



Mirosław Derecki

MAŁA STACJA KOLEJOWA

Nocny dyżur miał się ku końcowi. Zawiadowca stacji Kuźnice na Helu, Jan Marach, wyszedł przed budynek dworca żeby rozprostować kości i zaczerpnąć świeżego powietrza. Po żuźlowym peronie spacerował już kasjer Pestka. Co chwilę jednak przystawał i popatrywał w kierunku zatoki, w stronę, gdzie za linią horyzontu leżał Gdańsk. Kiedy spostrzegł swojego przełożonego, zbliżył się szybkim krokiem: „Coś dziwnego, panie zawiadowco - powiedział. - Niebo czyste, zatoka spokojna, morze też, a nad Gdańskiem jakby burza. O, niech pan posłucha w tej chwili: grzmot, czy co...?”

Istotnie. Od strony Gdańska dobiegi ich uszu przeciągły, przytłumiony mgłami stojącymi nad wodą, huk. Stali przez chwilę nasłuchując. „To nie burza - powiedział zawiadowca. - To mi wygląda na...” Ale bał się dokończyć co jemu, podporucznikowi rezerwy 66 pułku piechoty, obznajomionemu z kanonadą artyleryjską, przypominają owe odgłosy. Zaraz jednak wszystko się wyjaśniło. W dyżurce zaterkotał telefon. Wzdłuż linii kolejowej szła wiadomość podawana od stacji do stacji: „Pancernik „Schleswig-Holstein” ostrzeliwuje Westerplatte. Zaczęła się wojna.”

Marach spojrzął odruchowo na zegar stacyjny - dochodziła piąta. Pomyślał wtedy, że oto zamyka się piękny okres jego życia, który spędził tutaj, na małej stacyjce rybacko-wczasowej miejscowości, z niedawno poślubioną żoną, w przytulnym mieszkaniu na pięterku dworca. Okna jednego pokoju wychodziły na tory kolejowe i dalej - na morze, okna drugiego na zatokę, dookoła były piaszczyste wydmy porośnięte sosnowymi lasami poprzetykanymi drzewami jarzębiny, kępami dzikiej róży i jeżyn. Samodzielne stanowisko i nienajgorsza pensja kolejarska rokowały, tak niedawno jeszcze, wieloletnią spokojną egzystencję na tym skrawku polskiego wybrzeża. Gospodarowali oboje z żoną na stacyjce jak potrafili najlepiej, zadowoleni, że Marachowi trefiła się nareszcie dobra praca, praca, o którą w Polsce było wtedy tak ciężko.

Właściwie to Jan Marach nigdy w młodości nie przypuszczał, że zostanie kolejarem. Chociaż sam z kolejarskiej rodziny, ojciec był zawiadowcą stacji w Więcborku - upodobał sobie zawód nauczyciela i w 1933 roku wyszedł w świat z dyplomem ukończenia

Państwowego Seminarium Nauczycielskiego Męskiego w Tucholi. Szybko jednak zorientował się, że „papierek” nie na wiele mu się przyda, skoro nie ma „pleców” i czego tam jeszcze trzeba do wciśnięcia się na etat nauczycielski. Może zresztą miała również jakiś wpływ tradycja rodzinna. Dość, że w pewnym momencie postanowił rozpocząć jeszcze raz wszystko od początku, dyplom odłożył na półkę, a sam zapisał się na trzymiesięczny kurs telegrafistów kolejowych. Po jego ukończeniu zaczął pracować na stacji Zajączkowo Tczewskie, tam dorobił jeszcze kurs dla dyżurnych ruchu i oto pod koniec marca 1937 r. nadeszło z DOKP w Toruniu pod jego adresem pismo, które miało przesądzić o całym dalszym życiu młodego adiunkta kolejowego: „Na podstawie § 36 ust. (1) punkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 (...) przenosi się Pana z urzędu ze stacji Zajączkowo Tez. do Stacji Kuźnica (Hel) dla p.o. dyżurnego ruchu. - Stanowisko to ma Pan objąć bezzwłocznie po zwolnieniu z dotychczasowych obowiązków i po upływie czasokresu uwolnienia Pana od wykonywania obowiązków służbowych dla uskutecznienia przesiedlenia”. Jechał na ową swoją pierwszą w życiu „poważniejszą” placówkę ani przypuszczając, że spędzi w Kuźnicy następnych trzydzieści pięć lat życia...

Zawiodowcą stacji był wówczas Alojzy Mateja, kolejarz doświadczony, ale nie posiadający średniego wykształcenia, który wkrótce zaczął czynić starania o przeniesienie do Torunia, bo tam działało gimnazjum dla dorosłych. Po jego wyjeździe Jan Marach awansował na zawiadowcę. Mateja nie miał szczęścia. W marcu 1938 r. wyjechał do Torunia, w następnym roku został wzięty przez Niemców jako zakładnik i rozstrzelany.

Ale wtedy, w 1938, życie toczyło się jeszcze normalnym torem. Nie było zresztą wiele czasu na rozmyślanie o nadciągającej wojnie bo praca na stacji wypełniała dzień od świtu do nocy.

Niewielkie odległości pomiędzy stacjami rozciągniętymi wzdłuż Helu, stały kontakt telefoniczny, powodowały, że okoliczni kolejarze stanowili jakby jedną wielką rodzinę. Wszyscy tutaj się znali, odwiedzali nawzajem, świadczyli sobie różne drobne grzeczności. W Jastarni zawiadowcą stacji był Góra, we Władysławowie Karaska, w Juracie Birna, w Swarzewie Borkman, w Pucku - Opatka. Większość to był element napływowy z głębi kraju, ludzie energiczni, rzutcy, rezydujący tutaj niejako wspólnie na „północnych rubieżach” Rzeczypospolitej.

A jednak z upływem miesięcy w ową atmosferę przyjaznych stosunków pracy zaczynało powoli wkradać się napięcie, powodowane wiadomościami o politycznych wydarzeniach na arenie międzynarodowej. Wiadomości owe przynosiło radio, ale wiele dowiadywano się także od letników - niejednen z nich piastował odpowiedzialne stanowisko w stolicy. Na przykład w okresie letnim w mieszkaniu zawiadowcy stacji stale zamieszkiwał doktor Jokel, lekarz prezydenta Mościckiego. Z nim to często toczyły się dyskusje na temat

możliwości wybuchu wojny. Letnie dni 1939 r wypełnione były gwarem tłumów wczasowiczów zalegających pobliskie plaże, pociągi zwożące letników z całej Polski normalnie kursowały, ale nocami przez stacyjkę przetaczały się sekretne transporty kolejowe zmierzające na Hel. Dowódca Rejonu Umocnionego „Hel”, kontradmirał Włodzimierz Stayer, ściągał zaopatrzenie dla helskiego garnizonu.

Latem 1939 r. w rejonie Jastarni wznoszono cztery żelazobetonowe bunkry, przecinające jak gdyby w poprzek półwysep. Przy ich budowie pracowało m.in. 500 junaków z obozu w pobliskim Cetniewie, ale pomagała również miejscowa ludność cywilna. Także Jan Marach po pracy wsiadał do pociągu i jechał pod Jastarnię, zamieniając się na kilka godzin w robotnika fizycznego. Bunkry miały wchodzić w skład tzw. głównej pozycji obronnej Helu od strony ładu. A jeszcze wcześniej, w połowie maja, przejechały przez Kuźnicę pociągi nabite żołnierzami Korpusu Ochrony Pogranicza. Znajomi kolejarze ze składów pociągów mówili, że jadą aż z Wołunia, z miejscowości Sienkiewicze. Coraz częściej powietrzny obszar Polski przekraczały patrolowe samoloty niemieckie, dokonujące zdjęć obiektów wojskowych na Cyplu Helskim. Stali mieszkańcy półwyspu szybko zorientowali się, że miejscowa Służba Graniczna zdwoiła patrole, a polskie kutry patrolowe nieprzerwanie krążą wzdłuż brzegów.

W ostatnich dniach sierpnia rozpoczął się masowy odpływ letników. Pociągi były przepełnione, kolejarze dokonywali cudów, aby zorganizować dodatkowe składy. Telefon kolejowy przekazywał wzdłuż wybrzeża wiadomość o rozkazie powszechnej mobilizacji, W dwie godziny później telefony znowu rozdzwoniły się - mobilizacja odwołana.

Jan Marach w przeddzień wojny został sam w mieszkaniu. Żonę wysłał 29 sierpnia do swoich rodziców w Bydgoszczy. Jechała przez Kościerzynę, bo ruch pociągów przez Gdańsk był już wstrzymany. Wczesnym rankiem 1 września wyszedł na peron stacji, aby zaczerpnąć powietrza po całonocnej służbie i wtedy usłyszał dalekie grzmoty zwiastujące wojnę...

W kilkanaście minut później załoga stacji kolejowej w Kuźnicy mogła się już naocznie przekonać o napaści hitlerowskiej na Polskę. Na doskonale widoczny po przeciwnej stronie zatoki Puck nadleciała grupa 18 nieprzyjacielskich samolotów. „Bombardują lotnisko” - powiedział któryś z kolejarzy zgromadzonych na peronie. Równocześnie dały się słyszeć odległe detonacje bomb zrzuconych na Cypel Helski. Straty na Helu były niewielkie, ale w Pucku Niemcom udało się uzyskać pełne zaskoczenie. W ciągu kilkunastu minut tamtejsza baza lotnictwa morskiego uległa całkowitemu zniszczeniu.

Po południu tuż przed godziną czwartą, rozpoczyna się drugi atak lotniczy na Cypel Helski. Bierze w nim udział 36 bombowców „Ju 87 B”. Ich celem jest czterodziałowa bateria dział kalibru 152,4 mm, stanowiąca o głównej sile ogniowej Rejonu Umocnionego „Hel”. Żadna ze stu zrzuconych wówczas bomb nie osiągnęła celu. W godzinę później w pobliżu

Helu wywiązuje się zjadła bitwa powietrzno-morska pomiędzy grupą polskich okrętów, wśród których były kontrtorpedowiec „Wicher”, stawiacz min „Gryf”, kanonierki „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski” - a 33 bombowcami nurkującymi z niemieckiego 1 szkolnego pułku lotniczego. Atak bombowców zostaje odparty i kończy się dla Półwyspu Helskiego pierwszy dzień wojny.

Trzeciego września po raz pierwszy przemówiła helska cypłowa bateria nadbrzeżna, pociski kalibru 152,4 mm uszkodziły dwa niszczyciele niemieckie - „Leberecht Maass” i „Wolfgang Zenker”. Ale już wieczorem Niemcy zrewanżowali się z nawiązką: podczas kolejnego ataku lotniczego zostały zatopione stojące w porcie helskim „Wicher”, „Gryf” i kanonierka „Generał Haller”.

Stacja kolejowa Kuźnice na pewien czas opustoszała. Zamarł ruch pociągów. Zaraz pierwszego dnia wojny zostały zbombardowane mosty pod Puckiem i w Redzie. Zamilkł na stałe kolejowy telefon od strony lądu. Panował względny spokój, Niemcy chwilowo skupiali ataki na samym cyplu.

Dla kolejarzy rozsiansych wzdłuż Półwyspu Helskiego przerwa w kursowaniu pociągów nie oznaczała przerwy w pracy. Przeciwnie: pozostawali w stanie stałego pogotowia. Na półwyspie znajdowały się dwa parowozy oraz pewna ilość wagonów, i w każdej chwili mogła powstać konieczność uruchomienia całego 34-kilometrowego odcinka dla celów wojskowych.

Dziesiątego września przywędrował na stację w Kuźnicy maszynista z Władysławowa, Kuchnowski. Był zmęczony długim marszem, zszokowany, opowiadał o walkach, jakie w ciągu ostatnich dwóch dni toczyły u nasady półwyspu polskie oddziały z niemieckim pułkiem Straży Granicznej i 5 pułkiem kawalerii. Szczególnie zacięty bój toczył się 10 września o Wielką Wieś, kilka razy dochodziło do walki na bagnety. Następnego dnia dowiedziano się, że Niemcy są już we Władysławowie, a to oznaczało, że półwysep został odcięty od stałego lądu.

Teraz nastąpił szczególnie gorący okres dla kolejarzy. Oddziały polskie okopały się pod Chałupami, w pobliżu Chałup zakopano pewną ilość głowic od torped, w odpowiednim czasie miały być one wysadzona w powietrze dla stworzenia dodatkowej przeszkody w posuwaniu się nieprzyjaciela. Ruch wojska i sprzętu bojowego na odcinku od Helu do Chałup odbywał się za pośrednictwem taboru kolejowego. Kiedy padła Kępa Oksywska, rozgorzały walki pod Chałupami. Choć Kuźnica znajdowała się jak gdyby na drugiej linii frontu, to jednak była bezustannie atakowana przez wrogie samoloty, które kilka razy dziennie, ostrzeliwały wieś i stację kolejową z karabinów maszynowych.

23 września zawiadowca Marach znajdował się ze znajomymi w pokoiku na pięterku dworca. Nagle nastąpił potężny wybuch, przez wybite okno wdarły się do pokoju kłęby dymu. Kiedy po chwilowym szoku wyjrzał na ulice, stwierdził, że ze stojącej po drugiej

stronie drogi willi Santa Lucia została tylko kupa gruzów. Tymczasem atak bombowy na Kuźnicę trwał dalej. Miejscowość nie była obsadzona przez polskie wojsko i Niemcy dobrze o tym wiedzieli. Ich napad skierowany był więc przeciwko bezbronnej ludności cywilnej. Zburzona została słynna w Kuźnicy willa Morskie Oko, legło w gruzach około trzydziestu domów rybackich. Stacja jakimś cudem ocalała, ale bomby rozerwały tory kolejowe na końcu wsi. W ten sposób łączność kolejowa z pierwszą linią frontu została przerwana.

Po zbombardowaniu torów obecność Jana Maracha w Kuźnicy była już niepotrzebna. Wraz z innymi pracownikami stacji przeniósł się na dworzec w Jastarni i tam, pod bombami, dotrwał do końca września. Ostami raz wyruszył na trasę w kierunku Helu, ocalałym parowozem, wraz z maszynistą Kuchnowskim, aby przywieźć prowiant z wojskowych magazynów helskich dla głodującej ludności Jastarni. Tym razem nie niepokoiły ich już nieprzyjacielskie samoloty. Był pierwszy październik, nastąpiło zawieszenie broni, następnego dnia dotychczasowe polskie pozycje obronne mieli przejmować Niemcy.

Natychmiast po ustaniu działań wojennych Jan Marach wrócił na swoje stanowisko w kuźniczej stacyjce. Ala zastał już tam „następcę” - niemieckiego kolejarza Martyna.

Nastaly teraz dla Polaków z półwyspu ciężkie czasy. Szczególnie dla tych, którzy przybyli tutaj kiedyś „z głębi ładu”. Do obozów koncentracyjnych poszli kasjer Pestka, naczelnik poczty w Kuźnicy – Ludwik Kroplewski i robotnik Feliks Wojtaszewski. Byłemu zawiadowcy udało się pozostać przez pewien czas na wolności, lecz wkrótce i on miał przejść całą okupacyjną poniewierkę. Zadenuncjowany jako uczestnik ruchu oporu, cudem tylko uniknął rozstrzelania na słynnym cmentarzu w Piaśnicy. Oddany pod stały nadzór policyjny, przepracował pięć lat okupacji na małych stacyjkach dzisiejszego gdańskiego węzła kolejowego, balansując cały czas pomiędzy statusem pracownika umysłowego a prostego robotnika fizycznego.

Zaraz po zakończeniu wojny zgłosił się do nowoutworzonego DOKP Gdańsk. Zaproponowano mu objęcie stanowiska zawiadowcy stacji w Jastarni, co stanowiło poważny awans, ale Jan Marach poprosił o Kuźnicę. Zżył się już z tą niewielką stacyjką kolejową. Tutaj rozpoczynał najpiękniejszy okres swojego życia i tutaj przyszło mu przeżyć dni najbardziej burzliwe. Dostał właśnie wiadomość, że żona wraz z kilkuletnią córeczką internowane w Niemczech wracają wkrótce do kraju i chciał powitać ją na peronie kuźniczej stacji jak kiedyś, przed laty. Jakby się nic nie zmieniło.

Schludna niegdyś stacyjka, w której zagospodarowanie włożyli z żoną tyle serca, była zupełnie zdewastowana. Ale na powitanie zawiadowcy wyszli z dyżurki stary zwrotniczy Długi i przedwojenny dyżurny ruchu, Benedykt Kos. A w kilka dni po otwarciu stacji zgłosił się do pracy kasjer Pestka.

Już nie podnosi okrągłej tarczy zwiastującej odjazd pociągu. Już nie spaceruje w czerwonej czapce po peronie dworca, Jan Marach odłożył obydwie te insygnia kolejarskiej władzy do domowego lamusa. W tym roku przeszedł na emeryturę. Ale jak dawniej pory dnia wyznacza mu łoskot przejeżdżających pociągów. Nadal mieszka na pięterku stacji, której jedno okno wychodzi na zatokę, a przeciwne - na pełne morze.

Pierwodruk: „Kamena”, 1972, nr 21, s. 1,6.