

Gdy odpoczywały na torach miały w sobie coś z dobroliwych, połączonych hipopotamów. Oddychały głęboko, miarowo „puf.....pufffff.....puf.....pufffff”. Biło od nich ciepło jak od żywych istot. I pachniały rozgrzaną oliwą, metalem i jeszcze czymś nieokreślonym, co się zapamiętywało na zawsze od dzieciennych lat. To był zapach przygody. Dziś anonimowy elektrowóz ciągnie wagony. Jedzie się. Gdzieś tam. Koleją parową podróżowało się.

NIEBEZRIECZNE ZWIĄZKI

Inż. Marek Moczulski z Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei: — *to cholernie niebezpieczne hobby. Niektórzy nie mają wprost czasu się ożenić. No bo tak — mieszkanie zawalane różną dokumentacją, zdjęciami dawnych parowozów, wagonów i jak do takiego bałaganu zaprosić panienkę?*

Inż. Andrzej Paszke: — *Ja byłem w lepszej sytuacji, bo najpierw się ożeniłem, a później zakochałem się w dawnej kolei. A w ogóle żony też z czasem przylączają się do tego grona, bo co mają biedaczki robić? No a dzieci są zachwycone od początku: — gdzie pojedziemy w sobotę i niedzielę? — pyta retorycznie tata.*

— *Do lokomotywy — odpowiada rezolutnie pociecha. I jąda. Całymi rodzinami.*

Inż. Mirosław Szymański w Puszczy Białowieskiej ma kupiony od PKP (to przywilej pracowników) prawdziwy rarytas — tzw. bocznika. Wagony pasażerskie tego typu wywodzą się w prostej linii od dylizansów. Przypominają też kilka dylizansów połączonych razem. Do każdego przedziału wiodły osobne drzwi, co skracало wybitnie czas postoju na stacjach, bo ułatwiało wsiadanie i wysiadanie. Oprócz stopni do przedziałów, wzdłuż całego wagonu ciągnął się nisko osadzony stopień, po którym przechodził wzdłuż przedziałów konduktor.

Przed wejściem do przedziału regulaminowo pukał on w okno, aby ostrzec ewentualnego, zagapionego pasażera, że drzwi się za chwilę otworzą. Regulamin nakazywał także, że w przypadku, gdy ktoś wskoczy w biegu, to „nie należy go spychać, ale pomóc mu w tym nieprzepisowym manewrze”. Takie to były dobroliwe czasy.

Prowadzenie parowozu — mówi mgr inż. Paweł Mierosławski — to jest sztuka, przy którym kierowanie samochodem to fraszka.

Na dobrą sprawę przydałyby się każdemu z drużyny po trzy ręce i ze cztery nogi. Krany,

stawidło, liczne zegary, przepustnica, dwa rodzaje hamulców. Szybkość i siła uciągu parowozu zależała bowiem od stopnia napełnienia cylindrów (tzw. regu-

rzystwa Miłośników Kolei. Mówi o tym tak:

Lokomotywa parowa jest załotną damą, która ma wielbicieli na całym świecie, często w najmniej oczekiwanych miejscach. Tak się nią zauroczyłem, że okrążyłem glob w jej poszukiwaniu, a moje serce raduje się, gdy przebywam w jej towarzystwie. Bezwstydne to zajęcie, ale niczego nie żałuję, ani nie szukam usprawiedliwienia.

Moje córki i żona dawno już poznały wpływ żelaznej damy na mnie i choć oponowały (jak

skansenów kolejowych, jest „w cywilu” pilotem British Airways. Przylatując często do Polski nawiązał oczywiście kontakt z polskimi miłośnikami kolei. Dowiedział się od nich o możliwości kupna w Polsce lokomotywy. No i wybrał tę, na której już kiedyś jeździł Ty2-7173. Po naprawie głównej w Oleśnicy, Ty2 za zgodą konserwatora za bytków odplynęła z Gdyni do Tilbury w Anglii.

Powitanie było uroczyste — polska „żelazna piękność” na dworcu w Wansford powitana została m.in. przez prasę — błyski fleszów, zdjęcia. Wystąpiła już w brytyjskiej telewizji jako pierwsza tego typu na angielskich torach. Wielu entuzjastów kolejnictwa przybyło z daleka, by się z nią spotkać... Angielscy maszyniści uczyli się najpierw

WSIAŚĆ DO NORD EXPRESSU

MACIEJ FITKAŁ

lacja ilościowa) i od ciśnienia (regulacja jakościowa). Nogi też miały dodatkowe zadania — otwierało się nimi np. kurki podcylindrowe, czyli „grzybki”. Do tego wszystkiego potrzebne było wyczucie, które zdobywało się długoletnią praktyką. W pocie czoła. Dosłownie i w przenośni.

A jednak wszystko to miało i wciąż ma dla miłośników dawnych kolei na świecie nieodparty czar. Są emeryci maszyniści i dawni palacze, nastawnicowie, którzy znikają z domów na tygodnie i miesiące i jadą w kabinie mknących parowozów w dal. Kolega na służbie daje poprowadzić... To jest pasja która nie popuszcza nigdy..

DO POLSKI...

kupić lokomotywę przyjechał niedawno angielski hobbista Jim Wade z brytyjskiego Towa-

zresztą można się było spodziewać), to w końcu pogodziły się z faktem, że ich ojciec i mąż czasami zatekną do swojej wybranki i zniknie z domu na dzień lub cały miesiąc.

Jim Wade przyjechał do Polski w konkretnym celu. Jeden z jego kolegów, też miłośnik ciuchci, palacz-ochotnik z cenzurą palacza parowozów, działający w jednym z angielskich

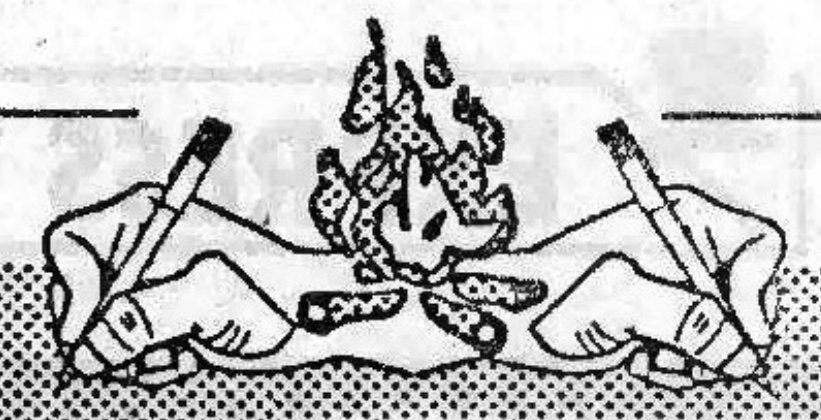
jej prowadzenia. Obecnie Ty2 jeździ w Wansford wożąc turystów. — Po ośmiu dniach pracy płuczemy jej kocioł — zapewnia Jim Wade.

TANGO LA COMPARSITA...

W polskim Nord Expressie? Bo, to co najlepsze zachowali moi rozmówcy na sam koniec.

— *Możemy chyba o tym powiedzieć? — wzrok kierują*

REPORTAŻ



w stronę Prezesa Zarządu Głównego Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei mgr. inż. Pawła Mierosławskiego, który kiwa potakująco i uśmiecha się. — *Mamy praktycznie prawie skompletowany autentyczny skład z epoki Orient Expressu. Mógłby to być np. polski Nord Express. Jest to wszystko dobrze ukryte, bo to bardzo cenny rarytas na skalę międzynarodową. Autentyk klasy światowej. Mamy w Polsce parowóz z serii Pm... Mamy wagony sleepingi z epoki. Jest też — UWAGA*

— *WAGON RESTAURACYJNY. Taki sam wagon jak ten, w którym rzucone na kolana przez państwa Ententy Niemcy Kajzerowskie podpisywały w Compiègne pod Wersalem kapitulację po I wojnie światowej. Po kapitulacji Francji w czasie II wojny światowej Hitler kazał ten wagon zniszczyć, aby „zetrzeć hańbę Traktatu Wersalskiego”. Dziś w Compiègne stoi jedynie replika tego wagonu.*

Spośród istniejących pięciu wagonów na świecie, polski jest najstarszy, bo z 1909 roku i najlepiej zachowany. Autentyk.

— *Chętnie rozważymy wszelkie propozycje — mówią nasi goście z P.S.M.K. Polski Nord Express może niebawem wtaczać się na dworce polskie i europejskie w oczekiwaniu na swych DROGICH (w obu znaczeniach słowa) GOŚCI... Będzie taki jak na pamiętnym filmie. W końcu lat 80. Orient Express przejeżdżał jak wielu z nas pamięta w drodze do Hongkongu. Inż. Paszke jechał nim przez Polskę jako przedstawiciel władz kolejowych.*

MOŻEMY MIEĆ WŁASNY

polski Orient Express z epoki, który zarobi sam na sobie i nie tylko. Możemy być konkurencyjni cenowo, przy takim samym luksusie i nastroju „La Belle Epoque”. Każdy albo prawie każdy będzie mógł to prze-

żyć. Podróże do Pekinu czy Stambułu tym Pociągiem Legendy opisywano i filmowano niejednokrotnie. Wspomnieć można też powieść (i film) „Morderstwo w Orient Expressie” Agaty Christie.

Tańczyć w Orient Expressie! Podczas gdy mknie on pod nocnym rozgwieżdżonym niebem. A my tańczymy Proszę Państwa! Dawne tanga, fokstroty, slow-foxy, onestepy, Louis Armstrong śpiewa „Hello Dolly”. (no bo jakże inaczej? co należy, co wypada tańczyć w Orient Expressie?) Nastroj i stroje tamtych lat — długie cygarniczki, moda na „chłopczyce”, fryzury „garconne”. Grają pierwsze patofony firmy Braci Pathé. I pierwsze płyty „His Masters Voice” z rysunkiem na nalepce psa zasłuchanego w Głos Swego Pana, dobiegający z rozrzucającą śmiesznej dzisiaj wielkiej tuby.

Główną atrakcją turystyczną jest podróż pociągami parowymi odbywająca się dziś jedynie w kilku miejscach: w Poznaniu na trasie Olsztyn — Poznań i Leszno — Zbąszynek, w Chabówce, Jaworzynie Śląskiej i w Sochaczewie (tamże skansen kolejowy) od kwietnia do października, oraz w Elku.

„La belle Epoque z czasów przed pierwszą wojną światową. Czasy Orient Expressu przywołane dla dzisiejszych podróżnych. Dawna wytworność. Wagony kryte z zewnątrz i wewnątrz drogą boazerią z egzotycznych drzew. Kryształowe lustra i żyrandole, ciemnopurpurowe pluszowe zasłony i kotary. Wyfraczeni kelnerzy, tłok w cocktail-barze: — Dla mnie „Bloody Mary” i campari z lodem.

Romantyczne spojrzenia spod długich na kilometr rzęs à la Mata Hari i woń dawnych perfum.

I TO WSZYSTKO W POLSKIM NORD EXPRESSIE!

Za dwa lata odbędą się centralne uroczystości 150-lecia kolei na ziemiach polskich. Czy zajędzie na nie Honorowy Gość — Polski Orient czy Nord Express? Wszystko to być może!

