

OGÓLNOPOLSKI RAJD...



W parowozowni starczyło miejsca dla wszystkich samochodów

Fot. A. Paszke

Idea spotkania na wspólnej imprezie starych pojazdów poruszających się po wodzie, drogach bitych i żelaznych, a także w powietrzu nie jest z pewnością ani bardzo odkrywcza, ani zbyt nowa. Bo czyż możliwe, by nie marzyli o tym wcześniej miłośnicy parowozów, automobili, balonów, welocypedów, parostatków... Zorganizować ją udało się jednak dopiero w maju bieżącego roku.

POD PATRONATEM MINISTRA

Wydawało się, że impreza zorganizowana jako rajd sama nakazywała rywalizację załóg. Ale to, co narzucało się intuicyjnie, po zastanowieniu nie miało sensu. Pojazdy kolejowe; wiele samochodów, 2 autobusy, 2 motocykle, bicykl, balon na uwięzi, 4 samoloty sportowe... Jakie warunki miałyby spełnić ich załogi, aby wykazać, że ten lub ów środek lokomocji jest lepszy od drugiego? Czy rajd zabytków techniki powinien być rywalizacją o cokolwiek? Każdy z nich poruszał się po swoich drogach: żelaznych, bitych, korytarzach powietrznych. Zatem gdzie miałyby być miejsce na próbowanie sił? Przyjęto przeto, że podmiotem imprezy będą pojazdy, a nie ich załogi. Natomiast zadaniem załóg miała być obsługa pojazdów na wyznaczonych odcinkach albo na określonym miejscu ekspozycji.

Aby w rajdzie wystąpić, każdy pojazd musiał spełniać dwa warunki: mieć ponad 20 lat i być sprawny technicznie. Rywalizacja miała się toczyć o oryginalność pojazdu, jego wartość z punktu widzenia historii techniki, a także o staranność restauracji i stan utrzymania.

Nie mniej ważny niż zasady rajdu był cel, jaki przyświecał imprezie. Organizatorzy postawili na propagowanie idei odbudowy zabytków techniki. Uznali, że pokazywanie pojazdów już odbudowanych może zaowocować większym zrozumieniem idei ochrony, a ludziom odbudowującym może dać satysfakcję i siłę do następnych, podobnych działań. Zapewne z taką właśnie argumentacją zgodził się minister transportu i gospodarki morskiej **Bogusław Liberadzki**, gdy wyraził zgodę na objęcie rajdu honorowym patronatem.

PARKING W PAROWOZOWNI ZA STRAŻACKĄ SZARMANCKOŚĆ

Pierwszego maja nie uczczono w Skierniewicach ani pochodem, ani kontrpochodem. Ale główny punkt miasta został uroczyście udekorowany. Przed ratuszem pojawiły się flagi kilku krajów europejskich, a na budynku wywieszono transparent: „Witamy uczestników I Ogólnopolskiego Rajdu Zabytków Techniki – Skierniewice 1.05.96”. Kwadrans po dziewiątej, zgodnie z minutowym planem na rynek wjechała barwna kawalkada starych samochodów. Długą na kilkaset metrów kolumnę prowadziła czarna, dostojna „Czajka” w asyście motocykli z lat sześćdziesiątych. W taki sposób zainaugurowano najbardziej samochodowy i kolejowy dzień rajdu.

„Jesteście państwo na pięknej ziemi skierniewickiej, w gościnnym mieście Skierniewicach...” – witał uczestników rajdu wojewoda **Andrzej Charzewski**. „Bierzcie państwo udział w imprezie niezwyklej. Mamy nadzieję, że stanie się ona tradycją i na zawsze będzie związana z naszym miastem...” zwracał się do uczestników i do widzów na rynku prezydent **Włodzimierz Binder**. Gdy przebrzmiały słowa powitań, publiczność ruszała oglądać pojazdy. Robiono pamiątkowe zdjęcia, pytano o historię, techniczne możliwości leciwych wehikułów. Z rynku kolumna przemieściła się do Instytutu Warzywnictwa. Samochody pozowały do zdjęć przed pałacem pamiętającym i biskupa **Ignacego Krasickiego**, i zjazd trzech cesarzy Europy. Właściciele zwiedzali wnętrza.

Wkrótce po jedenastej zabytkowe samochody wyruszyły w

kierunku skierniewickiej parowozowni, także zabytku techniki i to wpisanego do odpowiedniego, państwowego rejestru. Zwracał uwagę, unoszący się nad rosnącymi na dziedzińcu wierzbami wielki, granatowy balon na ogrzane powietrze. Samochody zaparkowały między budynkami parowozowni, a także przed halą wachlarzową między pojazdami szynowymi. To połączenie bardzo się podobało. Wśród uczestników imprezy natychmiast pojawiły się pochlebne opinie o tym pomysły.

Na torach prowadzących na obrotnicę wystawiono pojazdy z kolekcji PSMK. Uwagę zwracał znany z ubiegłorocznej parady 150-lecia „Wittfeld” z 1913 r. (Sponsor odbudowy – ZNTK w Łapach) oraz cysterna dwuosiowa z ok. 1910 r. (sponsor – DEC w Warszawie). Nieco na uboczu,

przy parowozie „Ferrum” ustawiono kryty wagon dwuosiowy z 1915 r. Wolne odcinki torów wykorzystywane były do pokazowych jazd spalinowej lokomotywy serii SM02 z 1956 r. i drezyny ręcznej z lat czterdziestych.

Organizatorzy z PSMK umożliwili zwiedzanie parowozowni, a także zapoznanie się z historią odbudowy akumulatorowego zespołu trakcyjnego. Zwolennicy przejażdżek drezyną, wsłuchiwali się w grający na kolejowej rampie duet gitarowy **Michałonek & Muhdi**, występujący z repertuarem rockowych ballad.

Największym zainteresowaniem cieszyła się jednak możliwość zrobienia niepowtarzalnych zdjęć, niecodziennie bowiem zdarza się, by w słońcu, wśród młodej wiosennej zieleni spotkały się wypieszczone i wybłyszczone: stara motoryzacja i stara kolej.



Błyszcący lakier, refleksy słońca na chromach... pokaz dawnej elegancji. Pozują „Adler Primus” (1930 r.) i „Wittfeld” (1913 r.)

Fot. A. Paszke

Trudy czterodniowych zmagaj rajdowych i wcześniejszych starań o przygotowanie „gruchotów” do imprezy zostały nagrodzone w czasie pożegnalnego wieczoru w pałacu w Walewicach. Wśród fundatorów nagród nie zabrakło instytucji związanych z koleją.

● Nagrodę Prezesa Zarządu PKP (rzeczowa wartości 1000 zł) dla najlepiej i najstaranniej odrestaurowanego pojazdu szynowego międzynarodowe jury przyznało akumulatorowemu zespołowi trakcyjnemu typu „Wittfeld”. Prezes Zarządu PKP ufundował też bezpłatny bilet I kl. na dowolny pociąg dla osoby związanej z zabytkowymi pojazdami samochodowymi. Otrzymał go **Lech Jacyna**.

● Wyróżnienia Kolejowej Oficyny Wydawniczej, pięć albumów „150 lat kolei na ziemiach polskich”, zostały przyznane załogom: samochodu „International Scout II Traveller” za plyną współpracę miłośnika starych samochodów **Marka Rabeckiego** i miłośnika starej kolei **Andrzeja Rewerskiego**; samochodu „Mercedes 200” za godne zauważenia, niestrudzone holowanie przy czepcy campingowej stylizowanej na wagon pociągu „Orient Express”; samochodu „Fiat 1800” z nadzieją na propagowanie historii polskiej kolei we Francji; samochodów „MG TA” i „BMW DIXI” za czynne popieranie ochrony zabytków kolejnictwa.

● Wyróżnienia PSMK, trzy książki „150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej”, przyznano załogom samochodów: „Citroen 11BL” – mającej najdłuższy (ok. 1700 km) dojazd na rajd; „Mercedes 190 SL” – mającej także wielokilometry dojazd na rajd; „Chevrolet” (stra-

żacki wóz – drabina) za doskonały stan pojazdu, stylowe mundury ekipy oraz za budzącą powściązłość i galanterię drużyny.

Nagrodę byłego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na obywatelstwo, **Ryszarda Kaczorowskiego** za najwierniej odrestaurowany pojazd produkcji polskiej otrzymał parowóz typu „Las”. Początkowo do tego wyróżnienia pretendowały samochody. Gdy jednak okazało się, że w niektórych przypadkach brak części oryginalnych, jury skierowało swe zainteresowania ku parowozom Px29-1704 i „Las”. O wyborze tego drugiego zdecydowały jego związki ze Skierniewicami. Ostatnią maszyną naprawioną w skierniewickiej szopie był właśnie „Las”. Wzięto też pod uwagę, że jego właścicielem jest organizacja hobbystyczna, której możliwości ochrony zabytków są o wiele skromniejsze niż muzeum.

RAJDOWE „TRAKCYJNIKI”

Uczestnicy rajdu większość trasy pokonali samochodami. Pociągami przemierzali następujące odcinki

- Skierniewice – Puszcza Mariańska – Skierniewice (1 maja) – SM42-007 (PKP, 1965), załoga: **Jan Piekarski, Wiesław Muczyński, Włodzimierz Stegienka**
- Rogów – Rawa Maz. – Rogów (2 maja) – „Las” (PSMK, 1949), załoga: **Jerzy Popiołek, Jan Mnitowski, Lxd2-264 (PKP, 1982), załoga: Józef Kerner, Szczepan Bałcerak**
- Sochaczew – Wilcze Tułowskie (4 maja) – Px29-1704 (Muzeum Kolejnictwa, 1929), załoga: **Janusz Wasilewski, Mirosław Stefaniak**.

ZABYTEKÓW TECHNIKI

ZDANIEM KOMANDORÓW



Komandor Skrzeliński wsparty o muzealny „peiksa”

Fot. A. Paszke

● **Tomasz Skrzeliński**, komandor rajdu: „Zrealizowaliśmy pełny program i spełniliśmy wszystkie założenia organizacyjne. Integrowały się środowiska przyjaciół kolei, samochodów i lotnictwa. Nawiązaliśmy miły kontakt z Warszawskim Towarzystwem Cyklistów. Ożywiałyśmy turystycznie i promowałyśmy piękny – a widzę nie doceniany – region. Okazało się przy tym, że społeczności lokalne, które nam pomagały, są bardzo aktywne... Cieszę się...”

● **Andrzej Paszke**, wicekomandor ds. kolejowych: „Kiedy trzy godziny przed imprezą zobaczyłem „Wittfelda” w Skierniewicach, spadł mi z serca ogromny kamień! Pozy tym... przygotowaliśmy dwa i pół dnia wielkiej imprezy. To było bardzo męczące, ale wszystko udało się – i na własnym podwórku, i we współpracy z innymi instytucjami. Co na przyszłość? Jak jeszcze, w jednej imprezie, można ciekawie powiązać interesy – zdawałoby się antagonistów – kolejarzy i samochodziarzy?”

● **Jerzy Kossowski**, wicekomandor ds. lotniczych: „Zrobiliśmy, co było możliwe. W tym samym czasie trwały jeszcze zawody balonowe w Krakowie oraz Dolnośląski Rajd Dziennikarzy i Pilotów. Może dlatego było u nas trochę mniej statków powietrznych... Wielkie dzięki dowódcy pułku lotniczego w Bielicach. Święto jednostki lotniczej i rajd zabytków techniki stały się okazją do wspaniałej, wspólnej zabawy. Dużo zależało też od pogody, a ta w ostatniej chwili wyklarowała się!”



Dobra współpraca PSMK i Zarządu Kolei Dojazdowych Centralnej DOKP zaowocowała w czasie rajdu spotkaniem przy jednym pociągu filigranowego „laska” i potężnego „rumuna”

Fot. M. Moczulski

WSIAŚĆ DO POCIĄGU

– Czy pamiętasz kochanie, kiedy ostatni raz jechaliśmy pociągiem?

– Ja już zapomniałem, jak wygląda pociąg.

– No to nadrobimy straty.

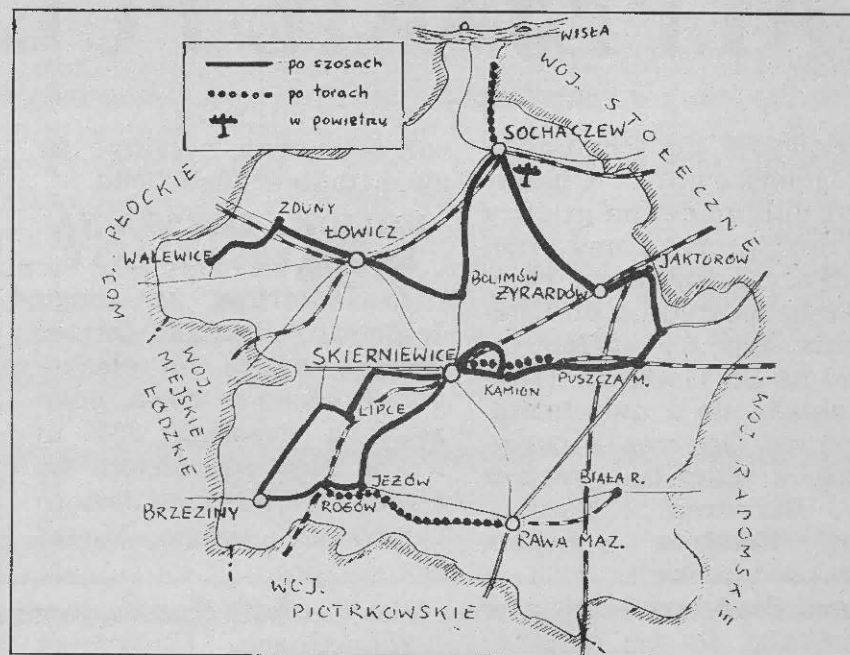
– I powyglądamy przez otwarte okno. Dawno, dawno temu nie pozwalała mi na to mama. Parowóz dymił i zawsze coś wpadało do oka.

Dla uczestników rajdu sympatyzujących z koleją propozycja odbycia podróży składem prowadzonym przez lokomotywę spalinową SM42-007, a nawet z niższym numerem, musiała się wydać irytująca. Cóż w tym za atrakcja? Miłośnicy czterech kółek byli innego zdania. Przede wszystkim chwalili możliwość spokojnego pogadania ze współpasażerami z przedziału, korytarza, przedsiönka. Takich okazji nie stwarza jazda w samochodzie. W „dwójkach” na trasie Skierniewice – Puszcza Mariańska – Skierniewice zawarto pierwsze znajomości integrujące środowiska miłośników dawnej kolei i leciwej motoryzacji. To tam czyniono wyznania, komu i za co przypadł do gustu „Wittfeld”, co urzeka w „Dixi”, a co w „Oplu” i jego blond pasażerze. Rozważania, czy łatwiej się zakochać w filigranowej sylwetce „Citroena 11 BL”, czy w dziewczęcym uśmiechu milicjantki z „MZ ES 250” przerywała dyskretna informacja pracowników Bolimowskiego Parku Krajobrazowego o urokach tego terenu. Mknął przez nie rajdowy pociąg.

Skład, jaki wyruszył następnego dnia z Rogowa był już tym, co mogło zadowolić wybrednych koneserów kolejnictwa. Do brankardu i kilku „rumunów” dołączono parowóz typu „Las”. „Caarowcom” przypadła do gustu sesja zdjęciowa przed odjazdem. „Lasek” wystąpił w zmieniającym się towarzystwie samochodów „Opel P4” (1930), „BMW Di-

xi” (1928), „Fiat 1100” (1940), „MG TA” (1937) i strażackiego wozu-drabiny „Chevrolet” (1927). „Lasek” dociągnął wagony do Głuchowa Skierniewickiego. Tam

Ostatnim kolejowym akordem rajdu była wizyta w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i przejazd do Wilcz Tułowskich. Zachwyt gości wzbudziła



zastąpiła go lokomotywa spalinowa Lxd2-264. Podróż upływała w już bardziej niż poprzedniego dnia zintegrowanej atmosferze. Niewątpliwie miał na to wpływ

bogata i doskonale utrzymana ekspozycja pojazdów szynowych oraz wspaniała sprawność techniczna już prawie siedemdziesięcioletniego parowozu Px29-1704.



O dziwo, miłośnik starej kolei, Andrzej Rewerski, okazał się też lotnikiem. Służbowo elektromonter w lokomotywni Grochów, w czasie rajdu jechał jako pilot samochodu „International Scout II Traveller”. Ale na lotnisku w Bielicach skorzystał ze sposobności, by wznieść się w powietrze maszyną CSS 13. Po wylądowaniu stwierdził, że wrażenia są niezapomniane.

Fot. M. Moczulski

urządzony w środkowym wagonie kącik barowy.

Trzeciego maja odpoczywano od kolei. Rajd gościł w Żyrardowie, fetującym 80-lecie uzyskania praw miejskich oraz w Bielicach na święcie pułku lotniczego. Manewry na torze zastąpiły podniebne akrobacje. W drodze z Żyrardowa do Sochaczewa kolumna zatrzymała się w gościnnych Lipcach Reymontowskich.

Kolumny rajdowe przygotowali Marek Moczulski i Andrzej Paszke

Z końcowego przystanku wąskotorówki udano się autokarami do miejscowości Kamion nad Wisłą. Tam zaplanowano spacer przez najdłuższy w Europie most tymczasowy. Konstrukcja złożona z drewnianego pomostu na stalowych dźwigarach ma długość 1285 m. Składa się z 60 przęsł rozpiętości od 13,5 do 42,5 m. Ustrój niosący oparto na filarach i przyczółkach zbudowanych z pali drewnianych stężonych oczepami. Tymczasowy obiekt został wzniesiony w czasie... I wojny światowej.

W czasie rajdu pociągami prze-mierzono 106 km.



Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei (PSMK) zostało zarejestrowane jesienią 1987 r. W swojej działalności członkowie PSMK zwracają się ku propagowaniu historii naszych dróg żelaznych. Organizacja poświęciła wiele uwagi udziałowi w pracach przygotowujących obchody 150-lecia kolei na ziemiach polskich.

Inne zainteresowania ogniskują się na badaniu historii i konstrukcji starych pojazdów szynowych. Zagadnieniem znajdującym ważne miejsce w pracach stowarzyszenia jest ochrona zabytków kolejnictwa. Współpracując z Państwową Służbą Ochrony Zabytków, członkom PSMK udało się wpisać do rejestru zabytków wiele zasługujących na uratowanie obiektów.

Od kilku lat do własnej kolekcji pozyskują oni godne zachowania pojazdy szynowe. Starania o przychylność sponsorów, mogących zafundować kompletną odbudowę, w przypadku rekonstrukcji wąskotorowego parowozu, cysterne i pojazdu akumulatorowego zakończyły się sukcesem.

W środowisku miłośników kolei PSMK nie uchodzi za organizatora zbyt wielu imprez. Nie mniej warto odnotować Majówkę z „Kapciem” w Ostrowitem (1988) oraz serię Majówek z „Laskiem” (1993-95) organizowanych już z udziałem własnego parowozu w Etku. Współpraca z C.A.A.R. pozwala na poszukiwanie nowych, ciekawych form popularyzowania kolei. Ogólnopolski Rajd Zabytków Techniki był doskonałym poligonem sprawdzającym możliwości organizacyjne i techniczne osób działających w stowarzyszeniu.



Club Antycznych Automobili i Rajdów (C.A.A.R.) to międzynarodowa organizacja zrzeszająca przyjaciół starej motoryzacji, którzy upodobili sobie długie rajdy. Powstał spontanicznie w 1984 r., zaraz po sukcesie turystyczno-samochodowego rajdu 130 różnych modeli „Citroena”. Przemierzyły one wówczas ponad 7000 km, na trasie Paryż – Moskwa – Paryż. Początkowo do klubu należeli entuzjastami podróżowania starymi samochodami z Holandii, Niemiec i Francji. Z biegiem lat liczba państw reprezentowanych w C.A.A.R. wzrosła do 12.

Zrzeszający około 40 właścicieli starych pojazdów samochodowych Polski Club Antycznych Automobili i Rajdów powstał w 1992 r. Od tego czasu rodzimi miłośnicy współorganizowali polski etap Międzynarodowego Rajdu Dookoła Bałtyku (1992) oraz przygotowali rajdy po różnych regionach kraju (1993 i 1995). W 1993 r. 7 polskich załóg wystartowało na liczącej 6500 km trasie rajdu Route-66, śladem pierwszej drogi amerykańskich pionierów, biegnącej przez cały kontynent Ameryki Północnej.

Współpraca C.A.A.R. z PSMK datuje się od 1992 r. Miłośnicy kolei pokazali wówczas uczestnikom Międzynarodowego Rajdu Dookoła Bałtyku uroki podróżowania wąskotorową ciuchcią. Jesienią wspólnie pożegnali odchodzący sezon. Ogólnopolski Rajd Zabytków Techniki był pierwszą, tak dużą, wspólną imprezą dwóch organizacji.

Jednym ze sponsorów rajdu była Centrala DOKP, która wsparła organizatorów fundując przejazd pociągiem na trasie Skierniewice – Puszcza Mariańska – Skierniewice oraz podsyłając do Skierniewice akumulatorowy zespół trakcyjny Wittfeld.