

W połowie lat 50. XX wieku podjęto się remontu i rozbudowy istniejących już wcześniej połączeń wąskotorowych w Bieszczadach. Łączna długość tras sięgnęła 73 kilometrów. Kolej zajmowała się głównie transportem drewna. Pobudowano budynki stacyjne i warsztatowe, zakupiono nowe wagony oraz lokomotywę „Rys” i trzyosiówkę „Las”, która naoliwiona błyszczy się teraz jak nowa. Wygląda trochę jak takie miniaturki PIKO, które w latach 80. ubiegłego wieku były marzeniem wielu chłopaków, jest tylko nieco większa. To skomplikowane urządzenie – cała masa żelastwa, rur, rurek, różnych dźwigni, korbek i pokręteł.

Maszynista, starszy pan, z wyrozumiałością demonstruje nam możliwości swojej maszyny. Po dorzuceniu węgla nad kominem ukazuje się pióropusz tłustego, czarnego dymu. Gwizdek, „para buch, koła w ruch” i okazuje się, że to ma-

Lokomotywa...

leństwo potrafi całkiem szybko jechać. Para ulatnia się także z jakichś dodatkowych rurek, tuż nad torowiskiem – po prostu mały smok. Na mijającej mnie ścianie kabiny, poniżej głowy maszynisty, widzę napis: „Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego. Chrzanów 1956”. Pół wieku...

Patrzę na zegarek. No proszę, już godzinę wraz z pierwszymi w tym roku pasażerami Kolejki Bieszczadzkiej po-

dziwiamy, jak panowie w kombinezonach czyszczą i sprawdzają wszystkie mechanizmy tego małego cuda. A tymczasem, za naszymi plecami, nowa spalinówka zaprzężona do składu pasażerskiego rusza do Przysłopia. Te współczesne lokomotywy, to jednak nie to samo. Patrząc na twarze podróżnych mam wrażenie, że nie tylko ja tak myślę... ■

tekst opublikowany 24.05.2006 w serwisie www.bieszczady.pl

