

# Para buch!

Paweł Jasica 10-09-2008, ostatnia aktualizacja 10-09-2008 00:17

Jeszcze do końca września można się przejechać pociągiem retro. Zabytkowe składy kursują na trasie Chabówka – Mszana Dolna. A w ostatni weekend kilka tysięcy osób bawiło się na IV Parowozjadzie



źródło: Rzeczpospolita

W Suchej Beskidzkiej i Chabówce lokomotywy buchały dymem i parą i rozpędzały się nawet do 50 km/h. Można było się przejechać w kabinie maszynisty.

Na Dworcu Głównym w Krakowie parowóz i stare wagony wyróżniały się z daleka. Frekwencja rewelacyjna. Ci, co wsiedli na najbliższej stacji, musieli stać na korytarzach.

Atmosfera trochę jak w przedszkolu, co najmniej połowa pasażerów to małe dzieci. Wszystkiego są ciekawe, bo pierwszy raz w życiu jadą pociągiem.

## Ta moc!

Pociąg jest rozgadany, rozmawiają dzieci z rodzicami i zupełnie obcy sobie pasażerowie. Wspominają, że w dzieciństwie jechali takim wagonem albo 20 lat temu widzieli parowóz na stacji. Prawie w każdym przedziale siedzi jakiś pasjonat starych lokomotyw.

Tomasz Domżański jechał całą noc z Warszawy, by zdążyć na 8.15 na ten pociąg retro z Krakowa do Suchej Beskidzkiej. – Żeby zobaczyć na własne oczy lokomotywy, poczuć zapach dymu, stanąć obok żelaznego potwora, poczuć bijące od niego ciepło i tę moc – mówi podekscytowany.

## Na start

Na stacji w Suchej Beskidzkiej tłumi. Trybuna to przylegający do budynku dworcowego peron, scena – tory kolejowe za peronem 2, a za nimi malarskie tło: zalesione wzgórza i polany.

Najpierw parada lokomotyw: nagradzane oklaskami osiem parowozów (w tym dwa gościnnie ze Słowacji) i trzy spalinowe wagony motorowe, czyli takie trochę większe tramwaje, do których w razie potrzeby można doczepiać wagony (jeden słowacki).

Potem międzynarodowe zawody. Startują cztery parowozy: dwa polskie (TKt48-191 i Ok22-3) i dwa słowackie (422.0108 i 464.001). Pierwsza konkurencja – uczepony jadącej lokomotywy członek załogi musi chwycić umieszczoną na specjalnym stojaku szklankę wody, przejechać kilkadziesiąt metrów i postawić ją na następnym stojaku tak, by zachować jak najwięcej płynu. Rezultat: jedna szklanka stłuczona.

W następnej konkurencji wodę zastępuje piwo w puszkach. Ale nie jest umieszczone na stojakach, lecz na wiązarach. To ruchome elementy, które przenoszą siłę z tłoków na koła, poruszając się w czasie jazdy w pionie i w poziomie. Efekt: wszystkim załogom puszki spadają, co zmusza do zatrzymania lokomotywy i ponownego postawienia puszki na wiązarsze. Jedna eksploduje z hukiem.

## Formuła 1 parowozów

I wreszcie wyścigi. Na torach stanęły po dwie lokomotywy. Gdyby Julian Tuwim brał udział w takiej imprezie, na pewno przemyślałby wers: „Ruszyła maszyna po szynach ospale”. To naprawdę nie do uwierzenia, że kilkadziesiąt ton żelaza może się rozpędzić w nieco ponad minutę do 50 km/h! Bezapelacyjnie wygrywa parowóz 422.0108 zwany Małym Byczkiem. U nas ten typ lokomotywy znany jest jako Zakopianka – maszyny te obsługiwały linię kolejową z Zakopanego do Chabówki zbudowaną staraniem hr. Władysława Zamoyskiego.

Drugie miejsce zajęła słowacka Uszata, czyli 464.001 (nazwana tak od charakterystycznych odchylaczy dymu). A dopiero trzecie wywalczyła TKt48-191, reprezentująca Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce.

– Są tylko trzy miejsca w Polsce, gdzie można zobaczyć czynny parowóz: Wolsztyn w Wielkopolsce, Wrocław, gdzie mają jeden egzemplarz, i Chabówka – mówi Maciej Panasiewicz, pracownik Sekcji Utrzymania Taboru Zabytkowego (z Zakładu Taboru w Krakowie PKP Cargo). – Mamy u siebie kilka niemieckich parowozów i wagonów, których nie udało się nawet Niemcom zachować!

## Parada pociągów

Renesansowy zamek w Suchej Beskidzkiej zwany małym Wawelem, u jego stóp linia kolejowa. Tu odbywa się kolejna odsłona Parowozjady.

Co cztery minuty majestatycznie przejeżdżają zabytkowe pociągi, jakie większość z nas zna tylko z filmów. Choćby boczniki, do których wsiadało się wprost z peronu do każdego przedziału. Albo pociąg towarowo-osobowy z czasów „C. K. Dezerterów”, w którym pół wagonu jest drugiej klasy, a pół trzeciej.

Przejazdowi pociągu wojskowego z czasów II wojny światowej towarzyszy krótka inscenizacja: z ostrzeliwanego zatrzymanego pociągu wyskakują żołnierze w mundurach z epoki i odbywają potyczkę.

Pod zamkiem, podobnie jak w Suchej, uwagę przyciągał osobnik w staroświeckim uniformie rewizora. – Mam jeszcze mundur konduktora i zawiadowcy, a w pokoju 80 fotografii parowozów na ścianach – wylicza Jan Zadorożny, spawacz ze słowackich Koszyc. Prawie co tydzień występuje na kolejarских imprezach: na Słowacji, w Czechach, na Węgrzech i w Polsce.

Wśród publiczności wyróżniał się też mężczyzna w poplamionym roboczym kombinezonie. – Od piątku zajmowałem się przygotowaniem parowozów do drogi, wyropowaniem, wyoliwieniem, żeby się błyszczały – mówi Jacek Kaczmarek, plastyk z wykształcenia, nauczyciel sztuki i muzyki w podwarszawskich szkołach. – A podczas jazdy wrzucam węgiel do kotła w parowozie. Ciężka robota.

## Fachowcy

Prowadzenie parowozu to obecnie wyższa szkoła jazdy. Najpierw trzeba zdobyć uprawnienia albo na lokomotywy elektryczne, albo spalinowe. – Moje szkolenie trwało dwa lata. Trzeba wyjeździć odpowiednią liczbę godzin, odrobić odpowiednią liczbę godzin w warsztacie, a przecież pociągi parowe jeżdżą tylko w sezonie: od czerwca do września – opowiada Jacek Okoniewski, maszynista.

Do prowadzenia parowozu trzeba mieć krzepę. Dla kogoś, kto nie trenuje regularnie na siłowni, przestawienie głównej wajchy regulującej dopływ pary to wyczyn. A tą wajchą w czasie jazdy trzeba często ruszać. Do tego jeszcze kręcić wielkim kołem – kierownicą służącą do zmiany kierunku jazdy: wprzód – wstecz.

Pomocnik maszynisty też ma co robić: obsługuje system odprowadzania spalin (w parowozie nie ma naturalnego ciągu kominowego), reguluje dopływ wody do kotła i dorzuca węgiel do pieca.

Ci miłośnicy parowozów, którzy uprawnień albo krzepy nie mają, mogą poczuć się maszynistami, nie wychodząc z domu. – Jak mam czas, jeżdżę na symulatorze komputerowym – mówi Tomasz Domżański, absolwent marketingu i zarządzania prowadzący własną firmę. Jego hobby to modelarstwo kolejowe. Za pomocą zestawu narzędzi „spolszcza” modele produkowane seryjnie przez duże firmy zagraniczne.

– Chodzi o to, że wiele lokomotyw austriackich i niemieckich było produkowanych i wykorzystywanych przez nasze koleje, ale po modyfikacjach. Tym modyfikacjom (inne orurowanie, oznaczenia itd.) trzeba także poddać model. Nawet miniaturowe parowozy mają jakąś część duszy tych prawdziwych.

*Parowozjadę zorganizowało PKP Cargo SA, do której należy skansen w Chabówce, wraz z burmistrzem Suchej Beskidzkiej*

Rzeczpospolita