



Mirosław Derecki

NIEZWYKŁE PODRÓŻE KOLEJĄ NADWIŚLAŃSKĄ

Wczesnym latem 1877 r. pan Jakub Goldszmit, dziennikarz i literat współpracownik „Gazety Lubelskiej”, wybrał się dla podratowania zdrowia do wód w Ciechocinku. Swoje wrażenia z owej podróży relacjonował w kolejnych korespondencjach nadsyłanych ekstrapocztą do redakcji pisma. Pierwszym etapem wojażu była Warszawa *zawsze świeża, wiecznie, jak prawdziwa kokietka uśmiechnięta do każdego obcego przybysza się wdzięcząca i tysiącem rozrywek uciech i rozkoszy wabiąca go w swoje objęcia.*

Stanąwszy w hotelu zabrał się zaraz pan Jakub do tworzenia pierwszej „Kartki z podróży z Lublina do Ciechocinka”, ale nie tyle o Warszawie tym razem pisał, co o drodze, jaką odbył częściowo „osią” czyli konnym dylizansem, a częściowo, od Iwangrodu (Dębina), koleją żelazną! Zachwycał się komfortem jazdy i szybkością pociągu „pocztowego”, ale zarazem skarżył się na niegrzeczność i nieużyteczność obsługi stacji w Iwangrodzie, a także na fatalną jakość potraw w tamtejszej restauracji.

Tę korespondencję musiano czytać w Lublinie z ogromnym zainteresowaniem, jako że zbliżał się termin zakończenia ostatnich robót przy linii kolejowej łączącej Lublin z Warszawą. Senne i ciche miasto miało wkroczyć w zupełnie nowy rozdział w swojej historii, stać się jednym z głównych ogniw Kolei Nadwiślańskiej, biegnącej z Mławy przez Warszawę, Lublin i Chełm do Kowla.

Lublin czekał zresztą na połączenie kolejowe już od lat piętnastu. Jeszcze w 1862 r. pojawili się tutaj inżynierowie dokonujący pomiarów pod przyszłe tory i pod stacje. Prywatne przedsiębiorstwo budowy kolei przewidywało przeprowadzenie torów od północnej strony Lublina i zlokalizowanie dworca w dzielnicy Czwartek. Wywołało to sprzeciw Rady Miejskiej, która uważała takie rozwiązanie za niewygodne dla miasta. Postanowiono opracować własną koncepcję, stawiając na czele specjalnej komisji byłego lubelskiego inżyniera gubernialnego, Feliksa Łodzia-Bieczyńskiego. *Bieczyński* - pisze autor wspomnień o nim - *energicznie zabrał się do roboty, niwelował, mierzył, obliczał koszty, wertował akta miejskie i ostatecznie sprawozdanie swoje dla rady miejskiej sporządził.*

Bieczyński uważał, że linia kolejowa powinna być przeprowadzona po prawej stronie Bystrzycy, a dworzec zbudowany w rejonie Bronowic. Rada Miejska w pełni zaakceptowała

jego projekt, ale tymczasem wybuchło powstanie styczniowe i realizacja budowy kolei odwlekała się o lat kilkanaście. Kiedy wreszcie sprawa znów stała się aktualna, budowniczości przyjęli ogólne założenia Bieczyńskiego, z tym jednak, że stację kolejową umiejscowiono na przedmieściu Piask, to znaczy tam gdzie dzisiaj znajduje się dworzec. Nawiasem mówiąc, jeszcze na początku 1875 r., tuż przed ostatecznym zatwierdzeniem lokalizacji, „grupa obywateli lubelskich” zwróciła się do generalnego gubernatora w Warszawie z pisemną petycją o ponowne „łaskawe rozważenie” sprawy budowy stacji od strony Lubartowa.

W dniu 10 sierpnia (1875 r.) na przedmieściu Piask w Lublinie panował ożywiony ruch - pisze Henryk Gawarecki w książce „O dawnym Lublinie” - Oto przedsiębiorcy prywatni - panowie Gwozdiew i Żurawlew - rozpoczęli roboty ziemne. Przeszło 200 robotników sprowadzonych z guberni kaluskiej i zakwaterowanych w mieście popisywało się, wobec licznie zgromadzonych lublinian, zręcznością i siłą w prowadzeniu niezwyklej rozmiarów prac. Roboty obejmowały oprócz prac ziemnych budowę mostów, przepustów, dworców, budynków, i urzędzeń stacyjnych. W początkach 1877 roku prace były już bardzo zaawansowane.

I oto późnym wieczorem 6 sierpnia 1877 r. na stację kolejową w Lublinie wjechał pierwszy pociąg próbny, wiozący komisję kolejową kontrolującą sprawność techniczną zbudowanej linii. Wieść o mającym nastąpić przybyciu pociągu obiegła lotem błyskawicy całe miasto. Tłumy ruszyły w stronę przedmieścia Piaski i wkrótce przed stacją zebrało się kilka tysięcy osób. Biorąc pod uwagę, że ówczesny Lublin liczył ok. 21 tysięcy mieszkańców, był to niemal exodus lublinian w kierunku nadciągającej „rewolucji technicznej”. Ówczesny „Kurier Lubelski” opisuje tamte godziny w sposób równie wyrazisty co dramatyczny: *Tłoczono się ze wszystkich stron, przeciskano najszczuplejszymi szparami, aby tylko zobaczyć... latarnie (...). Poważni mężowie i podeszłe matrony przeskakiwali w jednym skoku sztachety, buńczuczna młodzież z odwagą godną lepszej sprawy stawiała czoło niebezpieczeństwu dostania się na platformę. Nareszcie o godzinie 9 oświetlony trzema kolorowymi latarniami nadszedł pociąg wiozący komisję odbiorczą i... finita la comedia.*

Każdy dzień sprawiał teraz jakąś niespodziankę. Gazety przynosiły opisy podróży pierwszych wybrańców losu, którzy wkręcili się do pociągów próbnych, przekazywano z ust do ust opowieści o mrozących krew w żyłach wypadkach kolejowych, jakie podobno mnożyły się na trasie. W cichym dotąd miasteczku gospodarowali robotnicy, ludzie w mundurach kolejowych, panowie inżynierowie z sumiastymi wąsami, ze wszystkich stron ciągnęły bryki wiozące obywateli ziemskich przybywających w celu obejrzenia kolei, przepytania się o możliwości transportu i o ceny wielu produktów, które zaczęły iść w górę. Z wypiekami na policzkach czytano w „Kurierze” rewelacyjny „reportaż” o jeździe pociągiem z

Warszawy do Lublina: *Pociąg wyruszył ku Lublinowi o godz. 10 min. 24 rano. Droga w ogóle dobrze się przedstawia i budzi w jadących otuchę. Smętne tylko myśli naprowadza mimowolnie głód, stały towarzysz podróży od Warszawy aż do samego Lublina (...). Pani jakaś lecząca się mineralnymi wodami przez całą drogę literalnie nic nie mogła dostać do jedzenia. Inni mniej więcej obficie używali gruszek... Zbliżając się do Iwangrodu pociąg (...) najechał na konny wagonik, lecz przy wolnej, jeździe i przytomności obsługi nikt nie poniósł żadnej szkody (...)* Od Nowej Aleksandryi (Puław) okolica jest prześliczna i w zupełności zasługuje na udzielaną jej nazwę Szwajcaryi Lubelskiej. Lublin widoczny z drogi żelaznej tak jest malowniczy, że przychodzi ochota oprawić go w ramki.

Opowieść o pociągach pędzących z zawrotną szybkością 35 wiorst (37,3 km) na godzinę i przebywających odległość z Lublina do Warszawy zaledwie w 7 godzin, wyzwały wśród lublinian przemożną chęć zaznania wielkiej przygody. Toteż kiedy w połowie sierpnia rozeszła się wieść, że tego a tego dnia, ze względów reklamowych, każdy kto chce, przejedzie się za darmo pociągiem próbnym do Warszawy i z powrotem - chętnych nie brakowało. Skandal wybuchł w Iwangrodzie (Dęblinie) gdzie kazano wszystkim wysiadać. Pociąg miał jechać dalej pusty, o pociągu do Lublina nikt nic nie wiedział, a w dodatku służba stacyjna oświadczyła, że trzeba będzie na trasę z Dęblina do Lublina wykupować bilety. Tumult i wrzawa zrobiły się wówczas okropne, bo większość pasażerów nie miała przy sobie pieniędzy. W końcu jakoś sprawę załatwiono, ale przez kilka następnych dni prasa lubelska rozpisywała się na temat tego skandalu.

Inna dramatyczna przygoda spotkała lubelskich spacerowiczów, którzy - kształtującym się właśnie zwyczajem - podążali wieczorem na spacer w kierunku dworca kolejowego, aby przyjrzeć się manewrującym na torach lokomotywom, przekładaniu zwrotnic, zapalaniu świateł na semaforach i temu podobnym niezwykłym atrakcjom. *Pociąg złożony z 4 wagonów osobowych przybył o godzinie zapowiedzianej i miano się już udać do domów, gdy nagle przy dworcu lunął deszcz obfity, nad miastem zaś przeciągłymi, bezustannymi prawie błyskawicami świeciła chmura i grzmiała rykiem rozhukanego żywiołu. Zdało się, że całe miasto ze swemi wieżycami, kopułami, gromadą domów i wiankiem sadów - pisała obrazowo „Gazeta Lubelska” - szerniało nagle, lub zniknęło w nieprzejrzanym tumanie. Zaskoczona poza domem publiczność, skryła się do dworca i tam deszcz przeczekała.*

Mimo tej niespodzianie silnej burzy, która poczyniła bardzo znaczne szkody w mieście i okolicy, termin otwarcia regularnego połączenia kolejowego Lublina z Warszawą został zachowany, a właściwie pociągi ruszyły dzień wcześniej, 28 sierpnia 1877 roku. Tego dnia Lublin wkroczył w nowy okres swoich dziejów.

Na liczącej 433 wiorsty trasie z Mławy do Kowla kursowały codziennie w każdą stronę dwa pociągi osobowe, cztery towarowe i dwa wojskowe. Pociąg osobowy, zwany też

„pocztowym”, wyruszał z Mławy o godz. 9.23 i w Warszawie był o godz. 13.18. Tutaj „odpoczywał” prawie dwie i pół godziny, mknął następnie do Lublina, gdzie przybywał przed godz. 21.00 aby stanąć wreszcie w Kowlu o 2.28 w nocy. Z Lublina do Warszawy pociąg pocztowy wyruszał o 8.36 rano, a na Pradze był o 13.56. Drugi pociąg, osobowo-towarowy, wyjeżdżał z Warszawy o 23.03, a z Lublina o 22.27, aby stanąć na Pradze o godz. 5.33 rano. Za miejsca w wagonie I klasy płacono się do Warszawy 5 rubli srebrnych i 11 kopiejek, w wagonie II klasy - 3 ruble i 67 kopiejek, trzecia klasa kosztowała już tylko 2 ruble i 4 kopiejki. Za przewóz bryczek lub powozów, zajmujących połowę lub więcej platformy, płacono się w pociągu pośpiesznym po 16 kopiejek za wiorstę, a w pociągu osobowo-towarowym tylko połowę tej sumy.

Bardzo ostry był regulamin obowiązujący podróżnych: *Pijanych, na żądanie pozostałych pasażerów, wysadzają na pierwszej stacji, przed którą ich zauważono, bez zwrotu należności za resztę drogi. W wagonach i przedziałach przeznaczonych dla niepalących nie wolno palić tytoniu nawet przy ogólnem na to zgodzeniu się podróżnych. Ten przepis zachował się niezmienny do dzisiejszych czasów. I wreszcie w damskich przedziałach mężczyźni pod żadnym pozorem znajdować się nie mogą.* Naczelnikiem stacji Lublin był wówczas (1878 r.) Strokowski, zaś naczelnikiem „dystansu”, czyli zapewne odcinka kolejowego - niejaki Mikulski.

Pierwszy pociąg osobowy z Warszawy do Lublina miał pecha: pod Wawrem obruszył się nasyp kolejowy, co spowodowało wypadnięcie lokomotywy z szyn. Zanim dano znać do Dębłina, skąd wyjechał specjalny pociąg, który zabrał pasażerów i towary, minęło wiele godzin i ostatecznie podróżni przybyli do Lublina nie na 20.00 - jak przewidywał rozkład - ale o kwadrans na trzecią z rana. Mimo że reperacja torów pod Wawrem ciągnęła się przez kilka dni, ruch na trasie był kontynuowany, a frekwencja podróżnych dobra. (Pierwszego dnia kasa kolei sprzedawała biletów za 400 rubli).

Nowa linia kolejowa i jej obsługa musiały się dopiero „dotrzeć”, musiała się również przyzwyczaić do kolei - i nauczyć ostrożności - okoliczna ludność. Nic przeto dziwnego, że w pierwszych miesiącach mnożyły się jeszcze wypadki, czasami zabawne, a czasami tragiczne. Na przykład na most kolejowy na rzeczce Czerniejówce wpadły któregoś dnia „rozbiegane” mierzynki ciągnące kolaskę i o włos nie zostały, przejechane przez pociąg. Na szczęście maszynista ostrzeżony krzykiem przechodniów (!) zdążył w odpowiednim momencie włączyć hamulce. Tragiczny wypadek zdarzył się 25 września w Chełmie, gdzie przejechany został przez lokomotywę wykonującą manewry starszy zwrotniczy Wojciech Szalaj. W pewien czas później pociąg jadący z Kowla do Lublina zabił między Minkowicami a Trawnnikami idącego torami 60-letniego Grzegorza Bosego. Starzec, jak się później wyjaśniło, zupełnie głuchy, nie zareagował na sygnały dawane przez maszynistę.

Natomiast o swoistej „dzikości” terenów, przez które przeprowadzono linię kolejową może świadczyć następująca notatka w prasie lubelskiej z 18 grudnia 1877 r.: *W okolicy drogi Nadwiślańskiej pomiędzy Rejowcem a Chełmem tak się rozmnożyły wilki, że dróżnicy w obawie ich napaści nie chcą służby pełnić nocną porą i proszą o uwolnienie ich od służby (...) Zarząd drogi skomunikował się z władzami administracyjnymi i wkrótce zapewne zarządzona będzie oblawa.*

Tymczasem w samym Lublinie dzięki kolei wznoszono nowe budynki, rozbudowywały się istniejące hotele. Od hotelu „Victoria” do dworca kolejowego kursował konny omnibus, liczba dorożek z kilku wzrosła do 75, drogę do dworca wysadzono drzewami i ustawiono przy niej 14 latarni. Porządkowano zaniedbane skwery i parki. Przede wszystkim zaś przedstawiono Radzie Miejskiej do zatwierdzenia projekt założenia w Lublinie oświetlenia gazowego. W ciągu następnych dwudziestu lat liczba ludności miała się podwoić i przekroczyć liczbę 50 tysięcy.

Mimo to przybyłemu z Warszawy specjalnemu wysłannikowi „Kurier Codzienny”, znanemu dziennikarzowi i pisarzowi Wiktorowi Gomulickiemu, który pisał wielki reportaż o Kolei Nadwiślańskiej - Lublin nie przypadł do gustu. Zresztą Gomulicki, którego cechował cięty język, „przejechał się” po całej Kolei i w sposób dosłowny i w przenośni: już warszawski dworzec na Pradze wykpił pisząc, że przypomina on trochę chińską pagodę, trochę indyjską świątynię, a najbardziej słynny „pałacyk mały” w Paryżu. Po drodze dostało się Iwangrodowi za fatalny bufet i niegrzeczną obsługę, wreszcie został skrytykowany dworzec lubelski za zbyt małą pojemność. Natomiast nie miał racji Gomulicki gromiąc Lublin za ślepe naśladownictwo Warszawy, co miało się wyrazić posiadaniem przez Lublin Ogrodu Saskiego, hoteli: - „Angielskiego” i „Europejskiego” i wreszcie cukierni Semadeniego.

Możliwe, że była to brzydka zemsta dziennikarza za fakt zakłócenia mu w hotelu spokoju nocnego przez jakąś lubliniankę z naprzeciwka, która wyśpiewywała bez końca romans Koczubeja: „Powiedzcie mu”. W związku z tym Gomulicki ułożył i opublikował na łamach swojej gazety parafrazę romansu:

Powiedzcie mu, że widział sławne miasto,
W którym jest wszystko, co Warszawa ma:
Gazety dwie, niedopieczone ciasto,
Kolej żelazna i blagierów óma.
Stąd na świat wyszli, prócz Ochorowicza,
Junosza Klemens i Bolesław Prus -
Więc niech mu Allah długich dni użyzcza
I niech mu szczęścia ześle cały... wóz.

Rankiem następnego dnia redaktor Gomulicki udawał się w dalszą podróż, do Kowla. W owym czasie odejście pociągu sygnalizowano trzema kolejnymi dzwonkami, a przyjazd - głosem trąbki. Warszawski dziennikarz stał na peronie wmieszany w tłum prowincjonalnych pasażerów. *Odezwała się trąbka - pociąg nadchodził. -Trąbią, nie przymierzając jak na psy! - rzekł do mnie jakiś kapotowy pasażer.*

Tego rodzaju powiedzenia i reakcje kolejowej publiczności miały wkrótce zniknąć na zawsze. Teraz były charakterystycznym przykładem ścierania się nowego ze starym, rewolucyjnych zmian, jakie niósł za sobą wkraczający do Lublina - z pewnym wprowadzie opóźnieniem - wiek pary i żelaza.

91 lat później, 9 listopada 1968 r. o godz. 11.50 miał wjechać na lubelski dworzec pierwszy pociąg elektryczny, z Warszawy. Była to kolejna rewolucja na tej trasie, znacznie skracająca podróż z Lublina do Warszawy. Wszak słynny pociąg osobowy „nocny” pokonywał dotąd tę odległość prawie w 5 godzin, co nie różniło go aż tak bardzo od pierwszych pociągów Kolei Nadwiślańskiej...

I tyle z okazji zbliżającej się 100 rocznicy kolejowego połączenia Lublina z Warszawą.

Pierwodruk: „Kamena”, 1977, nr 1, s. 1, 9-10.