

Stoi na stacji... dużo zabytkowych lokomotyw

Weźmy sobie jakiś wagon - rzucił przed 20 laty jeden z miłośników starej kolei. Udało się. Więc się rozzuchwalili

•• Dziś w starej parowozowni w Skierniewicach jest sto starych „jednostek”, które kiedyś woziły ludzi do pracy, na wakacje - a w czasie ostatniej wojny - na śmierć.

Przedstawiamy: lokomotywa Tk13 nr 137, metryka urodzenia - Królewiec, 1909 rok. Służyła w I wojnie światowej w Wilnie, później nieoczekiwanie znalazła się w Czechach, a w 1947 wróciła do Polski. Swój żywot techniczny zakończyła 30 lat temu. Stan - oplakany.

Tuż obok ostatni parowóz zbudowany dla PKP w 1964 roku. Polska nie robiła już wtedy parowozów od siedmiu lat - został złożony z części, które (jak mówią znawcy), „leżały pod płotem”.

Dalej cud techniki z 1913 roku Wittfeld - pierwszy nowoczesny wagon pasażerski, który dzięki akumulatorom może sam jeździć. Nadal sprawny.

A to wagon restauracja identyczny jak ten, w którym podpisano rozjem w Compiègne, a w 1940 roku Hitler przyjął kapitulację Francji. Nawet w muzeum w Compiègne nie mają oryginału, a w całej Europie jest ich pięć - mówi z dumą Paweł Mierosławski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.

Stowarzyszenie od 20 lat próbuje ratować cenne pojazdy, które kiedyś jeździły po polskich szynach. Z organizacji „kanapowej”, która na początku ograniczała się do oglądania obrazków, modeli, korespondencji i dyskusji, szybko przekształciła się w prawdziwych tropicieli i dostawców wszystkiego, co w branży przeznaczone na złom. Za własne pieniądze jeżdżą po całej Polsce i ratują przed palnikiem stare wagony i lokomotywy. Przede wszystkim te na parę. O elektrycznych mówią pogardliwie „blachosmrody”.

Mierosławski: - Jako trzylatek na pytanie babci: „Dokąd pojedziemy”, zawsze odpowiadałem: „Na dworzec”. Później staliśmy godzinami na wiadukcie przy Dworcu Gdańskim w Warszawie i patrzyliśmy na buchające parą lokomotywy i pociągi. Na studiach przez kilka lat miałem praktyki jako maszynista. Przecież

było ruchliwe przejście kolejowe. To było fascynujące tak patrzeć na te wszystkie stalowe kolosy.

Swoją pasją zaraził żonę, 16-letniego syna Pawła i 19-letnią córkę Magdę.

W stowarzyszeniu jest w sumie siedemdziesiąt osób z całej Polski: Łódź, Warszawy, Szczecina, Świebodzic, Skarżyska, Poznania. Wiek od 4 do 70 lat. Zawody różne - od inżynierów po soliste Opery Śląskiej. W każdy weekend przynajmniej około dwudziestu przyjeżdża do starej parowozowni w Skierniewicach, by naprawiać, oliwić, rozkręcać, skręcać, spawać, malować, porządkować teren. Kaleczą sobie ręce, użerają się z administracją.

Wydają własne pieniądze, bo o sponsora trudno. Od odwiedzających (a jest ich kilka tysięcy rocznie) nie biorą opłat. Chcą im zaszcześcić swoją miłość do lokomotyw. Patruje im dobry duch Wokulskiego - dokładnie naprzeciwko parowozowni stoi ruina starej stacji w Skierniewicach, gdzie bohater „Lalki” rozstał się z Izabellą, mówiąc: „Farwell miss Iza, farwell”.

Olbrzymia hala, w której stoi większość lokomotyw, ma 5 tys. mkw. Dach dziurawy. Pod nim oryginalna ostatnia salonka polskiego przedwojennego rządu, niestety, kompletnie zniszczona. Spalili ją dla zabawy smarkacze, kiedy jeszcze stała na stacji Łódź-Widzew. Dalej salonka przewodniczącego Rady Państwa PRL, generała Aleksandra Zawadzkiego. Wewnątrz tandetna okleina i byle jakie meble. - Wbrew temu, co sądzi się o hulastycznym stylu życia PRL-owskich elit, nie odbywały się w niej rozpasane bankiety - twierdzą starzy kolejarze. Zawadzki był człowiekiem spokojnym i schorowanym.

Na zewnątrz, na torach stoją XIX-wieczne wagony z czasów kolei warszawsko-wiedeńskiej. Nadal sprawne. Dzięki temu „zagrały” w kilku filmach. Tak jak kiedyś w rzeczywistości woziły Żydów na zagładę, wspólnie przewiozły aktorów w „Liście Schindlera” i „Pianiście” do Oświęcimia i Brzezinki. „Występowały” też w filmie dokumentalnym o Katyniu i w „Bożej podszewce II”.

Małgorzata KOZERAWSKA



Pasjonaci zebrali 100 lokomotyw i wagonów



JULIAN SOJKA