

Stoi na polu lokomotywa

5 sierpnia 2010

Dziennik z podróży modernizowanym paneuropejskim korytarzem transportowym na odcinku E-65.

Na początku czerwca media wyły o zmienianych rozkładach jazdy PKP. Skrócono trasy i zawieszono połączenia. Wydymani poczuł się oszczędzający na paliwie, wycieczki szkolne i oczekujący na torach samobójcy. Traf chciał, że w tych nerwowych dniach miałam jechać koleją. I to z przesiadką w Tczewie.

Odjazd pociągu przewidziano o 10.51. Nie nadjeżdżał, a głośniki alarmowały z podwojoną częstotliwością. Gdybym rozumiała marsjański, w dodatku przepuszczony przez syntezator, to wiedziałabym, że pociąg ma opóźnienie. Nadjechał po 40 minutach. Ponieważ za bilet z Warszawy do Tczewa dałam 50 zł, a nie 140,50 jak w InterCity – po pierwsze skoncentrowałam się na znalezieniu miejsca bardziej atrakcyjnego niż plecak na korytarzu wagonu. Tanie Linie Kolejowe są bowiem całkowicie demokratyczne w kwestii rezerwacji miejsc. Płaci się za goły bilet, resztę robi fart lub refleks.

Współpasażerowie jadący z Krakowa dodali mi otuchy, mówiąc, że pociąg miał opóźnienie już w Radomiu. Po czym oczy im się zaszklily i zapadli w letarg. No to teraz nadrobi, pomyślałam. O 11.30 jeszcze stał na Centralnym. Na stacji Warszawa Wschodnia lokomotywa musiała chyba odjechać bez nas, bo krajobraz nie zmieniał się przez 35 minut.

Siedzący naprzeciw mnie facet tonem autorytatywnym stwierdził, że na pewno gdzieś w pobliżu naprawiają trakcję. Prawie mu uwierzyłam, ale wtedy wyjął „Fakt” i zaczytał się na amen. Takiemu wszystko można wmówić. Poza nim przedział okupowały czytelniczki „Rzepy”. Jechały na wystawę „Drogi do wolności” w Europejskim Centrum Solidarności. Wszystkie były

nauczycielkami historii – tej historii – i wiodły ze sobą młodzież męską zajmującą przedział sąsiedni. W przedziale jechała jeszcze magistrantka uniwersytetu w Olsztynie. Każdą rozmowę przez komórkę kończyła słowami:

– Niech Bóg ma cię w swojej opiece.

Nic to – pomyślałam – skoro pociąg ruszy, jakoś zleci. W Tczewie miałam być o 16.23. Przesiadka zaplanowana była na 17.10. Nadrobimy... – nie upadałam na duchu. Wyjechaliśmy z Legionowa.

Mknęliśmy, że hej! Wtedy pociąg zwolnił i się zatrzymał. Nikt się nie niecierpliwił. Podziwiano faunę polską.

– Patrz, patrz, pelikany! – wzdychał głos w przedziale obok. – Czy żurawie jakieś...

Staliśmy kwadrans i już chciało mi się zajarać. Pod ręką miałam popielniczkę, ale przedział dla palących zaludnili sami niepalący faszyści. Na dym szluców z korytarza reagowali jak na odór siarki. Raczyli się opowieściami o wszystkich krewnych, którzy zaliczyli zgon dzięki rakowi płuc. Żeby złapać choć bucha, zaryzykowałam trasę do kibla.

Korytarz zastawiony był laptopami, walizkami 80×50 cm, wózkami dla dzieci i rowerami górskimi. Z bagażu innego zauważyłam klatkę na małe ptaki i ceratowe torby, z których jedna zawierała rolki srajtaśmy, a druga zawekowane słoiki. Na koniec zawadziłam stopą o plastikowy pojemnik. Przewrócił się, a z wnętrza wydobył się wrzask i syczenie. Palące towarzystwo zamelinowało się trzy wagony dalej nad popielniczką firmy Profi „Pasztet z drobiu z pieczarkami”. Na okrzyk „Konduktor idzie!” w popłochu rozbiegło się po przedziałach, a właściciel popielniczki umknął do kibla.

Gdy wróciłam, rozmowy w przedziale zeszyły na tematy hodowlane. Dyskutowano o cechach psów rasy bukiet polski; doszłam do wniosku, że chodzi po prostu o kundla. Potem było kulinarnie –

jedna pasażerka radziła drugiej, jak gotować mężowi krupnik:

– Tak samo jak dla psa, tylko więcej wody.

Po półgodzinie jazdy znów zaliczyliśmy przystanek krajoznawczy, tym razem w lesie. Czytelniczka „Tygodnika Powszechnego” otworzyła okno:

– Posłuchajcie państwo! Jakże pięknie one śpiewają! Wciąż tylko pośpiech, a człowiek nie słucha głosów natury...

Koncertów trznadli i wron słuchaliśmy przez jakieś 20 minut. Pociąg ruszył. Nie na długo: zamarł akurat na środku mostu. Drgania i zgrzyty konstrukcji oraz wzburzone wody poniżej dostarczały wielu powodów do rozmów. Pasażerowie się nie nudzili. Postoje były jeszcze za Działdowem, Iławą i przed Malborkiem. Po jakimś czasie każde drgnięcie pociągu przyjmowane było oklaskami. Udzieliło mi się, bo czułam, jak gdybym sama ten skład ciągnęła.

Około 16.00, czyli wtedy, gdy pociąg miał dojeżdżać do Tczewa, przekopałam się do kierownika pociągu. Teraz atmosfera zaczynała być gorąca, bo zbliżały się strategiczne punkty przesiadkowe. Gdy mnie zobaczył, podniósł ręce w geście obronnym i wyrecytował:

– Na południu Polski duże podtopienia...

– Czy przez południe Polski rozumie pan tereny na południe od Gdańska? Za Warszawą zatrzymywaliśmy się z pięć razy...

– Ależ skąd – spojrzał w dziennik kursu – tylko cztery...

– Mam przesiadkę w Tczewie, pociąg odjeżdża 17.10, a my tam będziemy około 18.00.

– Spokojnie – rzekł tonem mediatora małżeńskiego – od czego samopomoc chłopska. Jakoś sobie radzimy. Udało nam się na przykład skomunikować pociąg do Olsztyna! – Złapał komórkę i kwadrans upłynął na negocjacjach. – Kierownik pociągu

czekającego w Tczewie kręci nosem. Pani spróbuje, może poczekają...

I poczynił mi wyznania. O modernizowanej od 3 lat trasie Warszawa – Gdańsk. O kombinacjach, by pasażerowie trafiali do miejsca przeznaczenia – pał licho o której. O torach, które są w stanie wiecznego remontu, bo jak się ruszy z lewej, to sypie się z prawej. Dowiedziałam się też, że prędkość maksymalna lokomotywy – nawet TLK – to nie 35 km/h, lecz prawie 200.

– Pani, to jest śmiech, a nie tory... Te całe modernizacje!...

W Tczewie jednak czekano na mnie i kilkunastu innych z „mojego” pociągu ponad 40 minut. Kiedy tam wpadłam, poczułam, że czekający pasażerowie chcą zabić mnie wzrokiem.

Jedną z głównych inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA jest projekt Koleje Dużych Prędkości. Pociągi na trasie Warszawa – Gdynia do roku 2013 mają osiągać prędkość maksymalną 200 km/h. Z Warszawy do Katowic – od 200 do 250, a do Poznania – nie mniej niż 250. Nie podaje się prędkości minimalnych, które osiągane są już teraz. Od czasu tej podróży nabrałam przekonania o samobójczej skłonności PLK. Aby wystartował pierwszy pociąg dużej prędkości, tory powinny się zupełnie rozsypać. Wtedy ustanie wszelki ruch kolejowy. Za postój przedłużony do odwołania przewoźnicy będą bulić ogromny szmal właścicielowi infrastruktury. Z tego szmalu PKP zbudują nowe tory, po których z prędkością rakietową poruszać się będą już tylko wagony z węglem.

Autor: Alicja Wilczewska

Źródło: [„Nie” nr 24/2010](#)