



Mirosław Derecki

ROBOTNICY LUBLINA:
ŻYCIE PRZY PAROWOZACH

Siadaj pan, jest chwila czasu, pogadamy jak człowiek z człowiekiem. Ale lepiej się było do Marcina wybrać, do mojego brata młodszego. Ten maszynistą jest, zawód ma ciekawy, kawał świata objechał, dużo widział. A mój życiorys zwykły, ślusarski. Siedzę na parowozowni i stare graty kleję. No, może nie tylko stare, ale że ku temu idzie, to fakt. Para, panie, niedługo pójdzie na emeryturę, coraz więcej elektrowozów po torach się kręci i Marcin też się zresztą ostatnio na elektrycznego przekwalifikował.

Szkoda pary. Pewnie, w elektrowozie człowiek siedzi elegancko jak w Fiacie, dym mu w oczy nie leci, nie jest za smolucha. Ale paleniska tam nie ma i w kurkach nie syczy i się, cholera, trąbi jak pogotowie ratunkowe, a nie gwizdże jak Pan Bóg przykazał. Zresztą, niech się Marcin o to martwi, nie ja. Ale znowu, jak kto się do starych odgłosów przyzwyczaił przez lata - teraz mu trochę nieswojo. A my, panie, przy kolei od dziecka. Na Kunickiego koło wiaduktu żeśmy mieszkali. Ojciec kolejarzem był, zwrotnice przestawiał. Tylko jaka przyszłość dla człowieka - przekładanie wajchy. Teraz można pójść na szkołę, podnieść kwalifikacje. Ale wtedy, za cara? Tak, że w końcu wyuczył się murarki i w niej już do końca życia został. Ja też specjalnie do kolei nie tęskniłem. Jak w trzydziestym szóstym roku skończyłem szkołę podstawowa, poszedłem do zawodowej dla ślusarzy i zaraz też dostałem robotę w fabryce maszyn rolniczych, u Wolskiego. A natomiast Marcin miał większe zamiłowanie do jazdy. On by tylko na parowóz i w świat... Taki był.

Lekkiego życia z początku nie miał. Kilka lat z łopata między tendrem a paleniskiem latał, parę ton węgla dziennie musiał przerzucić i jeszcze po uszach od maszynisty oberwał jak się na ten świat, co mu do niego tak śpieszno było, jak się zagapił. I nie zawsze potem brali na kurs dla maszynistów. No, trzeba przyznać, jemu się udało, na swoim postawił.

Tak więc ja pracowałem u Wolskiego, ojciec murował, Marcin jeździł i jakoś się życie pchało do przodu. A mnie i tak praca na kolei było pisana, i oto co się naraz dzieje? Wybucho wojna. Potem jest okupacja. Ojciec muruje, Marcin jeździ, a mnie wyrzucają z roboty. Czepiam się takiej i owakiej pracy, trochę ojcu pomagam na budowie, aż przychodzi 1943 rok. Biorą mnie do junaków. Utworzono wtedy w Lublinie kilka młodzieżowych - dzisiaj by

się powiedziało - hufców. Nasza grupa została skoszarowana w barakach przy ulicy Siennej. Dali nam kombinezony, na głowy ni to berety ni to jakieś krymki aresztanckie i zagnali do burzenia żydowskich domów dookoła zamku, co je Niemcy wysadzali w powietrze. W tej brygadzie przemęczyłem się pół roku, a sam dobrze nie wiedziałem, czy bardziej robotnikiem jestem czy więźniem.

Ale nagle co się dzieje? Chodzą wzdłuż szeregów i przepytują, kto mechanik, kto ślusarz, albo inny rzemieślnik z przemysłem metalowym związany. Zgłaszali się koledzy, zgłosiłem się i ja. Popędzili na stację, myśleliśmy, że na roboty do Niemiec powiozą. Jednak nie. Trzeba im było ludzi na kolej, bo front się już na wschodzie walił. Siłą pchali na parowozy, transporty z bronią, z amunicją szły i szły przez Lublin. Mnie się jakoś udało wykręcić, że to ślusarz byłem, zatrudniono mnie w parowozowni, żeby im postrzelane graty znowu pod parę stawiać. Myślałem tylko o tym, żeby uciec z roboty, co za przyjemność Niemcom pomagać. Dopiero mnie starsi odpowiednio oświecili. Był tam stary ślusarz, Żołądek Józef - umarł już z dziesięć lat temu - mówi mi: „Kamiński, żółtodziób jeszcze jesteś, nic nie rozumiesz. Uciekniesz, a oni i tak cię złapią i swoją karę dostaniesz. A jeśli nawet nie złapią - wezmą innego na twoje miejsce i robić też będzie musiał. Czyli nie tędy droga. Pracować trzeba, bo w ten sposób fachu się uczysz, a fach będzie potrzebny jak Polska znów nastanie. Ale też jak się dobrze zrobiło robotę, to trzeba ją potem dobrze popsuć, żeby Niemiec nie miał pożytku. Znasz słowo sabotaż”?

Ten Żołądek jak do mnie mówił, dużo ryzykował, bo wszak nie wiedział, kim jestem, może kolaborant? Ale mówił, bo są czasy i sytuacje, kiedy człowiek musi człowiekowi wierzyć. Tak więc sabotowaliśmy. Najczęściej sypało się piasek do maźnic przy osiach. Jak parowóz przejechał potem kilkanaście kilometrów, zacierał się tak dokładnie, że przez kilka dni był niezdolny do użytkowania. Jednego z naszych Niemcy złapali przy sypaniu piasku. Skończył na Majdanku.

Ja często byłem przydzielany do ekipy obsługującej pociąg ratunkowy. Jeździło się nieraz kilka razy w tygodniu, bo partyzanci nie próżnowali. Leciały na minach pociągi, rwały się tory i mosty. Trzeba było ściągać porozbijane składy ze szlaku, a że wtedy już dla Niemców każda minuta wolnego toru liczyła się na wagę złota, tyrali nami jak końmi. I choć pot się lał po karku, to jednak, panie, satysfakcja była patrzeć na pogruchotany sprzęt, który nie dotrze już nigdy na front. W tym miejscu przypomniła mi się rzecz, o której bardzo mało kto wie, właściwie wiemy tylko my, stara ekipa pociągu ratunkowego: czasem tak się zdarzało, że ich straż kolejowa wykryła miny założone na torach i te miny trzeba było wygrzebywać z ziemi. To była robota niebezpieczna, bo nigdy nie wiadomo, czy mina nie jest tak skonstruowana, że wybuchnie przy byle dotknięciu. Więc na takie „okazje” mieli niemieccy saperzy żydowskiego chłopca, miał może ze dwanaście lat, którego zawsze ze sobą wozili. Sami, dranie, kładli się na ziemi w bezpiecznej odległości, a to dziecko musiało

wydobywać ładunek wybuchowy. Do dzisiaj widzę tę scenę na torach koło stacji Lipka. Jest takie letnie, słoneczne popołudnie, śpiewają ptaki, poza tym cisza, spokój, jakby wcale nie było wojny, a Żydek czołga się po wysokim nasypie kolejowym. My leżymy koło pociągu i nic mu nie możemy pomóc i krew mi oczy zalewa ze złości i nienawiści – a Niemcy się śmieją i wołają: „sznel, sznel!”.

No, to przeszło, nie wróci. Ale myślami, panie, do lat okupacji będziemy wracać jeszcze długo. Choćby taki dzień jak dzisiaj: siedzimy sobie wygodnie w ciepłym pokoju, rozmawiamy, za dwa dni wigilia, już się atmosferę świąteczną czuje, za dwa dni będziemy się dzielić opłatkiem, życzyć sobie wszystkiego najlepszego. Już my teraz pełni jesteśmy tej radości, która nam się szykuje. Pamiętam jednak dobrze, że dwadzieścia siedem lat temu, w Wigilie 1943 roku dostałem od Niemca w pysk nie za sabotaż, nie za podziemną robotę, ale za... śpiewanie polskich kołęd. Na parowozowni, w czasie przerwy śniadaniowej. Siedzieliśmy w pakamerze, chleb jedli, kawą zapijali. Ktoś zanucił „W złobie leży...”, my za nim. I wtenczas wpada nasz werkmajster Cieślak - tak się z polską nazywał - i wrzeszczy: sabotaż, sabotaż! Zrobiło się piekło, bił, kopał, ledwie że nie strzelał. Dzisiaj myślę, że może miał wtedy swoją rację. To był jednak sabotaż, takie śpiewanie kołęd. Sabotaż moralny.

Jak Niemcy zaczęli wiać z Lublina, załadowali na osiem wagonów najcenniejsze maszyny z parowozowni i chcieli wywieźć do swojego rajchu. Ale się nie udało. Poszedł piasek w maźnice, popaliły się osie. Żal było wagonów zmarnowanych, ale sprzęt uratowaliśmy.

A na dworcu był sądny dzień. 21 lipca ruscy odcięli linię na Warszawę i ostatnie, sformowane przez Niemców składy uciekały na Rozwadów. I zaraz też do miasta wkroczyła Armia Czerwona. Jak się tylko strzelanina uspokoiła, poszedłem do pracy, do parowozowni. Było to rankiem 23 lipca. Przyszło też kilku innych z naczelnikiem parowozowni, Skwarskim. Nie, parowozów z początku nie reperowaliśmy. Raz, że nie było czego reperować, bo Niemcy co mogli - zabrali, nawet najbardziej dychawiczne graty, a dwa - sprawą najważniejszą było poszerzanie części torów, żeby mogły wejść rosyjskie pociągi. Cała załoga wtedy przez dwa tygodnie, dzień i noc pracowała przy torach. Zanim się nie ruszył front na Wiśle, w kierunku warszawskim szedł tylko ruch towarowy, ale od strony Rozwadowa został prawie natychmiast po wyzwoleniu wznowiony ruch pasażerski. Już 5 sierpnia wyjechał z Rozwadowa do Lublina pierwszy pociąg osobowy, tylko że nie dotarł do samej stacji bo most na Bystrzycy był zerwany. Ale po tygodniu most odbudowano.

W parowozowni wszystko wracało do normalnego stanu. Teraz roboty było bez granic, bo przyszły parowozy z Kielc i ze Skarżyska, A jeszcze wzdłuż szlaku leżało sporo maszyn wysadzonych przez partyzantów, częściowo rozbitych przez lotnictwo. Znowu jeździliśmy naszym pociągiem ratowniczym i te parowozy, które się jeszcze nadawały do naprawy,

stawialiśmy na tory, a innych „szabrowaliśmy” co tylko można. Bo w pierwszych miesiącach krucho było z częściami zamiennymi.

No, a Marcin, jeździł wtenczas po kraju. Całymi tygodniami był w podróży. Prowadził składy z amunicją, z zaopatrzeniem dla wojska w kierunku frontu, który coraz szybciej uciekał przed nim na zachód. Nigdy nie wiedzieliśmy, kiedy wróci z trasy, czy go w ogóle jeszcze kiedy zobaczymy. Nieraz było tak, że przez całą noc szykowaliśmy maszynę, na rano stała już pod ciśnieniem, padaliśmy ze zmęczenia, a on wpadał na parowozownię, bywało, że i dziękując zapomniał powiedzieć, wyprowadzał parowóz z hangaru i... zniknął na całe tygodnie. Maszyniści żyli wtedy trochę jak Cyganie. Na szlak wyruszały dwie ekipy, mieli za tendrem przyczepiony wagon, w którym spali i w którym gotowali sobie jedzenie i co kilka godzin zmieniali się przy maszynie.

Teraz wszystko inaczej. Normalna praca. Od dwudziestu lat jestem brygadzystą w dziale napraw rewizyjnych, mam pod sobą ośmiu ludzi. Co miesiąc każdy parowóz przychodzi do nas do przeglądu, trzeba sprawdzić każdą śrubkę. My mówimy, że maszyna „staje na mycie”. Usuwamy też usterki „na bieżąco”. Najczęściej są w parowozach kłopoty z automatami, które ciągną wodę z tendra do kotła. Ale zdarzają się też usterki, o jakich nie mówi instrukcja, i jakich nie opisano w podręcznikach. Bo każdy parowóz posiada swoje narowy jak koń. Jak są różne rasy koni, tak istnieją różne rodzaje parowozów. Inaczej się narowi PT czyli parowóz pośpieszny, inaczej OS - osobowy, a jeszcze inaczej TY - towarowy. PT jest lekki, wysmukły, o wysokich kołach, szybki, zrywny, ale mało wytrzymały - dla mnie na przykład kojarzy się on z koniem arabskim. A znowu TY - niski, przysadzisty, powolny, lecz mocny jak... perszeron. My w parowozowni doglądamy parowozu jak się dogląda konia w stajni, maszyniści do swoich parowozów przywiązują się, jak człowiek przywiązuje się do konia. To zresztą nic, że oni inaczej, a my inaczej czujemy maszynę. Rzecz najważniejsza w tym, że my jesteśmy potrzebni maszynie, a ona nam.

No tak, zamiast o pracy w parowozowni, zaczęliśmy mówić o koniach. Bo zresztą, co mówić o pracy? Praca to nasze życiowe zajęcie. Jak spanie i jak jedzenie. Kiedy pracujemy rodzą nam się dzieci i kiedy pracujemy - chodzą do szkoły. Rzecz tylko w tym, żeby - jak mawiał majster Żołądek - zawsze zdawać sobie jasno sprawę, kiedy jest czas na psucie, a kiedy na robienie dobrej roboty. I czy się człowiek naprawdę, szczerze zrosł ze swoją pracą. Ja myślę, że się zrosłem. A przecież kiedyś ani myślałem o pracy na kolei. I jeszcze teraz żona czasem powtarza: „Po co się męczysz? Dwadzieścia siedem lat przy parowozach - chyba już ci wystarczy. Idź do FSC, tam będziesz lżej pracował i lepiej zarobisz”. A ja, cholera, nie mogę się zdecydować. Coś w tym musi być.