

W 2011r. doszło do spotkania mojego taty, Jana Garusa, z Piotrem Skuchą, miłośnikiem kolei z Krakowa, który zbierał materiały do swojej publikacji. Jak wspomniał na początku rozmowy, w dzieciństwie kolejkę widział tylko raz, jako mały chłopiec, jadąc samochodem z rodzicami, na przejeździe kolejowym na skrzyżowaniu obwodnicy Miechowa z ul. Szewską. Nasza kolej wąskotorowa miała w sobie tyle uroku, że potrafiła zafascynować sobą na całe życie. Wywiad ten, podczas którego byłem obecny, był nie tylko okazją do wysłuchania po raz kolejny opowieści mojego taty, ale i punktem zwrotnym dla mnie. To wtedy zacząłem gromadzić historie związane z koleją wąskotorową także od innych osób. Tekst ten jest sumą wspomnień przede wszystkim Jana Garusa (mojego taty, maszynisty parowozu), Tadeusza Chrzęstka (brata mojej mamy, maszynisty parowozu, a w późniejszych latach zawiadowcy parowozowni w Charsznicy), Zofii Nowickiej (córkę Władysława Chrzęstka, stryja mojej mamy, który pracował jako maszynista parowozu), Stanisława Chrzęstka (brata mojej mamy, pomocnika maszynisty, następnie maszynisty) oraz moich, jako że od 4 roku życia mieszkałem z rodzicami i bratem w sąsiedztwie parowozowni w Charsznicy.

Początki charsznickiej wąskotorówki sięgają I wojny światowej. Po jej wybuchu na nasze tereny, zapuszczone gospodarczo pod zaborem rosyjskim, wkroczyła armia austro-węgierska. Infrastruktura transportowa praktycznie nie istniała, dlatego w 1915r. na prędko stawiano kolejki wąskotorowe przyfrontowe, które miały zaopatrywać wojsko. Budowano je z tzw. torów patentowych, które szybko się montowało jak i demontowało. W tym samym roku rozebrano kolejkę, a już w 1916r. powstała kolejka gospodarcza z Charsznicy do Działoszyc, z torem o szerokości 600 mm. Pierwsze parowozy, które stacjonowały w Charsznicy od 1915r., pochodziły z fabryki St.E.G w Wiedniu.

Po odzyskaniu niepodległości pracowały różne typy parowozów, m.in. Tx4 Warszawianka, Tx26 Pińczów. Parowozy te były małe i bardzo wąskie, dlatego problemem było np. dorzucanie węgla przez pomocnika maszynisty. Na zdjęciu 1 możemy zobaczyć jeden z tego typu parowozów, zmierzający do stacji Charsznica, prowadzony przez maszynistę, pana Józefa Spyre (zdjęcie z prywatnego archiwum pani Marzec).



Zdjęcie 1 Maszynista Józef Spyra

Po modernizacji torowiska parowozownia Charsznica otrzymała m.in. parowóz Dh2 UNRRA, Px6-1645 „Wichcia” i parowozy Px48, które były robione specjalnie dla Polski. Wyprodukowano ich 118 sztuk. Posiadały hamulce powietrzne, sprężarki oraz większy tender (wagon połączony z parowozem, zawierający zapas węgla), co przekładało się na dalszy zasięg parowozu - tendry tego typu miały w zapasie 6m³ wody i 4 tony węgla.

W charsznickiej parowozowni przeważały parowozy Px49. Wyposażone były w hamulec parowy i tender o pojemności wody 4m³ oraz zapas węgla 4 tony. Ich historia jest dość skomplikowana, zostały zamówione przez rząd Jugosławii na rozstaw toru 760 mm. W 1950r. z powodu ochłodzenia stosunków między państwami bloku



wschodniego a Jugosławią,

kontrakt został zerwany, a wytworzonych 10 parowozów zostało przerobionych na rozstaw

torów 750 mm i zakupionych dla PKP. Oznaczono je numerami od 1791 do 1800. Jeden z nich, parowóz Px49-1798 możemy oglądać na zdjęciu umieszczonym na planszy przy ścieżce rowerowej, które wykonał mój tata około 1956 roku lub w Muzeum Motoryzacji Topacz w Ślęzy, gdzie jest jednym z eksponatów.



Zdjęcie 3 na parowozie Tadeusz Chrząstek, obok stoi Józef Spyra

W Charsznicy pracowała również lokomotywa parowa Px29-1704, wyprodukowana w 1929r. Obecnie jest atrakcją w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie – po gruntownym remoncie prowadzi zabytkowy skład z miasta na skraj Kampinoskiego Parku Narodowego i z powrotem. Tym, którzy nie mogą się wybrać na tę historyczną przejażdżkę, a chcieliby sobie przypomnieć lub po raz pierwszy zobaczyć jak nadal pędzi (15 km/h to nie bagatela!) polecam wyszukać filmy w internecie. Warto dodać, iż zanim zaczęła karierę w Muzeum, miała swoje filmowe pięć minut. Charsznicki parowóz Px29-1704 wystąpił bowiem w 5 odcinku serialu "Alternatywy 4".

Około 1968r. sprowadzono pierwszą lokomotywę spalinową o mocy 150KM, Lyd1 (WLs150), którą nazywano „Lidka”. Podczas jazdy testowej ze składem osobowym, którą przeprowadzał mój ojciec (przy moim czynnym udziale), okazało się, iż jest zbyt słaba, aby pokonywać wzniesienia naszego powiatu. Podczas podjazdu z Kaliny Małej na górę w Bukowskiej Woli z tylko jednym wagonem osobowym i trzema pustymi towarowymi, silnik lokomotywy niebezpiecznie się przegrzewał. „Lidka” z wielkim trudem osiągnęła szczyt i z tego powodu używana była przeważnie na manewrach. Około 1970 roku wprowadzono lokomotywy spalinowe Lxd2 importowane z Rumunii, o mocy 450 KM, zwane „Rumunami”. Były to bardzo mocne i wytrzymałe maszyny, prowadziły pociągi o masie 320 ton brutto, czyli dwukrotnie większej niż parowozy.

Ciuchcie, czyli parowozy, kojarzyły się wszystkim z wolnym środkiem transportu. Maszynista dozował parę, gdyż zapas węgla musiał wystarczyć na całą trasę. Jednak na krótkim odcinku, gdy trzeba było przyspieszyć, po otwarciu przepustnicy parowóz potrafił „dać kopa”. Najtrudniejszym dla naszej wąskotorówki był etap Charsznica – Kalina Mała (oraz wymieniony już podjazd z Kaliny Małej na Bukowską Górę), ze względu na duże różnice wysokości terenu. Dlatego też, w przypadku większych ładunków, parowozy na tym odcinku jeździły na podwójnej trakcji. Warto jednak dodać, że choć wolne i o niedużej pojemności ładunkowej tendra, zimą spisywały się o wiele lepiej niż lokomotywy spalinowe. Tata opowiadał, że parowozy z przyczepionym pługiem bardziej sprawdzały się w pokonywaniu zasp śnieżnych, niż późniejsze „Rumuny”, które nie mogły tak gwałtownie ruszać. A musimy pamiętać, że zimy były wówczas mroźne i pełne śniegu, który często sięgał prawie po dach pociągu. Wyglądało to niczym śnieżny korytarz dla parowozów.

Szczyt ruchu pasażerskiego wąskotorówki przypada na lata 50-te i 60-te. Zazwyczaj przeważały składy mieszane, tzn. wagony osobowe i towarowe, gdyż ludzie korzystali z kolejki, by dojechać do pracy. Wśród pasażerów było wielu rolników z Topoli i okolic, którzy przewozili w towosach, tj. wagonach towarowo-osobowych, płody rolne na targ do Miechowa. Dojeżdżali także do Charsznicy, gdzie przesiadali się na pociąg szerokotorowy i wywozili plony na Śląsk. Dużym zainteresowaniem cieszył się tzw. wagon szkolny, którym młodzież z Charsznicy i okolic dojeżdżała do szkół średnich w Miechowie. Najwięcej osób podróżowało w drugi dzień Świąt Wielkanocnych, Bożego Narodzenia oraz 1 listopada. W tych dniach skład 5 wagonów osobowych i 3 typu towos, podpinano aż do dwóch parowozów.

W historii wąskotorówki zdarzały się różne, czasem niebezpieczne przypadki. W 1967 roku w okolicy Skalbmierza zderzyły się dwa składy. Całe szczęście nikomu z pasażerów nic poważnego się nie stało, w tym również obsłudze parowozów, m.in. maszyniście Stanisławowi Chrzęstkowi, mojemu wujkowi. Znacznym uszkodzeniom uległy za to obie lokomotywy Px49-1797 i Px49-1792, które nie wróciły już na szlaki naszej kolejki.

Zaplecze kolei wąskotorowej to nie jedynie parowozy i wagony, ale i szereg budynków oraz osób, niezbędnych do jej prawidłowego funkcjonowania. Jednym z najważniejszych budynków była początkowo drewniana parowozownia. Posiadam tylko dwa zdjęcia z tamtego okresu, zrobione ok. 1965 roku przy okazji fotografowania mnie i mojego brata, oraz



Zdjęcie 4 Przed parowozownią. Ja pierwszy z lewej.

kuchyniek, córek Tadeusza Chrzęstka. Przed parowozownią stoi parowóz manewrowy Px6-1645, darzony przez kolejarzy szczególną sympatią i dlatego nazywany serdecznie „Wichcią”, na



Zdjęcie 5 W tle parowóz Px6-1645

cześć jednej z kelnerek z charsznickiego baru. W latach 1967-1968 kolejarze systemem gospodarczym wznieśli nowy budynek parowozowni - już na trzy stanowiska. Stara konstrukcja została omurowana, a następnie wewnętrzne, drewniane ściany zostały rozebrane.

Na każdy parowóz przypadały minimum 3 drużyny składające się z maszynisty i pomocnika maszynisty, na wypadek gdyby któryś z pracowników się rozchorował lub po prostu nie mógł przyjść do pracy. Pracowały tu także osoby na składzie opału, które taczkami przewoziły węgiel na rampę. Podstawiano tender i łopatami przerzucano do niego węgiel. Na każdą trasę parowóz potrzebował nawet do 1800 kg węgla, więc była to naprawdę fizycznie ciężka praca. Kolejnymi pracownikami parowozowni byli palacze, którzy szykowali parowozy do trasy, czyścili go z sadzy, rozpalali pod kotłem, jeśli parowóz był wygaszony. Była tu także kuźnia oraz warsztat naprawczy dokonujący bieżących napraw, dyspozytorzy, którzy układali plan pracy drużyn parowozowych oraz zawiadowca parowozowni. Przy parowozowni w osobnym budynku funkcjonowała stolarnia, zespół elektryków, pracownicy odcinka drogowego, którzy utrzymywali tory we właściwym stanie oraz zakładowa remiza strażacka ze sprzętem gaśniczym. Wśród innych służb pracujących przy kolejce wąskotorowej w Charsznicy należy wymienić przejazdowych, którzy kontrolowali rogatki, drużyny konduktorskie, dyżurnych ruchu, manewrowych i zwrotnicowych odpowiedzialnych za ustawianie składu pociągu oraz kierowanie go na odpowiedni tor i rewidentów wagonów, którzy sprawdzali ich stan. Wiele osób pracowało również przy przeładunku towaru z wagonów szerokotorowych na wąskotorowe i w drugą stronę, dopóki nie zostało to zmechanizowane.

Za parowozownią działała świetlica, również wybudowana przez pracowników wąskotorówki w połowie lat 60-tych. Była centrum kulturalnym Charsznicy, działał przy niej zespół artystyczny, złożony z pracowników kolejki i ich rodzin. Organizowane były imprezy sylwestrowe, choinki, akademie z okazji Dnia Kolejarza, odbywały się projekcje filmów z kin objazdowych. W czasach gdy niewiele osób posiadało w domu telewizor, taka atrakcja była ogromną frajdą, zwłaszcza dla dzieci, które czasem próbowały wykorzystać nieuwagę obsługi, aby móc jeszcze raz, już bez biletu, uczestniczyć w seansie. Po ogromnym sukcesie serialu „Janosik” do Charsznicy przyjechał Marek Perepeczko, który podczas spotkania z mieszkańcami Charsznicy opowiadał o kulisach produkcji. Świetlica zamieniała się czasem w małą salę koncertową, a my mogliśmy posłuchać występów zespołów. Grali w niej m.in. „Waganci” z Jarosławem Kukulskim i Anną Szmeterling na czele (później znaną jako Anna Jantar).

Dla nas, dla dzieci, teren parowozowni był pewnego rodzaju ogromnym placem zabaw. Tutaj spędzaliśmy większość wolnego czasu. Jedną z ulubionych rozrywek była „strachalka” - jazda w rozpędzonym wózku torowym, używanym przez pracowników odcinka drogowego. Kto wyskoczył z niego ostatni, w naszych młodzieńczych oczach zostawał bohaterem dnia.

Starsze pokolenie z wąskotorówką ma inne wspomnienia. Mój tata opowiadał jak pod koniec lat 50-tych prowadził pociąg z Kazimierzy do Charsznicy. Na jednym z przystanków wsiadło małżeństwo, kobieta jechała rodzić do miechowskiego szpitala. Kolejka może i szybka nie była, ale dziecko owszem – przyszło na świat jeszcze w drodze do Miechowa.

Nie każde ze wspomnień jest pozytywne. W trakcie II wojny światowej Niemcy wykorzystywali istniejącą już infrastrukturę, w tym kolejkę wąskotorową. Mojej mamie, Józefie Garus, nadal mocno tkwi w pamięci obraz z lat szkolnych. Podczas przerw wychodzili całymi klasami przed szkołę w Kalinie Małej. Tak było i w dniu, w którym Niemcy w odkrytych wagonach wąskotorówki transportowali Żydów z Kazimierzy Wielkiej do Chodówek na egzekucję. Do dziś pamięta młode małżeństwo z maleńkim, płaczącym dzieckiem oraz czułość w ich gestach. I straszny żal, który czuje do dziś, bo wtedy już wszystkie dzieci stojące na szkolnym podwórku wiedziały, że jak tylko pociąg dojedzie do lasu, wszyscy pasażerowie zostaną zamordowani.

Wojenne czasy pamięta również Zofia Nowicka. Podczas kampanii wrześniowej uciekali kolejką, całą rodziną, do Bogorii. Front był jednak szybszy i musieli wrócić do Kaliny Małej. Powrót nie był łatwy, ciągle się ukrywali, spali w rowach, przykryci gałęziami. Bywało i tak, że „kolejka” ratowała życie. Pewnego razu maszynista Władysław Chrzęstek, ojciec Zofii Nowickiej, przewoził w parowozie partyzantów. Podczas wjazdu na stację Miechów zauważył czekających niemieckich żołnierzy. Nie zastanawiając się ani chwili, wypuścił z lokomotywy parę, osłaniając tym sposobem uciekających partyzantów. W pociągach miały miejsce także akcje zbrojne. Tadeusz Chrzęstek opowiadał historię starszego kolegi po fachu: z Charsznicy do Miechowa, w wagonie osobowym, jechał niemiecki żołnierz. Na przystanku w Chodowie do składu wsiedli partyzanci, zabili okupanta i wyskoczyli w lasie Chodówki. Gdy informacja dotarła do przebywających w Miechowie żołnierzy, zarządzono obławę. Na szczęście zakończyła się niepowodzeniem.

Kolejne części naszej wąskotorówki były powoli rozbierane i odchodziły do przeszłości. Utworzenie ścieżki rowerowej śladem kolejki i zorganizowanie „przystanku historii” na jej fragmencie, to znakomity pomysł na rozruszanie nas wszystkich i być może zainteresowanie lokalną historią. Może są w rodzinie opowieści, których do tej pory nie mieliśmy czasu wysłuchać. Jako fan kolejki z chęcią poznam takie relacje.

Stanisław Garus

Bibliografia:

Pokropiński B., *Jędrzejowskie koleje wąskotorowe*, 2012.

www.polskieparowozy.pl