

Sobota, 18 lipca

Wczesnym rankiem ekipa w składzie: Leszek, Gosia, Carola i Franz wyrusza z Redy przez Elbląg do Olsztyna. W mieszkaniu Moniki i Sebastiana dołączają do nas Ela z Januszem, którzy z Pucka do Olsztyna dotarli pociągiem. Po wypiciu przygotowanej przez Monikę kawy wsiadamy do samochodów by rozpocząć dość długą podróż z Warmii przez Mazury i Mazowsze na Podlasie. Pierwszym przystankiem jest Szczytno. Tam cieszymy oczy oglądając precyzyjnie odrestaurowany stary, pruski budynek dworca kolejowego. Na jego szczytowej ścianie można zobaczyć pieczołowicie odrestaurowany napis "Ortelsburg". Nowoczesny, dwuczłonowy autobus szynowy, stojący przy peronie w dniu dzisiejszym jedzie z piętrowym wagonem typu Görlitz. Wagon pomalowany jest podobnie jak autobus. Takie "wzmocnienie" składu regionalnego pociągu zaproponował niegdyś Sebastian. Jego propozycja, jak widać, została zrealizowana!

Podczas naszej podróży na Podlasie przekraczamy rzekę Narew. Most, przez który jedziemy, był świadkiem wielu historii w czasie pierwszej i drugiej Wojny Światowej. Podczas I wojny miał on znaczenie strategiczne. W czasie narewskiej ofensywy (pomiędzy 13 lipca a 24 sierpnia 1915 roku) wojskom niemieckim udało się wyprzeć wojska rosyjskie na wschód, by w końcu zająć Warszawę. Przed rozpoczęciem II Wojny Światowej w 1939 roku, II Rzeczypospolita przygotowała na tym moście linię obronną z bunkrami i wieżyczkami strzelniczymi. Ich resztki są widoczne do dzisiaj. Gdy we wrześniu 39 roku wojska niemieckie zaatakowały Polskę, toczyły się tutaj intensywnie walki. Zaledwie 350 Polaków przez trzy dni broniło się przed nawałą 40 000 niemieckich żołnierzy wspieranych przez czołgi. Dlatego obszar ten nazywany jest w historii Polskimi Termopilami. Tutaj znajdowała się także linia kolejki wąskotorowej. Niestety, nie ma już po niej śladu.

W godzinach popołudniowych docieramy do Siemiatycz. W hotelu spotykamy Dominika i Berenikę. Razem, w trzy samochody, jedziemy do Drohiczyna - historycznej stolicy Podlasia. Największy rozkwit Drohiczyna przypada na wiek XVII. W tym czasie w Drohiczynie znajdowały się trzy prawosławne i grekokatolickie cerkwie oraz cztery klasztory, w tym dwa katolickie franciszkanów i benedyktynów. W czasie pierwszej i drugiej Wojny Światowej zostały one znacząco zniszczone. Obecnie są tutaj trzy wspaniałe kościoły i cerkwie. Odwiedzamy je wszystkie po kolei. Szczególnie ważna jest dla nas wizyta w katedrze diecezjalnej, obok której znajduje się seminarium i pałac biskupi. W 1999 roku odbyło się tutaj ekumeniczne spotkanie z papieżem Janem Pawłem II. Gdy jesteśmy w kościele na zewnątrz rozpętuje się gwałtowna burza. Trwa krótko, więc zaraz po deszczu idziemy nad Bug, by oglądać piękno, malowniczej, podlaskiej wsi i prom przewożący ludzi i pojazdy na drugi brzeg rzeki. Stamtąd wspinamy się na wzgórze, na którym znajduje się obelisk. Franz wypytuje Janusza o historię Polski, a Janusz szczegółowo odpowiada na wszystkie pytania, bo zna polską historię bardzo dobrze.

Z Drohiczyna jedziemy do Mielnika, na prawosławny cmentarz. Carola i Franz są zdziwieni, że jest tutaj tak wielu prawosławnych chrześcijan. Wiele nazwisk na krzyżach i nagrobkach kończy się literami "...juk", na przykład Siemionjuk. Nazwiska przypominają, że stąd jest już bardzo blisko do Białorusi.

Z Mielnika podążamy nad Bug, by podziwiać ogromny stalowy most kolejowy nad rzeką. Obserwujemy przejazd ciężkiego pociągu towarowego, prowadzonego przez lokomotywę TRAXX. Wykonujemy wiele fotografii, a Gosia filmuje obiekt i przejeżdżające po nim pociągi.

Wieczorem jesteśmy bardzo zmęczeni, ale jednocześnie... bardzo zadowoleni. Leszek (jak zawsze) wybrał bardzo dobrą trasę naszej wycieczki. Szczególnie Carola i Franz nauczyli się wiele o Polsce.

Niedziela, 19 lipca

Rano odwiedzamy Świętą Górę Grabarkę. Góra Grabarka jest najważniejszym miejscem pielgrzymek prawosławnych w Polsce. Źródło u podnóża góry jest święte i... cudowne. Dlatego odświeżamy się i pijemy świętą wodę. Na górę wybudowano piękną cerkiew i klasztor. W cerkwi trwa właśnie prawosławna Msza Święta. Słyszemy wspaniałą, melodyjną pieśń pobożnych zakonnic i potężny głos kapłana-popa.

Po pożarze w 1990 roku cerkiew ta została odbudowana w pierwotnej formie. Każdego roku, podczas obchodów prawosławnego Przemienienia Pańskiego - w sierpniu, pielgrzymi przynoszą tutaj swoje krzyże i zostawiają je na Górze Grabarce. Ich liczbę szacuje się na ponad 10 000. A wszystko zaczęło się w 1710 roku, w czasie epidemii zakaźnej choroby. Mieszkańcy Siemiatycz ukryli się w lasach, gdzie przemówił do nich święty głos i oznajmił, że ratunek nadejdzie w chwili, gdy krzyż przyniesiony od świętego źródła zostanie ustawiony na Górze Grabarce. My również ustawiamy swój krzyż, który wykonał Leszek z pomocą nas wszystkich. Na krzyżu piszemy nasze imiona i litery: PMM H0.

W Nurcu-Stacji jesteśmy gośćmi rodziców Edyty - żony Marka, czyli synowej Gosi i Leszka. W domu Bożeny i Michała jest bardzo pięknie i... nadzwyczaj gościnnie. Nikt nie może stąd wyjść głodny! Tam spotykamy się z Jackiem i Bożenką, którzy specjalnie przyjechali na ten jeden dzień aż z Gdańska.

To, co oglądaliśmy w tym dniu, można przeczytać w raporcie przygotowanym przez Jacka.

Późnym popołudniem odwiedzamy Czeremchę. To duży węzeł kolejowy. Mimo znacznej ilości torów kolejowych jest tutaj bardzo mały ruch. Czasami w ciągu dnia kursuje tylko jeden pociąg towarowy. Na skraju stacji znajduje się mała, kolejowa kolekcja muzealna. Składa się ona z wagonu cysterny, mechanicznego - bardzo starego żurawia kolejowego z początku ubiegłego wieku i lokomotywy parowej pruskiej konstrukcji. Franz autorytatywnie stwierdza, że lokomotywa jest pruskiej serii G 8.1 i została prawdopodobnie zbudowana przez firmę Schichau w Elblągu. Wszystkie znajdujące się tutaj pojazdy kolejowe są cenne historycznie.

Na drugim końcu stacji Czeremcha jest - niedawno zamknięta - lokomotywnia. Dla wielu lokomotyw typu SM42 nie ma już pracy i stojąc na bocznym torze czekają one teraz na "nowe życie" lub... zeżłomowanie.

Wieczorem docieramy do Hajnówki. Szybko znajdujemy nasz hotel, usytuowany w pobliżu dworca kolejowego. Podczas kolacji, którą jemy w miejscowej pizzerii, znowu nadchodzi wielka burza. Raz po raz gaśnie światło. Nie ma prądu.

Pomimo nie najlepszej pogody był to kolejny interesujący dzień. Idziemy spać

bardzo zadowoleni.

Poniedziałek, 20 lipca

Jedziemy w pobliże granicy z Białorusią i odwiedzamy - będąc w sercu głębokiego lasu - dwutorową linię kolejową, prowadzącą do granicy. Patrzymy na tor o normalnej szerokości (1435 mm) i na ten trochę szerszy - z prześwitem 1520 mm. Dwaj polscy funkcjonariusze Straży Granicznej (wielka kobieta i nieduży mężczyzna) chcą wiedzieć, co tutaj robimy. Dziwią się: - kolejowi hobbyści? Następnie bardzo przyjaźnie życzą nam dobrego dnia.

Później odwiedzamy dużą stację w Siemianówce. W jej pobliżu znajduje się ogromny zbiornik wodny. Zbudowano go tutaj, bo rzeka Narew na Białorusi jest nieuregulowana, co często prowadziło do powstawania powodzi na terenach Polski. Ponieważ zbiornik wodny został zbudowany po obu stronach linii kolejowej musiała ona zostać przełożona na nowo zbudowany, wyższy nasyp. Ten nasyp prowadzi teraz przez środek jeziora. W środku znajduje się stalowy most kolejowy. Pod mostem przepływa Narew w kierunku Podlasia. Słońce świeci, trawy kołyszą się w ciepłym wietrze...

Jest to piękny dzień i... bardzo ładne miejsce.

Kontynuując kolejową wycieczkę po Podlasiu podążamy do licznych rejonów przeładunkowych, które zostały zbudowane w lesie, specjalnie na potrzeby wojsk dawnego Układu Warszawskiego. Tutaj miało się przeładowywać z toru szerokiego na normalny czołgi, sprzęt wojskowy i żołnierzy oraz paliwa: benzynę i olej napędowy. W ten sposób w czasach socjalistycznych powstał cały system wojskowych linii kolejowych, torów oraz punktów przeładunkowych ukrytych w lesie. Cieszyć się można, że te dawne wojskowe i kolejowe budowle nigdy nie zostały użyte w celach militarnych, a teraz, jako terminale przeładunkowe i centra logistyczne, służą pokojowej gospodarce. Niektóre z dawnych rejonów nie znalazły nowych użytkowników i stoją opuszczone w lesie. Oprócz wojskowej infrastruktury kolejowej można znaleźć tutaj jeszcze resztki leśnych waskotorówek.

Po południu odwiedzamy park zwierząt leśnych położony na skraju Puszczy Białowieskiej. Podziwiamy żubry, jelenie, rysie, żbiki i wilki. Potem idziemy po torach dawnej linii kolejowej Hajnówka - Białowieża ku "Miejscu mocy". Tutaj las jest bardzo ciemny. Magiczne miejsce - ogromny, tajemniczy kamień. Każdy, kto na nim stanie, dostanie wiele nowej energii. Oczywiście, wszyscy z grupy stajemy na tym kamieniu. Każdy chce uzyskać wiele mocy, gdyż dla pełnej realizacji bogatego programu wycieczki przygotowanego przez Leszka potrzeba naprawdę niezmiernie dużo siły. W drodze powrotnej, w samochodzie, z nową energią śpiewamy piosenkę - po... rosyjsku.

Dzień kończymy spacerem do stacji Hajnówka. Znajduje się tam bardzo długa kładka nad torami. Łączy dwie części miasta, ale pasażerowie podróżujący koleją mogą z niej korzystać z pewnymi utrudnieniami, gdyż... pozbawiono ją zejść na perony.

Wtorek, 21 lipca

Jedziemy wąskotorową kolejką leśną przez puszcę do Topiła. Pociąg prowadzi lokomotywa spalinowa typu V10C wyprodukowana w dawnym NRD. To bardzo ciekawy przejazd przez obszar lasów, bagien i torfowisk. W Topile jest piękne jezioro i gospoda. Kiedyś nazywała się "Zum letzten Groschen". Tutaj możemy zjeść zupę chłopską i napić się kwasu chlebowego. Po dość długiej, bo trwającej ponad godzinę podróży powrotnej, jedziemy dalej - do Białowieży. Tam zwiedzamy fantastyczne Muzeum Parku Narodowego. Dowiadujemy się wiele na temat flory i fauny białowieskiej puszczy. To muzeum jest chyba najlepszym i najnowocześniejszym muzeum tego typu w Europie. Kto je - będąc tutaj - nie odwiedził, popełnił poważny błąd.

Leszek ma jeszcze jedną niespodziankę dla wszystkich. Pokazuje nam stację Białowieża Towarowa. Jest to klasyczna stacja końcowa na lokalnej kolei. Franz jest zachwycony. Stacja już nie pracuje. Zamieniono ją na elegancką restaurację i hotel, ale ustawiono tutaj wiele kolejowych pojazdów muzealnych. Jedną z lokomotyw to parowóz Henschel. Takie lokomotywy były także w Turynii. Na prywatnej linii kolejowej z Ilmenau do Großbreitenbach jeździły około 100 lat temu. Na torach stoją jeszcze inne, typowe polskie lokomotywy. W chwili naszego pobytu na stacji jest rozładowywany z samochodowej lawety stary wagon towarowy typu G10.

Ten dzień był znowu bardzo ciekawy. Wieczór spędzamy razem przy stole. Dominik i Berenika przyrządzają specjalne drinki. Gdy je wypijesz - możesz spać spokojnie. Ale Carola i Janusz mają inny sposób na spokojny sen - wychodzą na zewnątrz. Palić papierosy.

Środa, 22 lipca

Gdy rano, po śniadaniu, wyjeżdżaliśmy z Hajnówki zatrzymała nas straż graniczna. Kontrola dokumentów. Ładna funkcjonariuszka SG i jej surowy kolega stwierdzają, że z dokumentami Franza jest pewien problem. Jego dowód osobisty znajduje się na ich liście poszukiwanych! Na szczęście problem został szybko wyjaśniony. Franzowi w 2009 roku, podczas podróży do Słupska, ukradziono dokumenty. Polska policja wpisała tę sprawę na listę rzeczy poszukiwanych. Dlatego Straż Graniczna pytała Franza czy jest on osobą z 2009 roku. Potwierdził to, a młoda funkcjonariuszka powiedziała Franzowi w języku angielskim, że w ten oto sposób "drobny program kulturalny Straży Granicznej dla niemieckich turystów został zakończony". Franz został wprowadzony w osłupienie. Nie wiadomo, czy przez urodę strażniczki, czy przez jej słowa. Na koniec usłyszał przyjazne "Auf Wiedersehen".

W Kruszynianach czeka nas niespodzianka: Leszek wybrał jako cel podróży islamski meczet. Idziemy do obiektu. Zdejmujemy buty. W środku kościelny z meczetu opowiada nam o historii Tatarów w Polsce. W dniu 12 marca 1679 roku król Jan III Sobieski darował w podzięcie ziemię i wieś w tutejszej okolicy Tatarom, którzy walczyli dla Polski z Turkami. Oprócz 45 innych rodzin muzułmańskich mieszkał tutaj także pułkownik Samuel Murza. Murza uratował życie króla. I tak się przez to stało, że Tatarzy pozostali w Kruszynianach. Do dzisiaj mieszkają tu

muzułmanie z korzeniami tatarskimi. Żyją jako obywatele Polski, która bardzo intensywnie pomaga im w pielęgnowaniu ich historii i kultury. Polacy mogą więc być dumni z tolerancji religijnej panującej tu od wieków.

Aby zachować tradycję, na nowo zostało zbudowane tatarskie gospodarstwo, w którym znajduje się także restauracja. Idziemy na tatarski obiad. Bardzo smakują nam ich specjały.

Po obiedzie jedziemy do Krynek. Franz przeczytał, że w tej okolicy jest używany dialekt polsko-białoruski. W Krynkach dawniej mieszkało wielu Żydów. O nich przypominają trzy synagogi. Wielka Synagoga została zniszczona przez Niemców w 1944 roku. Miejscowych Żydów wówczas wymordowano. Ruiny Wielkiej Synagogi przypominają Holocaust. Carola i Franz bardzo przejęli się tą historią. To były smutne czasy dla wielu narodów. Mała Synagoga i Synagoga Kaukaska ocalały i będą restaurowane.

Później trafiamy na prawdziwego imama w meczecie w Bohonikach. Gdy Leszek przedstawił Carolę i Franza, imam mówi, że wie co to Piko. Gdy słyszy imię Franz, woła: "A, jak Franz Beckenbauer!" Potem opowiedział nam o Tatarach w Polsce.

Kiedy dotarliśmy do hotelu w pobliżu Suwałk, Gosia stwierdziła, że nie podoba się jej ten hotel. I miała w stu procentach rację. Nam również się nie spodobał. Ale na razie Trzeba tutaj być cicho. W 5-minutowych odstępach Monika mówi "ps...st" i wszyscy... milczą.

Natomiast w samych Suwałkach, w centrum miasta jest bardzo pięknie. Leszek wyjaśnia Franzowi specyfikę rynku i domów noszących ślady czasów zaboru rosyjskiego.

Czwartek, 23 lipca

Rano opuszczamy niemiły hotel i jedziemy do Starego Folwarku. Tam naszej grupie bardzo podoba się hotel Holiday. Zmieniamy, więc, miejsce zakwaterowania.

Na wycieczkę jedziemy do kolejowej stacji granicznej Trakiszki. To granica Polski z Litwą. Odnajdujemy stary rosyjski budynek stacji. Drewniany! Na nowym dworcu zwiędzamy nastawnię. Niestety, ruch pociągów jest tutaj znikomy.

W Sejnach odwiedzamy wspaniałą Bazylikę Nawiedzenia Maryi i podziwiamy figurę Matki Bożej Sejnińskiej. Podczas wizyty w muzeum w dawnym klasztorze Dominikanów z XVII wieku Franz znajduje wiele nieznanego mu zdjęć marszałka Piłsudskiego, który pochodził z tego regionu. Janusz opowiada Franzowi i Caroli o historycznym znaczeniu Józefa Piłsudskiego dla Polski.

Podczas spaceru po mieście oglądamy Białą Synagogę. W pobliżu, w restauracji, jemy litewskie specjały.

Po obiedzie jedziemy do Płociczna, na kolejkę leśną wożącą turystów po Wigierskim Parku Narodowym. Lokomotywa V10C ze starego NRD jest ładnie utrzymana i pomalowana, ale Leszkowi nie podobają się wagony. Wyglądają jak wozy cyrkowe - mówi. Niemniej jednak filmowane są one w romantycznym świetle głębokiego lasu. Ostatni pociąg do Londynu?

Na koniec - przejazd nad jezioro, gdzie na wzgórzu stoi kościół i dawny klasztor. Kamedułów tutaj już nie ma. Kościół został zniszczony w czasie II Wojny Światowej. Na szczęście po wojnie udało się go odbudować. Kościół jest tak piękny, że można być dumnym z tej odbudowy. Nawet papież Jan Paweł II był tutaj. Odwiedzamy miejsca, gdzie modlił się i mieszkał.

Piątek, 24 lipca

Celem wyprawy jest Kanał Augustowski z jego śluzami. Najpierw, jednak, jedziemy na stację kolejową. Na stacji Augustów spotykamy rosyjską lokomotywę spalinową zwaną Gagarinem.

Kanał Augustowski jest XIX wieczną sztuczną drogą wodną, która przecina terytorium Polski i Białorusi. Śluzy to prawdziwe dzieła sztuki technicznej. Janusz informuje, że za pośrednictwem tego kanału w czasie II Wojny Światowej transportowano na południe broń dla niemieckiej marynarki wojennej. Większość śluz jest pięknie odrestaurowanych, a wszystkie działają bez zarzutu. Szczególnie interesująca jest śluza Rudawka. Śluza, kanał i droga przecinają się dokładnie na granicy z Białorusią. W czasie II Wojny Światowej odbyła się tu krótka walka z udziałem czołgów.

W Augustowie, jemy obiad i oglądamy miasto z portem nad jeziorem. Sebastian kupuje pamiątkę - piękny garnitur! Kończymy naszą podróż wieczorem, wizytą na stacji Suwałki. Na nastawni Franz uczy się, co oznacza zwrot "sympatyczny facet".

Sobota, 25 lipca

To najciekawszy dzień dla naszej nauki historii kolejowej. Szukamy szczątków mostów i wiaduktów starej "cesarskiej drogi" z Gołdapi do Żytkiej. Franz wziął ze sobą niemiecką książkę na ten temat. Znajdujemy lokalizację starego dworca pruskiego w Żytkiej. Główną atrakcją jest oglądanie ogromnych mostów w Stańczykach. Czy to prawda, że ich filary zostały wykonane z drewna, które otoczono betonem? Leszek wyjaśnia szczegółowo tajniki tej konstrukcji. Odwiedzamy również inne mosty na tej nieistniejącej od lat linii kolejowej. W Botkunach Leszek (w języku angielskim) prowadzi ciekawy wykład na temat historii tej kolei. Zna jej historię w każdym szczególe. Ta droga była kiedyś częścią "Drang nach Osten" niemieckiego Sztabu Generalnego. Miała służyć jako trzeci Ostbahn dla transportu wojsk.

W Gołdapi odwiedzamy uzdrowisko i tężnie. Lecznicza woda jednak nie wszystkim smakuje.

W Węgorzewie zwiedzamy stację kolejową z muzeum.

Dominik i Berenika nas opuszczają. Mają rodzinną imprezę tutaj, w okolicy.

Po obiedzie podziwiamy gigantyczne śluzy na Kanale Mazurskim. Kanał ten nie został nigdy ukończony. Pozostały tylko jego fragmenty. Pięć z dziesięciu planowanych śluz znajduje się dziś po stronie polskiej. Ta jedna - kompletnie wykończona śluza - jest w Guji. Jej opiekun - śluzowy - pozwala nam zwiedzić

obiekt. Obiekt funkcjonuje i służy do regulacji poziomu wody w jeziorze Rydzówka, która jest odprowadzana przez Kanał Mazurski.

Na koniec dnia zmierzamy w kierunku wsi Bajory, by odnaleźć pozostałości dawnej wąskotorówki i most na Kanale Mazurskim przez który przebiegał tor "Rastenburger Kleinbahn". Sebastian jest tutaj, oczywiście, w swoim żywiole. Wie wszystko, o tym miejscu, ponieważ ta linia kolejowa jest głównym motywem jego makiety H0e.

W czasie jazdy do Olsztyna pokonujemy gwałtowną, czasami nawet niebezpieczną burzę. Gałęzie spadają na drogę...

Niedziela, 26 lipca

Ten dzień, to czas zwiedzania Olsztyna. Na początek Sebastian pokazuje nam swoje (to znaczy Warmińsko-Mazurskiego Towarzystwa Miłośników Kolei) mini muzeum kolejnictwa w starej wieży ciśnień. Zgromadzono tutaj wiele ciekawych eksponatów. Następnie jeździmy toromistrzowskim pojazdem szynowym (czyli pięknie odrestaurowaną drezyną DL-2) po torach. Ale frajda!

Bardzo interesujące jest muzeum w starym tartaku. To właśnie tutaj, już we wrześnie, odbędzie się wystawa makiet kolejowych. Sebastian przygotowuje ją bardzo sumiennie. Widać, że jest tym trochę zdenerwowany. Ale przecież nie ma powodu, bo wszystko się uda. Musi się udać!

Razem z Markiem i Edytą, którzy tutaj uczą się, pracują i mieszkają, oglądamy miasto. Jemy obiad i... dziwne lody.

Po południu odwiedzimy siedzibę Radia Olsztyn. Marek, który pracuje tutaj jako redaktor, wyjaśnia wszystko. Na koniec z Leszkiem i Franzem przeprowadza dwa wywiady. Będzie to materiał do zareklamowania w radio wystawy małych makiet kolejowych w starym tartaku.

Mija kolejny wspaniały dzień.

To, niestety, koniec naszych wakacyjnych wojaży po Podlasiu, Warmii i Mazurach. Żegnamy naszych "olsztyniaków" oraz Elę i Janusza, którzy wracają do domu pociągiem. Wieczorem Leszek, Gosia, Carola i Franz jadą samochodem do Redy. Następnego dnia, o świcie, Carola i Franz wylatują z Gdańska do Monachium.

Dla nas były to bardzo ciekawe dni. Poznaliśmy wiele interesujących miejsc.

A wszystko to w towarzystwie zawsze przyjaznych, ciepłych i wspaniałych ludzi. Nasi polscy przyjaciele doskonale zaplanowali i wszystko zorganizowali w świetny sposób. Byli dla nas przewodnikami. Wielkie słowa podziękowania kierujemy do naszych przyjaciół z grupy PMM H0.

Zapewne wkrótce znowu odwiedzimy Polskę i spotkamy się ze wszystkimi.

Już dzisiaj cieszymy się na tę okoliczność.

*tekst i foto: **Franz i Carola Rittig***

tlumaczenie: Tomasz Więclawski