

PRL z racji wieku mogę wspominać najwyżej z perspektywy nastolatka, ale to właśnie ta perspektywa - na swój sposób nieobiektywna a przez to ułomna, pozwalała mi na wnikliwą obserwację codziennej pracy ludzi, ich zwyczajów, socjolektu zawodowego, czy profesji które przegrały w starciu ze współczesnością. Ta perspektywa uwolniła mnie od wszelkiej martyrologii, poważnych dyskursów historycznych zabarwionych polityką i pozwoliła dziś na zabranie Państwa w sentymentalną podróż.

Co było przyczyną mojej wizyty w końcu lat 80 na kętrzyńskim dworcu w pogodny dzień sierpnia, dzisiaj prawdę mówiąc sam nie wiem, ale patrząc z perspektywy upływającego czasu, najistotniejsze przecież pozostają wspomnienia.

Na kętrzyńskim dworcu znalazłem się późnym popołudniem. Słońce chyliło się ku zachodowi i ciepły, choć nie upalny dzień powoli zmierzał do przeistoczenia się w szarówkę. Budynek dworca osłaniał perony od miejskiego zgiełku. Lekki zefirek dawał przyjemne uczucie chłodu - zwłaszcza po dniu pełnym wakacyjnej bez troski, a zwinne jaskółki zataczały nad samą ziemią ósemki, głośno oznajmiając przy tym swoją obecność. Tak upływały kolejne kwadransy mojego pobytu na stacji powoli przygotowującej się do snu. Po drugiej stronie, na odległych torach pogrążone w letargu, stały wagony towarowe podstawione dla cukrowni. Dopiero następnego dnia zabierze je hałaśliwa lokomotywka manewrowa należąca do zakładu. W oddali majaczyła bryła kościoła Pod Wezwaniem Św. Jerzego, tylko o tej porze, przy niskim słońcu od zachodu, ukazująca obserwatorom swoje piękno w pełnej krasie.

Z tej sielanki wytrącił mnie sygnał z megafonu i komunikat, że za chwilę pociąg osobowy z Węgorzewa wjedzie na stację. Energicznie wstałem więc z ławki i zamiast wpadającej na stację z rykiem lokomotywy spalinowej, ukazał się w polu mojego widzenia pociąg nie z tej epoki. W perony stacji wtaczał się majestatycznie parowóz ciągnący za sobą dwa, równie rzadko - nawet wówczas - spotykane wagony typu 7A i 101A. Pierwszy to stary Pullman wzorowany na konstrukcjach przedwojennych dożywający swych dni na lokalnej trasie, a drugi - to wagon doczepny do wagonów motorowych w charakterystycznym malowaniu dwoma odcieniami zieleni: góra groszkowa, a dół khaki. Do składu pociągu pasażerskiego niczym w "Lokomotywie" Tuwima doczepiono sznur wagonów towarowych i tak przygotowany pociąg czekał na sygnał odjazdu w kierunku Korsz. Pomocnik maszynisty zszedł z kabiny lokomotywy na torowisko i wielką strzykawką wprowadzał oliwę pod panewki wiązarów i korbowodów parowej maszyny. Po połączeniu wagonów gumowym węzłem pneumatycznym, lokomotywa zaczęła "nabijać powietrze". Wokół dało się wyczuć charakterystyczny żar bijący od kotła parowozu i zapach smaru, a kołatanie miarowo pracującej sprężarki rozchodziło się echem po pustej stacji w rytm powtarzających się sylab: puf-cyk, puf-cyk, puf-cyk... Gdy od godziny odjazdu dzieliły już tylko minuty, maszynista włączył w lokomotywie sztuczny cug i wtedy pionowy słup skłębionego dymu, w widowiskowy sposób buchnął ponad dachy dworcowych zabudowań. W oddali było już widać uniesione ramię semafora. Odjazd! W jednej chwili dało się słyszeć głośny świst pary

pracej na tłoki silnika lokomotywy i cały peron na kilkanaście sekund okrył się białym obłokiem. Lokomotywa głośno sapiąc zaczęła gwałtownie przyspieszać, a wkrótce jej donośne wydechy zlały się w jeden huk. Gdy ostatnie wagony towarowe opuściły tor, podszedłem do krawędzi peronu. Dwa niki czerwone światełka lamp ostatniego wagonu stawały się coraz mniej widoczne, a czarny dym był już coraz dalej i dalej. Długo jeszcze stałem i wpatrywałem się w punkt, gdzie szarówka pochłonęła pociąg. Semafor z brzękiem opadł, a ja postanowiłem przejechać się takim pociągiem do Węgorzewa w kolejnych dniach.

Niestety wszystko co prawdziwe musi być doprawione feralną łyżką dziegciu. Wycieczka była przednia, a prawie nierealny pociąg przeniósł mnie w czasoprzestrzeń niczym z bajki. Za oknem wagonu pojawiały się czerwone dachy przycupniętych zabudowań mazurskich wiosek, pasący się u podnóża wysokiego nasypu koń, tudzież bocian na łące wypatrujący zdobyczy. Przez korony drzew pobliskiwała tafla jeziora Mamry. Gdy w drodze powrotnej, skład z łoskotem wjechał na jedną z maleńkich stacyjek, zwrócił na siebie uwagę osób pracujących w pobliskim polu, a wysiadającego pasażera przywitał wesóło merdający ogonem kundelek. Uzbrojony w aparat fotograficzny marki Smiena - Symbol produkcji radzieckiej, postanowiłem wykonać szybkie zdjęcie z pociągiem w tle, na kętrzyńskim dworcu. Cyk i gotowe. Niestety w PRL-u kolej była "strategicznym obiektem militarnym" pomimo, że potencjalny wróg (a ten czaił się wszędzie) z wykorzystaniem szpiegowskich satelitów gdyby tylko chciał, mógłby ją udokumentować lepiej niż ja na ORWOskiej kliszy i "ruskim" aparacikiem dla początkujących fotografików - amatorów. Nic z tego. Czujne oko funkcjonariusza wychwyciło akt niesubordynacji i w ten sposób trafiłem na milicję pod zarzutem szpiegostwa. Jeśli przeczyta to ten gorliwy służbista - dziś zapewne na emeryturze - będzie mu chyba wstyd. Szczęśliwie trafił się i rozsądny jego kolega, i w roli "dobrego policjanta" sprawę o "szpiegostwo" zakończył słowami "daj spokój chłopakowi". Niestety klisza została prześwietlona.

Od popętnienia tekstu minęło około półtora roku, a ten akapit dopisuję w grudniu 2023 roku, bowiem historia nie znosi próżni. W międzyczasie wróciły kuriozalne zapisy dotyczące zakazu fotografowania kolei. Wraca stare. Szkoda tylko, że przy ciasnocie intelektualnej polityków oraz indolencji samorządowców wszystkich szczebli w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego regionu na które składają się bez wątpienia dobra kultury materialnej, po planowanej przebudowie linii, na kętrzyńskim dworcu nie będzie już czego fotografować. A przecież kursujący pomiędzy Giżyckiem a Węgorzewem (z międzylądowaniem w Kętrzynie i czasem na zwiedzanie) pociąg retro, byłby marketingowym strzałem w dziesiątkę i świetnym sposobem na promocję miasta. Ale to już temat na odrębną dyskusję i to niestety w kategorii zmarnowanych szans ...

Pozdrawiam serdecznie

Pan M.