

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 wagony, 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,

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. Kupi- li 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 semaforem przy wyjeździe z cukrowni i...

– W kolejarzach nagle obudził się formalizm – 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, sprawd- zać. 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- wozów 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.



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-

– 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 pociągiem. 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

