



Mirosław Derecki

MARSZ KOLEJEK WĄSKOTOROWYCH

Kiedy będziecie przejeżdżali pociągiem przez stacje Nałęczów, zwróćcie uwagę na niewielki drewniany budynek, budkę właściwie, nieopodal gmachu dworcowego; ma na dachu dobrze widoczną tablicę z dumnie czerniejącym się napisem - „Nałęczów Wąski”. Tutaj zatrzymują pociągi dla ludzi, którym się nie śpieszy.

Na wąziutkich torach stacyjki manewrują składy mini-pociągów: wagony osobowe i towarowe ciągnięte przez kolorowe, dieslowskie lokomotywy. Jeżeli wsiądziecie do takiego pociągu, powiezie was cichym, nieskorym truchtem ku Wąwolnicy, a następnie, przecinając skraj pachnącej macierzanką i wrzosami Równiny Bełżyckiej, w stronę Wisły, tam, gdzie rozciąga się zielona dolina rzeki Chodelki, zwana przez miejscowych ludzi Powiślem. To już jedna z ostatnich linii kolejowych, na których panuje szczególna, rodzinna atmosfera, gdzie znajdują się dobrze zarówno pracownicy jak i podróżni, gdzie teraźniejszość tak mocno przeplotła się z historią.

Linia nosi nazwę Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej, ale tak naprawdę, to zaczyna się w Opolu Lubelskim, gdzie urzęduje jej kierownik, a główną stacją - węzłową i remontową - są leżące w połowie trasy Karczmiska.

Pierwszy pociąg osobowy wyrusza z Opolu w kierunku Nałęczowa jeszcze w połowie nocy, o godzinie trzeciej zero osiem. Jedzie przez stacyjkę Rozalia do Karczmisk, staje. Potem jest Wymysłów, Obliźniak, Niezabitów, Wąwolnica, i wreszcie, po sforsowaniu kilkukilometrowego stromego podjazdu okalającego szerokim łukiem Wąwolnicę, pociąg dobiega o czwartej czterdzieści sześć do Nałęczowa, pokonawszy odległość trzydziestu czterech kilometrów. Ostatnia kolejka wyrusza z Nałęczowa o dwudziestej pierwszej czterdzieści siedem, aby zatrzymać się w Opolu na siedem minut przed północą.

Rumuńskie pomarańczowe diesle ciągną bez większego wysiłku wagony załadowane pod wierzch ładunkiem dla poniatowskiej „Edy”, cukrowni w Opolu, Zakładów Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego w Kluczkowicach, Józefowie, Zagłobie i wielu, wielu innych rozsianskich w pobliżu trasy, przez którą przebiega wąskotorówka.

Nie tak, in illo tempore, bywało: dychawiczne parowoziki, familiarnie przez okoliczną ludność zwane „samowarkami”, wyeksploatowane za czasów okupacji do granic możliwości,

zatychały się nieraz na amen pod wąwolnicką górą, gwizdząc przeciągle resztkami pary o pomoc. Bywało też, że podjeżdżając pod niektóre wzniesienia, kolejka ustępowała kroku młodym ludziom. Dla zabawy zeskakiwali oni nieraz ze stopni wagoników i biegnąc, dość łatwo wyprzedzali lokomotywkę.

Parowoziki lubiły wyskakiwać z roztrajdanych torów, co powodowało - oczywiście - zamęt na całej linii. Bywało też, że w czasie okupacyjnych zim śnieg zasypywał doszczętnie szyny. Piszący te słowa sam doskonale pamięta długą nocną jazdę saniami z Wąwolnicy do Karczmisk, kiedy to w czasie zamieci kolejka mknęła w polach; bo partyzanci pospołu z kolejarzami rozebrali w ramach akcji sabotażowej przytorowe, zimowe płotki, aby nie przepuścić jakiegoś ważnego dla Niemców ładunku...

Historia nałęczowskiej wąskotorówki obfituje w dziesiątki takich niezwykłych wydarzeń. Już pierwsze lata jej istnienia godne są osobnej opowieści. Zaczęło się wszystko w 1911 roku, kiedy to właściciel doskonale prosperujących majątków ziemskich w Kluczkowicach i Zagłobie wybudował, pospołu, z jedną z warszawskich spółek akcyjnych, dziewiętnaście kilometrów toru łączącego Zagłobę z Wymysłowem. Niczym za czasów przedstevensonowskiej Anglii, toczyły się na tej trasie wagoniki ciągnięte przez konie. Owymi prymitywnymi pociągami przewożono buraki do cukrowni Kleniewskich w Zagłobie.

Potem wprowadzono niewielkie lokomotywki parowe. Na początku pierwszej wojny światowej ustępujący z tych terenów Rosjanie rozebrali szyny, a parowoziki potopili w Wiśle.

Drugi okres istnienia zawdzięcza Nałęczowska Kolej Dojazdowa wojskom austriackim. Siłami jeńców rosyjskich oraz Polaków odbudowali oni zniszczoną linię kolejową, a nawet przedłużyli ją o 16 kilometrów do Nałęczowa. Potem połączono Karczmiska z Opolem.

Pod koniec wojny 1914-1918 roku dawna buraczana kolejka Kleniewskich rozrosła się w całkiem rozległą i prężnie działającą linię kolejową. Po torach szerokości 750 mm kursowały pociągi towarowe i osobowe, od trasy Nałęczów-Opole odchodziło w Karczmiskach odgałęzienie do Wilkowa, do Zagłoby, i dalej jeszcze, aż do leżącej nad samą Wisłą malowniczej Kępy Choteckiej. W okresie międzywojennym, w 1938 r., zbudowano jeszcze jedno odgałęzienie: z Rozalina do Poniatowej, gdzie w ramach COP-u powstał w szybkim tempie wielki zakład przemysłowy. Wtedy to właśnie trasa kolejowa Nałęczów-Poniatowa nabrała szczególnego znaczenia; to ona zapewniała większość transportu.

Wąskotorowe parowozy przez miejscowych kolejarzy trochę żartobliwie „kołomyjkami” zwane, omal nie podzieliły, pod koniec okupacji, losu „samowarków” z pierwszej wojny światowej: Niemcy, przed wycofaniem się, postanowili je zniszczyć. Kolejarze ukryli wówczas parowoziki głęboko w nadwiślańskich lasach. Służyły potem wojskom radzieckim, ciągnąc składy pociągów dowożących amunicję dla oddziałów, które szykowały się do sforsowania Wisły.

Niemcom udało się jedynie zrabować dumę przedwojennej nałęczowskiej wąskotorówki: dwa osobowe wagony motorowe, tzw. „lux-torpedy” kursujące w latach trzydziestych co dwie godziny na trasie Nałęczów-Opole i obsługujące wówczas właściwie całość ruchu pasażerskiego. Dopiero po wyzwoleniu tutejsi kolejarze odnaleźli je aż we Wrocławiu. Ale na trasę nałęczowską nigdy już te „lux-torpedy” nie wróciły.

Po wojnie nastąpiły dla kolejki znów lepsze czasy. Opadły całkiem już z sił „kołomyjki” zastępowano nowymi parowozami „Px-48” o sile pociągowej do 160 ton, przed którymi mógł się schować pod ziemię ze wstydu nawet sprowadzony kiedyś przez Niemców, i znany w całej okolicy, przeraźliwie trąbiący parowy „kogut”. Zaczęły napływać towarowe wagony piętnasto- i osiemnastotonowe...

O tym wszystkim. I o wielu jeszcze innych rzeczach, opowiadał mi w swej kancelarii na stacji kolejowej Opole Wąskie (Opola „szerokiego” wprawdzie nie ma, ale - co obyczaj to obyczaj) kierownik Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej i zarazem zawiadowca tutejszej stacji, pan Mieczysław Goliszek.

Jak Goliszek - to z Karczmisk oczywiście, z tej wsi, gdzie od lat Piłatowie kojarzą się z Hałasami, Hałasowie z Goliszkami, gdzie panują swoiste gospodarskie tradycje; gdzie mocny był zawsze ruch ludowy i aktywne organizacje patriotyczno-wyzwoleńcze. Tam także, w Karczmiskach, wytworzyła się silna społeczność kolejarska. Węzłowa stacja wąskotorówki, posiadająca także warsztaty remontowe parowozów i wagonów, dawała zatrudnienie wielu ludziom, którzy nie mogli przed wojną wyżyć z niewielkich kawałków ziemi. W czasie okupacji, ta kolejarska społeczność zaangażowała się mocno w pracę konspiracyjną; kolejka nałęczowska była pod całkowitą kontrolą podziemia.

Kierownik Goliszek pracuje na kolei 38 lat. Zaczynał w 1942 r., właśnie tutaj, na stacji Opole, jako dyżurny ruchu. Miał wówczas lat dwadzieścia jeden, a za sobą udział w kampanii wrześniowej w szeregach 84 pułku piechoty, oraz kilka lat Wojskowej Szkoły Muzycznej w Pińsku, której był elewem. Los tak pokierował jednak życiem pana Mieczysława Goliszka, że zamiast złotych harf na patkach zielonego munduru, nosi stylizowane skrzydła na granatowej czapce kolejarskiej.

W czasie wojny zaczepił się, żeby jakieś zajęcie, przy kolei i... tak już zostało. Pracował potem na kolei normalnotorowej w Lublinie i Nałęczowie, był także przez pewien czas w specjalnej jednostce wojsk kolejowych na Wybrzeżu. Ale jednaka... natura ciągnie wilka do lasu, zaś kolejarza na „rodzinną” trasę. Mieczysław Goliszek zaczynał - jak się rzekło - w Opolu i za trzy lata zakończy pracę na tej samej stacji kolejowej, przechodząc na emeryturę. Jest kawalerem Orderu „Polonia Restituta”, ma odznakę „Przodujący Kolejarz”, ale nosi też na piersi Krzyż Partyzancki...

W 1943, roku Mieczysław Goliszek otrzymał od swego konspiracyjnego zwierzchnictwa zadanie obserwowania dwunastowagonowego składu pociągu towarowego podstawionego przez Niemców na stację w Opolu. Chodziło o zorientowanie się, jak silna jest wojskowa ochrona pociągu i kiedy wyruszy on w drogę, do Nałęczowa. Pociągiem miała być przewieziona liczna grupa więźniów politycznych z aresztu żandarmerii w Opolu. Niemcy liczyli się z możliwością akcji podziemia i dlatego czas odejścia transportu był utrzymywany w ścisłej tajemnicy. Dwa razy w ciągu kilku dni niemiecki zawiadowca parowozowni w Karczmiskach, Bendel, wysyłał w kierunku Opolu lokomotywy, które w ostatniej chwili odwoływano z trasy. Wszelkie pozoracje na nic się nie zdały: kolejarze z Opolu przekazali w odpowiedniej chwili wiadomość po linii. Transport więźniów został przechwycony przez partyzantów w tzw. „Glinianym Wykopie” tuż za Karczmiskami, stłoczeni w wagonach ludzie, jadący być może na Majdanek, odzyskali wolność...

Wojenne dzieje nałęczowskiej wąskotorówki przypominają jakby zdarzenia z Far Westu: buchające parą „samowarki”, zanurzające się na swej trasie w masywy leśne, były niejednokrotnie atakowane przez uzbrojonych ludzi galopujących na koniach wzdłuż pociągu, albo przez innych, z kocią zręcznością wskakujących na stopnie breku... Do dzisiaj rozprawia się wzdłuż, linii - w dyżurkach zawiadowców, w budkach dróżników, przy kolejowych warsztatach - o akcji na oddział okupacyjnych wojsk, który usadowiony na wiślanej wyspie obok Kępy Choteckiej i dysponujący pomalowanym na czarno statkiem uzbrojonym w cekaemy, mając także do dyspozycji wąskotorowy pociąg, grasował po całym Powiślu, grabiąc, mordując, gwałcąc. Opowiadają starzy kolejarze, jak to w polanowskim lesie dopadli ów pociąg nasi. Jak się kule sypały, a emerytowany maszynista Stefan Rybak, może nawet na dowód pokazać miejsce na nodze, gdzie został wówczas trzykrotnie ranny... To wszystko się działo, kiedy na stacji w Karczmiskach zawiadowcą był Stefan Widawski z pobliskiego Głuska Dużego, ten właśnie Widawski, którego brat Bolek współorganizował zaraz po wyzwoleniu, w Lublinie na Majdanku, Pierwszy Samodzielny Morski Batalion Zapasowy, i który mieszka teraz w Gdańsku, dosłużywszy się stopnia komandora...

W karczmiskiej parowozowni dożywa na emeryturze ostatnich dni, jedyny pozostały parowozik. Nigdy już nie rozniecą ognia pod jego kotłem. Może ostatni raz, wytoczony na świat Boży czułymi rękami kolejarzy, aby mógł pozować fotoreporterowi do „pamiątkowego” zdjęcia stuka oto wysłużonymi kołami po „relsach”...?

Na szynach dudnią na co dzień koła ciężkich spalinowych lokomotyw sprowadzonych z Rumunii. Nałęczowska Kolej Dojazdowa przeżywa renesans: przy rysujących się na świecie trudnościach z materiałami pędnymi, przy drożącym wciąż transporcie samochodowym. Zaczęto przypominać sobie o wzgardzonych kiedyś kolejkach wąskotorowych. Wracają na nałęczowską linię dawni klienci. Ruch pasażerski wprawdzie

zmałał (kolejka dowozi natomiast stale dużą liczbę pracowników do Poniatowej), ale przewóz towarowy rozwija się jak za najlepszych czasów. Przyczynił się do tego jeszcze fakt, że od szeregu lat przewozi... wagony normalnotorowe? Jeżeli chce się dostarczyć na przykład do Poniatowej lub Opola ładunek przybyły koleją z Wrocławia lub ze Szczecina, nie trzeba, jak kiedyś, dokonywać pracochłonnego przeładunku na stacji w Nałęczowie. Po prostu na odpowiedniej rampie nałęczowskiego dworca przetacza się załadowany normalnotorowy wagon na specjalny wózek-platformę wąskotorową posiadającą na swym „grzbiecie” kawałek „szerokiego toru”. Zaklinowuje się koła normalnotorowca w ten sposób uformowany pociąg - na pociągu jest gotowy do wyruszenia w drogę...

Mieczysław Goliszek ma nadzieję, że wąskotorowa kolej, na której przeżył i przepracował tyle lat, ma już najgorszy okres - kiedy mówiło się o jej likwidacji - za sobą. Że znalazła sobie ona jakiś modus vivendi...

Mniej optymistycznie zapatruje się na tą sprawę naczelnik Zarządu Kolei Dojazdowych przy lubelskiej DOKP, Henryk Stefański, dający ze swej chełmskiej siedziby baczenie na pięć podległych Zarządowi kolei dojazdowych: starachowickiej, jędrzejowskiej, nałęczowskiej, hrubieszowskiej i przeworskiej. Każda z nich prowadzi przede wszystkim ruch towarowy: najbardziej żywy ruch pasażerski odbywa się na kolei nałęczowskiej.

Kierownik Stefański zawiaduje łącznie 580 kilometrami torów o szerokości 750 mm, 1800 ludźmi i... zbliżającym się powoli ale nieuchronnie ku wykończeniu taborom kolejowym. Istotnie, wstrzymana została decyzja likwidacji kolei wąskotorowych (był już nawet dokładnie opracowany plan likwidacji kolejnych linii w latach siedemdziesiątych), ale kto odpowie, na jak długo?

Dźwięczy mi jeszcze w uszach koniec ostatniej telefonicznej rozmowy z Chełmem. Głos kierownika Stefańskiego: „Panie redaktorze, ostatnio nową lokomotywę dostałem przed pięciu laty, tabor mi się wykańcza, szyn wąskotorowych nikt już nie produkuje, brak części zamiennych... Tłukę no razie jakoś tym, co mam na składzie... A kiedy będzie coś nowego? Na razie, to ja jestem, panie redaktorze, kierownikiem kolei na wymarcu...”

Jak to jest z tymi kolejkami wąskotorowymi; czy ich dni naprawdę mają się ku końcowi? Czy wciąż jeszcze rześko brzmiący marsz kolejek wąskotorowych ma się zakończyć ostatecznie akordem w tonacji moll?