

Lokomotywa

30 listopada 2015

Miałem jakieś 2,5 roku, kiedy wykiełkowała we mnie nieokiełznana chęć poznania świata. Z naszego podwórka widać było cały Plac Bema. Ratusz, kilka ważnych instytucji, w bezpośredniej bliskości szpital, to sprawiało, że w latach pięćdziesiątych Plac był centralnym punktem Ostrołęki, gdzie skupiało się życie miasteczka. Tutaj też było kilka przystanków, skąd odjeżdżały autobusy na dworzec PKP, do Łomży, Myszyńca, Wyszkowa i dalej. Zaczęło mnie intrygować skąd te autobusy przyjeżdżają. Dokąd jadą ci ludzie z koszami, walizami, tobołkami?

Nazwy miejscowości jakie słyszałem, brzmiały tajemniczo, a wielokrotnie zasłyszane błagania pasażerów, aby pan kierowca zabrakł jeszcze jedną osobę do przepełnionego ponad wszelkie wyobrażenie pojazdu, działało na wyobraźnię. Skoro ci ludzie tak proszą, to znaczy, że są miejsca piękniejsze niż Ostrołęka, a więc warte odwiedzenia!

W końcu ciekawość zwyciężyła strach przed nieznanym i przepychając się między nogami dorosłych, cichcem wlałem do autobusu. Nie zwrócił na mnie uwagi ani kierowca, ani konduktor (bo w tamtych czasach bilety sprzedawali w autobusach konduktorzy), ani nikt ze starszych. Autobus ruszył, a ja przez szybę podziwiałem świat. Jazda nie trwała zbyt długo, bo szczęśliwie był to kurs tylko do dworca PKP, który od Ostrołęki jest oddalony kilka kilometrów. Kiedy wszyscy zaczęli wychodzić, ja wysiadłem z innymi pasażerami i wraz z nimi udałem się do budynku dworcowego, a później wyszedłem na peron, przy którym stał pociąg. Zielone wagony, które wydawały się ogromne, wprawiły mnie w nieopisany zachwyt. Wkrótce podłączono lokomotywę. Była wspaniała. Taka jak ją opisał Tuwim w wierszu wiele razy czytany mi przez ojca: „Ciężka, ogromna i pot z niej spływa – tłusta oliwa. Stała i sapała, i żar z jej brzucha – buchał”. Był maszynista

z podkreśnionym wąsem i usmolony palacz dosypujący węgla wprost pod kocioł gigantycznego samowara.

Stałem i podziwiałem ten wspaniały cud techniki. A najbardziej fascynowały mnie ogromne koła, których obręcze pomalowane były na biało, a coś, co wyglądało na szprychy, lśniło krwistą czerwienią. I jeszcze na kabinie maszynisty – piękny, srebrzysty orzeł na czerwonym tle. Byłem mały, ale widziałem, że jest to godło Polski. To był czas, kiedy Polacy wychowywali jeszcze dzieci w duchu patriotyzmu. Od maleńka.

W pewnym momencie dyżurny ruchu w czerwonej czapce dał sygnał odjazdu, a wielki, czarny, stalowy potwór przeciągle zagwizdał i dmuchnął obłokiem pary wielkości cumulusa, w której zniknąłem całkowicie i przez chwilę nic nie było widać. Najpierw przestraszyłem się bardzo, ale jak tylko para rozeszła się po peronie i zniknęła ponad dachem dworca, patrzyłem jak urzeczony. Oto ruszyła machina potężna, ciągnąc sznur wagonów, w których siedzieli szczęśliwcy mogący wyruszyć w świat daleki. Później patrzyłem jeszcze za wagonami wijącymi się jak żmija po zwrotnicach i rozjazdach i wtedy zrodziło się moje pierwsze marzenie, które trwało wiele lat. Zapragnąłem zostać maszynistą.

W tamtych czasach dworzec PKP w Ostrołęce naprawdę tętnił życiem. Przewijało się przezeń setki ludzi dziennie, bo kolej była podstawowym środkiem lokomocji. Na dworcu był bufet, a w nim dania na gorąco, wódka i piwo kufłowe. Właśnie z tego bufetu wyszło dwóch gości na giętkich już nogach i dostrzegli znacznie młodszego dżentelmena wałęsającego się po dworcu bez żadnej opieki.

W tym czasie, w Ostrołęce dawno zauważono już moje zniknięcie i wszczęto poszukiwania. Najpierw mama obiegła okoliczne podwórka, wypytywała dzieci, znajomych i kogo się dało – czy mnie ktoś nie widział.

Słuch o mnie zaginął. Dlatego wkrótce wszczęto alarm i

rozpoczęto poszukiwania na szeroką skalę. Ponieważ często widywano mnie przy zatoczce portowej i nad Narwią, przeto po kilku godzinach nieobecności, zaczęto poszukiwać bosakami zwłok w nurtach rzeki.

Mną tymczasem zaopiekowali się dwaj właściciele nosów, świadczących o obfitym zakąszaniu. Wypyтали wszystkich podróżnych na dworcu, czy czasem komuś nie zginął dzieciak. Bo czego jak czego, ale dzieci wtedy nie brakowało. Był powojenny wyż demograficzny i każdy miał po kilkoro dzieci, a niektórzy bardziej ambitni – tworzyli całe drużyny piłkarskie, więc w dworcowym zgiełku jeden mały zawodnik mógł się zawieruszyć. I chociaż nikt się do mnie nie przyznał, to wkrótce miałem pełne kieszonki pieniędzy i cukierków. A skoro byłem niczyj, to trunkowe, a więc szlachetne dusze, postanowiły mnie nakarmić i odwieść do Ostrołęki na milicję. Tak więc w bufecie wrębałem gorącą kiełbasę, a moi opiekunowie wypili po kilka piwek, aby brzuchy wyglądały przyzwoicie, tj. trzymały szlacheckich gabarytów. Po tej uczcie wsiedliśmy do autobusu i przyjechaliśmy na Plac Bema.

Było późne popołudnie. Ja widząc swój dom, zielone ogrodzenie podwórka, poczułem się u siebie i nabrałem odwagi. Panowie chcieli odprowadzić mnie na komendę, a ja widząc, że ciągną mnie w kierunku odwrotnym niż dom, zacząłem wrzeszczeć i się wyrywać. Gryzłem i kopałem. Zrobił się tumult i skądś znalazła się mama, która wyrwała mnie opiekunom. Matce dostała się ostra reprimenda odnośnie pilnowania dzieci, ja wyszedłem z tej przygody bez szwanku i znacznie bogatszy w doświadczenia, a obaj Sarmaci mamrocząc coś pod nosem, powędrowali do pobliskiej restauracji zadbać, aby brzuchy nie straciły nic ze swojej dostojności.

Później na wiele niewygodnych pytań, odpowiadałem krótko: pojechałem zobaczyć lokomotywę. I to wszystko. Na podwórku zostałem bohaterem, a w Wigilię św. Mikołaj wręczył mi kolejkę z szynami i piękną, nakręcaną lokomotywę. Fakt ten upewnił mnie, iż nie warto trzymać się domu, sukienki mamusi i tak już

mi pozostało.

To było sześćdziesiąt lat temu. Kolej była wspaniałą, potężną instytucją, z której byli dumni nie tylko kolejarze. Dumni byli wszyscy Polacy. Pociągi jeździły często, punktualnie i... szybko. Tak, tak – te stare, romantyczne i niezawodne parowozy ciągnęły szybciej wagony, niż współczesne potężne lokomotywy elektryczne. I bilety były tanie. Bo dziś kolej podzielona jest na spółki. Każda spółka ma swoich prezesów z kominowymi płacami, a ci zastępców. W każdej spółce jest plejada dyrektorów mających również zastępców. Dyrektorzy z kolei mają po kilku pracowników i tym sposobem jest więcej urzędników niż maszynistów i innych ciężko pracujących kolejarzy. Urzędnicy, aby wykazać się, że coś robią, zmieniają stale rozkłady jazdy. Kiedyś rozkłady zmieniano raz w roku, później dwa razy. Teraz codziennie. Co dzień trzeba sprawdzać rozkład w internecie, bo oszukać się można łatwo. Ale żeby chociaż te pociągi jeździły zgodnie z rozkładem! Ostatnio jadąc z Warszawy do Lublina, pociąg opóźnił się ok. trzech godzin. Totalny burdel. Jadąc gdziekolwiek dalej koleją w Polsce, widać małe zapyziałe stacyjki z peronami zarośniętymi zielskiem, rozpadającymi się budynkami, niebezpiecznymi przejazdami bez dróżników. I coraz mniej połączeń, coraz mniej pociągów, co powoduje, że na kolej trudno liczyć, więc jest coraz mniej pasażerów. A jak nie ma pasażerów, likwidują całe linie kolejowe. Całkowity upadek. Demony władzy zlikwidowały Zakłady Naprawy Taboru Kolejowego, bo lepiej kupić nowe wagony za granicą. Przynajmniej ktoś może wziąć łapówkę od producenta. Tak kupiono pierdolino (jak publicznie, i słusznie nazwała ten twór Bożena Dykiel). Bo przecież kupując polski skład pięciokrotnie taniej, o podobnych parametrach, decycent, lub grupa decycentów nie wybuduje sobie pałaców! Po co zatrudniać polskiego robotnika, skoro lepiej dać zarobić obcemu? Ale o czym tu gadać. Tak jest ze wszystkim. Zbyt wcześnie rozebrano w Polsce szubienice.

Autorstwo: Cezary Piotr Tarkowski

Źródło: Wolna-Polska.pl