

Każdy chłopiec chce być maszynistą

Paweł Jasica 10-09-2008, ostatnia aktualizacja 10-09-2008 00:19

Jan Guzik - współorganizator Parowozjady



źródło: Rzeczpospolita

Rz: Nie tylko z obowiązku przygotował pan imprezę w Chabówce i Suchej Beskidzkiej.

Jan Guzik: Nie, również z zamiłowania. Kiedy miałem dwa i pół roku, narysowałem lokomotywę. Mama zachowała ten obrazek i stąd wiem, że wtedy się to zaczęło.

Zamiłowanie do kolei?

Rodzice byli naukowcami – botanikami i bez przerwy gdzieś się wyjeżdżało, oczywiście pociągiem. Oni badali rośliny, a ja przyglądałem się temu, co dzieje się na stacji kolejowej. Jak wsiadaliśmy do pociągu elektrycznego, ciągnąłem ich na początek składu, gdzie maszyniści często mieli otwarte drzwi do swej kabiny. Wystarczyło poprosić i pozwalali mi tam siedzieć.

Jako chłopiec chciałem zostać maszynistą, ale wada wzroku mi to uniemożliwiła. Mimo to i tak poszedłem do technikum kolejowego, gdzie nie bardzo chcieli mnie przyjąć, bo miałem minus dwie dioptrie. Ale mogłem na praktykach jeździć lokomotywami elektrycznymi i spalinowymi.

A dzisiaj, kiedy są szkła kontaktowe, młody człowiek też nie miałby szans?

Żeby pracować w ruchu, trzeba mieć pierwszą kategorię wzroku i słuchu, bez żadnych środków korekcyjnych. I dlatego mogłem pracować tylko w biurze. Na szczęście, podejmując pracę w dziale ekonomicznym, trzeba mieć pojęcie, jacy ludzie muszą pracować, jaki sprzęt ma być użyty. Cały czas mam więc kontakt z żywą koleją. I ze starymi parowozami, od kiedy w 1997 r. po reorganizacji kolei skansen w Chabówce stał się częścią zakładu, w którym pracuję (PKP Cargo SA). Wtedy zacząłem zawodowo zajmować się ekonomią tego skansenu.

Jest samowystarczalny?

W całości na siebie nie zarabia. Na przykład w Niemczech, w Górach Harzu, działa towarzystwo kolejowe, które zarabia na przewozach pociągami parowymi. Tam dziennie jeździ ich sześć, a turystów jest tylu, że te stare parowozy utrzymują.

Kolejka w Viseu de Sus ma szczęście, bo grupa Niemców i Szwajcarów zajęła się jej ochroną

W Polsce kolej jest podzielona na spółki świadczące sobie usługi, np. za udostępnianie torów musimy płacić Polskim Liniom Kolejowym. Przepiękna widokowo linia do Mszany Dolnej i Dobrej koło Limanowej, po której kursują pociągi retro, normalnie jest nieczynna. PLK muszą więc obsadzić stacje

dyżurnymi ruchu, przejazdy – dróżnikami i robić okresowe przeglądy. A ceny biletów w pociągach retro na tej linii są takie jak na pociąg osobowy. Jedynie podczas Parowozjady były wyższe (karnet 110 zł na przejazd trzema pociągami) i obejmowały też fotostopy.

Co to takiego?

Zatrzymanie pociągu na szlaku w atrakcyjnym miejscu. Wszyscy wysiadają, rozstawiają się, pociąg się cofa i robi ponowny najazd. Wtedy ludzie kręcą filmy i robią zdjęcia. Jest wtedy dużo większa możliwość zrobienia ciekawych zdjęć niż w czasie przejazdu pociągu planowego. Nie zawsze droga biegnie wzdłuż torów. Czasami po każdym zdjęciu trzeba wsiąść do samochodu, wyprzedzić pociąg i znowu rozstawić sprzęt.

Pan robi takie zdjęcia?

Mam ponad 20 grubych albumów. Większość zdjęć robiłem w Polsce, ale też na Słowacji, w Czechach, Serbii i Rumunii. Ostatnio byłem w małej miejscowości w Rumunii Viseu de Sus. Jest tam kolejka wąskotorowa, którą zwozi się drewno z wyrębu. Jej osobliwością jest to, że w okolicy nie ma żadnych dróg, przez dolinę biegną jedynie tory położone przy brzegu rzeki. Niektóre wagoniki zjeżdżają z góry bez lokomotywy, wykorzystując jedynie spadek terenu. Obsługa tylko przyhamowuje w odpowiednich miejscach. Ta kolejka ma szczęście, bo jest grupa Niemców i Szwajcarów, którzy się poświęcili jej ochronie i za niemałe pieniądze organizują tam przejazdy hobbystyczne.

Ile taka przyjemność kosztuje?

Okolo 400 euro za cztery – pięć dni. W górnej części doliny rzeki Viseu nie ma prądu, a ludzie są ubrani jak pod koniec XIX w. Czas się tam zatrzymał.

Rzeczpospolita