130 LAT

Fot. Studio Manolka

LINII KOLEJOWEJ JAROSŁAW – SOKAL

JEDNODNIÓWKA, LIPIEC 2014 R. **GMINA LUBACZÓW**

130 lat to piękny wiek! Wprawdzie w tym czasie świat się całkowicie zmienił, ale tory nadal istnieją, i ciągle są wykorzystywane. Może trochę szkoda, że tej trasy nie pokonują już dostojne parowozy, ale szynobusy też mają swój urok (i klimatyzację, która bardzo przydaje się w upalne dni). Może też szkoda, że nie ma już pociągów pełnej relacji – z Jarosławia do Rawy Ruskiej (a niegdyś nawet do Sokala) – ale może kiedyś takie połączenia ponownie pojawią się w rozkładzie jazdy. Kto wie...

Stacja Basznia (rok 1992, fot. Miłosz Telesiński)

Linia Jarosław – Rawa Ruska ma swoją specyfikę. Tylko tutaj pociągi nazywane są „bałaje", bo też tylko tutaj znajduje się miejscowość, od której zaczerpnięto tę nazwę. Co ciekawe, choć położona jest ona blisko torów, własnego przystanku jeszcze nie ma. Może kiedyś?

Linia ma także swój urok. Nie brak tu serpentyn i stromych podjazdów. Np. stacje Horyniec-Zdrój i Dziewięcierz dzieli aż 90 metrów różnicy w wysokości nad poziomem morza! Bywało to wyzwaniem dla maszynistów prowadzących ciężkie składy towarowe, szczególnie zimą czy w deszczowe dni.

Jeszcze kilka lat temu w ruchu pasażerskim szlak dostępny był całorocznie i niemal w całości, bo na odcinku Jarosław – Horyniec – Werchrata. Jeździł tędy pociąg pospieszny relacji Wrocław Główny – Zamość spółki PKP Intercity. Zlikwidowano go jednak w 2009 r. Wtedy pozostały już tylko szynobusy spółki Przewozy Regionalne, kursujące w znacznie krótszej relacji – z Jarosławia do Horyńca. Wydawało się, że na nic więcej nie można liczyć, jednak w 2012 r. uruchomiono sezonowe (utrzymywane w weekend majowy i wakacje) szynobusy relacji Jarosław – Horyniec – Zamość – Lublin, także obsługiwane przez Przewozy Regionalne. Stało się tak dzięki porozumieniu lubelskiego i podkarpackiego urzędu marszałkowskiego. Warto z tych połączeń skorzystać także w sezonie 2014!

Jaka przyszłość czeka linię Jarosław – Sokal? Oby jak najlepsza. Miejmy nadzieję, że nastąpi rozwój ruchu towarowego. Większe przewozy oznaczają wszak lepszy rozwój ekonomiczny dla całego regionu. Warto także wspierać powrót chociaż jednego całorocznego połączenia pasażerskiego, dla którego w drodze z Jarosławia końcową stacją nie byłby Horyniec, a Zamość, a może nawet Lublin. Duże to wyzwanie – ale i szansa – dla władz samorządowych, a także pracowników najważniejszych firm kolejowych. W szczególności wymienić należy zarządcę infrastruktury, spółkę Polskie Linie Kolejowe oraz obsługujące ruch pasażerskie Przewozy Regionalne i odpowiedzialną za prowadzenie ruchu towarowego firmę PKP Cargo. Trzymajmy kciuki! ■

Artur Pawłowski,
pracownik naukowy Politechniki Lubelskiej na Wydziale Inżynierii Środowiska

SOKAL
HREBENNE
BASZNIA DOLNA
JAROSLAW
MUNINA
KRAKOW
LWOW
LEMBERG
Rzeszow
Przemysl
Tarnogrod
Tomaszow
Krasnobrod
Rozwadow
Sandomierz
Tarnobrzeg
Mielec
Radomysl
Dabie
Deimbica
Ozarna
Tarnow
Buchlia
Wieliczka
Skawina
Miechow
Olkusz
Kielczyg
Stryszow
Tuchow
Skolyszyn
Jaslany
Baranow
Chmielow
Padew
Rudnik
Jezowa
Lezajsk
Kamien
Sokolnie
Bratkowice
Glogow
Zolynia
Wilsko
Tyczyn
Blazowa
Dynow
Sanok
Zolkiew
Kulikow
Zaszkow
Kamionka Lipnik
Kamionka Strumilowa
Sniatyn
Zolotaczow
Brzeziny
Sniatyn
Kosow
Zadwornie
Stanislawiczka
Stanislawiczka
Bilsko
Bialobrzegi
Sienawa
Sedziszow
Nowy Korczyn
Opatow
Sandomierz
Nadbrzezie
Sobienie
Rozwadow
Tarnobrzeg
Chmielow
Baranow
Padew
Jaslany
Mielec
Rzochow
Radomysl
Radlow
Dabie
Deimbica
Ozarna
Tarnow
Kolczyce
Terchowa
Osudek
Strzyszow
Tuchow
Skolyszyn
Jaslo
Rudnik
Jezowa
Lezajsk
Kamien
Sokolnie
Bratkowice
Glogow
Zolynia
Wilsko
Tyczyn
Blazowa
Przemysl
Dynow
Tarnogrod
Tomaszow
Krasnobrod
Tarnow
Tanew
Sokal
Sokal
Kamionka Lipnik
Kamionka Strumilowa
Zolkiew
Kulikow
Zaszkow
Zadwornie
Sniatyn
Zolotaczow
Brzeziny
Kosow
Stanislawiczka
Bilsko
Bialobrzegi
Sienawa
Sedziszow
Nowy Korczyn
Opatow
Sandomierz
Nadbrzezie
Sobienie
Rozwadow
Tarnobrzeg
Chmielow
Baranow
Padew
Jaslany
Mielec
Rzochow
Radomysl
Radlow
Dabie
Deimbica
Ozarna
Tarnow
Kolczyce
Terchowa
Osudek
Strzyszow
Tuchow
Skolyszyn
Jaslo
Rudnik
Jezowa
Lezajsk
Kamien
Sokolnie
Bratkowice
Glogow
Zolynia
Wilsko
Tyczyn
Blazowa
Dynow
Przemysl
Rzesz

RYS HISTORYCZNY
KOLEI JAROSŁAWSKO – SOKALSKIEJ

Mija 130 lat, odkąd jarosławsko-sokalska linia kolejowa służy regionowi i lokalnej społeczności. Przez te wszystkie lata była oknem na świat dla całego regionu. Dawała ludziom zatrudnienie i generowała rozwój gospodarczy. Przemiany gospodarcze, jakie dokonały się w Polsce po 1989 roku, spowodowały, że obecnie znajduje się ona w stanie skrajnego upadku. Niniejszy tekst nie jest jej monografią, ale przypomnieniem wybranych aspektów jej historii.

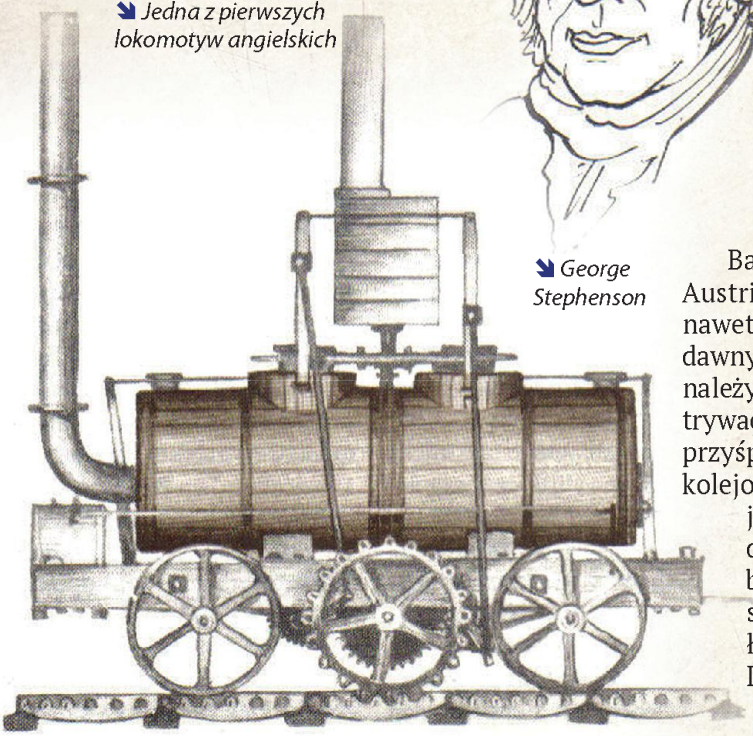
Swoistym paradoksem w historii transportu jest fakt, iż u podstaw powstania kolei żelaznych legła wysoka cena paszy dla koni w okresie wojen napoleońskich. W tej sytuacji przedsiębiorcy i konstruktorzy zaczęli szukać alternatywnych środków transportu. Wybór padł na wykorzystanie do transportu towarów i ludzi wynalezionej przez Jamesa Watta maszyny parowej. Budowniczym pierwszej linii kolejowej łączącej dwa angielskie miasta – Stockton i Darlington – był George Stephenson. W inauguracyjnej jeździe – 27 września 1825 roku – skonstruowany przez niego parowóz poprowadził pociąg składający się z 34 wagonów, o łącznym ciężarze 90 ton, z prędkością dochodzącą do 20 kilometrów na godzinę. Tak rozpoczęła się era kolei żelaznej, która to kolej legła u podstaw ogromnych przeobrażeń społecznych, gospodarczych i wojskowych w Europie i na świecie.

Sieć kolei żelaznych w następnych krajach rozwijała się niemal lawinowo. Do połowy XIX wieku objęła niemal wszystkie kraje Europy i wszystkie kontynenty. O tempie budownictwa linii kolejowych świadczy fakt, iż w Austrii, która wcale nie należała do państw przodujących w tym zakresie, w 1845 roku długość linii wynosiła już 1058 kilometrów. Preferowano przede wszystkim zachodnie prowincje monarchii. Pierwsza linia kolejowa w Galicji w 1847 roku połączyła Kraków ze Skupieniem, z odnogą do Szczakowej i Maczek.

Przebieg wojny krymskiej w połowie lat 50. unaocznił władzom austriackim dążenia carskiej Rosji do zdominowania Półwyspu Bałkańskiego. A do tego Austria dopuścić nie mogła, nawet kosztem wojny z niedawnym sojusznikiem. W tym należy przede wszystkim upatrywać przyczyny znaczącego przyśpieszenia budowy sieci kolejowej w Galicji, stwarzającej możliwość szybkiej dyslokacji wojsk w pobliże granicy. Swoistym sworzniem tej sieci miała być linia z Krakowa do Lwowa, nazwana imieniem cesarskiego brata Karola Ludwika. Wobec braku środków finansowych rząd zdecydował się sprywatyzować linię wybudowaną do Dębicy. Nabyło ją w 1858 roku lwowskie konsorcjum, na którego czele stał książę Leon Sapieha. Równocześnie konsorcjum otrzymało koncesję na kontynuowanie budowy. W listopadzie 1861 roku pierwszy pociąg wjechał do stolicy Galicji. Dalszą rozbudowę w kierunku wschodnim, ku granicy z Rosją, do Brodów, Podwołoczysk i Tarnopola, na podstawie oddzielnych koncesji prowadziło Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika.

Funkcjonujące linie kolejowe ożywiły gospodarkę Galicji. Płynące z nich zyski skłaniały do dalszych inwestycji. Pojawiającym się inicjatywom sprzyjały autonomiczne władze krajowe, przychylni byli im także polscy posłowie w parlamencie wiedeńskim oraz władze lokalne. Widziano w nich szanse na cywilizacyjny awans głęboko zacofanego kraju. Jedną z tych inicjatyw była chęć budowy linii Lwów – Rawa Ruska – Sokal przez kolej Karola Ludwika. U podstaw tej inicjatywy stała możliwość uzyskania połączenia z prężnie rozwijającą się siecią kolei w Kongresówce. W 1873 roku austriackie władze wydały zgodę na podjęcie prac wstępnych. Powołane w tym celu gremium – w składzie: dr Karol Maly, inż. Franciszek Prokopowicz, Zygmunt Richtmann, Józef Godlewski i inż. Ferdynand Spalke – nie było jednak w stanie zgromadzić środków na sfinansowanie tej inwestycji. Ich ogromną zasługą było jednak sporządzenie planu przebiegu linii, a przede wszystkim – utrwalenie w świadomości decydentów konieczności otwarcia tej linii i płynących z tego korzyści.

George Stephenson

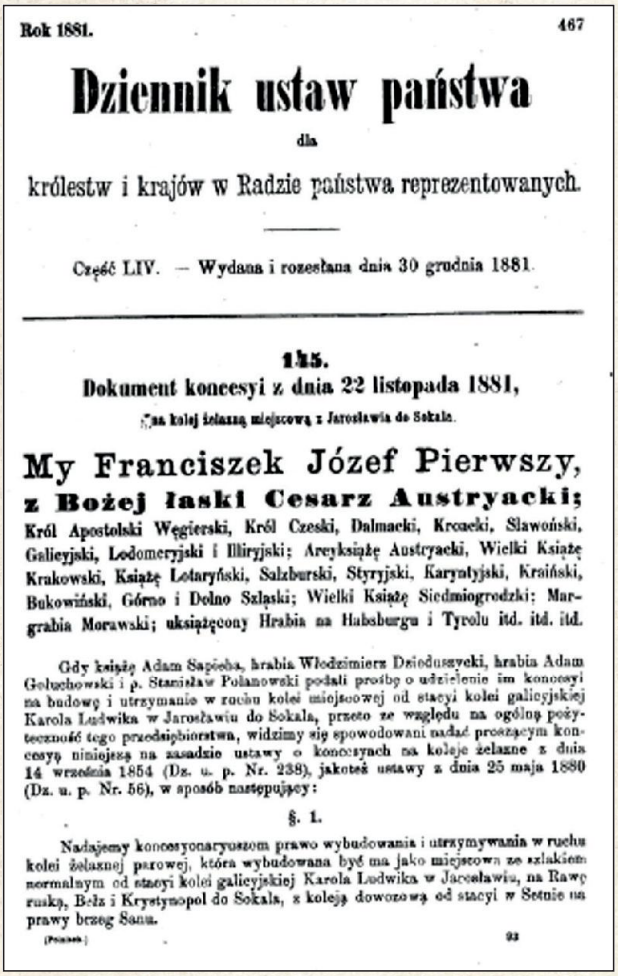


Jedna z pierwszych lokomotyw angielskich

Temat powrócił wraz z ustawą o drugorzędnych, lokalnych liniach kolejowych uchwaloną przez parlament wiedeński. Obniżała ona w sposób istotny kryteria i wymogi wobec budowniczych, co znacząco zmniejszało całkowity koszt inwestycji. Podjął się jej ks. Adam Sapieha będący gorącym zwolennikiem połączenia kolei Karola Ludwika, przez Rawę Ruską i Bełżec, z kolejami Królestwa Polskiego. W jego zamyśle, w odróżnieniu od planu inż. Spalkego, linia miałaby zaczynać się w Jarosławiu. Zmiana koncepcji przebiegu linii miała prawdopodobnie swoje źródło w wiedeńskim sztabie generalnym. Linia kolejowa z Jarosławia, przez Lubaczów, Rawę Ruską, do Sokala spełniałaby idealnie funkcję rokady na wypadek konfliktu zbrojnego z Rosją.

W 1881 roku grupa w składzie: ks. Adam Sapieha, hr. Włodzimierz Dzieduszycki, hr. Adam Gołuchowski oraz Stanisław Polanowski – wystąpiła do władz austriackich o przyznanie koncesji na budowę. Równocześnie odkupiła zdeponowany w ministerstwie handlu, któremu podlegało wówczas kolejnictwo, plan inż. Spalkego. Za jak najszybszym przyznaniem koncesji lobbowali posłowie koła polskiego w parlamencie wiedeńskim. Sejm krajowy w specjalnej uchwale zgodził się dotować budowę. Z apelami wystąpiły rady gmin Jarosław i Sokal. Wszystkie wspomniane gremia podkreślały ogromne znaczenie tej inwestycji i szansę odrobienia cywilizacyjnego opóźnienia, jaką ona daje.

22 listopada 1881 roku koncesja została przyznana na 90 lat. Koncesjonariusze zobowiązani zostali do natychmiastowego rozpoczęcia budowy i zakończenia jej w ciągu dwóch lat oraz utrzymywania jej w ruchu przez cały okres koncesyjny. Jako rękojmię dotrzymania terminu musieli wpłacić kaucję w wysokości 150 tysięcy złotych. Przyznawała ona ulgi w postaci zwolnienia z różnych opłat skarbowych do czasu zakończenia budowy oraz zwalniała właścicieli linii z podatku dochodowego i zarobkowego na 30 lat. Dawała też prawo do przeprowadzenia wywłaszczenia terenu niezbędnego do wybudowania linii, zezwalała na obniżenie kryteriów bezpieczeństwa w ruchu oraz umożliwiała przelanie koncesji na rzecz innej istniejącej już spółki akcyjnej. Równocześnie państwo zagwarantowało sobie możliwość wykupu linii oraz zakres świadczeń dla wojska – w postaci zniżkowych taryf przewozowych, utrzymywania w pogotowiu parku dla transportów wojskowych oraz zatrudniania w pierwszej kolejności wysłużonych podoficerów na określone stanowiska.



Rok 1881. 467

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIV. — Wydana i rozesłana dnia 30 grudnia 1881.

145.

Dokument koncesyi z dnia 22 listopada 1881,

na kolej żelazną miejscową z Jarosławia do Sokala.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Krocacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Krainski, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy książę Adam Sapieha, hrabia Włodzimierz Dzieduszycki, hrabia Adam Gołuchowski i p. Stanisław Polanowski podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi kolei galicyjskiej Karola Ludwika w Jarosławiu do Sokala, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei galicyjskiej Karola Ludwika w Jarosławiu, na Rawę ruską, Bełz i Krystynopol do Sokala, z koleją dowozową od stacyi w Setnie na prawy brzeg Sana.

(Pokaże.) 93

Koncesja z 1881 r.

Urzędnik kolejowy

Tymczasem zarząd kolei Karola Ludwika uznał, iż w jej interesie będzie włączenie planowanej linii do swojej sieci. Po przeprowadzonych rozmowach z koncesjonariuszami w maju 1882 roku odkupił od nich uprawnienia koncesyjne. 11 lipca tego roku minister handlu wydał zezwolenie na przelanie koncesji z wszystkimi wchodzącymi w jej zakres prawami i obowiązkami. Zezwolenie dodatkowo zobowiązywało nowych właścicieli do wybudowania spichlerzy zbożowych w Rawie Ruskiej i Sokalu oraz skracało okres ważności koncesji do 31 grudnia 1951 roku.

Równocześnie z czynnościami administracyjno-urzędniczymi trwały prace w terenie, zmierzające do ostatecznego wytyczenia przebiegu linii kolejowej oraz wywłaszczenia terenu, przez który miała ona przebiegać. W końcu lipca w siedzibach 43 gmin wyłożono na 14 dni wykazy gruntów, które planowano zająć pod budowę. Zgodnie z ówczesnym prawem o wywłaszczeniach na rzecz kolei żelaznych, ich właściciele mieli 14 dni na wniesienie stosownego sprzeciwu do starostwa powiatowego. Brak takiego sprzeciwu – z mocy prawa – uznawano za zgodę na wywłaszczenie. Cenę za wywłaszczony grunt ustalano w drodze indywidualnych negocjacji z dotychczasowymi właścicielami. Równolegle od 31 lipca, poczynając od Makowisk, rozpoczęła prace komisja reambulacyjna, której zadaniem było szczegółowe wyznaczenie trasy przebiegu linii przez poszczególne gminy.

Po wpłaceniu przez kolej Karola Ludwika 150 000 zł kaucji gwarantującej dotrzymanie terminu zakończenia prac oraz technicznych wymogów określonych w przepisach ruchu ▶

na austriackich kolejach, rozpisano przetarg ograniczony na realizację tego zadania inwestycyjnego. Do udziału w przetargu zaproszono 10 doświadczonych w tego rodzaju budowach firm. Przetarg wygrało konsorcjum złożone z firm Gwalberta Ziembickiego, Knauera i Grossa oraz Löwenfelda. Siedzibę generalnego przedsiębiorstwa budowy, na którego czele stanął Gwalbert Ziembicki, ulokowano w Jarosławiu.

Do kierowania przebiegiem budowy lwowska dyrekcja kolei Karola Ludwika wydzieliła 24 inżynierów – ośmiu do kierowania budową w Jarosławiu, pozostałych do pracy w terenie. Bezpośredni nadzór nad wykonawstwem powierzono czterem sekcjom, ulokowanym w Jarosławiu, Lubaczowie, Rawie Ruskiej i Sokalu. Każda z nich realizowała równocześnie prace na powierzonych jej trzech odcinkach. Skład poszczególnych sekcji był następujący: Sekcja I w Jarosławiu – inż. sekcyjny Wilhelm Franke. Pracami na odcinkach kierowali: Sekcja I w Surochowie – inż. Teodor Nagorzański, w Zagrodach – inż. Ludwik Goebel, w Oleszycach – inż. Józef Geringer-Oedenberg. Sekcja II w Lubaczowie – inż. sekcyjny Piotr Szułkowski oraz inż. Stanisław Warzeszkiewicz w Lubaczowie, Jan Kwiatkowski w Horyńcu i Adolf Goldfrejów w Werchracie. Sekcja III w Rawie Ruskiej – inż. sekcyjny Jan Kunawski oraz inż. Wiktor Łaba w Rawie Ruskiej, Oswald Schwarz w Poddubcach oraz Adolf Świertnia w Uhnowie. Sekcja IV w Sokalu – inż. sekcyjny Karol Firganek oraz inż. Stanisław Pappe w Bełzie, Teofil Masłowski w Ostrowie oraz Aleksander Pragłowski w Sokalu.

Trasę kolei – ze względów oszczędnościowych – zaplanowano tak, aby omijała znaczniejsze przeszkody terenowe i przechodziła obrzeżami miejscowości. Ze względu na problemy techniczne i protesty mieszkańców, na wniosek komisji reambulacyjnej, skorygowano pierwotne założenia w Jarosławiu, Oleszycach, Lubaczowie i Bełzie. W Jarosławiu, wobec niemożliwości zbudowania szlaku prosto do Makowisk, zdecydowano się na budowę technicznej stacji w Muninie. W pozostałych trzech przypadkach zbliżono obiekty stacyjne do tych miejscowości.

Do zbudowania był szlak kolejowy o długości ok. 150 kilometrów ze stacjami w: Surochowie, Bobrówce, Nowej Grobli. Oleszycach, Lubaczowie, Baszni, Horyńcu, Werchracie, Hucie Zielonej, Rawie Ruskiej, Zielonej, Uhnowie, Korczowie, Bełzie, Żużlu, Ostrowie, Krystynopolu i Sokalu. Materiały do budowy trzeba było rozwozić z Jarosławia i Lwowa. W sytuacji, gdy jedynym środkiem transportu była chłopska furmanka, rozwiezienie na całą trasę około 550 tysięcy tonokilometrów materiałów torowych, konstrukcji żelaznych i cementu wydaje się dziś działaniem heroicznym.

Dzięki właściwemu skoordynowaniu prac i wysokim umiejętnościom polskich inżynierów nadzorujących prace, budowę ukończono w ciągu dwóch lat.

Fragment mapy katastralnej – stacja kolejowa Oleszyce, koniec XIX w.

— **Otwarcie ruchu.** Dnia 6 lipca 1884 roku nastąpiło otwarcie kolei lokalnej Jarosławsko-Sokalskiej ze stacyami Surochów, Bobrówka, Nowa Grobla, Oleszyce, Lubaczów, Basznia, Horyniec, Werchrata, Huta zielona, Rawa ruska, Zielona, Uhnów, Korczów, Bełz, Żużel, Ostrów, Krystynopol i Sokal. Przewóz podróżnych odbywać się będzie według rozkładu jazdy kolei Karola Ludwika, ogłoszonego 20 maja 1884; podróżnych przewozić się będzie tylko II i III klasą.

Notatka prasowa z GL Nr 155 z 7 lipca 1884 r. o otwarciu ruchu

Zbudowano linię kolejową, układając ponad 48 tysięcy szyn i 171 tysięcy podkładów. Zbudowano stacje oraz strażnice torów i zwrotnic, 27 mostów i około 70 przepustów. Strażnice połączono ze stacjami systemem łączności dzwonkowej, w której odpowiednia liczba uderzeń w dzwon oznaczała określoną informację. Większość zatrudnionych do budowy obiektów kolejowych pochodziła z Mazowsza i dalekiej Italii. Ci ostatni rozpropagowali wśród miejscowych mieszkańców konsumpcję ryżu.

1 lipca 1884 r. ukończoną linię oglądał minister rządu wiedeńskiego Florian Ziemiałkowski. Trzy dni później nastąpił jej odbiór techniczny, a 6 lipca, w niedzielę, zainaugurowano regularny ruch dwóch pociągów mieszanych o numerach 701 i 702. Przewóz pasażerów odbywał się w II i III klasie. Bilety były droższe niż na liniach państwowych o około 30 proc. Przejazd III klasą kosztował 1,85 grajcara (centa) za 1 kilometr, II klasą 3,56 grajcara (centa) za kilometr. Dla przykładu: za przejazd trasą długości 15 km z Lubaczowa do Nowej Grobli płacono 28 grajcarów (centów) w III klasie i 53 grajcary (centy) w II klasie. Oszczędnościowe budownictwo i związane z tym obniżenie kryteriów bezpieczeństwa ruchu wymuszało obniżanie prędkości pociągów. Na liniach drugorzędnych dozwoloną prędkością było 20 kilometrów na godzinę.

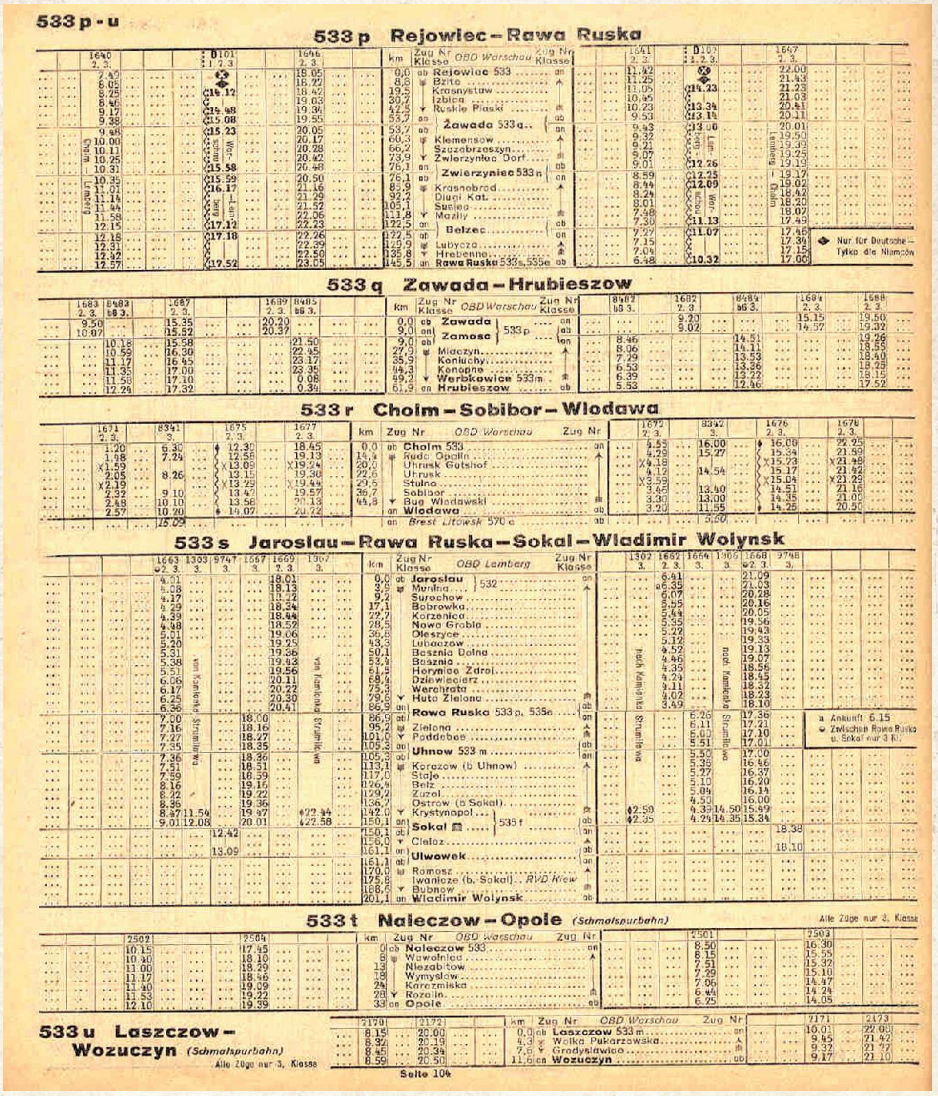
Językiem urzędowym był niemiecki, jednak w kontaktach z urzędami autonomii oraz samorządami urzędnicy kolei Karola Ludwika używali języka polskiego. Linię obsługiwali polscy kolejarze. Warunki pracy były niełatwe. Wszystkie czynności związane z ruchem pociągów trzeba było wykonywać ręcznie w różnych warunkach atmosferycznych, o każdej porze dnia i roku. Trudności te warunkował również czas pracy. W początkowych latach funkcjonowania kolei wynosił on 24 godziny na dobę. Naczelnik

małej stacji, a te dominowały na linii, łączył w jednej osobie funkcję telegrafisty, magazyniera, kasjera, urzędnika ruchu i ekspedienta pocztowego. Czuwał nad ustawieniem blokad, zwrotnic, znaków stacyjnych, obsługiwał telegraf, sprzedawał bilety, prowadził kancelarię stacyjną.

Tę ciężką i odpowiedzialną pracę rekompensowały, jak na ówczesne czasy, stosunkowo wysokie uposażenia, korzystne zasady emerytalne oraz resortowa opieka lekarska. Najniższa pensja pracownika stacyjnego wynosiła (wraz z dodatkami) mniej więcej 300 złotych w skali rocznej i dorównywała wynagrodzeniu początkującego nauczyciela. Pensja naczelnika stacji, w zależności od grupy zaszeregowania, była z reguły 3-krotnie wyższa. Po przepracowaniu 10 lat pracownik nabywał prawo do emerytury w wysokości 40 proc. uposażenia. Po każdym następnym roku pracy uprawnienie to zwiększało się o 2 proc. płacy, którą pracownik pobierał, odchodząc na emeryturę.

Pierwsze miesiące funkcjonowania kolei przynosiły straty. Potrzebny był czas, aby ludzie oswoili się z możliwościami, jakie daje linia kolejowa w zakresie podróżowania oraz transportu. Wyniki finansowe radykalnie poprawiły się, gdy książę Andrzej Lubomirski w 1895 roku wybudował cukrownię w Przeworsku oraz gdy wzdłuż linii zaczęły funkcjonować tartaki. Skorowidz przemysłowo-handlowy Królestwa Galicji z 1912 roku wymienia ich szesnaście. Jedne ulokowano bezpośrednio przy stacjach kolejowych: w Surochowie, Bobrówce, Nowej Grobli, Oleszycach, Baszni Dolnej, Rawie Ruskiej i Sokalu. Inne były położone w pewnej odległości od stacji ładunkowych bądź dowoziły swoje wyroby bezpośrednio na rampy załadowcze, bądź miały na nich swoje składy. Znaczne zyski przynosił właścicielom przewóz importowanego z Rosji zboża. Wobec dużego obciążenia linii Lwów-Przemyśl znaczną jego ilość kierowano przez Rawę Ruską – Jarosław. Ogólny przychód w pierwszym roku funkcjonowania kolei wyniósł 174 551 zł, by 10 lat później wzrosnąć do kwoty 281 270 zł.

W 1910 r. na linii 162 kursowały dwie pary pociągów osobowych o kolejnych numerach: 911, 912, 913 i 914. Przestrzeń z Jarosławia do Sokala pokonywały w czasie 5 godzin i 25 minut, ze średnią prędkością ponad



Rozkład jazdy pociągów z 1944 r., obejmujący m.in. linię Jarosław – Sokal

40 km/godz. W rozkładzie jazdy obowiązującym od 1 maja 1912 dodano jeszcze jedną parę pociągów, o kolejnych numerach, 915 i 916.

Linia rozwijała się do 1914 roku. Stacje rozbudowywały się. Oprócz tych już istniejących utworzono nowe przystanki: w Korzenicy, Dziewięcierzu i Baszni Dolnej. Rozwój przewozów wymuszał budowę nowych, większych magazynów na stacjach w Rawie Ruskiej i w Lubaczowie.

Kiedy wybuchła I wojna światowa, kolej została zmilitaryzowana. W mobilizacji powszechnej powołano na większych stacjach oddziały ochrony kolei składające się z landszturmistów. Kolej Jarosławsko-Sokalska odegrała znaczącą rolę w przegrupowaniu 4 Armii gen. Auffenberga na podstawy wyjściowe wzdłuż granicy od Sanu do Rawy Ruskiej. O skali tego przedsięwzięcia świadczy fakt, iż do przewiezienia jednego korpusu potrzeba było 136 pociągów. A korpusów w armii było cztery. Jest oczywistością, że drugorzędna jednotorowa linia kolejowa nie mogła sama sprostać temu zadaniu. Dlatego większość transportów przyjeżdżających z głębi monarchii rozładowywano na pobliskich stacjach linii Lwów – – Kraków, zajmując wyznaczone pozycje marszem pieszym.

Po porażkach w bitwach pod Kraśnikiem i Komarowem wojska austriackie zostały zmuszone do szybkiego odwrotu. Równocześnie zarządzono ewakuację władz lokalnych oraz pracowników kolei. W związku z zamiarem powstrzymania rosyjskiej ofensywy na linii Sanu, Austriacy spalili drewniany most kolejowy w Surochowie. Wkraczające wojska rosyjskie zastały linię sprawną, z pełnymi magazynami, aczkolwiek bez kolejarzy. Do jej uruchomienia Rosjanie musieli ściągnąć kolejarzy z głębi Rosji. W celu przygotowania niższych funkcjonariuszy kolejowych rekrutowanych spośród ▶

Dworzec kolejowy w Lubaczowie w 1933 r.

Nieistniejąca budka dróżnika przejazdowego w Lubaczowie

miejscowych utworzono w Jarosławiu szkołę kolejarską. W sytuacji, gdy Twierdza Przemyśl broniła się do marca 1915 roku, jedyną linią zaopatrzenia i ewakuacji dla rosyjskiej 3 Armii gen. Dmitriewa walczącej na linii Dunajca była Kolej Jarosławsko-Sokalska. Wbrew sugestiom wojskowych, linii nie przekuto na szerokość 1524 mm. Zamiarom tym sprzeciwił się zdecydowanie naczelnik kolei galicyjskich K. Niemieszajew, ponieważ – jego zdaniem – jej doskonały stan techniczny zapewniał realizację przewozów. Wystarczyło rozszerzyć możliwości przeładunkowe stacji w Sokalu. Tym stanowiskiem, zapewne bezwiednie, wyraził najwyższe uznanie dla polskich inżynierów, którzy linię budowali i zarządzali nią. Nawet po wybudowaniu w lutym 1915 r. łącznika między Sokalem a Włodzimierzem Wołyńskim transporty przeładowywano w Sokalu do wagonów o rozstawie osi 1435 mm. Po kapitulacji przemyskiej twierdzy zdobyte mienie oraz wziętych do niewoli jeńców Rosjanie ewakuowali na wschód transportami kolejowymi. Trasą na Rawę Ruską dziennie przewozili około 2500 jeńców.

W wyniku majowo-czerwcowej ofensywy prusko-austriackiej Rosjanie zostali zmuszeni do wycofania się z Galicji. Opuszczając kolejne rubieże obronne, niszczyli całą infrastrukturę. Dotyczyło to przede wszystkim linii kolejowych. Stacje zostały spalone, torowisko – zniszczone. Postępujące w ślad za wycofującymi się Rosjanami wojska gen. Mackensona, by zapewnić sobie zaopatrzenie w zużywające się środki walki, przystąpiły natychmiast do jej remontu. Torowiska naprawiały i przystosowywały do ruchu pruskie kompanie kolejowe. Odbudowę obiektów i budynków stacyjnych nadzorowali kolejowi mistrzowie budowlani ściągnięci z innych linii. Znane jest nazwisko jednego z nich. To sprowadzony z Kamionki Strumiłowskiej Jan Rogalski, który nadzorował prace budowlane na stacji w Lubaczowie. Za poniesione w tym zakresie zasługi został odznaczony przez samego cesarza. Po zakończeniu odbudowy stacji pozostał w Lubaczowie na stałe. Jego potomkowie mieszkają tu do dziś. Po przesunięciu się frontu na Wołyń, dalsze prace budowlane kontynuowały oddziały robocze pospolitego ruszenia, tak miejscowe, jak i z głębi państwa. Dla sprawnego wykonywania wzmożonych przewozów wojskowych zbudowano dwie mijalnie – w Korzenicy i Baszni Dolnej – o długości po 800 m każda, trójkąt do nawracania parowozów w Sokalu oraz kilka strażnic torowych.

Z powodu zajęcia szlaku przez transporty wojskowe ruch osobowy wznowiono warunkowo dopiero w 1916 roku. Pierwszeństwo przejazdu w dalszym ciągu miały pociągi zaopatrujące front. W razie zatrzymania pociągu osobowego lub zerwania połączenia pasażerom nie przysługiwało jakiekolwiek odszkodowanie.

Po zakończeniu wojny Kolej Jarosławsko-Sokalska znalazła się w granicach odrodzonego po 123 latach zaborów państwa polskiego. Dekretem 155 naczelnika państwa z 7 lutego 1919 roku koleje galicyjskie zostały przejęte przez zarząd Ministerstwa Komunikacji. Działania zbrojne w Małopolsce Wschodniej spowodowały, że dopiero w 1921 roku linia została normalnie uruchomiona.

Konflikt polsko-ukraiński nie zakończył się, niestety, w chwili ustania działań zbrojnych. Ukraińska Organizacja Wojskowa w 1922 roku przeprowadziła szereg aktów terrorystycznych przeciwko instytucjom państwa, w tym kolei. W październiku tego roku miał miejsce zamach na urządzenie wodociągowe stacji w Lubaczowie. Odnotowano liczne przypadki prób dezorganizacji ruchu poprzez zrywanie wewnętrznej łączności kolejowej.

W wrześniu 1939 roku Rzeczpospolita Polska ponownie utraciła niepodległość w wyniku agresji Niemiec i Związku Radzieckiego. Broniące linii Sanu oddziały 10 Brygady Pancerno-Motorowej płk. Maczka, zmuszone do odwrotu, odchodząc z pozycji 9 września wysadziły dwa przęsła mostu kolejowego. Jego elementy do dziś tkwią w nurcie rzeki. Ustalona i wytyczona w terenie linia demarkacyjna podzieliła linię jarosławsko-sokalską na dwie części. Część zachodnia, od stacji Surochów do Rawy Ruskiej, znalazła się w strefie radzieckiej. Rosjanie, po przekuciu jej na rosyjski rozstaw, wykorzystywali ją na przestrzeni Lwów – Surochów do transportu materiałów wykorzystywanych do budowy bunkrów linii Mołotowa, zaopatrzenia dla bazy materiałowej 97 dywizji strzeleckiej stacjonu-

jącej w Bobrówce oraz – w ograniczonym zakresie – dla ruchu osobowego. Jedyny pociąg osobowy, o numerach 71/72, przyjeżdżał do Surochowa o godzinie 3.00 i po krótkim postoju jechał w drogę powrotną do Lwowa. Obsługę tego pociągu stanowili w całości funkcjonariusze NKWD.

Linię kolejową rosyjscy okupanci wykorzystali do masowych represji, jakimi były wywózki na Sybir. W trzech kolejnych deportacjach – 10 lutego, 13 kwietnia oraz 24 czerwca 1940 r. – wywożono na „nieludzką ziemię" osoby uważane za wrogów nowej radzieckiej władzy. Ten tragiczny los spotkał osadników, pracowników leśnych, wojskowych, policjantów, urzędników państwowych oraz tzw. bieżeńców, którzy we wrześniu 1939 roku, uciekając przed agresją niemiecką, znaleźli się w strefie radzieckiej. Około 80 proc. spośród nich było narodowości żydowskiej. Podobny los spotkał mieszkańców osiemsetmetrowej strefy przygranicznej, którzy w styczniu 1941 roku zostali wywiezieni do Besarabii. Zdzisław Daraż w swojej książce „Zawierucha nad Sanem" podaje, że z Werchraty i Horyńca wyjechało 6 transportów, z Oleszyc – 4 oraz z Lubaczowa – 6. Wywózka objęła około 12 tysięcy ludzi.

Zuwagi na to, iż kolej, znajdując się bardzo blisko granicy, była pod stałą obserwacją Niemców, Rosjanie rozpoczęli budowę linii kolejowej łączącej Nową Groblę z Wolą Arłamowską k. Mościsk. Zapewniałaby ona nie tylko łatwe do ukrycia przewozy, ale również bezproblemowe zaopatrzenie sił 97 dywizji bazującej w lesie nieopodal Czerniawki. Zapewne w tym celu miała być wybudowana stacja Flisy. Do wybuchu wojny niemiecko-radzieckiej, 22 czerwca 1941, nie została ukończona.

W wyniku powodzenia wojsk niemieckich Małopolska Wschodnia na 3 lata znalazła się pod okupacją niemiecką. Po naprawie wysadzonego we wrześniu 1939 roku mostu na Sanie, przekuciu linii z powrotem na normalnotorową oraz usunięciu zniszczeń z pierwszych dni wojny Kolej Jarosławsko-Sokalska znowu stanowiła integralną całość, służąc Niemcom przez cały okres okupacji do transportu zaopatrzenia na front wschodni.

W związku z intensywnymi przewozami artykułów rolnych zbieranych w ramach obowiązkowych kontyngentów Niemcy rozbudowali stacyjne bazy magazynowe wraz z prowadzącymi do nich bocznicami. Dwa duże magazyny w Lubaczowie stoją do dziś, choć służą zupełnie innym celom. Bocznica przechodząca pomiędzy budką strażniczą a magazynem solnym obecnie kończy się ślepym torem. Magazyn i strażnica zostały rozebrane.

W ogólnoniemieckim rozkładzie jazdy ruchu pasażerskiego w latach 1943-1944 linia figuruje pod numerem 533s. Kursowały po niej trzy pary pociągów relacji: Jarosław – Sokal, o numerach 1662 i 1663, Jarosław – Rawa Ruska, o numerach 1668 i 1669, oraz Rawa Ruska-Sokal, o numerach 1664 i 1669.

Szczególnie tragiczną kartą w historii kolei zapisał się 1942 rok. Niemcy, likwidując żydowskie getta w Generalnym Gubernatorstwie, przewozili ich do obozu zagłady w Bełżcu. Szacuje się, że na przestrzeni tego roku szlakiem Jarosław-Rawa Ruska-Bełżec w bydlęcych wagonach, bez jedzenia i picia, w ogromnym tłoku przewieziono około 200 tysięcy polskich Żydów. Ostatni transport opuścił Lubaczów 6 stycznia 1943 roku. Wobec wcześniejszego zamknięcia obozu w Bełżcu transport ten skierowano do Sobiboru. To hitlerowskie ludobójstwo upamiętnia dziś obozowe muzeum znajdujące się nieopodal stacji kolejowej w Bełżcu.

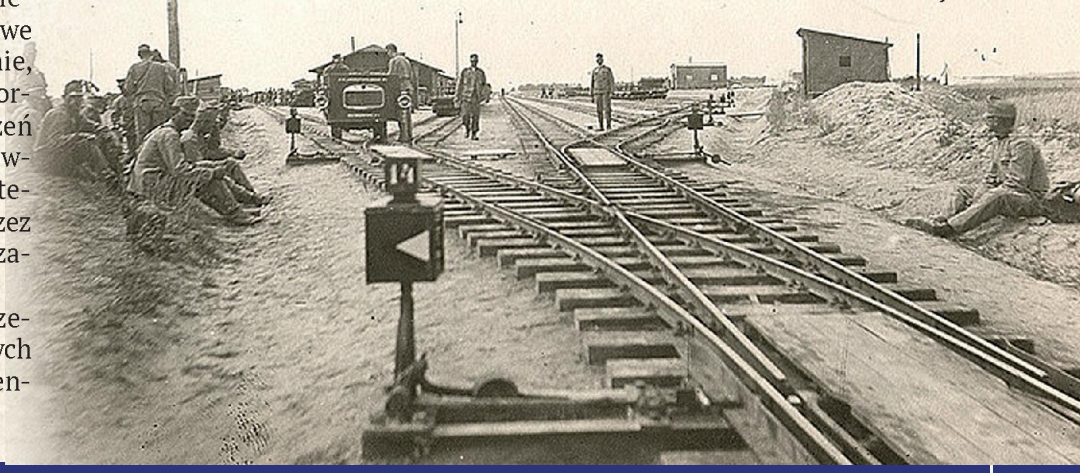
To tą trasą w kwietniu 1944 roku polscy mieszkańcy ziemi lubaczowskiej uciekali za San przed próbą czystki etnicznej dokonywanej przez ukraińskich nacjonalistów spod znaku UPA. Zbrodnicza działalność UPA wobec ludności polskiej wpłynęła w następnych latach również na dzieje kolei.

W lipcu 1944 roku Niemcy, wycofując się pod naporem wojsk 1 Frontu Ukraińskiego, wysadzali mosty kolejowe, niszczyli torowiska. Wkraczające w ślad za nimi wojska Armii Czerwonej natychmiast przystępowały do remontu linii w celu zapewnienia ciągłości zaopatrzenia walczących pierwszorzutowych oddziałów. Na odcinku Rawa Ruska – Jarosław prace te wykonywały pododdziały 19 brygady kolejowej. Naprawiano zerwane torowiska, przekuwając je równocześnie na szerokość 1524 mm, wymieniano wysadzone zwrotnice, budowano przeprawy. Tempo wykonywanych prac dochodziło do 10 kilometrów dziennie. Stacje na całym szlaku obsługiwały drużyny wojskowego oddziału eksploatacyjnego nr 22. Ich pracą i funkcjonowaniem całej stacji kierowali wojskowi komendanci.

Przygotowana ponownie do ruchu linia stała się jedną z dwóch głównych dróg zaopatrzenia armii wchodzących w skład Frontu. Jedną z głównych stacji odbiorczych olbrzymiej ilości środków prowadzenia walki był Lubaczów. Tu kierowano – do dyspozycji dowódcy Frontu – na uzupełnienie żołnierzy, konie, samochody, uzbrojenie i zaopatrzenie, zgodnie z przysługującymi normami.

Równocześnie ten kolejowy szlak stał się obiektem ataków oddziałów UPA przeciwdziałających przesiedleniom ludności ukraińskiej do USRR. Napadały one na stacje kolejowe, wysadzały mosty na Sołotwi i Lubaczówce, zrywali tory kolejowe i łączność telefoniczną. Działalność tę wzmogli szczególnie po wycofaniu z linii rosyjskiej administracji kolejowej oraz pododdziałów ochrony. Ta destrukcyjna działalność nie powstrzymała przesiedleń dokonywanych pod osłoną Wojska Polskiego i przez jego oddziały w drugiej połowie 1945 i do końca czerwca 1946 roku. Tylko z powiatu lubaczowskiego przesiedlono, przede wszystkim transportem kolejowym, około 43 tysiące osób. ▶

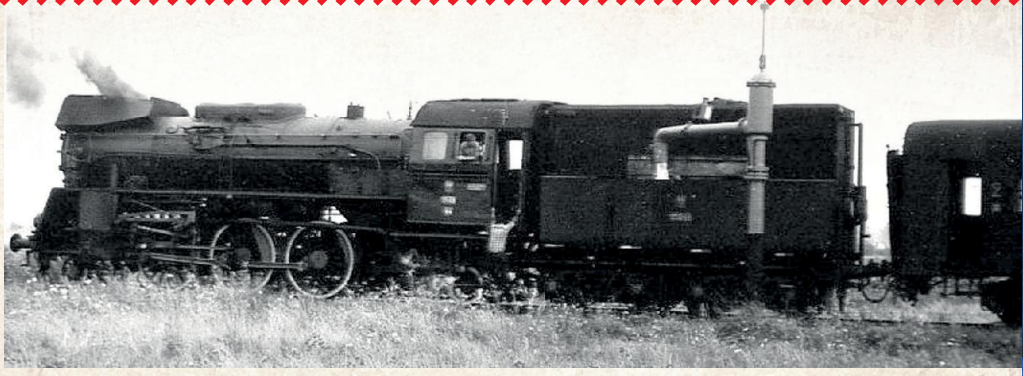
Zwrotnica kolejowa



Umowa graniczna między Polską a ZSRR z 16 sierpnia 1945 r. była końcem funkcjonowania Kolei Jarosławsko-Sokalskiej jako spójnej całości. Przekazanie stronie radzieckiej Rawy Ruskiej podzieliło linię na dwa odcinki: Jarosław – Werchrata i Uhnów – Sokal – Zabuże. Na pierwszym odcinku ruch wznawiano sukcesywnie – w miarę przekuwania linii na normalnotorową oraz wzrastającego bezpieczeństwa przewozów. Początkowo pociąg docierał tylko do Lubaczowa. Trasę o długości 43 km pokonywał w czasie 3 godzin. W następnych trzech latach etapowo wydłużano trasę przejazdu do Horyńca, Dziewięcierza i Werchraty. Drugi odcinek pozostał martwym torowiskiem do 1948 roku, kiedy to wybudowano 12,5-kilometrowy łącznik pomiędzy Hrebennem a Uhnowem. Równocześnie przekuto i naprawiono linię do Sokala. Po oddaniu do użytku drugiego łącznika z Werchraty do Hrebennego, omijającego znajdującą się poza granicą Rawę Ruską, szlak był gotowy do przewozów na całej długości. Niestety, na bardzo krótko. Jeszcze w tym samym roku w ramach tzw. prostowania granicy Polska utraciła na rzecz Ukrainy tereny od Uhnowa do Sokala. Tak połowa szlaku Kolei Jarosławsko-Sokalskiej, już bezpowrotnie, znalazła się poza granicą państwową.

Znaczące dla historii naszej linii kolejowej były lata 1953–1955. W czerwcu 1953 roku w Berlinie doszło do masowych wystąpień robotniczych. Do ich zdławienia Rosjanie wyprowadzili czołgi. Wydarzenia te stanowiły swoiste apogeum zimnej wojny. By zwiększyć swoje możliwości przerzutu wojsk na zachód, Rosjanie zdecydowali się znacznie rozbudować bazy przeładunkowe na granicy z Polską. Jedną z nich miał stanowić zespół stacji od Baszni Dolnej do Werchraty. Do prac realizowanych przez krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych przystąpiono w 1954 roku.

Dworzec kolejowy w Jarosławiu, 1914 r.



Lokomotywa Ol49-44 w Baszni, 1988 r.

W związku z szerokim zakresem robót wstrzymano ruch pasażerski na trasie Horyniec-Hrebenne. Centralnym punktem zespołu była budowana od podstaw stacja przeładunkowa w Kapliszach ukryta w lesie pomiędzy Wólką Horyniecką a Basznią Górną. To położenie zapewniało maskowanie całego obiektu i dokonywanych na nim przeładunków transportów wojskowych. Transporty przybywałyby nowo wybudowanym rosyjskim torem z Rawy Ruskiej, przez Werchratę, Dziewięcierz i Horyniec. Do wyprowadzenia przeładowanych na czterech rampach transportów zbudowano nowy polski tor łączący Kaplisze z zasadniczą linią w Baszni Górnej. Do obsługi przeładowanych transportów oraz formowania składów pociągów przed odprawieniem ich na zachód rozbudowano do rangi stacji przystanek Basznia Dolna. Przy dostosowywaniu stacji do zakładanych potrzeb pracowali junacy Służby Polsce. Możliwości przeładunkowe Kaplisz zwiększały nowo wybudowane rampy wyładowcze w Werchracie, Dziewięcierzu i Horyńcu. Powstała baza utrzymywana była przez bez mała czterdzieści lat w stałej gotowości do użycia. Na szczęście, nie dokonano w niej żadnego przeładunku. Przemiany społeczno-polityczne w kraju po 1989 roku oraz wstąpienie Polski do NATO pozbawiło jej istnienie sensu. Urządzenia zostały zdemontowane, reszta – rozgrabiona. Wspomagające ją stacje natomiast swój okres prosperity miały po 1970 roku. Rozładowywane na nich importowane z ZSRR całymi setkami pociągi, które na stacji Polmozbytu w Lubaczowie przystosowywano do wymogów ruchu drogowego. Stacja w Baszni odprawiała pociągi z siarką wydobywaną w pobliskiej kopalni. Oblicza się, że w ciągu dwudziestu lat jej funkcjonowania załadowano i odprawiono około 3 milionów ton tego surowca. Daje to 2000 składów pociągów po 25 wagonów o ładowności 60 ton. Do czasu wybudowania linii hutniczo-siarkowej odprawiano na nich liczne pociągi z zaopatrzeniem dla Huty Katowice.

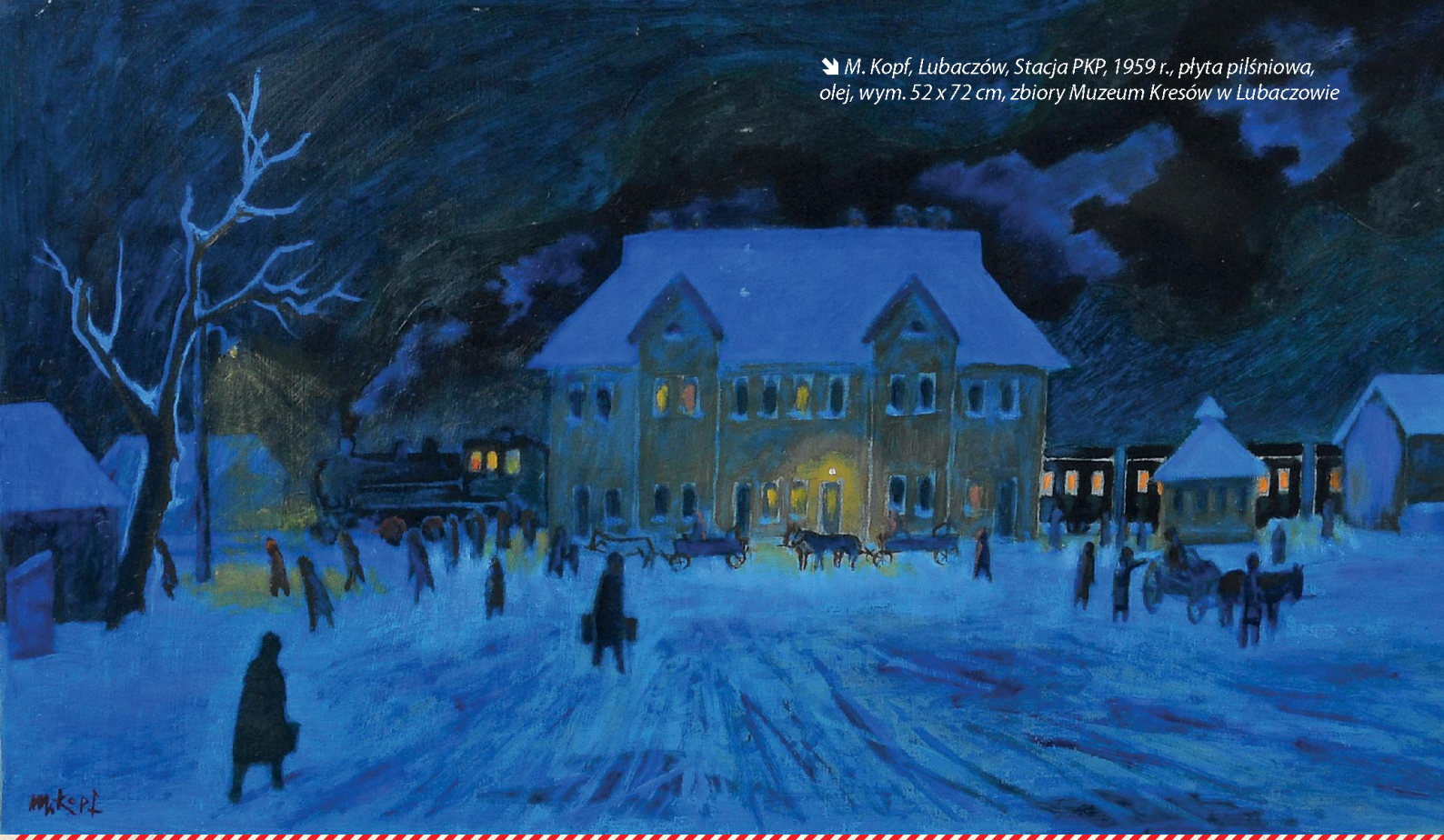
Nasilenie ruchu było na tym jednotorowym szlaku bardzo duże. Z relacji byłych pracowników wynika, iż dziennie przejeżdżało tą trasą nawet 45 pociągów.

Centralnym punktem okrojonego do długości siedemdziesięciu kilometrów szlaku kolejowego stał się Lubaczów. Kolej zapewniała okolicznej ludności dojazd do szkół i zakładów pracy. Była jedynym środkiem transportu zaopatrzeniowego w artykuły konsumpcyjne, środki do produkcji rolnej i węgiel. Wywoziła wytwory pracy miejscowej ludności, produkty lubaczowskiej roszarni, zakładu wyrobów galanteryjnych i płody rolnych. W tym celu znacznie rozbudowano bazę magazynową w pobliżu stacji. Na rampie kolejowej ruch panował przez okrągły rok.

Po 1989 roku linia ulegała stopniowej degradacji. Jeszcze w 1993 roku wydawało się, że jest dla niej szansa – w działalności śląskiej giełdy. Utworzona przez nią baza w Baszni Górnej przyjmowała do 200 wagonów z węglem dziennie. Niestety, inicjatywa ta trwała krótko.

Dziś, patrząc na stan tej zasłużonej dla regionu linii kolejowej, trudno odczuwać satysfakcję z dokonań pracowników na przestrzeni minionych 130 lat jej funkcjonowania. Postępujący rozpad całej linii, popadanie w ruinę jej obiektów i urządzeń, radykalne ograniczenie ruchu osobowego i towarowego każą postawić dramatyczne wprost pytanie. Czy znajdą się ludzie z wizją i pasją na miarę tych polityków, działaczy gospodarczych i kolejarzy, którzy przed laty tę linię budowali? ■

Adam Kubrak



M. Kopf, Lubaczów, Stacja PKP, 1959 r., płyta pilśniowa, olej, wym. 52 x 72 cm, zbiory Muzeum Kresów w Lubaczowie

ODJAZDY I POWROTY

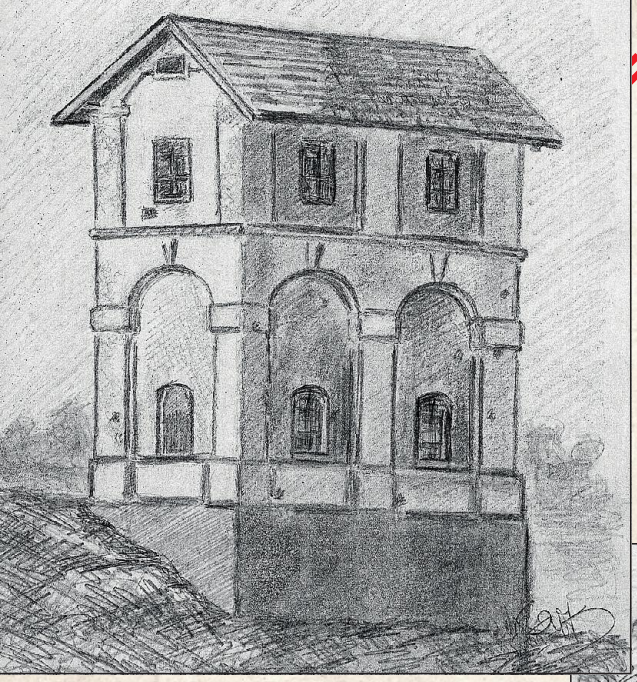
STACJA KOLEJOWA W LUBACZOWIE W OBRAZACH I WSPOMNIENIACH MARIANA KOPFA

Marian Kopf urodził się w 1926 r. w Lubaczowie. Tutaj spędził dzieciństwo i młodość. Stąd wyruszył do Krakowa, gdzie w latach 1949–1953 studiował na Wydziale Malarstwa Akademii Sztuk Pięknych. Po studiach zamieszkał na stałe w Krakowie. Nigdy jednak nie zapomniał o Lubaczowie i więzach, jakie go łączyły z rodzinnym miastem. Powracał tu wielokrotnie. Czynił to także pędzlem i piórem – na swoich obrazach i we wspomnieniach. Malował i opisywał Lubaczów z wewnętrznej potrzeby, aby ocalić od zapomnienia pejzaż miejski i nieistniejące już dziś zabytki. Artysta swoje obrazy przekazał do lubaczowskiego muzeum.

Dzieciństwo i młodość Mariana Kopfa przypadły na czas wojny. Wrzesień 1939 r.: naloty niemieckich samolotów na Lubaczów, pierwsi zabici i ranni, tłumy uciekinierów przewalające się przez stację kolejową i miasto, wkroczenie do Lubaczowa Sowietów, deportacje lubaczowian na Sybir, terror hitlerowskiego okupanta, exodus Żydów. Te wszystkie dramatyczne wydarzenia miały ogromny wpływ na wyobraźnię młodego, wrażliwego chłopca. Kiedy wybucha wojna, Kopf miał zaledwie 13 lat. Był prawie wszędzie, gdzie działo się coś ważnego. Już wtedy ujawniły się jego znakomity zmysł obserwacji i pamięć wzrokowa, pozwalające młodemu artyście na próby rekonstrukcji widzianych obrazów. W tym czasie powstały pierwsze szkice i rysunki: ogólne panoramy miasta, widoki placów i ulic, ważniejszych budowli. W przyszłości stały się one częścią dużego cyklu „Lubaczów z lat wojny 1939–1946", obejmującego także obrazy olejne, akwarele i gwasze.

Marian Kopf z niezwykłym obiektywizmem odtwarzał lubaczowskie zaułki i drewniane domki. W niektórych scenkach dostrzegamy życie ówczesnej społeczności: wiejskie furmanki, handel uliczny, mieszczan na ulicach i w swoich obejściach, miejskie opłotki, tuż obok – pasące się krowy. W innych widzimy skutki działań wojennych: zniszczone ulice Zamkowa i Kościuszki, tory kolejowe i wieża ciśnień, ruiny synagogi i lubaczowskiego zamku. Jest w tych obrazach głęboki autentyzm, a także liryczne przedstawienie zabarwione uczuciowym stosunkiem do swego miasta.

Artysta nie tylko paletą, ale i piórem malował dawną urodę miasta i jego odległą historię. Niezwykłą wartość dla historyka i regionalisty ma cykl jego wspomnień Tamten czas, ▶



M. Kopf, Lubaczów, Wieża ciśnień, papier, ołówek, zbiory Muzeum Kresów w Lubaczowie

publikowanych na łamach „Rocznika Lubaczowskiego", w których autor krok po kroku odsłaniał okupacyjną codzienność mieszkańców miasta.

Przedmiotem zainteresowań młodego artysty i kronikarza miasta stały się także stacja kolejowa i budynek dworca, który jeszcze przed wojną zwracał uwagę swoją urodą. Stacja w Lubaczowie była jedną z najładniejszych na całej 150-kilometrowej trasie jarosławsko-sokalskiej. Centralnym jej miejscem był, oczywiście, dworzec wzniesiony w 1880 r. przez Austriaków podczas budowy linii kolejowej: „Budynek stacji dwukondygnacyjny, nakryty przyczółkowym dachem. Elewacja frontowa z dwoma bocznymi ryzalitami, zwieńczonymi trójkątnymi szczytami daszków, dwunastoosiowa, symetryczna. Ryzality dwuosiowe. Otwory okienne i drzwiowe prostokątne, bez opasek, z gzymsami w podokiennikach, zamknięte stolarką okienną z czasu budowy, dwupoziomową, dwudzielną, czterokwaterową z profilowanym ślemieniem. Zewnętrzna stolarka drzwiowa jedno- i dwuskrzydłowa, płycinowa, przeszklona z nadświetlem". Dworzec ukwiecony i oświetlony lampami olejowymi miał dwie kasy biletowe, oddzielne poczekalnie dla II i III klasy oraz bufet.

M. Kopf, Lubaczów, Stacja kolejowa, 1949 r., papier, ołówek, zbiory Muzeum Kresów w Lubaczowie

Obok budynku stacji rosły stare drzewa, a od strony przejazdu kolejowego na Piaski był duży drewniany barak – magazyn. Za stacją, od strony wschodniej, stała wieża ciśnień: „Murowana, dwukondygnacyjna, nakryta dwuspadowym dachem pokrytym dachówką. Wzniesiona na planie prostokąta z wysokim cokołem, dekorowana arkadowymi wnękami z kluczami na parterze, zakończonymi gzymsem". Za wieżą był drugi przejazd przez tory dla wozów na Piaski. Rampę kolejową łączył wąski tor dla transportowych wózków z placu tartaku, gdzie ładowano deski i przewożono do wagonów. „Po ustaniu pracy w tartaku, w godzinach popołudniowych, można było sobie pojeździć na tych wózkach, oczywiście za papierosy dla pana stróża" – wspomina artysta.

M. Kopf, Lubaczów, 8 września 1939 r., karton, gwasz, 35 x 50 cm 1939 r., zbiory Muzeum Kresów w Lubaczowie

Przed mostem kolejowym od strony stacji stał murowany budynek zwany „sztabilka", mieszkał w nim kolejowy dróżnik pilnujący mostu. Kiedy zbliżał się pociąg, przed stacją już czekali na podróżnych żydowscy fiakrzy, z wozami zaprzężonymi w konie. W wyjątkowych przypadkach zamawiano powóz, bardziej komfortowy, na resorach, z budą chroniąca od deszczu.

W 1959 r. artysta namalował obraz olejny „Lubaczów – stacja PKP w Lubaczowie". Dzieło przedstawia stację kolejową od ulicy Tartacznej (obecnie Słowackiego). W centrum – okazały budynek dworca. Tuż za nim – pociąg, który właśnie wjechał na stację. Dostrzegamy dym wydobywający się z lokomotywy, rozświetlone okna pociągu, podróżnych z bagażami, zmierzających w kierunku miasta. Jedni podążają pieszo, drudzy zasiadają do wozów zaprzężonych w konie, stojących przed budynkiem dworca. Stacja ukazana została w porze zimowej, nocą, w nastrojowej tonacji czerni, błękitu i żółci.

W latach wojny stacja kolejowa była jedynym prawdziwym łącznikiem ze światem. „Tu wiele się działo, ani

w gazetach, ani w kronice filmowej nie można było tego zobaczyć. Kiedy tylko miałem okazję chodziłem z kolegami na kolej" – pisze Kopf.

Historia lubaczowskiej kolei ma, niestety, także swoje ciemne strony. To jej szlakiem we wrześniu 1939 r. podążały tłumy uciekinierów. Pod datą 6 września kronikarz zanotował: „Na stacji kolejowej stały dwa pociągi osobowe pełne uciekinierów. Niektóre wagony miały wybite szyby, a na ścianach liczne ślady – dziury po odłamkach bomb. Jeden pociąg właśnie odjeżdżał. Wszędzie głośne wołanie i krzyki, ogromny bałagan... Na drugim, bocznym torze stał pociąg towarowy, a w otwartych drzwiach ludzie – cywile. Nagle usłyszałem jak jeden z kolejarzy zawołał, że pociągi muszą natychmiast odjechać, bo słychać warkot samolotów i Niemcy mogą bombardować stację". Na stacji zorganizowano punkt sanitarny dla uciekinierów, wydawano także dla nich posiłki. Kopf widział w poczekalni stacji tłumy ludzi, którzy siedzieli lub leżeli na podłodze, byli chorzy, ranni, mieli bandaże na głowach i rękach.

8 września po raz kolejny niemieckie samoloty dokonały ataku bombowego na stację kolejową. Jedna z bomb trafiła w wagon transportu wojskowego z amunicją, stojący na bocznym torze. Inne spadły w pobliżu wieży ciśnień znajdującej się w odległości 100 m od dworca. Młody kronikarz niemal natychmiast był na miejscu zdarzenia. Na jednym z obrazów artysty „Lubaczów, stacja kolejowa, 8 września 1939 r." widzimy pejzaż w momencie wybuchu bomby: roztrzaskany dach wieży ciśnień, spadające dachówki, cegły, szyby i okruchy szkła. Tuż obok ogromny lej po bombie, leżące w nieładzie drewniane belki rzucone tu siłą wybuchu.

Ze stacji w Lubaczowie sowieccy okupanci w 1940 r. w trzech kolejnych transportach deportowali na Syberię wielu mieszkańców powiatu lubaczowskiego. Wagony towarowe miały na dachach charakterystyczne kominki, okienka zakratowane drutem kolczastym. Obraz wagonów wyrył się głęboko w pamięci artysty: „Nigdy nie mogłem pozbyć się tego widoku, jak 13 kwietnia i 29 czerwca 1940 r., żołnierze NKWD z psami pędzili tych biednych ludzi do wagonów. Jaki był krzyk, płacz i ujadanie tych psów". Zapamiętał on także, jak z babcią Franciszką Ladą przynieśli dla pani kapitanowej Ostrowińskiej chleb i mleko na drogę, jak sowiecki żołnierz odebrał im chleb, rzucił na ziemię i rozdeptał butami.

To z tej stacji hitlerowcy w 1942 i 1943 r. wywozili do obozów zagłady w Bełżcu i Sobiborze Żydów z lubaczowskiego getta. Marian Kopf widział, jak późnym popołudniem żandarmi zarządzili wymarsz kolumny Żydów z ulicy Piłsudskiego w kierunku stacji. Tam czekały już na nich otwarte wagony towarowe. Śmiertelny pochód prowadzili lubaczowski adwokat Bardach i kupiec Gabel. Wszystko zorganizowano tak, by transport ruszył dopiero o zmroku, by Żydzi nie wiedzieli, dokąd jadą; a jechali na wschód, do obozu śmierci – krematorium. „Odjazdy i powroty" to tytuł jednego z obrazów artysty. Widzimy tory kolejowe, a w dali, na horyzoncie, zarysy lubaczowskiego dworca.

Błądząc po Lubaczowie, rzadko trafiamy na ślady minionego czasu. Znaleźć je można w obrazach i wspomnieniach Mariana Kopfa. ■

Barbara Kubrak

M. Kopf, Lubaczów, Odjazdy i powroty, płótno, olej

Pocztówka z ok. 1910 r. przedstawiająca dworzec kolejowy w Lubaczowie (zbiory Sławomira Roga)

Dworzec w Lubaczowie na starej pocztówce

Dworzec kolejowy w Lubaczowie był niegdyś wizytówką tego miasta i prawdziwym oknem na świat dla jego mieszkańców. Nie dziwi zatem fakt, że był przedstawiany na pocztówkach zarówno w czasach Galicji, jak i w II Rzeczypospolitej.

Jednym z przykładów wspomnianych widokówek jest ta z kolekcji Sławomira Roga, którą opisuję w niniejszym artykule. Czarno-biała kartka pocztowa z widokiem lubaczowskiego dworca została ręcznie pokolorowana farbami. Ukazała się około 1910 r. nakładem lubaczowskiego handlowca M.D. Wołoskiego. Na jej awersie, u góry, widnieje napis: „Lubaczów. Dworzec kolejowy". Na rewersie zamieszczono stosowną adnotację: „Nak[ładem] M.D. Wołoskiego w Lubaczowie. Naśladownictwo zastrzeżone". Korespondencję stanowią życzenia imieninowe od niejakiej Petrowej dla Anny Koterbickiej mieszkającej w Przemyślu. Pocztówka została wysłana 26 lipca 1913 r. z Baszni Dolnej.

W celu przyspieszenia rozwoju gospodarczego północnej części Galicji (po kilkuletnich zabiegach, m.in. władz samorządowych) w lipcu 1882 r. rozpoczęto budowę Kolei Jarosławsko-Sokalskiej. Tę ogromną inwestycję zrealizowano bardzo szybko, bo w ciągu 2 lat. W 1884 r., podczas budowy linii kolejowej. wzniesiono m.in. dworzec w Lubaczowie.

6 lipca 1884 r. otwarto ruch na linii kolejowej Jarosław – Sokal. Trasa liczyła 151 km i obejmowała kolejno następujące stacje (oprócz wyżej wymienionych): Surochów, Bobrówka, Nowa Grobla, Oleszyce, Lubaczów, Basznia, Horyniec, Werchrata, Huta Zielona, Rawa Ruska, Zielona, Uhnów, Korczów, Bełz, Żużel, Ostrów, Krystynopol.

Początkowo kursowały na niej dwa pociągi mieszane z wagonami klasy II i III. Jeden z nich wyjeżdżał z Jarosławia o godzinie 7.55, w Lubaczowie był o 10.35, a w Sokalu o 17.10. Drugi pociąg rozpoczynał kurs w Sokalu o 7.10, do Lubaczowa przyjeżdżał o 14.12, a na stację końcową w Jarosławiu docierał o 16.30. Warto zaznaczyć, że w obu kursach przewidziano mniej więcej półgodzinną przerwę obiadową w Rawie Ruskiej. Z czasem liczba pociągów na tej trasie została zwiększona. Jeżeli chodzi o ceny biletów, to – przykładowo – za kurs z Lubaczowa do Oleszyc (7 km) klasą II trzeba było zapłacić 28 centów, a klasą III – 15 centów. Podróż pociągiem z Lubaczowa do Nowej Grobli (15 km) kosztowała, w zależności od klasy wagonu, 53 centy lub 28 centów. Dla porównania – pół litra piwa butelkowego średniego gatunku kosztowało 10 centów.

Od początku istnienia dworzec kolejowy w Lubaczowie odgrywał kluczową rolę w życiu społeczno-ekonomicznym miasta. Był dla Lubaczowa prawdziwym oknem na świat. Dzięki kolei nastąpił jego szybki rozwój gospodarczy. Podczas groźnych pożarów koleją do miasta docierała straż pożarna z Jarosławia – 28 września 1899 r. i 1 października 1901 r. 18 października 1890 r. o godz. 10.30, również pociągiem, przybyli do Lubaczowa trzej najważniejsi hierarchowie kościoła greckokatolickiego: arcybiskup lwowski Sylwester Sembratowicz, biskup stanisławowski Julian Pełesz i biskup przemyski Julian Kuiłowski, którzy następnego dnia uroczyście poświęcili miejscową cerkiew parafialną św. Mikołaja.

1 czerwca 1893 r. na kilkunastu galicyjskich stacjach kolejowych umieszczono sezonowe (funkcjonujące do końca września) tablice meteorologiczne informujące o temperaturze powietrza w ważniejszych miastach Europy i zawierające telegraficzną prognozę pogody. Mogli z nich korzystać zarówno podróżni, jak i mieszkańcy danej miejscowości. Taka tablica znajdowała się także w Lubaczowie.

W 1914 r., w celu usprawnienia transportu i wyładunku towarów, planowano rozbudowę stacji kolejowej w Lubaczowie. Zamiary te przekreślił wybuch I wojny światowej, podczas której dworzec i sąsiadujące z nim magazyny spłonęły. W 1917 r. odbudowano go i ozdobiono motywami zakopiańskimi.

Na prezentowanej pocztówce widoczny jest okazały piętrowy dworzec kolejowy. Przed nim stoją wozy konne z woźnicami i pasażerami. Wśród nich są zapewne fiakrzy – żydowscy dorożkarze, którzy trudnili się przewozem ludzi. Szyld z nazwą dworca, widoczny na bocznej ścianie obiektu, był w języku polskim („Lubaczów") i ukraińskim („Liubacziw"). Niewielki murowany budynek na prawo to szalet dworcowy. Obok niego znajduje się jeden z drewnianych magazynów, w których przechowywano towary transportowane koleją.

Obiekty te, choć w zmienionej formie, przetrwały do dziś. Są niemymi świadkami dawnej świetności lubaczowskiej kolei. Dworzec, nieremontowany od wielu lat, stopniowo niszczeje. Warto zatem przypomnieć sobie nie tak odległe czasy, gdy był jednym z ważniejszych budynków użyteczności publicznej w Lubaczowie. ■

Tomasz Róg

KOLEJ BYŁA GŁÓWNYM PRZEWOŹNIKIEM

Rozmowa z Janem Rawskim z Baszni o pracy w PKP

Adam Łazar: – Ile lat pracował Pan na kolei?

Jan Rawski: – Całe życie zawodowe. Od 1961 do 2000 roku, a więc do przejścia na emeryturę.

– Czym się Pan zajmował?

– Przeszedłem różne szczeble służby kolejarskiej. Od manewrowego, poprzez nastawniczego, dyżurnego ruchu, zawiadowcę stacji, po naczelnika sekcji odpowiadającego za odcinek kolejowy od Werchraty po Oleszyce.

– Miał Pan do tej pracy odpowiednie kwalifikacje?

– Ukończyłem zasadniczą szkołę rolniczą. Potem poszedłem do wojska. Po powrocie nająłem się do pracy na kolei na trzy stanowiska: zwrotniczego, manewrowego i konduktora hamulcowego. W ostatnim wagonie była budka, w której siedział ten konduktor hamulcowy, odpowiadający za całą dokumentację tego pociągu. W razie potrzeby podejmował on interwencję, używając odpowiednich sygnałów. Zdałem egzamin nastawniczego w Żurawicy, bo tam była cała władza. Ci, co na kurs chodzili, nie pozdawali egzaminu, a ja uczyłem się eksternistycznie i zdałem go za pierwszym razem. Pracowałem na początku w Jarosławiu. Była to ciężka stacja, bo jeszcze nie było Przeworska towarowego. Wszystkie rozrządy odbywały się w Jarosławiu. Było zatem dużo roboty. Potem wzięli mnie do Muniny. Tam też nie było lekko. Wszystkie puste wagony trzeba było porozdzielać w różnych kierunkach, najwięcej na suchy port Żurawica–Medyka. W 1966 roku poszedłem na kurs dyżurnych ruchu do Krakowa. Kurs trwał siedem miesięcy; najpierw była część handlowa, potem ruchowa. Miałem dobre wyniki. Chcieli mnie zostawić w Jarosławiu. Zależało mi na dobrym dojeździe do pracy. Z Muniny przeszedłem do Oleszyc. Kiedy pojawił się wolny etat, przeniosłem się do Werchraty, a potem do Baszni. By być zawiadowcą stacji, trzeba było mieć średnie wykształcenie. Zrobiłem je, gdy w liceum ogólnokształcącym w Lubaczowie dyrektorem był Włodzimierz Czernecki. Pracowałem od 1975 roku na stanowisku zawiadowcy stacji. Nie było już konduktorów hamulcowych. Trzeba było wszystkie sygnały, kasę i całą dokumentację obsłużyć samemu.

– Basznia to mała stacja, mały ruch pociągów, a więc nie było aż tak dużo pracy.

– To nieprawda. W Baszni zaczęto wydobywać siarkę. Przewożono ją samochodami z kopalni do stacji. Tu ją składowano, a następnie ładowano do wagonów i wywożono do Wałbrzycha i innych miejscowości w kraju, ale najwięcej do Związku Radzieckiego. Gdy był wiatr, to tą siarką kurzyło. Mieszkańcom Baszni zaczęła na domach i innych budynkach gospodarczych rdzewieć blacha. Trzeba było nosić okulary, bo oczy łzawiły. Byłem radnym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Przemyślu, toteż było dużo tej roboty społecznej. Stanowisko radnego pomocne mi było w podejmowaniu interwencji, by tę siarkę na samochodach i na stacji nakrywano plandekami. Dyrektorzy kopalni nie mogli mnie znieść, tak dawałem się im we znaki. Chroniłem środowisko przed skażeniem. W latach 90. doszła Śląska Giełda Towarowo-Pieniężna, która zajmowała się eksportem węgla na Ukrainę. Wcześniej węgiel przewożony ze Śląska składowano w Nowej Grobli. Potem przeniesiono składowisko do Baszni Dolnej. Przeznaczono pod nie 100 hektarów gruntów. Były trzy wielkie boksy, największy z nich – na miał węglowy, mniejszy – na węgiel koksujący i trzeci – na normalny węgiel. Port przeładunkowy był w Werchracie, tam też była odprawa celna i graniczna. Ale było i tak, że węgiel ładowano na wagony w Baszni, bo do niej prowadził z Rawy Ruskiej szeroki tor kolejowy. W samej Baszni pracowało ponad 40 ludzi, którzy mi podlegali. W ciągu doby rozładowywaliśmy ok. 200 wagonów. Praca trwała dzień i noc. Wszystkie stacje były pootwierane, bo było tyle wagonów, że nie było gdzie ich pomieścić. Musieliśmy sobie jakoś dawać radę. Była też redukcja zatrudnienia. Gdy zawiadowca z Horyńca poszedł na emeryturę, to ja przejąłem tę stację.

– Ponoć były kary za postojowe na PKP...

– Kolej była głównym przewoźnikiem osób i towarów. Uczniowie do lubaczowskich szkół i pracownicy różnych zakładów działających w Lubaczowie dojeżdżali do pracy pociągiem. Wyjazdy służbowe, do rodzin w kraju, na studia i z innych powodów odbywały się również pociągami. Dużym powodzeniem cieszył się nocny pociąg dalekobieżny relacji Zamość – Kraków. Przewóz towarów odbywał się pociągami. Nie jeździły po naszych drogach tiry. Przewóz kamienia do budowy dróg, wywóz drzewa z naszych lasów, przewóz materiałów budowlanych i innych towarów odbywał się pociągami. Na dobę na naszej linii przejeżdżało ok. 40 pociągów towarowych. Rozładunek wagonów odbywał się przeważnie ręcznie. Ludzie musieli dźwigać 50-kilogramowe worki z cementem, wapnem czy pustaki, stal, bo nie było maszyn i urządzeń. Odbiorca towaru z wagonów musiał je w wyznaczonym czasie zabrać, bo za przekroczenie terminu rozładunku musiał płacić karę. Wagony musiały być ciągle w ruchu.

– Na co jeszcze zwróciłby Pan uwagę naszych Czytelników?

– Godne uwagi są modernizacje, jakie przeszła kolej. To po Układzie Warszawskim zbudowano linię szerokotorową do Baszni. W latach 80. zainstalowano sygnalizację świetlną w Lubaczowie i później w Baszni. Wprowadzono blokadę liniową między stacjami. W 1985 roku na całej linii między szynami wyrzucono złączki na śrubach, a szyny połączono specjalnymi spawami. Zamilkł więc tak charakterystyczny stukot przejeżdżającego pociągu. W latach 90. ważnym wydarzeniem był przejazd dziennikarzy pociągiem z lokomotywą parową. Zastąpiono je lokomotywami spalinowymi. Był taki czas, kiedy kursował pociąg osobowy relacji Warszawa–Lwów. Z sentymentem i pewną nostalgią wspominam tamte czasy. Stacje, perony, cała linia – od Jarosławia po Bełżec – tętniła życiem. Dziś wszystko zamiera. A szkoda.

– Bardzo dziękuję za rozmowę. ■

Rozmawiał: Adam Łazar

Młodzież Technikum Kolejowego z wizytą w Zakładzie Naprawy Taboru Kolejowego w Baszni Dolnej, 1983 r. (fot. arch. L. Wlazło)

RODZINNE OKRUCHY

Urodziłam się i dorastałam w rodzinie, w której praca na kolei to wielopokoleniowa tradycja. Pracował tam mój dziadek, ojciec, starszy brat i siostra. Pamiętam z dzieciństwa, że głównym tematem rozmów przy rodzinnym stole były wspomnienia związane z pracą na kolei. Wspomnienia te dawały mi możliwość porównania, jak praca ta zmieniała się na przestrzeni lat i pokoleń. Mój dziadek, Stanisław Mazur, od 1912 roku pracował jako magazynier na stacji Jarosław. W tamtym czasie warunkiem zatrudnienia na kolei była między innymi znajomość dwóch języków obcych w piśmie i trzech w mowie. Po pierwszej wojnie światowej dziadek Stanisław pracował jako kierowca drezyny i w 1932 roku, w wyniku zderzenia drezyny z pociągiem, doznał poważnego poparzenia oczu lampą naftową, oświetlającą latarnie sygnałowe pociągu. Z powodu utraty zdolności do wykonywania zawodu przeszedł na wcześniejszą emeryturę. W czasie II wojny światowej do pracy na kolei zmuszony był przez okupanta. W domu rodzinnym zachowała się pamiątka po dziadku, tj. odznaka Związku Zawodowego Kolejarzy z 1918 roku.

Kolejną rodzinną pamiątką związaną z kolejnictwem jest pocztówka, którą przechowywała moja babcia, Olga Mazur. Pocztówka pochodzi z roku 1908 i została wydana dla upamiętnienia jubileuszu 60-lecia sprawowania urzędu przez cesarza Franciszka Józefa. Z tej okazji jubilat dokonywał objazdu swojego imperium, wtedy złożył wizytę między innymi w Jarosławiu. Z opowieści babci wiem, że latem tego roku, jako dziesięcioletnia dziewczynka, była ona na stacji kolejowej, gdzie zatrzymał się pociąg wiozący władcę. Dla jarosławian było to wielkie wydarzenie, więc tłumnie i w odświętnych strojach zjawili się oni na dworcu, aby powitać monarchę. W tym dniu nikt w mieście nie pracował. Dzieci, ubrane na biało, witały cesarza kwiatami, a on pozdrawiał zebranych z otwartego okna pociągu. Kelnerki rozdawały dzieciom cukierki, a dorośli otrzymywali pamiątkowe kartki. W dolnym okienku pocztówki, na ruchomej tarczy, są podobizny Franciszka Józefa z kolejnych ważnych wydarzeń w jego życiu.

Pocztówka z roku 1908 wydana dla upamiętnienia jubileuszu 60-lecia sprawowania urzędu przez cesarza Franciszka Józefa (fot. arch. L. Wlazło)

Z opowiadań kuzyna mojej mamy, Jana Łazara z Przeworska, dowiedziałam się o funkcjonowaniu kolei w okresie II wojny światowej i tuż po jej zakończeniu. Jan Łazar pracował wówczas jako mostowniczy, czyli członek ekipy odbudowującej mosty kolejowe po zniszczeniach wojennych. Opowiadał o odbudowie mostu kolejowego na Lubaczówce k. Nowej Grobli; ten most był w 1944 roku czterokrotnie wysadzany przez UPA. Wyjeżdżający z Jarosławia pociąg specjalny przed parowozem prowadził wagon z piaskiem, którego zadaniem było łagodzenie skutków ewentualnego najechania pociągu na materiały wybuchowe.

Odznaka Związku Zawodowego Kolejarzy z 1918 r. (fot. arch. L. Wlazło)

Najczęściej wspominanym przez mojego tatę, Franciszka Rudnika, epizodem związanym z koleją była pierwsza podróż pociągiem taty (pomimo tego, że przepracował później na kolei wiele lat). Podróż ta odbyła się w czasie II wojny światowej, kiedy jako kilkunastoletni chłopiec musiał on uciekać z naszych terenów w rodzinne strony jego ojca, Aleksandra Rudnika, do Brzeska. Wówczas podróż pociągiem z Lubaczowa do Brzeska trwała dwa tygodnie i była bardzo niebezpieczna. Pociągi nie kursowały planowo, a raczej od przypadku do przypadku. Z reguły nie były to pociągi pasażerskie, ale towarowe bądź pociągi o mieszanym przeznaczeniu. Priorytetem był wówczas transport towarów związanych z prowadzeniem wojny. Problemem było również wypłacenie się za korzystanie z takiego transportu; nieraz podróżni po którymś z etapów przejazdu musieli przeznaczyć określony czas na zdobycie pieniędzy bądź innych dóbr, którymi mogliby zapłacić za bilet. Podróż pociągiem była niebezpieczna również z tego powodu, że często pod stację, na której byli zgromadzeni czekający na pociąg, podjeżdżały niemieckie ciężarówki z żołnierzami. Niemcy, po zablokowaniu dróg ucieczki, ładowali ludzi do samochodów i wywozili ich do obozów koncentracyjnych.

Z osobistych przeżyć związanych z koleją z pewną nostalgią wspominam wydarzenie z czasów nauki w szkole średniej, kiedy to we wrześniu 1983 roku gościłam w domu rodzinnym całą moją klasę z technikum kolejowego. Ucząca się fachu w Krakowie młodzież przyjechała, aby przyglądać się pracy w dobrze prosperującym wówczas Zakładzie Naprawy Taboru Kolejowego w Baszni Dolnej. Przy okazji zrobiliśmy wtedy fotografię klasową, która przywołuje mi dziś w pamięci czasy świetności linii kolejowej 101.

Jest to garść wspomnień, jakie nasuwają mi się przy przeglądaniu zakurzonych pamiątek z szuflady. O podobnych historiach i przeżyciach często opowiadają mi moi współpracownicy.

Cieszę się bardzo, że udało się przygotować jubileusz 130-lecia linii kolejowej Jarosław – Sokal i wyrażam wdzięczność wszystkim organizatorom obchodów. ■

Lidia Wlazło

130 LAT I CO DALEJ?

Jubileusz 130-lecia linii kolejowej Jarosław – Sokal (obecnie nr 101 Munina – Hrebenne) jest wyjątkową okazją nie tylko do przypomnienia jej historii i znaczenia w przeszłości, ale przede wszystkim – do podjęcia zdecydowanych kroków zwiększających rolę tego szlaku kolejowego w najbliższej przyszłości.

Zadanie jest bardzo trudne. Wystarczy wspomnieć działania podejmowane w ostatnich latach przez samorządy, związki zawodowe kolejarzy, sanatoria, mieszkańców oraz turystów.

I choć na dzień dzisiejszy spowodowały one, że nie doszło do wyłączenia z eksploatacji i w konsekwencji likwidacji tej linii kolejowej, to jednak nie zatrzymały drastycznych ograniczeń w przewozach pasażerskich i towarowych.

Wszyscy mamy świadomość złego stanu technicznego linii nr 101 oraz infrastruktury towarzyszącej. Nie da się utrzymać na dłuższą metę połączeń pasażerskich i towarowych na tej linii, a co dopiero – mówić o ich zwiększeniu bez koniecznej modernizacji i rewitalizacji infrastruktury.

Decyzje w tej sprawie muszą być podjęte w najbliższym czasie, bo chodzi przede wszystkim o możliwość wykorzystania środków pomocowych z UE w nowej perspektywie finansowej 2014–2020.

Analizując Strategię rozwoju województwa podkarpackiego oraz projekty Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej i Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) województwa podkarpackiego i lubelskiego, można znaleźć zapisy bezpośrednio odnoszące się do linii kolejowej nr 101 oraz pośrednio wskazujące na możliwość wykorzystania środków UE w latach 2014–2020 przy podejmowaniu działań inwestycyjnych związanych z modernizacjami i „rehabilitacją" regionalnych linii kolejowych.

W Strategii rozwoju województwa podkarpackiego zawarty jest cel „wzrost dostępności zewnętrznej regionu poprzez modernizację i rewitalizację linii kolejowych prowadzących do przejść granicznych: L 108, L 107, L 101 (...)" jako zakładany efekt realizacji działań w rozwoju infrastruktury i sieci kolejowej województwa podkarpackiego.

Natomiast w obu projektach RPO samorządy województw wskazują, że wsparcie systemu transportu kolejowego dotyczyć będzie m.in. modernizacji i „rehabilitacji" (linii) sieci kolejowych i przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województwa oraz dostępności do regionalnych i subregionalnych ośrodków miejskich. Podkreślono także znaczenie tych inwestycji dla transportu towarowego oraz połączeń z siecią TN–T.

Trzeba sobie jednak zdawać sprawę z tego, że decyzje w zakresie inwestycji na linii nr 101 i ewentualnego wykorzystania środków UE podejmuje zarządca infrastruktury, czyli PKP PLK SA w Warszawie. Dlatego też rolą samorządów województw podkarpackiego i lubelskiego oraz samorządów lokalnych powiatów lubaczowskiego, jarosławskiego, tomaszowskiego, przedsiębiorstw, w tym sanatoriów, jest praca nad stworzeniem wspólnej strategii ukierunkowanej na podniesienie znaczenia linii kolejowej nr 101 w rozwoju społeczno-gospodarczym sąsiadujących ze sobą części województwa podkarpackiego i lubelskiego oraz przekonanie zarządcy infrastruktury o celowości działań inwestycyjnych na tym szlaku kolejowym.

Atutów mamy wiele, niektóre wymagają wzmocnienia nie tylko lokalnie ale, również w polityce regionalnej i ponadregionalnej. Jedną z najważniejszych zalet jest mająca coraz większe znaczenie turystyka na Roztoczu. Podejmowane przez samorządy działania inwestycyjne i promocyjne na tym obszarze mają szansę się rozwijać wspólnie dzięki koordynacji ze strony urzędu marszałkowskiego oraz współpracy z województwem lubelskim. Aktualnie trwają prace nad przygotowaniem spójnej strategii działań w tym zakresie. Nowe projekty współfinansowane ze środków UE mają uatrakcyjniać turystycznie Roztocze i powodować napływ większej liczby turystów. Wsparciem dla tych starań są propozycje związane z rozwojem usług uzdrowiskowych, zdrowotnej turystyki aktywnej w Horyńcu-Zdroju i okolicy. Dopełnieniem działań zwiększających potencjał turystyczny Roztocza i wykorzystujących równocześnie linię kolejową Munina – – Hrebenne mógłby być projekt rewitalizacji, przejętych przez samorządy od PKP, dworców kolejowych i infrastruktury towarzyszącej z uruchomieniem na roztoczańskim odcinku przewozów pasażerskich (turystycznych) składem kolejowym – retro. W gminie Lubaczów przygotowywane są założenia do realizacji tego pomysłu. ▶

Wieża ciśnień, Basznia Dolna, 2010 r.

Ważne dla przyszłości tej linii kolejowej są też plany aktywizacji gospodarczej na obszarze powiatu lubaczowskiego. W wymiarze ponadlokalnym należy podejmować działania zmierzające do wykorzystania stacji przeładunkowej w Werchracie do przewozów towarowych w transporcie kolejowym międzynarodowym, również w aspekcie wyraźnie określonych w projekcie nowego RPO Województwa Podkarpackiego planów rozwoju transportu intermodalnego (multimodalnego). Szansą na wzrost liczby przewozów towarowych na linii nr 101 mogą być także: planowane uruchomienie w 2015 r. kopalni siarki Basznia II oraz potencjalne inwestycje w lubaczowskich podstrefach SSE EURO-PARK Mielec.

Samorząd województwa podkarpackiego deklaruje, że w perspektywie finansowej 2014–2020 linie kolejowe w naszym regionie poddane zostaną dalszym pracom modernizacyjnym i rewitalizacyjnym. Podobne stanowisko samorządu województwa lubelskiego oraz argumenty opisane wyżej, mam nadzieję, pozwolą przekonać Zarząd PKP PLK w Warszawie do konieczności podjęcia niezbędnej modernizacji pozwalającej na prawidłowe funkcjonowanie linii nr 101 w przyszłości, a kolejny jubileusz, 140-lecia, będzie świętem nawiązującym do najlepszego okresu jej historii. ■

Wiesław Kapel
Wójt Gminy Lubaczów

Obchody 130-lecia linii kolejowej Jarosław – Sokal, obecnie nr 101 Munina – Hrebenne, zorganizowano dzięki współpracy Stowarzyszenia Inicjatyw Społeczno-Gospodarczych Gminy Lubaczów z Komisją Zakładową NSZZ „Solidarność" przy Zakładzie Linii Kolejowych w Rzeszowie, Gminą Lubaczów i Samorządem Województwa Podkarpackiego.

STOWARZYSZENIE INICJATYW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH GMINY LUBACZÓW

Gmina Lubaczów

PODKARPACKIE przestrzeń otwarta

NSZZ Solidarność ZLK Rzeszów

Składamy serdeczne podziękowania autorom artykułów zamieszczonych w okolicznościowej jednodniówce oraz wszystkim, którzy dostarczyli wielu cennych informacji na temat historii i funkcjonowania na przestrzeni lat jarosławsko-sokalskiej linii kolejowej.

Leszek Kornaga
Prezes Stowarzyszenia Inicjatyw Społeczno-Gospodarczych Gminy Lubaczów

Wiesław Kapel
Wójt Gminy Lubaczów

W Kresowej Krainie

Wydawca:
Gmina Lubaczów,
ul. Jasna 1, 37-600 Lubaczów
www.lubaczow.com.pl

Skład i łamanie:
Artur Buk, www.abstudio.com.pl

Grafiki na okładce i ornamenty:
Aleksandra Kowaliszyn, Studio Manolka
studio.manolka@gmail.com