

Retro na tory!



Wracamy po kilku latach do tematyki kolejowej. W ATEŚCIE 8/2011 pisaliśmy, co się dzieje w naszym kraju z wąskotorówkami, a nieco wcześniej (2/2011) o parowozowni w Wolsztynie. Przypomnijmy – jedynej w Europie czynnej parowozowni, obsługującej parowozy prowadzące regularne, rozkładowe, kursy pociągów na trasie Wolsztyn – Poznań i Wolsztyn – Leszno. Szczypte ramy tamtego artykułu nie pozwoliły na rozwinięcie tematu zabytków kolejnictwa, a mamy przecież w kraju szereg związanych z tą gałęzią transportu muzeów i skansenów; organizuje się także coraz więcej okazjonalnych kursów pociągów w stylu retro. I o tym będzie w poniższym artykule. Dowiemy się także o turystyce kolejowej realizowanej w inny sposób niż jazda pociągiem.

Wśród liczących się skansenów i muzeów kolei normalnotorowej wymienić tu możemy powstałe w 2004 r. Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej (woj. dolnośląskie), działający od 1993 r. Skansen w Chabówce (woj. małopolskie) oraz Stację Muzeum w Warszawie, powstałą w 2015 r. w miejsce dawnego Muzeum Kolejnictwa. Muzeum w Jaworzynie poza eksponowaniem zabytków kolejnictwa (m.in. 40 parowozów i około 100 wagonów) oferuje również inne atrakcje, np. kolekcję amerykańskich motocykli z lat 1924–1984. Ponadto muzeum jest organizatorem corocznej imprezy „Gala Parowozów” – zjazd parowozów nie tylko krajowych, ale również czeskich i niemieckich. W okresie letnim muzeum organizuje przejazdy turystyczne pociągami retro (parowóz + 3 zabytkowe wagony) do Świdnicy, Krzyżowej i Dzierżoniowa. Jest również trasa po terenie muzeum – nazywa się po prostu „Trasa parowozowa”. Skansen Chabówka poza ekspozycją zabytkowego taboru oferuje

liczne ogólnodostępne przejazdy retro, m.in. w ramach projektu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej” (40 pociągów), weekendowe przejazdy relacji Chabówka – Kasina Wielka, pociągi retro na indywidualne zamówienia. Organizuje także coroczną imprezę „Parowozjada” (parada parowozów, zawody drużyn trakcyjnych, przejażdżka w kabinie maszynisty i inne atrakcje). Warszawska Stacja Muzeum nie oferuje przejazdów retro, ma za to bardzo bogate zbiory, na które składa się tabor, zbiory biblioteczne, dokumenty, sztandary i liczne urządzenia kolejowe. Do ciekawszych eksponatów należy m.in. niemiecki pancerny wagon motorowy PzTrWg 16 z 1942 r. wykorzystywany podczas II wojny światowej, a po wojnie w Wojsku Polskim w Bieszczadach. Inny ciekawy eksponat to wagon serii Ashx01 zwany salonką Bieruta. Zbudowano go w 1939 r. w zakładach H. Cegielski Poznań, jako wagon restauracyjny na zamówienie firmy francuskiej. Podczas wojny przejęli go Niemcy i przebudowali na reprezentacyjną salonkę dla dygnita-

dr Aleksander Stukowski



stały współpracownik redakcji

rzy. Po wojnie trafił do Polski, w latach 1947–1952 korzystał z niego Bolesław Bierut, a następnie inne najważniejsze osoby w państwie. W wagonie mieszczą się gabinety, sypialnie, łazienka, kuchnia i przede wszystkim salon (fot. 1).

W organizacji turystyki kolejowej przoduje Wielkopolska. W Poznaniu ma siedzibę spółka TurKol organizująca takie przejazdy praktycznie na terenie całego kraju. Z reguły prowadzą one szlakami niewykorzystywanymi przez „zwykłe” pociągi pasażerskie. Własny tabor TurKolu to zaledwie 3 wagony osobowe, firma zatem wynajmuje parowozy i pozostałe wagony od parowozowni w Wolsztynie. To wszystko kosztuje i z pewnością nie pokryłyby tych wydatków wpływy ze sprzedaży biletów. Działalność tę wspomagają zatem samorządy województw, powiatów i gmin, do których te pociągi dojeżdżają.





4

Wersje takich podróży są rozmaite, np. przejazd do konkretnego celu połączony ze zwiedzaniem po drodze miejscowości, zabytków itp. Albo pociągi specjalne dowożące uczestników na konkretną imprezę (festiwale, uroczystości, parady). Ciekawym pomysłem są przejazdy z „fotostopami” – pociąg zatrzymuje się, podróżni wysiadają, następnie pociąg się cofa i ponownie najeżdża na miejsce, gdzie stoją podróżni, a oni w tym czasie fotografują lub filmują.

Taki klasyczny pociąg retro jest prowadzony przez parowóz i składa się z zabytkowych wagonów. Przykłady widzimy na kolejnych fotografiach. Fot. 2 przedstawia wagon z serii C z lat 20. XX w., tzw. bocznik. Nie ma on wewnętrznego korytarza, dzięki czemu w przedziałach jest więcej miejsca. Do każdego przedziału wchodzi się z zewnątrz osobnymi drzwiami. Wzdłuż wagonu ciągnie się na zewnątrz stopień, z którego korzystali konduktorzy, przechodząc do kolejnych przedziałów podczas jazdy. Na fot. 3 widzimy fragment przedziału, a na fot. 4 – toaletę. Zwróćmy tu uwagę na pewien szczegół: zwisający pod oknem parciany pas z dziurkami, jak pasek do spodni. Służył on do otwierania (przez poluzowanie) i zamykania (przez pociągnięcie) okna. Częściowe otwarcie zapewniały owe dziurki, zaczepiane o zamocowany w ścianie trzpień. Fot. 5 przedstawia wagon z serii Ci, również z lat 20. Do wsiadania służyły znajdujące się na końcach otwarte pomosty, umożliwiające także przejście z wagonu do wagonu.

Ten sam typ wagonu widzimy na fot. 6. Pan na pomoście to aktor grający Ignacego Jana Paderewskiego. Corocznie 26 grudnia, tj. w dniu poprzedzającym wybuch Powstania Wielkopolskie-



5



7

go, odbywa się inscenizacja przyjazdu pianisty do Poznania. 27 grudnia 1918 r. Paderewski wygłosił do mieszkańców Poznania przemówienie – manifestacja zapoczątkowała wybuch powstania.

Ciekawą imprezą jest odbywający się od 25 lat corocznie w lipcu „Blues Express”, na który zjeżdżają się miłośnicy bluesa z całego kraju i z zagranicy. Impreza odbywa się w Zakrzewie (pow. złotowski), do którego jedzie z Poznania specjalny pociąg (fot. 7). Główny koncert odbywa się w zakrzewskim domu kultury, ale muzycy (a wśród nich słynni bluesmani) grają też na wszystkich kolejnych stacjach.

Wypada jeszcze wspomnieć o szczególnym rodzaju turystyki kolejowej, mianowicie drezynowej. Drezyny, czyli poruszające się po szynach niewielkie pojazdy z napędem spalinowym (w przeszłości ręcznym) służą do prac technicznych na szlakach kolejowych. Ale w ostatnich latach znalazły zastosowanie (zwłaszcza te z napędem ręcznym, a niekiedy nożnym) do celów rekreacyjnych. Kursują na nieczynnych szlakach, niewykorzystywanych już przez PKP. Takich kolejek drezynowych mamy w Polsce obecnie około dziesięciu. Jest np. drezynowa kolej mosińska, grodziska, bieszczadzka, lokalna w Regulicach (te dwie ostatnie z napędem nożnym) i jeszcze kilka innych. Na zdjęciach widzimy drezyny Krzywińskiej



6



8



9

Kolei Drezynowej (woj. wielkopolskie): na fot. 8 dwie drezyny z napędem ręcznym (ta większa mieści 12 osób – 6 siedzi na ławkach, pozostała szóstka robi za silnik), na fot. 9 – drezyna motorowa (z silnikiem Fiata 126p) dla uczestników nie lubiących się przemęczać. A trasa tej kolei jest stosunkowo długa: Gostyń – Racot, około 35 km (można ją dzielić na odcinki, prowadzi m.in. przez miejscowość Kunowo, gdzie w budynku dawnej stacji zorganizowano małe muzeum kolejnictwa). ■■

Fotografie: fot. 6 – <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/2017/12/fotorelacja-z-inscenizacji-przyjazdu-do-poznania-ignacego-jana-paderewskiego> (dostęp 29.12.2017); fot. 7 – <http://pila.naszemiasto.pl/artukul/pila-rusza-blues-express,4176982,art,t,id,tm.html> (dostęp 29.12.2017); pozostałe – AS