w siedmiu parowozow-
niach. Mówi się, że parowozy to zamknięta
dziedzina techniki, niemniej jednak...*

Dla nich obu – a także im podobnych
– to niekończąca się opowieść. A że swój
do swego ciągnie... W roku 1987 założyli
Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei.
Potem pojawiły się oddziały lokalne, wiec
część członków do nich odeszła. Zostali ci,
którzy mieszkają „w okolicy”, czyli w daw-
nych województwach warszawskim i łódz-
kim, bowiem centrum całego przedsięwzię-
cia są Skierniewice. Kiedy przestało im już
wystarczać siedzenie na kanapie i ogląda-
nie modeli, planów oraz zdjęć, postanowili
zdobyć „coś na własność”, w skali 1:1. Ku-
pili od cukrowni mały, manewrowy parowóz.
Właściwie jego część, którą do stanu uży-
walności doprowadzają już kilkanaście lat.

Kłopoty ze skrajnią

– Mały, ale jak się złoży-
my po kilkadziesiąt złotych
na węgiel, to cały dzień
będziemy mogli się nim ba-
wić. Jak dzieci – wyjaśnia
Andrzej Paszke, a Paweł
Mierosławski dodaje:

– Ma 150 koni mecha-
nicznych i rozwija prędkość
do 35 km/h. Ale nam się ni-
gdzie nie spieszy...

Zakup trzeba było prze-
wieźć do parowozowni
w Skierniewicach, gdzie
uczynni kolejarze zgodzili

się go „garażować”. Razem z buforami ma
nieco ponad 6 metrów. Malarstwo. Załatwili
wszystkie formalności oraz pociąg ratunkowy
z dźwigiem, który miał ich parowóz załado-
wać na platformę i przywieźć. Stanęli przez
semafory przy wyjeździe z cukrowni i...

– W kolejarzach nagle obudził się *for-
malizm* – opowiada Andrzej Paszke. –

**Pracujący na co dzień w elektrowni
Paweł Mierosławski inżynierem czuje
się dopiero wtedy, kiedy przyjeżdża do
parowozowni w Skierniewicach.**

*Czy przypadkiem parowóz nie przekroczy
skrajni, czyli nie zawadzi o nic podczas
jazdy. Obliczyliśmy wszystko z zapasem,
ale... Chcieli zwoływać komisję, spraw-
dzać. Na szczęście trafił się jeden roz-*

*sądny – spojrzal w dokumenty i pozwolił
jechać.*

Apetyt rósł. Kiedy PKP, tnąc koszty, teren
parowozowni oddały na rzecz skarbu pań-
stwa, stanęli przed niepowtarzalną szansą.
Udało się – wojewoda łódzki przekazał im
go, z zastrzeżeniem, że ma służyć celom
społecznym. Tym samym skierniewicka pa-
rowozownia stała się obiektem prywatnym,
własnością PSMK. Docelowo – pierwszym
w Polsce prywatnym muzeum kolejnictwa.
W zasadzie już nim jest. Chociaż eksponaty
nie błyszczą jak nowe, dla nich są piękne
– wiele z nich ocalili od złomowania.

Kosztowne hobby

Parowozownia ma obrotnicę – wjeżdża-
jący na nią wagon bądź parowóz można
tak obrócić, aby wjechał w prowadzące do
niej, rozchodzące się promieniście tory.
Budynek służy nie tylko do przechowy-
wania eksponatów, istotna jest jego cała
infrastruktura. Warsztaty – ślusarski, od-
lewnia, kuźnia oraz maszyny – tokarki,
szlifierki, frezarki. Niektóre pochodzą z
końca XIX lub początków XX wieku. Za
ich pomocą, stosując dawną technologię,
mogą dorabiać części do remontowanych
eksponatów.

Czynią to w miarę sił i środków – w dużej
mierze własnych. A jest to hobby kosztowne.
Nie prowadzą działalności gospodarczej, bo
nie chcą. Raczej – jak mówią – zabiegając o
sponsorów lub przekonując właścicieli (PKP
i przemysł), po staropolsku podejmują pod
nogi, aby za symboliczną złotówkę kupić
zabytkowy wagon lub parowóz. I udaje się!
Także pozyskać sponsorów, którzy finan-
sują remont. Niedługo zostanie oddany do
remontu austriacki, pochodzący z Gór Izer-
skich, mały autobus szynowy z roku 1924.
Znalazł się sponsor.

Rewizja „osobista”

Eksponatów wielkogabarytowych – paro-
wózów i wagonów – jest w tej chwili w mu-
zeum około stu. Ale są też i inne: semafony,
podnośniki, gadzety w rodzaju tabliczek z
napisem „Przechowalnia bagażu” lub „Po-
czekalnia II klasy”.

Wagon, liczący 130 lat, ma wypiaskowa-
ną i zespawaną starą–nową konstrukcję, na
którą będą teraz nakładać poszycie, czyli
ściany. Szacowny dach jest w dobrym sta-
nie. Podwozie, łożyska, hamulce – zrobio-
ne. Niedługo będzie jak nowy.

Wszystkich eksponatów nie zamierzają
remontować. Dotychczas dawny wygląd
odzyskało jedynie dziesięć procent spośród
nich.

– Niektóre zostaną w stanie – jak mówią
konserwatorzy – trwałej ruiny, żeby pokazać
jak zostały wyeksploatowane – wyjaśnia
Andrzej Paszke. – Część chcemy odświe-
żyć, ale zrekonstruować tylko wybrane.

Rekonstrukcja – to określenie może bu-
dzić kontrowersje.

– W przypadku zabytków sztuki plastycznej, które są w jedynym, unikatowym egzemplarzu, czasem jedno pociągnięcie pędzla może mieć istotne znaczenie – mówi Paweł Mierosławski. – Nasze eksponaty pochodzą z seryjnej produkcji, są powtarzalne. Nawet jeśli do dziś zachował się tylko jeden bądź dwa egzemplarze. Tym bardziej że od końca lat 80. XIX wieku każdy wagon miał opracowaną i wydrukowaną szczegółową

cję Niemcy zaczęli przed wojną, a skończyli w roku 1945. Egzemplarz, który jest w ich posiadaniu, został złożony z oryginalnych części, nie wiadomo dłaczego w Poznaniu w roku 1964 – ot, taki dziwoląg. Pięknie odnowiony wagon osobowy z przedziałami IV i III klasy. Inny, pod którym znajduje się, wyglądający jak cygaro, zbiornik gazu służącego do oświetlenia. Mały, bo to tylko IV klasa. Obok z czterema zbiornikami – I klasa. Mają też kilkadziesiąt wagonów towarowych i osobowych, 15 parowozów. Niektóre z nich trzeba dopiero przywieźć.

Ile waży parowóz? Największy, polskiej konstrukcji, przeznaczony do ciągnięcia najcięższych składów towarowych wraz z tendrem, ale bez węgla i wody – 130 ton.

Korek... na szynach

Ogrom pracy, jaką wkładają w rekonstrukcję niektórych eksponatów, ma dwa cele. Pierwszy to ocalenie od zapomnienia zabytków dawnej techniki kolejowej, drugi – przyjemniejszy – przejechanie się własnym pociągami. A czemu by nie?

Najpierw trzeba jednak przejść całą formalną drogę – uzyskanie dopuszczenia do ruchu, statusu przewoźnika, rozmaitych zezwoleń. Następnie należy zgłosić swój zamiar kolei, która – układając rozkład jazdy – wpisze do niego podróżników, potem opłacić przejazd i... jazda!

– Wystarczy wejść w ten system, dalej poprowadzą dyżurni ruchu. W taki sposób

dokumentację techniczną, która niejednokrotnie znajduje się w naszym posiadaniu. Na jej podstawie możemy rekonstruować wagony.

– Poza tym, co 14 lat – zarówno w przypadku wagonów, jak i parowozów – wykonuje się tzw. rewizję. To remont generalny, podczas którego rozbiera się wszystko na części. Potem się to składa – używając części starych, jeśli są dobre, regenerowanych lub nowych. Nie ma oryginalnych, takich „prosto z fabryki” – dodaje Andrzej Paszke.

Nawet jeśli ich eksponaty – w tym znaczeniu – nie są „oryginalne”, to są unikatowe, a większość pochodzi z końca XIX lub początku XX wieku.

Co mają? Rosyjski wagon towarowy, wzór z roku 1882, kanon na wiele dziesiątków lat, opracowany w warsztatach Jana Blocha, przemysłowca, pioniera budownictwa kolejowego w Królestwie Polskim, potem w Rosji. Wagon osobowy – tzw. boczniak – z osobnymi wejściami do każdego przedziału. W Polsce jest ich tylko 5, oni mają trzy. Salonkę z dwiema małymi sypialniami i większym apartamentem oraz, oczywiście, salonem. Parowóz, którego seryjną produk-

Na potrzeby filmu „Generał Nil” pożyczili filmowcom kilkanaście wagonów – pruskich, austriackich, rosyjskich – a wśród nich unikatową, jedyną zachowaną owocarkę. Kiedyś służyła do przewożenia owoców z portu w głąb kraju.

jeszcze nie działaliśmy, ale swego czasu mieliśmy kilka testowych przejazdów w okolicach. Mamy malutką, spaliniową lokomotywę, która osiąga wprawdzie prędkość tylko 11,5 km/h, ale przecież nie o szybkość



chodzi, tylko o zabawę – mówi Andrzej Paszke.

Paweł Mierosławski jest szefem ekipy, która przygotowuje do drogi pozyskane w różnych miejscach Polski parowozy. Przewiezienie maszyny nie wchodzi w grę – waży ona około 100 ton. Trzeba parowóz przyholować. Jednak, aby tego dokonać, jego koła i łożyska muszą znajdować się w nienagannym stanie, bowiem starszek powinien rozwinąć prędkość nie mniejszą niż 50 km/h. Wolniejsza jazda mogłaby spowodować... korek na szynach.

Unia? Pierwsza?

Mówi się, że to wspólnota węgla i stali doprowadziła do podpisania pierwszych międzynarodowych umów i legła u podstaw UE. Oni jednak uśmiechają się pod wąsem:

– To kolejnictwo spowodowało zawarcie pierwszych międzynarodowych umów obejmujących niemal całą Europę i dotyczących jednoci technicznej. W roku 1860 podpisano w tej sprawie międzynarodową konwencję w Genewie. Wcześniej wagony z poszczególnych krajów miały zderzaki w różnych miejscach, a wówczas między innymi to właśnie zostało znormalizowane. Do dzisiaj obowiązuje tzw. prostokąt berneński, ustanowiony w roku 1883. Ustalono wtedy ostatecznie wymiary miejsca pomiędzy wagonami, w którym stoi spinacz, czyli człowiek łączący ze sobą wagony – wyjaśnia Paweł Mierosławski.

Nie tylko o wagonach i parowozach, o całym kolejnictwie wiedzą wszystko. Po prostu.

Tekst i zdjęcia: JOANNA KOSMAŁSKA

